

Rapport de la réunion de l'Organe de consultation du bassin de mobilité de Liège - Verviers

Date : mardi 17 novembre 2022

Lieu : ASBL Aqualaine – rue de la Chapelle 30 à Verviers.

Présents

Membres

- Arnaud SCHEEN (Baelen)
- Didier HENROTTIN (Beyne-Heusay)
- Reinhold ADAMS (Bülligen)
- Christine BOUCHE (Burdinne)
- Guido PROESMANS (Juprelle)
- Virginie DEFRANG-FIRKET (Neupré)
- Marc BAGUETTE (Olne)
- Marcel GOFFINET (Sankt-Vith)
- Jean-Michel HAESEVOETS (Soumagne)
- Luc DELVAUX (Sprimont)
- Sébastien MARCQ (Trooz)
- Amaury DELTOUR (Verviers)
- Jean-Michel SOORS (OTW- Direction Liège-Verviers)
- Martin DUFLOU (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- Florianne MOSSOUX (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport, secrétaire de l'Organe)

Invités permanents

- Olivia PERWEZ (OTW – Direction Liège-Verviers)
- Michel SCHOONBROODT (OTW – Direction Liège-Verviers)
- Mourad BAUCHE (SNCB)
- Marielle LAMBOTTE (Ohey)
- Florian VANHAMME (Tous à pied)
- Stéphane DE CONINCK (FOREM de Liège)

Invités Ad hoc

- Anne DETHEUX (OTW – Direction Liège-Verviers)
- Benoît VANDER PUTTEN (OTW – direction générale - coordination opérationnelle)
- Marie VIDOTTO (SPW- Autorité Organisatrice du Transport)
- Jonathan FRETIN (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Slaven BOSNIAK (SPW Mobilité Infrastructures – Direction de la planification de la mobilité)
- Alain PIRON (SPW Mobilité Infrastructures – Direction de la planification de la Mobilité)

Autres

- Stephan PONCELET (Chef service environnement Chaudfontaine)
- Mélissa MAGAIN (CEM Esneux)
- Roland WELLIQUET (Cellule mobilité Flémalle)
- Alisson PONSARD (Fléron)
- Martin LACROIX (CEM Herstal)
- Sophie OHMER (CEM Herve)
- Caroline STEVENS (CEM Jalhay)
- Gauthier RASSENFOSSE (Agent technique Administration communale Pepinster)
- Renaud DE SCHRYVER (CEM Theux)

Absents/Excusés

- Stéphanie CAPRASSE (Amay)
- Erik WIESEMES (Amel)
- Gregory PHILIPPIN (Ans)
- Marc TARABELLA (Anthisnes)
- Francis GERON (Aubel)
- Thibaud SMOLDERS (Awans)
- Christian GILBERT (Aywaille)
- Audun BROUNS (Bassenge)
- Béatrice MOUREAU (Berloz)
- Christophe BERTHO (Blegny)
- Pol GUILLAUME (Braives)
- Serge DOLLENDORF (Burg-Reuland)
- Charles SERVATY (Bütgenbach)
- Dominique VERLAINE (Chaudfontaine)
- Damien WATHELET (Clavier)
- Jean PAULUS (Comblain-au-Pont)
- Yakhlef EL MOKHRARI (Crisnée)
- Fabien VAESSEN (Dalhem)
- Carine FAGNANT (Dison)
- Philippe MORDANT (Donceel)
- Johan ANCIA (Engis)
- Laura IKER (Esneux)
- Claudia NIESSEN (Eupen)
- Marie-Léonie COLPIN (Faimés)
- Marianne DUPONT (Ferrières)
- Carole NACHTERGAELE (Fexhe-le-haut-clocher)
- Sophie THEMONT (Flémalle)
- Thierry ANCION (Fléron)
- Didier LERUSSE (Geer)
- Salvatore FALCONE (Grâce-Hollogne)
- Marie-Noëlle MINGUET (Hamoir)
- Florence DEGROOT (Hannut)
- Luc VIATOUR (Héron)
- Frédéric DAERDEN (Herstal)
- Jean-Marc MONSEUR (Herve)
- Eric DOSOGNE (Huy)
- Michel PAROTTE (Jalhay)
- Marc LANGHOR (Kelmis)
- Gilles FORET (Liège)
- André SAMRAY (Lierneux)
- Valérie DEJARDIN (Limbourg)
- Yves Kinnard (Lincet)
- Yannick HEUSCHEN (Lontzen)
- Catherine SCHROEDER (Malmedy)
- Samuel FARCY (Marchin)
- Virginie DEFRANG-FIRKET (Neupré)
- Pierre FERIR (Marchin)

- Anne DUCHÊNE (Modave)
- Sébastien HERBIET (Nandrin)
- Dylan DASSY (Oreye)
- Arnaud MASSIN (Ouffet)
- Serge FILLOT (Oupeye)
- Doris QUADFLIEG (Pepinster)
- Ulrich DELLER (Raeren)
- Thierry MISSAIRE (Remicourt)
- Francis DEJON (Saint-Georges-sur-Meuse)
- Jérôme AVRIL (Saint-Nicolas)
- Déborah GERADON (Seraing)
- Yoann FREDERIC (Spa)
- Fabien LEGROS (Stavelot)
- Didier GILKINET (Stoumont)
- Bruno GAVRAY (Theux)
- Lambert DEMONCEAU (Thimister-Clermont)
- Laurence MEDAERTS (Tinlot)
- Pascal HENRIET (Trois-ponts)
- Hubert JONET (Verlaine)
- Jean-François RAVONE (Villers-le-Bouillet)
- Xavier MALMENDIER (Visé)
- Christophe THUNUS (Waimes)
- Commune de Wanze
- Albert GERARD (Waremmes)
- Arnaud CORNET (Wasseiges)
- Joseph SMITS (Welkenraedt)
- Jérôme WIBRIN (représentant du Ministre Henry)

Abréviations courantes :

AOT = Autorité organisatrice du transport

BHNS = Bus à haut niveau de service

CCATM = Commission Consultative Communale d'Aménagement du Territoire et de Mobilité

CLM = Centrale locale de mobilité

CRM = Centrale régionale de mobilité

H+ = tarif Horizon +

OCBM = Organe de consultation du bassin de mobilité

OTW = Opérateur de transport de Wallonie

PAE = Parc d'activité économique

PCM = Plan communal de mobilité

PIMACI = Plan d'investissement en mobilité active communale et intermodalité

PIMPT = Plan infrastructures et mobilité pour tous

PMR = personne à mobilité réduite

PUM = Plan urbain de mobilité

SDT = Schéma de Développement Territorial

SPW M&I ou MI : Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures

SRM = Stratégie Régionale de Mobilité

ZHNS = Zone à haut niveau de service

1. Introduction

Martin Duflou, préside la réunion et souhaite la bienvenue à tous les participants. Il rappelle le rôle de l'OCBM.

2. Evaluation de l'offre

2.1. Evaluation intermédiaire des lignes Malmedy – Verviers (E21) : plan d'actions suite au bilan

Point pour avis – Documents préparatoires – Point présenté par Marie Vidotto, AOT

L'AOT rappelle la planification des évaluations d'offre récemment déployée et l'OTW présente la ligne et son contexte. Elle explique que la fréquentation est en hausse malgré les difficultés de validation en période Covid.

L'AOT présente le projet de plan d'actions établi suite à l'atelier d'évaluation, comprenant certains ajustement tactique (renforcement le dimanche et suppression de la desserte du PAE des Plénesses par la ligne Express depuis Malmedy), des actions opérationnelles et d'infrastructures qui concernent souvent les communes. Enfin, des actions d'information/communication sont prévues.

L'OTW étudie l'intégration en une seule offre de bus de la connexion du PAE des Plénesses depuis Verviers gare pour davantage de lisibilité.

Remarques :

- L'évaluation intermédiaire de la E23 aura lieu dans 18 mois et au même moment que l'évaluation finale de la E21 afin qu'un lien puisse être assuré entre les deux lignes.
- Cette évaluation finale dans 18 mois intégrera notamment l'enjeu de la connexion de Saint-Vith, qui est actuellement prévue via correspondance avec la E23, et celle de Bullange.
- Concernant les PMR, une information sur l'accessibilité du matériel roulant et des arrêts est prévue.
- Le plan statique du réseau figurant sur le site internet du TEC date de 2015 et les lignes Express, notamment, n'y figurent pas toutes comme d'autres lignes mises en service après. Or les personnes plus âgées apprécient avoir une carte qui donne un aperçu de l'offre compétente plutôt que faire des requêtes dans des applications.

Avis de l'Organe :

L'Organe prend acte du premier bilan réalisé pour la ligne Express E21 et émet un avis favorable sur le plan d'actions visant à améliorer, dans l'année qui vient, l'attractivité et l'accessibilité de l'offre sur cette ligne et contribuer ainsi davantage au transfert modal visé par cette offre récente structurante du territoire wallon.

Il émet un avis favorable sur l'adaptation des ambitions régionales (intégrées par l'AOT dans la fiche tactique mise à jour) et demande à l'Opérateur de Transport de Wallonie leur mise en œuvre, notamment via la mise en service d'une desserte lisible vers le PAE des Plénesses depuis la gare de Verviers à la place de l'extension de la E21.

Il recommande à l'Opérateur de Transport de Wallonie de réaliser les actions identifiées dans le plan d'actions en termes d'équipements, d'infrastructures, de promotion et de commercialisation de la ligne E21 ajustée.

L'Organe recommande également à l'ensemble des parties prenantes (Communes, SPI, Club d'entreprises, OTW) de prendre en main les actions identifiées dans le plan d'actions en termes d'accessibilité aux arrêts desservis, de leur confort et la sécurité.

Enfin, l'Organe recommande de mettre à jour les plans statiques du réseau sur le site du TEC afin que les dernières évolutions du réseau (e.a. lignes express) y figurent.

2.2. Evaluation intermédiaire de la ligne Liège – Marche (E20) : plan d'actions suite au bilan

Point pour avis – Documents préparatoires – Point présenté par Mélissa François, AOT

L'AOT présente le résultat du travail d'évaluation mené avec les parties prenantes et détaille le plan d'action proposé.

Remarques :

- Il est souligné que la mise en place rapide par le TEC du renforcement de capacité lors de la dernière rentrée scolaire a été fort appréciée.
- Le passage à la fréquence de 30 minutes en heures de pointe sera mis en œuvre au minimum dans un an car elle nécessite l'acquisition de nouveaux véhicules et la passation d'un marché public.
- La SNCB attire l'attention sur le risque que la ligne concurrence le train. La ligne ferroviaire Marche - Liège ne doit pas souffrir du renforcement de l'offre ni de la politique tarifaire actuelle du TEC.
- Sur une ligne express, l'offre est constante toute l'année. Les parcours de renfort de capacité (dédoublement) ne sont cependant pas maintenu en période de vacances scolaires.

Avis de l'Organe :

L'Organe prend acte du premier bilan réalisé pour la ligne Express E20 et émet un avis favorable sur le plan d'actions visant à améliorer, dans l'année qui vient, l'attractivité et l'accessibilité de l'offre sur cette ligne et contribuer ainsi davantage au transfert modal visé par cette offre récente structurante du territoire wallon.

Il émet un avis favorable sur les ambitions régionales renforcées en heures de pointe et le dimanche (intégrées par l'AOT dans la fiche tactique mise à jour) et demande à l'Opérateur de Transport de Wallonie leur mise en œuvre.

Il rend attentif le Gouvernement wallon sur l'impact d'une politique tarifaire de quasi-gratuité sur la capacité de l'offre TEC et sur son attractivité au regard de l'offre ferroviaire.

Il recommande à l'Opérateur de Transport de Wallonie de réaliser les actions identifiées dans le plan d'actions en termes d'équipements, d'infrastructures, de promotion et de commercialisation de la ligne E20.

L'Organe recommande également à l'ensemble des parties prenantes (Communes, GAL, SPW Routes, OTW) de prendre en main les actions identifiées dans le plan d'actions en termes d'accessibilité aux arrêts desservis, de leur confort et la sécurité.

2.3. Evaluation de la ligne Theux – Oneux – Fays – Jehanster – Polleur – Theux (387) : plan d’actions suite au bilan

Point pour avis – Documents préparatoires – Point présenté par Niels ANTOINE, AOT

L’AOT présente la ligne à vocation scolaire avec une offre de 3 bus/jour et rappelle qu’elle circule depuis un an. Sa fréquentation est encourageante. Le plan d’actions établi avec les parties prenantes est présenté.

La remarque suivante a été formulée en séance :

- Les correspondances avec le train n’ont pas été organisées pour cette ligne de bus dès lors que sa vocation était exclusivement scolaire et en lien principal avec l’école Saint-Roch. Seules les correspondances avec d’autres lignes de bus ont été organisées par le TEC.

Avis de l’Organe :

L’Organe prend acte du premier bilan réalisé de l’offre de la ligne scolaire 387 Theux-Theux et du plan d’actions visant à améliorer, dans l’année qui vient, l’attractivité et l’accessibilité de l’offre sur cette ligne.

Il recommande à l’Opérateur de Transport de Wallonie de mettre en œuvre les actions identifiées en termes d’opérationnalisation et d’infrastructures de la ligne 387.

L’Organe recommande également à l’ensemble des parties prenantes (Communes, SPW Routes, OTW) de prendre en main les actions identifiées en termes d’accessibilité aux arrêts desservis, de leur confort et la sécurité.

3. Impact de la réforme des rythmes scolaires sur l’offre du bassin

Point pour info – voir slides présentés par Anne Detheux, OTW

L’OTW rappelle le contexte de la réforme qui concerne les écoles secondaires de la Fédération Wallonie-Bruxelles (FWB) et pas l’enseignement supérieur ni l’enseignement des communautés flamandes et germanophones.

Les horaires sont à présents basés sur le nouveau calendrier de la FWB. Des renforcements sont mis en place en vacances sur certaines lignes pour desservir les établissements qui ne sont pas en congé.

De nombreux aménagements ont été faits en région de langue allemande.

Les remarques suivantes ont été formulées en séance :

- Surcharge des lignes scolaires qui viennent de la périphérie vers les écoles d’Eupen : l’OTW procédera à des comptages de passagers sur le terrain et au besoin prendra les dispositions pour assurer à une meilleure répartition des bus.
- Lignes 724 et 725 n’ont pas subi d’adaptation car a priori, les élèves ont la possibilité de se déplacer normalement grâce à l’offre de vacances. Cependant, si la commune a des remontées de terrain négatives sur ce point, elle doit sans hésiter les communiquer à l’OTW qui étudiera et le cas échéant, apportera les adaptations nécessaires.

- L'université de Liège compte 25.000 personnes mais les hautes écoles de la Ville de Liège en comptent également 20.000. Beaucoup d'utilisateurs descendent au Sart-Tilman mais l'offre de la E20 est constante toute l'année ce qui permet de s'affranchir des contraintes de calendrier. Le renfort qui a été mis en œuvre n'est prévu actuellement qu'en période scolaire car l'OTW a identifié que ces parcours étaient surtout prisés des étudiants du secondaire mais les communes ne doivent pas hésiter à faire remonter un problème de surcharge afin d'étudier si un renfort est nécessaire également pendant les vacances.

4. Connexion au réseau structurant : Projet de liaison express Herve – Blegny – Liège

Point pour avis – Documents préparatoires – Point présenté par Marie Vidotto, AOT

L'AOT rappelle que ce projet a été reporté car connecté à la mise en œuvre du projet du tram de Liège (échéance 2024 à présent). Le potentiel en termes de flux est présenté à l'Organe : Liège est un pôle pour Herve et Blegny, et Verviers est un pôle pour Herve uniquement. Relier Herve à Liège en bus est actuellement deux fois plus long qu'en voiture. Une nouvelle offre en heures de pointe, unidirectionnelle, est proposée (1bus/h, avec desserte du PAE de Barchon).

Les remarques suivantes ont été formulées en séance :

- La possibilité de relier Herve à Fléron en passant par Soumagne n'a pas été retenue comme suffisante en raison de la faible vitesse commerciale (2,5 fois plus long qu'en voiture). L'idée est de compléter avec une ligne plus rapide que la 138 qui, bien qu'elle soit satisfaisante, s'arrête à tous les arrêts. Depuis Blegny, la ligne existante n'est pas assez rapide non plus.
- A la question du rabattement éventuel vers le train pour rallier Liège, cette option a été analysée mais n'offre pas de temps de parcours concurrentiel, d'où la proposition de création d'une ligne express directe.
- Pour rejoindre Verviers, il existe déjà une offre TEC (ligne 138).
- L'OTW souhaite participer à un projet pilote d'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute de pénétration à Liège pour la circulation de ses bus. Un aménagement similaire existe sur la E411 en direction de Luxembourg (mais pas de gabarit bus autorisé, uniquement covoiturage) et à Wavre pour aller à Bruxelles (qui fonctionne très bien).

Avis de l'Organe :

L'Organe émet un avis favorable sur l'offre cible qui lui est soumise pour la nouvelle liaison structurante express « Herve – Blegny – Liège » conformément à la fiche tactique établie par l'Autorité Organisatrice du Transport en annexe.

Sur cette base, les communes de Herve et Blegny seront considérées à ce stade au niveau régional comme connectées au réseau structurant intercommunal de transport public.

L'Organe demande à l'OTW de réaliser l'étude opérationnelle de mise en œuvre de cette liaison et demande au SPW Routes d'étudier la possibilité de l'usage d'une bande dédiée sur l'autoroute pénétrant Liège sur base de l'itinéraire étudié par l'OTW.

5. Modification de l'offre sur les lignes intercommunales hors du périmètre du PUM suite à l'arrivée du tram en 2024

Point pour avis – Documents préparatoires – point présenté par Niels Antoine, AOT, et Olivia Perwez, OTW.

L'AOT rappelle le contexte de la restructuration du réseau de bus en lien avec l'arrivée du tram. Une série de lignes qui sortent de la ZHNS liégeoise sont concernées par des modifications. Par exemple les lignes qui épousent le tracé du tram seront rabattues vers des pôles d'échanges (Coronmeuse, Sclessin). Ces adaptations seront aussi l'occasion d'un screening des horaires et temps de parcours par l'OTW.

L'OTW explique que l'objet de ce point est d'informer les communes qui se situent en dehors du périmètre du PUM concernant ces modifications opérationnelles. Les changements sont détaillés dans les documents préparatoires envoyés en vue de l'OCBM.

Pour rappel, l'offre intercommunale ralliant Liège sera progressivement repensée au niveau tactique dans le cadre des redéploiements futurs programmés.

La remarque suivante a été formulée en séance :

- Les bus de la ligne E69 sont saturés, preuve que la ligne est un succès. Elle a besoin de renforts. L'OTW relayera l'information auprès de la direction territoriale du Luxembourg, qui gère la ligne, afin d'y remédier. L'AOT rappelle également que l'atelier d'évaluation de la ligne E69 est prévu au printemps 2023 et invite les représentants des communes concernées à y participer pour appuyer un renfort de fréquence plutôt qu'un renfort de capacité.

Avis de l'Organe :

L'Organe émet un avis favorable sur les modifications opérationnelles proposées par l'OTW sur les lignes intercommunales 9, 45, 46, 47, 69, 75, 78, 83, 84, 85, 86, 90, 138, 175 desservant l'agglomération liégeoise, lors de la mise en service du Tram de Liège.

Ces lignes seront revues dans le cadre des redéploiements pilotés par l'AOT suivant le planning détaillé à l'OCBM de Liège Verviers du 3 mai 2022.

6. Mises en œuvre du plan de transport détaillé TEC au sein du bassin

Point pour avis – Documents préparatoires – Point présenté par Anne Detheux, OTW

- Desserte des lignes 706 et E21 à la sortie d'autoroute de Heusy
- Modification d'itinéraire et fiabilisation de l'offre (temps de parcours) de la ligne 288
- Fiabilisation de l'offre (temps de parcours) de la ligne 388

- Modification d'itinéraires dans le centre de Saint-Vith

La remarque suivante a été formulée en séance :

- Le SPW va entamer des travaux lourds à Ensival et à Pepinster pour au moins 2 ans. L'OTW a l'intention de mettre en place des déviations de lignes. Le rabattement vers le train pourrait être une solution mais d'une part les lignes desservent certains pôles et d'autre part, les aspects tarifaires constituent un frein, le train étant beaucoup plus cher que le bus. Les représentants politiques présents sont invités à reloger la question de l'intégration tarifaire auprès de leurs instances.
- La question de l'organisation intégrée de l'offre de transport public dans cette vallée doit être rapidement étudiée.

Avis de l'Organe :

L'Organe émet un avis favorable pour les modifications présentées par l'OTW sur les lignes TEC 706 et E21, 288 et 388 ainsi que 395, 398, 400, 401, 406, 747, 748 et 848.

Il recommande à l'OTW de poursuivre les études opérationnelles pour une mise en place dans le courant du second semestre 2023.

Etant donné les travaux routiers importants programmés dans le haut de la vallée de la Vesdre, il recommande d'étudier rapidement une offre intégrée de transport public pour relier les localités de la vallée de la Hoëgne à Pepinster et Verviers, tant au niveau des lignes SNCB / TEC que de la tarification appliquée.

7. Mobipôles et solutions de mobilité locale

7.1. Volet intermodalité du plan d'investissement en mobilité active intercommunale et intermodalité : bilan de l'introduction des dossiers

Point pour information – voir slides présentés par Niels Antoine, AOT

L'AOT dresse un premier bilan des dossiers remis par les communes dans le cadre du droit de tirage PIMACI – volet intermodalité, et présente un focus sur le bassin de Liège-Verviers. Les dossiers concernent plus souvent des cheminements d'accès que des équipements sur site des mobipôle ou de signalétique. De nombreuses communes n'ont pas encore remis de dossiers, or l'échéance pour la réalisation des investissements est fixe.

Les remarques suivantes ont été formulées en séance :

- Une commune qui n'est pas desservie par une ligne de bus structurante ne doit pas nécessairement être privée de mobipôle. Certaines communes se réfèrent à un mobipôle situé sur commune voisine. D'autres peuvent considérer qu'un arrêt desservi par une ligne qui présente une offre suffisamment importante peut être retenu pour l'implantation d'un mobipôle. L'important est de rester réaliste dans la chaîne de déplacements.

- La personne à contacter à la SNCB concernant les conventions avec la SNCB est Alexia RINCE (alexia.rince@belgiantrain.be).
- Plusieurs communes font état d'un ralentissement de la procédure : leur dossier n'a pas encore été déposé car elles sont dans l'attente d'un avis de la Société publique de Gestion de l'Eau (SPGE).
- Lorsqu'un dossier est refusé, la commune a la possibilité d'introduire un dossier rectificatif.
- Mobipôle pilote de Nandrin : ce projet de mobipôle pilote, sur lequel la commune et plusieurs partenaires dont le GAL Pays des Condruzes ont travaillé pendant 2 ans, devait être financé par la SOFICO, mais le dossier n'a pas abouti notamment en raison de contrainte de domanialité. Si ce dossier doit être à présent réintroduit dans le cadre de PIMACI, l'enveloppe serait insuffisante pour couvrir tous les aspects initialement prévus. Sur le volet « cheminements » : le projet peut être réintroduit dans PIMACI. Les volets « parkings de covoiturages » pourraient toujours être réalisés par la SOFICO sur son domaine mais pour le reste, PIMACI est l'outil le plus adéquat.
- Un bâtiment est éligible dans PIMACI si la destination répond aux critères de la circulaire PIMACI.
- La Région est en train de finaliser la charte graphique de signalétique des services aux Mobipôles et intégrera celle-ci dans la sécuerothèque du SPW à disposition des Communes.

7.2. Décret cyclopartage en flotte libre : entrée en vigueur en 2023

Point pour information – voir slides présentés par Martin Duflou en remplacement de Jonathan Fretin, AOT

L'AOT présente les définitions, l'historique et le contenu du décret d'initiative parlementaire et de l'arrêté d'exécution en projet. La Région octroiera des licences aux opérateurs tandis que les communes prendront des règlements communaux pour encadrer l'exploitation des services (gestion de la flotte, stationnement, ...). Un « atelier de la mobilité partagée » a eu lieu le 16/11/2022 en vue de confronter le projet aux opérateurs et aux communes déjà concernées.

Les remarques suivantes ont été formulées en séance :

- Une crainte est que les Règlements communaux encadrant les conditions d'exploitation diffèrent d'une commune à l'autre. Une solution pourrait être la concertation des communes entre elles, par zones de police par exemple, afin d'établir des règlements cohérents. L'UVCW peut aussi jouer un rôle transversal intéressant.
- Les communes qui ont déjà une charte vont devoir la transformer en règlement communal.
- L'entrée en vigueur est fixée le 01/01/2023, avec une période transitoire pour les opérateurs qui exploitent déjà.
- Il est conseillé de signaler des emplacements de parking trottinettes avec du marquage au sol, en cohérence avec la charte graphique Mobipole en cours de finalisation.
- Une cohérence avec ce qui existe déjà à Bruxelles ou en Flandre en termes de signalétique et de marquage est souhaité.

- Le concept de « drop off zones » est à exploiter.
- La Ville de Liège est disponible pour partager son expérience, sa charte et ses données avec les autres communes.

8. Démarrage du processus d'identification des nouveaux bassins de mobilité

Point pour information – voir slides présentés par Alain PIRON, SPW Mobilité – Direction de la planification de la mobilité

Rappel des objectifs FAST et du cadre réglementaire définissant les bassins de mobilité. L'enjeu des floating mobile datas est disposer des flux tous modes et tous motifs. Cet état des lieux devrait permettre de redéfinir une dizaine de bassins de mobilité.

Les remarques suivantes ont été formulées en séance :

- Le but de la démarche est de réfléchir la mobilité globale à une échelle plus cohérente.
- Les floating mobile datas ne correspondent pas nécessairement aux besoins réels car les parcours qui ne sont pas effectués faute d'offre existante n'apparaîtront pas ces données.
- Le Forem indique qu'en termes d'emplois, de nombreux déplacements sortent des bassins.

9. Suivi des avis précédents de l'OCBM

Point pour information – documents préparatoires – Point animé par le Président

Aucune remarque n'est formulée.

10. Divers

10.1. Suggestions des points pour de prochaines sessions OCBM

Point pour information – Point animé par le Président

Il est suggéré d'aborder les points suivants lors d'une réunion de l'Organe à venir :

- La communication autour des lignes scolaires
- La demande des communes rurales de pouvoir se faire se représenter aux OCBM (par un CEM ou un GAL, ...) plutôt que par un membre du collège car la plupart de ceux-ci travaillent en journée.
- La possibilité d'avoir un vademecum du cheminement des demandes concernant les projets relatifs à la sécurité et au confort des arrêts, notamment pour les lignes express (difficulté à trouver le bon interlocuteur).

10.2. Candidats au rôle de Président

Point pour information – voir slide présenté par Florianne Mossoux, secrétaire de l’OCBM, AOT

L’AOT expose le rôle joué par le Président et indique que les intéressés au rôle de président de l’Organe peuvent déposer leurs candidatures par email à bassins.mobilite@spw.wallonie.be.

10.3. Evaluation de la séance

Le président remercie l’ensemble des participants et les invite à remplir le [formulaire d’évaluation](#) de la séance.

11. Agenda

La prochaine réunion de l’OCBM de Liège-Verviers aura lieu le 18 avril 2023.