

Quelques consignes pour cette séance

1. Couper sa caméra et son micro sauf quand on a la parole



2. N'hésitez pas à utiliser le fil de cette conversation pour demander la parole pendant qu'un orateur présente un point de l'ordre du jour.



Ordre du jour

1. Introduction (5')

1.1. Tour des participants

2. Réseau structurant intercommunal Express (30')

2.1. Développement du réseau : mises en œuvre 2021 (itinéraires, horaires, arrêts, matériel roulant, infrastructures, ...) par l'OTW

2.2. Connexion progressive du solde des communes au réseau structurant: méthodologie régionale et priorisation des 26 communes

3. Réseau TEC (10')

3.1. Accessibilité en transport public des sites touristiques : présentation du projet régional

4. Réseau De Lijn (10')

4.1. Plan de transport 2022 – région du Limbourg (Flandre): Impacts côté wallon

5. Mobilité locale (30')

5.1. Développement de solutions flexibles de mobilité locale (état d'avancement)

5.2. Abris voyageurs aux arrêts de bus : rappel des règles d'entretien

5.3. Stationnement pour vélos aux arrêts de bus

6. Divers (5')

1. Introduction

1.1. Tour des participants

MEMBRES

- Un membre des Collèges communaux de chaque commune du bassin de mobilité
- Cabinet du Ministre Philippe HENRY
 - Cellule Mobilité : Jérôme WIBRIN (Conseiller)
- SPW Mobilité et Infrastructures
 - Direction des routes de Liège : Militza ZAMUROVIC (Inspectrice générale)
Daniel HAYEN (ingénieur)
 - Autorité Organisatrice du Transport : Florianne MOSSOUX (secrétariat OCBM)
Martin DUFLOU (Expert-Directeur AOT)
Laurent DELAITE, Justine MARNEFFE, Antoine PATRIS et Marie VIDOTTO (intervenants)
- Opérateur de Transport de Wallonie
 - Jean-Michel SOORS (Directeur exécutif de la Direction territoriale)
 - Michel SCHOONBROODT (Directeur opérationnel d'exploitation)
 - Olivia PERWEZ (Responsable service Réseau)
 - Pauline MORVAN (Chargée d'études)
 - Bruno DEBLIRE (Infrastructure réseau)
 - Christophe LEURIDENT (Membre du Comité de Direction - Direction Générale)

INVITES

- Autre commune
 - Ohey
- Opérateur de Transport de Wallonie
 - Henry-Jean GATHON (Président du Conseil d'Administration OTW)
 - Antoine GRUSELIN (administrateur de l'OTW)
- Représentants des usagers
 - Mathieu ANGELO (CAWaB)
 - Gery BAELE (Navetteurs.be)
 - Remy HUON (Tous à pied)
 - Daniel COENEN (Collectif des usagers d'Ourthe Amblève)
- SNCB
 - Mourad BAOUICHE (chargé de dossiers pour la Wallonie)
- SPW Mobilité et Infrastructures
 - Direction de la Planification de la Mobilité
 - Didier CASTAGNE (gestionnaire en mobilité)

Petit test



2. Réseau structurant intercommunal Express

2.1. Développement du réseau : mises en œuvre 2021 (itinéraires, horaires, arrêts, matériel roulant, infrastructures, ...)

Documents préparatoires transmis



Ligne E23 Burg-Reuland – Saint-Vith – Eupen



- mise en place hiver 2021/2022
- 1 voyage/heure/sens en semaine et 1 voyage/ 2 heures/sens le samedi
- Desserte Saint-Vith – Eupen toute la journée
- Extension vers Burg Reuland à l’heure de pointe en semaine
- ligne 394 conservée à certaines heures en semaine, pour les besoins scolaires
- Desserte le dimanche à envisager

Ligne E23 : horaires indicatifs semaine

Vers Saint-Vith/Reuland

Eupen	05:53	06:53	07:53	08:53	09:53	10:53	11:53	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53
Botrange	06:14	07:14	08:14	09:14	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14	19:14
Sourbrodt	06:19	07:19	08:19	09:19	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19
Elsenborn	06:25	07:25	08:25	09:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25	19:25
Bütgenbach	06:30	07:30	08:30	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30
Amel	06:43	07:43	08:43	09:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:43	16:43	17:43	18:43	19:43
Sankt-Vith	06:52	07:52	08:52	09:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52	18:52	19:52
Reuland											17:09	18:09	19:09	

Vers Eupen

Reuland	05:52	06:52	07:52											
Sankt-Vith	06:09	07:09	08:09	09:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09
Amel	06:18	07:18	08:18	09:18	10:18	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18	19:18
Bütgenbach	06:31	07:31	08:31	09:31	10:31	11:31	12:31	13:31	14:31	15:31	16:31	17:31	18:31	19:31
Elsenborn	06:36	07:36	08:36	09:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36	16:36	17:36	18:36	19:36
Sourbrodt	06:42	07:42	08:42	09:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42	19:42
Botrange	06:47	07:47	08:47	09:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	19:47
Eupen	07:08	08:08	09:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08	19:08	20:08

Ligne E23 : horaires indicatifs samedi

Vers Saint-Vith

Eupen	06:53	08:53	10:53	12:53	14:53	16:53	18:53
Botrange	07:14	09:14	11:14	13:14	15:14	17:14	19:14
Sourbrodt	07:19	09:19	11:19	13:19	15:19	17:19	19:19
Elsenborn	07:25	09:25	11:25	13:25	15:25	17:25	19:25
Bütgenbach	07:30	09:30	11:30	13:30	15:30	17:30	19:30
Amel	07:43	09:43	11:43	13:43	15:43	17:43	19:43
Sankt-Vith	07:52	09:52	11:52	13:52	15:52	17:52	19:52

Vers eupen

Sankt-Vith	07:09	09:09	11:09	13:09	15:09	17:09	19:09
Amel	07:18	09:18	11:18	13:18	15:18	17:18	19:18
Bütgenbach	07:31	09:31	11:31	13:31	15:31	17:31	19:31
Elsenborn	07:36	09:36	11:36	13:36	15:36	17:36	19:36
Sourbrodt	07:42	09:42	11:42	13:42	15:42	17:42	19:42
Botrange	07:47	09:47	11:47	13:47	15:47	17:47	19:47
Baraque-Michel	07:49	09:49	11:49	13:49	15:49	17:49	19:49
Eupen	08:08	10:08	12:08	14:08	16:08	18:08	20:08

2.1.1. Avis de l'Organe de Consultation

2.2. Développement du réseau : Connexion progressive du solde des communes au réseau structurant intercommunal

2.2. Connexion au réseau structurant intercommunal

Définition de « réseau structurant » à l'échelle régionale

Documents préparatoires transmis

1. réseau ferroviaire  
2. réseau **EXPRESS**
 - complémentarité avec le réseau ferroviaire
 - vitesse commerciale est maximisée et supérieure à 35 km/h
 - itinéraire principalement sur voiries régionales
 - principe d'un seul arrêt par commune et par PAE
 - desserte est assurée par un véhicule confortable
3. ligne principale **TEC**
 - complémentarité avec le réseau ferroviaire ou express
 - itinéraire principalement sur voiries régionales
 - principe d'un arrêt par localité
 - liaison et niveau de service ont fait l'objet d'une étude de redéploiement

2.2. Connexion au réseau structurant intercommunal

Méthodologie en 5 étapes

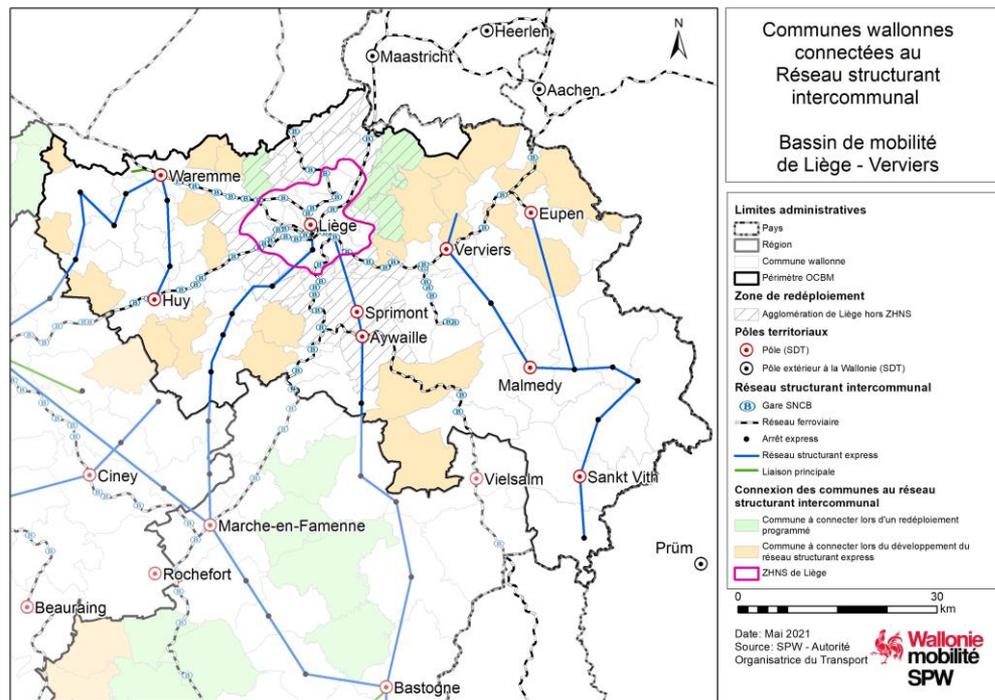
Documents préparatoires transmis

1. **Identification** des communes restant à connecter au réseau structurant ferroviaire et Express
2. **Caractérisation** des communes identifiées (à l'étape 1):
 - Demande de mobilité
 - Offre de mobilité
3. **Priorisation** des communes identifiées en vue de planifier leur étude
 1. Enjeu de transport public régional identifié par l'AOT
 2. Potentiel de demande mobilité
 3. Intégration dans une étude de redéploiement
4. **Identification du pôle de destination principal** des 5 premières communes
5. **Identification de l'offre** de mobilité adéquate (concertation avec les parties prenantes)
 - Qualification de l'offre existante: validation si conforme SRM
 - Intégration, amélioration ou création d'offre
 - Evaluation de l'augmentation de potentiel par l'ajout de communes

2.2. Connexion au réseau structurant intercommunal

Priorisation des communes à connecter pour Liège-Verviers

Documents préparatoires transmis



- en 2021 : Dison
- en 2022 : Herve en 2022, probablement via Blegny (rabattement sur le terminus du tram en 2023)
- en 2022 : Awans, Blegny, Dalhem et Soumagne via l'étude de redéploiement de la partie non-urbaine de l'agglomération liégeoise
- en 2023 : Plombières

- sous la prochaine législature (sauf opportunité): Anthisnes*, Aubel, Baelen, Crisnée, Donceel, Héron, Lierneux, Lincent, Lontzen, Marchin, Modave, Olne, Oreye, Ouffet, Raeren, Saint-Georges-sur-Meuse, Stoumont, Thimister-Clermont et Wasseiges

* non-mentionné dans le document préparatoire

2.2. Proposition d'avis de l'Organe de Consultation

L'Organe émet un avis favorable sur la mise à jour de la méthodologie de connexion des communes au réseau structurant intercommunal (identification, caractérisation, priorisation, identifications du pôle de destination et de l'offre adéquate) et sur la priorisation des études de connexion.

Il attend de l'Autorité Organisatrice du Transport d'étudier et de présenter, progressivement d'ici 2023, les résultats de ces études de connexion lors des OCBM pour :

- les communes liégeoises d'Awans, Blegny, Dalhem et Soumagne au réseau structurant dans le cadre de l'étude de redéploiement de de la partie non urbaine de l'agglomération liégeoise en 2022 ;**
- et les communes de Dison en 2021, Herve en 2022 et Plombières en 2023.**

3. Réseau TEC



Ligne Berloz - Waremme

- 1 voyage/heure/sens en semaine aux heures de pointe
- Remplace l'actuelle ligne 412 de De Lijn
- Simplification de la ligne
- Mise en place : janvier 2022



Ligne Berloz – Waremme: horaire indicatif

Vers Waremme

Rosoux (Village)	06:52	07:51	08:52	17:01
Rosoux (Jeuk)	06:54	07:53	08:54	17:03
Corswarem	07:01	08:00	09:01	17:10
Berloz	07:03	08:02	09:03	17:12
Waremme (Gare)	07:10	08:10	09:10	17:19
Waremme (Parc Industriel)	07:17	08:17		17:26

Vers Rosoux

			MS			
Waremme (Parc Industriel)	07:20	08:20			16:20	17:33
Waremme (Gare)	07:27	08:27	12:40	15:40	16:27	17:40
Berloz	07:34	08:35	12:47	15:51	16:37	17:50
Corswarem	07:36	08:37	12:49	15:53	16:39	17:52
Rosoux (Jeuk)	07:43	08:44	12:56	16:00	16:46	17:59
Rosoux (Village)	07:44	08:45	12:57	16:02	16:48	18:00

- Voyage vers Waremme le matin et vers Berloz le soir
- Desserte du parc industriel à certains voyages
- Un voyage supplémentaire le mercredi midi

3.1. Accessibilité en transport public des sites touristiques : présentation du projet régional



3.1. Accessibilité en transport public des sites touristiques : présentation du projet régional

- **Situation actuelle en Région wallonne**
Absence de dispositif d'identification des besoins d'accessibilité en TC des sites touristiques (périodes de vacances et weekend)
- **Genèse du projet**
 - ✓ Volonté d'améliorer l'accessibilité des sites touristiques wallons exprimé dans la Déclaration de Politique Régionale 2019-2024 (lien avec la Ministre De Bue)
 - ✓ Co-construction du projet entre le SPW M&I et le CGT (Commissariat Général au Tourisme)
 - Chefs de projet : Laurent Delaite (SPW MI AOT) et Vanessa Grandgagnage (CGT)
 - ✓ Projet repris dans le Contrat d'Administration SPW 2021-2025
- **Parties prenantes pressenties**
OTW, Cabinet HENRY, Cabinet DE BUE, SNCB, UVCW, Wallonie Belgique Tourisme, ...
- **Projet sur plusieurs années jusque 2023**



3.1. Accessibilité en transport public des sites touristiques : présentation du projet régional

- Objectifs
 1. Favoriser le transfert modal et l'intermodalité des personnes par le développement de solutions dédiées et innovantes
 2. Améliorer l'accessibilité en transports publics des sites et attractions touristiques wallons
 3. Dynamiser le tourisme en Wallonie
- Périmètre
 - ✓ Benchmark succinct
 - ✓ Identification et priorisation des sites touristiques pertinents à connecter et des besoins temporels (semaine ; weekends et jours fériés ; vacances) en Wallonie
 - ✓ Définition de l'offre en lien avec la feuille de route stratégique d'évolution de l'offre de transport public sous cette législature (développement et redéploiement) et définition des public-cibles prioritaires, y compris depuis les régions frontalières
 - ✓ Accompagnement de la mise en œuvre et communication



3.1. Accessibilité en transport public des sites touristiques : présentation du projet régional

- Indicateurs de réussite
 - Nombre de sites touristiques desservis par une offre adéquate (à définir par catégorie de sites) de TC au regard du potentiel
 - Nombre de visiteurs utilisant les TC pour se rendre aux sites touristiques
 - Nombre de modifications/créations d'offre en TC pour améliorer l'accessibilité des sites touristiques
- Livrables finaux
 - Liste des sites touristiques prioritaires à desservir en TC avec le niveau de service cible attendu par catégorie
 - Planification de modification/création de lignes
 - Identification des aménagements à réaliser en termes d'intermodalité pour favoriser l'accessibilité en TC
 - Outils de communication externe concernant l'accessibilité en TC des sites touristiques



3.1. Accessibilité en transport public des sites touristiques : présentation du projet régional

- Contribution locale ?
 - Relais vers des acteurs locaux en matière touristique dans le cadre des redéploiements de l'offre
 - Avis OCBM sur les POI à desservir dans le cadre du développement de l'offre



4. Réseau De Lijn



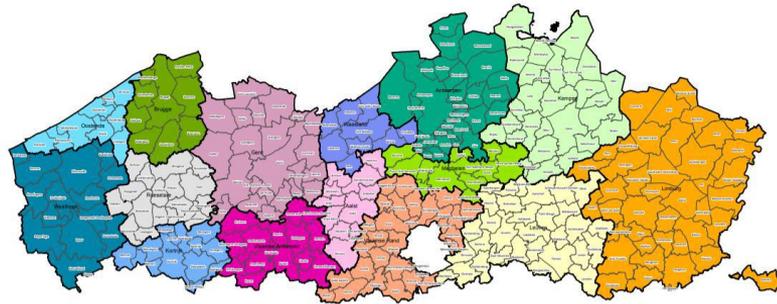
4.1. Plan de transport 2022 – Région Limbourg (Flandre): Impacts sur le bassin du Liège Verviers du redéploiement de la zone Limbourg

4.1. Impacts sur le bassin de Liège-Verviers du redéploiement de la zone Limbourg

Documents préparatoires transmis



VERVOERREGIO'S VLAANDEREN

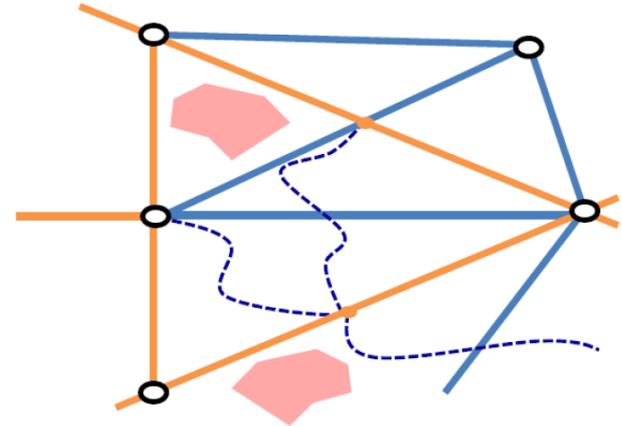


15 Vervoerregio's (met aantal gemeenten)

Brugge (9)	Aant (11)	Mechelen (12)
Kortrijk (13)	Gent (23)	Kampen (28)
Oostende (9)	Vlaamse Ardennen (15)	Vlaamse Rand (33)
Roeselare (18)	Vlaamse Ardennen (9)	Leuven (31)
Westhoek (15)	Antwerpen (32)	Limburg (42)

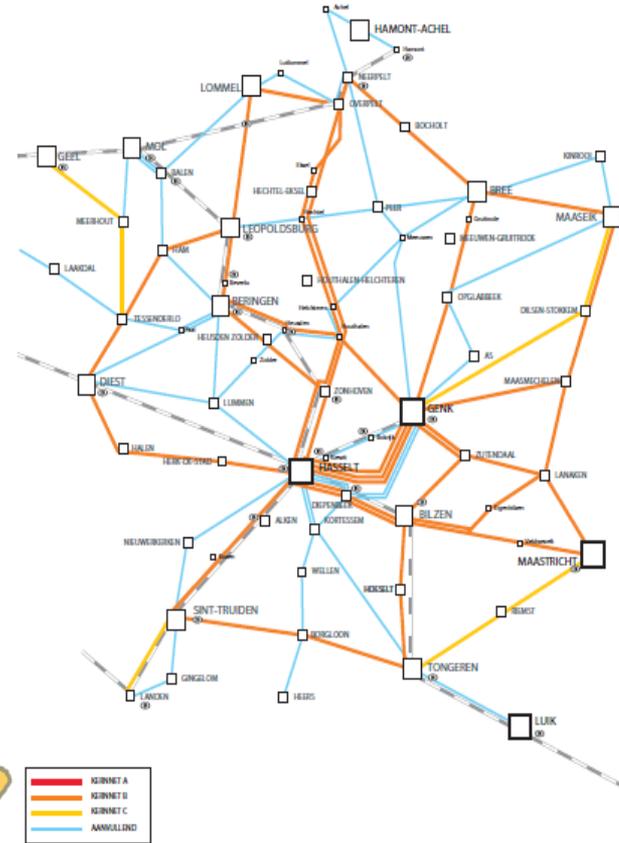
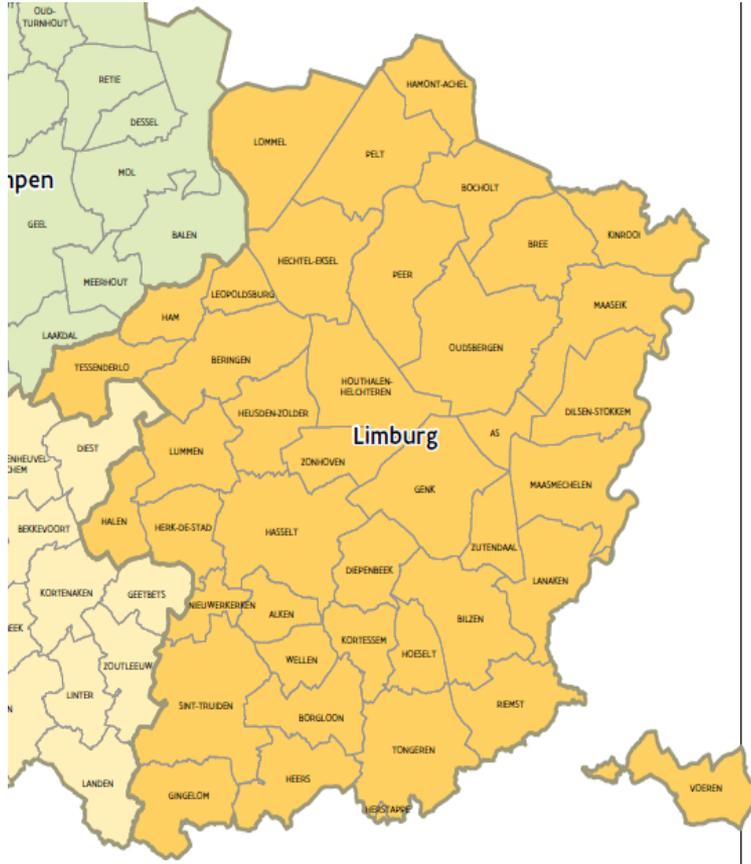
INDELING GOEDEREKURO DOOR VLAAMSE REGERING
OP 20 JULI 2018
GEMEENTEN VANAF 01-01-2019
DATUM OPMAK: 20-07-2018

- Treinnet
- Kernnet
- - - Aanvullend net
- Vervoer op maat



4.1. Impacts sur le bassin de Liège-Verviers du redéploiement de la zone Limbourg

Documents préparatoires transmis



4.1. Impacts sur le bassin de Liège-Verviers du redéploiement de la zone Limbourg

Documents préparatoires transmis

Principales modifications au 01/01/2022 :

- Maintien de la ligne principale « Tongres – Juprelle – Liège » (ligne 74)
- Suppression de l'extension vers Oreye de la ligne secondaire « Heers-Saint-Trond » (ligne 26)
- Suppression de l'extension vers Waremme de la ligne scolaire « Rukkelingen - Loon – Heers » (ligne 37)



4.1. Proposition d'avis de l'Organe de Consultation

L'Organe prend acte des changements envisagés au réseau de transport en commun flamand de la région de transport de Limbourg.

Le maintien de la ligne principale « Tongres – Juprelle – Liège » constituera la liaison structurante reliant la commune de Juprelle à son pôle principal à prendre en compte dans le cadre de l'étude wallonne de redéploiement de la zone non-urbaine de l'agglomération liégeoise menée en 2022.

5. Mobilité locale

5.1. Développement de solutions flexibles de mobilité locale (état d'avancement du projet régional)

5.1. Développement de solutions flexibles de mobilité locale (état d'avancement)



- Priorité de la Stratégie Régionale de Mobilité (vision FAST 2030) et de la Déclaration de Politique Régionale 2019-2024 :
- Mise en place en 2021 d'un cadre réglementaire pour l'organisation de l'offre et pour son financement régional :
 - En complément des quelques projets pilotes (dont Navajo)
 - De manière phasée, en soutien des redéploiements progressifs du réseau TEC
 - Objectif : couverture progressive du bassin de mobilité de Liège-Verviers (d'ici 2028)
- Les services flexibles de mobilité à l'échelle (supra)locale doivent permettre :
 - le **rabattement** vers les réseaux structurants à l'échelle régional (ferroviaire et Express) et à l'échelle des agglomérations urbaines (ferré et à haut niveau de service) ;
 - une offre de mobilité **en complémentarité** avec les réseaux de transport public régulier :
 - dans des zones géographiques non-desservies ;
 - dans des plages horaires non-desservies (heures creuses, soirée, nuit, week-end, ...).
 - Ces éléments seront (pré)identifiés dans le cadre des Plans Régionaux de Transport Public successifs afin d'offrir un réseau de transport public intégré.

5.1. Développement de solutions flexibles de mobilité locale (état d'avancement)

Ces services peuvent être classés dans les 5 catégories suivantes :

- catégorie 1 : transport collectif local motorisé de plus de 9 places (e.a. minibus à la demande, minibus local, ...) ;
- catégorie 2 : transport collectif local motorisé de moins de 9 places (e.a. taxi collectif, navette à la demande, ...) ;
- catégorie 3 : transports individuels partagés en mode collaboratif ou organisés (e.a. réseau de voitures partagées, système de co-voiturage ...) ;
- catégorie 4 : solutions de mobilité active individuelles avec engin léger partagées (e.a. système de vélos/trottinettes en libre-service (stations fixes) ou en free-floating, électriques ou non, ...) ;
- catégorie 5 : autres solutions innovantes.



5.1. Développement de solutions flexibles de mobilité locale (état d'avancement)

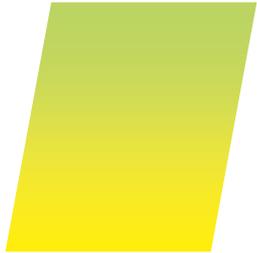
Budget affecté par territoire couvert, selon 3 paramètres :

- Par habitant (avec discrimination positive pour les communes rurales)
- Par emploi (pour les pôles économiques majeurs)
- Par visiteur (pour certains pôles touristiques)

Budget réparti selon le mix de catégories de service défini en concertation avec les pouvoirs locaux pour le territoire couvert

Evolution en lien avec le redéploiement progressif effectif des réseaux de services réguliers, en visant 2,5 % du financement régional du transport public

5.2. Abris voyageurs aux arrêts de bus : rappel des règles d'entretien



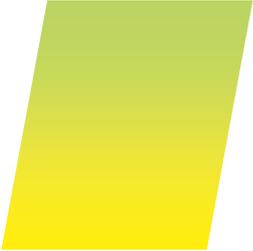
Objectifs



Amélioration du confort & de la sécurité des voyageurs

TEC





3 types d'abri

3 types d'abri

Les abris standards (subsidiés)

→ abris bois, alu, béton

Les abris non-standards (subsidiables sous conditions)

→ fournisseurs externes / constructions locales

Les abris publicitaires (non subsidiables)

a. Les abris standards



b. Les abris non-standards





Conditions techniques minimales à respecter pour octroi du subside



Être muni d'un panneau latéral
permettant :

- aux voyageurs de voir le bus arriver
- aux conducteurs d'acter la présence de passagers

Être muni d'1 valve horaire minimum

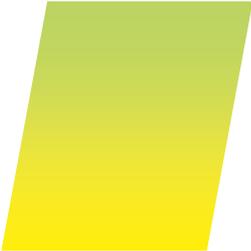
Être muni d'un banc
(ou dispositif similaire)

Respecter le CoDT

Être muni d'une poubelle

c. Les abris publicitaires





TEC & ville liés par une convention



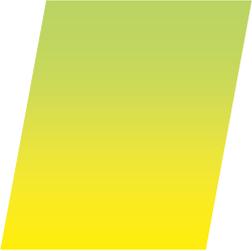
Principaux éléments de la convention

- **Mise à disposition gratuite** de l'emplacement choisi après étude TEC/Commune
- TEC subsidie **80% du coût de l'abri**
- Commune = **propriétaire de ses abris**



Principaux éléments de la convention

- La commune doit **entretenir les abris durant un minimum de 12 ans dont :**
 - nettoyage régulier de l'abri (tags, affichage sauvage,...)
 - réparations éventuelles (vitres, bancs,...)
 - vidange fréquente de la poubelle



Entretien et nettoyage



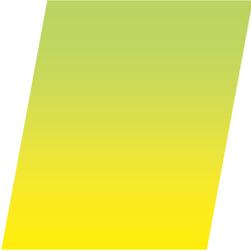
Arrêté Royal du 15/09/1976

- Article 4 de l'arrêté royal du 15/09/1976 portant règlement sur la police des transports de personnes par tram, pré-métro, métro, autobus et autocar prévoit que :
 - « *Les abris placés aux arrêts doivent assurer le confort et la sécurité des voyageurs.*
 - Le gestionnaire des abris maintient ceux-ci en parfait état de propreté.*
 - Un emplacement suffisant doit être réservé à l'information des voyageurs.*
 - Aucun abri ne peut être placé sans avis favorable de l'exploitant. »*
- L'entretien des abris est une obligation légale → les inspecteurs du SPW contrôlent les manquements à cet article dans le cadre de leur mission de surveillance.

Quelques exemples







Services proposés par la DT Liège - Verviers

- **Convention entre le TEC et la commune**
- **ASBL de réinsertion sociale « Le Coudmain »**
 - **Nettoyage trimestriel**
 - **31,40€ HTVA par abri (indexé chaque année)**
 - **1 an reconductible tacitement**
 - **Rapport sur le travail effectué et l'état de l'abribus**

Actuellement

- 18 communes font appel au Coudmain
- 190 abris

Environ 20% des communes seulement !

- **Intervention possible sur les abris standards vitrés**
- **Stock de pièces disponible à la DT**
- **Valves d'affichage, différents cas**
- **3 types de devis**

Les différents devis

- Fourniture
- Fourniture et livraison
- Fourniture et placement

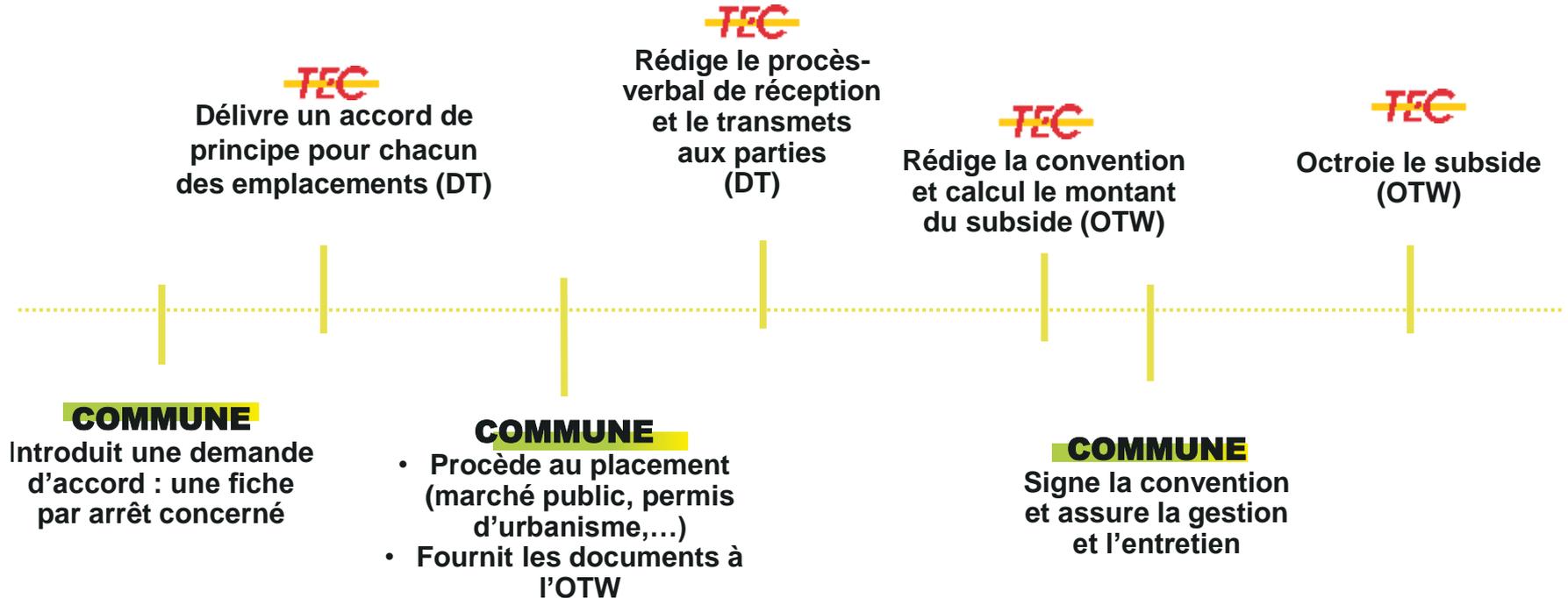
Dans tous les cas, le matériel est facturé à prix coutant

5.3. Stationnement pour vélos aux arrêts de bus

Principes de base

- Promouvoir l'intermodalité bus/vélo
- S'intégrer dans un projet global
- Répondre à une demande citoyenne
- Contrôle social, cheminements cyclables à proximité, plan de communication

Procédure



Types d'équipements

- Boîtes fermées
- Arceaux couverts
- Simples arceaux



Boxes vélos – réflexion en cours

Favoriser l'installation des équipements

- Démarcher pour simplifier l'octroi des Permis d'Urbanisme
- Proposer un catalogue de boxes en standard



Boxes vélos - opportunités 2021

- 100% de subsides sur les lignes Express
- Appel à candidatures selon la procédure actuelle
- Rendre le réseau Express encore plus attractif

Contacts

- Implantations et remplacements abris et équipements vélo :
DEBLIRE Bruno : bruno.deblire@letec.be
- Réparations abribus :
JENNART Geoffrey : geoffrey.jennart@letec.be

6. Divers

6. Présidence de l'OCBM : appel à candidatures

- Objectif

Contribuer à l'alignement des acteurs locaux à l'évolution de l'offre de transport public au sein du bassin de Liège-Verviers

- Rôles (2 réunions de 2h, au printemps et à l'automne)

- Avant la séance

- ✓ Contribution et validation de l'ordre du jour (préparé par l'AOT) ;

- En séance

- ✓ Accueille les participants ;
- ✓ Veille au bon déroulement de l'ordre du jour ;
- ✓ Facilite les discussions ;
- ✓ Synthétise les discussions et dégage un avis de l'organe ;
- ✓ Maître du temps ;

- Après la séance

- ✓ Validation du PV provisoire (préparé par l'AOT) ;
- ✓ Lorsqu'un point majeur du PV provisoire est remis en cause par un participant, le (la) Président(e) valide sa prise en compte

- Conditions

- ✓ Être membre de l'OCBM ;
- ✓ Avoir déjà participé activement aux séances ;

- Modalité de candidature

Communiquez votre candidature reprenant vos principales motivations à l'adresse mail bassins.mobilite@spw.wallonie.be au plus tard pour le **31 août prochain** en vue de la prochaine session OCBM d'automne 2021 (retour espéré en présentiel)



Prochaine réunion de l'OCBM à l'automne 2021

Merci pour votre attention,
n'hésitez pas à nous contacter :

bassins.mobilite@spw.wallonie.be