

Rapport de la réunion de l'Organe de consultation du bassin de mobilité du Luxembourg

Date : mardi 08 juin 2021 10h-12h30

Lieu : Teams (réunion en ligne)

Présents :

Membres

- Jean-Marie MEYER (Attert)
- Bertrand MOINET (Bastogne)
- Vovo KAMBU (Chiny)
- Maxime LEONET (Daverdisse)
- Georges GONDON (Etalle)
- Nicolas STILMANT (Fauvillers)
- Fabrice JACQUES (Habay)
- Stéphane PUFFET (Herbeumont)
- José GUILLAUME (Houffalize)
- Anne LAFFUT et Luc BOSSART (Libin)
- Laurence CRUCIFIX (Libramont Cheigny)
- Daniel GUEBELS (Musson)
- Marc JACQUEMIN (Paliseul)
- Philippe GUISSARD (Rouvroy)
- Patrick PIERLOT (Saint-Hubert)
- Benjamin DESTREE (Tintigny)
- Elie DEBLIRE (Vielsalm)
- Jean-Marc EVRARD (OTW, Directeur Territorial Namur-Luxembourg)
- Pol FLAMEND (SPW M&I, Inspecteur général du Département des routes de Namur et du Luxembourg)
- Jérôme WIBRIN (Représentant du Ministre Henry)
- Antoine PATRIS (SPW M&I - Autorité organisatrice du Transport)
- Florianne MOSSOUX et Ysaline PASQUASY (SPW M&I - Autorité Organisatrice du Transport)

Invités permanents

- Christophe LEURIDENT (OTW – membre du comité de Direction)
- Daniel DAVIN (OTW, Direction territoriale du Luxembourg, Directeur d'exploitation Luxembourg)
- Pascal COIBION (OTW, Direction territoriale du Luxembourg, Adjoint au Directeur d'exploitation)
- Guillaume BORCY (OTW, Direction du Luxembourg, Responsable Service Etudes)
- Mourad BAUCHE, (SNCB – chargé de dossier pour la Wallonie)
- Gianni TABONNE (navetteurs.be)
- Anna TINEBRA et Rémy HUON (Tous à pied)
- Gérard SYLVESTRE (Cawab)
- Martin DUFLOU (SPW M&I – Autorité Organisatrice du Transport)

Invités ad hoc

- Christiane CHERMANNE (SPW Mobilité Infrastructures – Direction de la Planification de la Mobilité)
- Marie BAUWELINCKX (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- Justine MARNEFFE (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- Laurent DELAITE (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)

Autres

- Audrey ROBERT (IDELUX)
- Elise GABRIELS (CLM Mobilisud)
- Roland WATHIEU (Maison Urbanisme Famenne Ardenne)
- Daniel LEDENT (CLM Moovin' Lux)

Absents/excusés :

- Kamal MITRI (Arlon)
- François KINARD (Aubange)
- Eric DEMEUSE (Bertogne)
- Mathieu ROSSIGNOL (Bertrix)
- Franck ISTACE (Bouillon)
- Fabrice SARLET (Durbuy)
- Michel JACQUET (Erezée)
- Caroline GODFRIN (Florenville)
- Raphaël SCHNEIDERS (Gouvy)
- Jacques CHAPLIER (Hotton)
- Guy GILLOTEAUX (La-Roche-en-Ardenne)
- Francis DEMASY (Léglise)
- Patrick LOOS (Manhay)
- Nicolas GREGOIRE (Marche-en-Famenne)
- Thierry KENLER (Martelange)
- Marc GILSON (Meix-devant-Virton)
- Jean-Raymond LICHTFUS (Messancy)
- André BLAISE (Nassogne)
- Michèle MONS DELLE ROCHE (Neufchâteau)
- Cédric LERUSSE (Rendeux)
- Pierre PIRARD (Sainte-Ode)
- Philippe LEMPREUR (Saint-Léger)
- Rudy MOISSE (Tellin)
- Walter JORIS (Tenneville)
- René REYTER (Vaux-sur-Sûre)
- Annie GOFFIN (Virton)
- Thierry DENONCIN (Wellin)

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

CEM = conseiller en mobilité

CLM = Centrale locale de mobilité

CRM = Centrale régionale de mobilité

H+ = tarif Horizon +

HP = heures de pointe

OCBM = Organe de consultation du bassin de mobilité

OTW = Opérateur de transport de Wallonie

PAE = Parc d'activité économique

PCM = Plan communal de mobilité

PMR = personne(s) 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

STIG = service de transport d'intérêt général

ZHNS = Zone à haut niveau de service

1. Introduction

Point pour information

2. Réseau structurant intercommunal

2.1. Développement du réseau structurant Express

2.1.1. Ajustement tactique du réseau cible

Point pour avis de l'Organe - Document préparatoire

- Liaison Bastogne – Fauvillers – Martelange – Attert – Arlon : renfort d'offre estudiantine
 - Les vendredis vers Arlon avec 3 parcours en heure de pointe du soir
 - Les dimanches vers Bastogne avec 2 parcours l'après-midi
- Liaison Liège – Sprimont – Aywaille – Manhay – Houffalize – Bastogne : renfort d'offre estudiantine
 - Les vendredis vers Bastogne avec 1 parcours par heure en heure de pointe du soir (5 parcours)
 - Les dimanches vers Liège avec 6 parcours l'après-midi
- Liaison transfrontalière Bastogne - Fauvillers - Martelange - Attert – Koerich - Mamer - Bertrange - Strassen – Luxembourg : création
 - 1 parcours par heure en heures de pointe (6h-9h et 16h-19h) du lundi au vendredi
- Liaison transfrontalière Florenville – Chiny – Tintigny – Etalle – Bertrange – Strassen – Luxembourg : création
 - 1 parcours par heure en heures de pointe (6h-9h et 16h-19h) du lundi au vendredi

Aucune remarque n'est formulée en séance.

Avis de l'Organe

L'Organe émet un avis favorable sur l'évolution de l'offre cible qui lui est soumise pour les liaisons Express suivantes (voir fiche tactique détaillée en annexe) et attend de l'OTW la réalisation des études opérationnelles et la planification de leur mise en œuvre :

- Liège - Sprimont - Aywaille - Ferrières - Manhay – Vielsalm - Houffalize – Bastogne
- Bastogne – Fauvillers – Martelange – Attert – Arlon
- Bastogne – Fauvillers – Martelange – Attert – Koerich - Mamer - Bertrange - Strassen – Luxembourg
- Florenville – Chiny – Tintigny – Etalle - Bertrange - Strassen - Luxembourg

2.1.2. Mises en œuvre opérationnelles 2021 (itinéraires, horaires, arrêts, matériel roulant, infrastructures, date de mise en service, ...)

Point pour avis de l'Organe – Document préparatoire

L'OTW présente les évolutions de trois lignes Express :

- Bastogne – Sainte-Ode – Tenneville – Nassogne – Marche-en-Famenne (Evolution ligne E78)
- Liège – Sprimont – Aywaille – Ferrières – Manhay -Houffalize – Bastogne – Fauvillers – Martelange – Attert – Arlon (Evolution ligne E69)
- Marche – Somme-Leuze – Havelange – Clavier – Tinlot – Nandrin – Neupré – Liège (Evolution ligne E20)

Les remarques suivantes ont été formulées en séance :

- Sécurité et l'accès aux arrêts Express:
 - Les arrêts sont à priori localisés de manière à ce que les usagers puissent traverser la voie rapide en sécurité (échangeur, passerelle, tunnel).
 - L'accessibilité à l'arrêt doit être maximale dès sa mise en service. L'amélioration de l'accès aux arrêts est aussi le rôle des pouvoirs publics locaux et des gestionnaires de voirie. L'OTW veille par ailleurs à soigner le confort et l'accessibilité aux arrêts notamment par le financement de l'aménagement d'abribus et de box vélo sécurisés (voir point 4.2 et 4.3). L'OTW est autonome dans l'équipement des arrêts mais il n'a pas mandat de créer des pistes cyclables ou cheminements piétons jusqu'à l'arrêt. C'est à la commune ou la région, en fonction du type de voirie, d'équiper ces voiries. Des mobipôles, hubs où convergent offres et infrastructures de mobilité, doivent être développés sur les arrêts structurants.
- Evaluations des lignes :
 - Suite à la mise en place du Réseau Express en octobre 2020, une évaluation sera effectuée prochainement et aura lieu à deux niveaux : le niveau d'ambition d'offre (quantité d'offre, niveau de service) et les modalités opérationnelles du parcours client (itinéraires, arrêts, accessibilité locale, commercialisation, ...).
 - L'ASBL « Tous à pied » demande à être intégrée aux évaluations.
 - Il est demandé d'intégrer également le Grand-Duché du Luxembourg dans le processus d'évaluation (des lignes à destination du Grand-Duché).
 - La politique d'arrêts des renforts étudiants du Réseau Express limitant fortement le nombre d'arrêts de la ligne devra être soumise à évaluation afin de vérifier la fréquentation effective et la répartition homogène des étudiants sur l'ensemble des parcours (parcours cadencés et renforts étudiants) : exemple de la desserte de la baraque de Fraiture est desservie toutes les heures dans les 2 sens de 6h à 20h (pas par les renforts étudiants).
- Cohérence transfrontalière en termes d'infrastructures de priorisation du TP : Suggestion d'une rencontre entre les responsables du réseau routier wallon et luxembourgeois et l'OTW car il n'y a pas de continuité de la bande covoiturage au passage de la frontière (en Wallonie elle est située du côté droit et le serait du côté gauche au Grand-Duché du Luxembourg). Une étude de faisabilité est par ailleurs initiée pour permettre la circulation sur la bande belge de matériel roulant TEC de plus petit gabarit qu'un autocar, en vue de minimiser le temps de parcours de liaison transfrontalière.

Avis de l'Organe

L'Organe soutient les évolutions opérationnelles présentées par l'OTW sur les 3 lignes Express E20, E69 et E78.

Il recommande aux gestionnaires de voirie (régional et communaux) d'assurer l'accessibilité cyclo-piétonne et la sécurisation des arrêts ainsi que d'améliorer la vitesse commerciale et la fiabilité du réseau (notamment vers le Grand-Duché de Luxembourg) sur base de priorités identifiées par l'OTW.

L'Organe demande que l'évaluation de l'offre Express soit réalisée en incluant les parties prenantes qui ont contribué à leur mise en place.

2.2. Connexion du solde des communes au réseau structurant Express/ferroviaire

Point pour avis de l'Organe - Document préparatoire

L'AOT présente la méthodologie régionale et la priorisation des 7 communes qui en résulte pour le bassin du Luxembourg.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- L'OTW souligne que cet agenda est très serré pour lui, qui devra aussi revoir l'organisation de l'exploitation de son réseau avec l'adaptation des rythmes scolaires en 2022.
- Il est suggéré d'étudier l'opportunité d'intégrer Daverdisse dans une zone de redéploiement et l'OTW suggère d'y travailler en priorité vu que des communes comme Bouillon et Saint-Léger sont déjà connectées par une bonne ligne TEC.
- Les Communes de Daverdisse et de Wellin demandent à être invitées à l'OCBM de Namur.

Avis de l'Organe

En application de la méthodologie régionale de connexion des communes au réseau structurant intercommunal (identification, caractérisation, priorisation, identifications du pôle de destination et de l'offre adéquate), l'Organe prend acte de la priorisation des études de connexion des communes du bassin du Luxembourg au réseau structurant de transport public. Il attend de l'Autorité Organisatrice du Transport d'étudier et de présenter les résultats de ces études de connexion des communes du bassin de Luxembourg pour :

- Les communes d'Herbeumont, Léglise, Meix-devant-Virton dans le cadre du réseau cible issu de l'étude de redéploiement de la zone autour de Florenville présenté lors de cette même séance ;
- Les communes de Bertogne, Erezée, La Roche-en-Ardenne et Rendeux dans le cadre du réseau cible qui sera coconstruit lors de l'étude de redéploiement de la zone pluricommunale de Vielsalm initiée en 2022 ;
- Les communes de Libin, Saint-Hubert et Tellin dans le cadre du réseau cible qui sera coconstruit lors de l'étude de redéploiement de la zone pluricommunale de Marche-en-Famenne programmée en 2023 ;
- Les communes de Bouillon en 2021 ; Musson en 2022 et Saint-Léger en 2023.

Il recommande d'étudier l'opportunité d'intégrer la Commune de Daverdisse dans une zone de redéploiement planifiée à proximité.

3. Réseau TEC

3.1. Redéploiement

3.1.1. Méthodologie régionale : ajustement

Point pour avis de l'Organe - Document préparatoire

L'AOT présente les évolutions apportées à la méthodologie de redéploiement et le planning d'étude pour le bassin du Luxembourg.

Les remarques suivantes ont été formulées en séance :

- Il est demandé de bien intégrer les acteurs de terrains pertinents et qui ont une connaissance des besoins locaux.

- Il est précisé qu'il s'agit d'un groupe de travail sur une zone pluricommunale, composé d'un représentant par commune, et d'autres acteurs (IDELUX, UWE, ...). Il est suggéré aux Communes de préparer ce GT en interne. La phase de diagnostic est importante surtout pour les Communes ne disposant pas de PCM. Elles ne doivent pas oublier de mentionner les points d'intérêt majeurs.
- Il est suggéré de prendre contact avec les Agences de Développement Local (ADL).
- Il est demandé à l'AOT de fournir les dates de réunion assez tôt pour laisser le temps aux acteurs de les préparer.

Avis de l'Organe

L'Organe émet un avis favorable sur l'évolution de la méthodologie régionale de redéploiement de l'offre de transport en commun sur son bassin et prend acte que la prochaine étude de redéploiement, initiée au printemps 2022, au sein du bassin de mobilité du Luxembourg concerne la zone pluricommunale des 9 communes suivantes : Vielsalm, Gouvy, Houffalize, La-Roche-en-Ardenne, Rendeux, Hotton, Durbuy, Erezée et Manhay.

3.1.2. Zone autour de Florenville : Projet de Plan Régional de Transport Public

Point pour avis de l'Organe – Document préparatoire

L'AOT présente le réseau cible de la zone de Florenville issu du processus de co-construction menée ces derniers mois. Celui-ci définit les liaisons et les niveaux de services du transport public régional attendu sur la zone.

Les remarques suivantes ont été formulées en séance :

- La Commune d'Etalle demande de pouvoir bénéficier d'une connexion :
 - o vers la gare de Marbehan afin de proposer une offre de transport public qui reste concurrentielle à la voiture en termes de temps de parcours.

L'AOT précise que

- pour relier Etalle à Arlon et au Grand-Duché du Luxembourg, le réseau cible prévoit une liaison principale directe depuis/vers Arlon et une liaison express transfrontalière directe vers le Luxembourg ;
- quant à rejoindre Namur, Liège, Bruxelles, les chiffres montrent des flux (pendulaires) très faibles qui ne représentent pas un potentiel suffisant pour la mise en place d'une liaison régulière.

- o vers l'Hôpital Vivalia.

La quantification du potentiel fin entre Etalle et le futur Hôpital n'a en effet pas été réalisé dans le cadre de l'étude. Le réseau cible prévoit cependant la faisabilité d'un déplacement en transport en commun depuis Etalle vers l'Hôpital via changement de ligne à Tintigny puisque la liaison depuis Virton est effectivement proposée d'être étendue jusque Marbehan (et l'Hôpital une fois ouvert). Si le potentiel apparaît plus important à l'avenir et pourrait justifier d'une liaison régulière directe, cela devra faire l'objet d'une étude complémentaire une fois que Vivalia sera opérationnel.

- La Commune d'Habay demande quel sera le devenir de la Ligne 28 entre Habay-la-Neuve et Arlon. Entre Marbehan et Habay, une liaison secondaire est prévue. La fréquence sur ce tronçon sera renforcée par rapport à actuellement afin de tenir compte des projets immobiliers sur la commune. Pour le tronçon Habay-Arlon, le réseau cible privilégie l'amélioration du niveau de service de l'offre intégrée de transport public avec le train : une correspondance ferroviaire est organisée en gare d'Habay et une offre secondaire fine cadencée et à large amplitude (6h-20h en semaine, 9h-19h le samedi) permettra d'offrir davantage de solutions pour rejoindre Arlon qu'actuellement, depuis les différents quartiers/villages. Sur base des flux, les habitants d'Hachy bénéficieront eux d'une ligne secondaire entre Hachy et Arlon. La commune d'Habay souligne qu'elle est contre la suppression de la ligne 28. L'OTW précise qu'il s'agit du réseau cible à un niveau tactique par l'AOT. Les traits sur la carte ne sont pas les lignes de bus mais des liaisons entre des localités et des pôles à rejoindre. Ici, on n'en est pas encore à la phase d'opérationnalisation. Lors de cette phase,

des nuances peuvent être apportées en respectant les niveaux de service fixés par la Région et concertés en OCBM et en respectant l'enveloppe budgétaire.

- L'ASBL « tous à pied » note qu'un travail d'inventaire des chemins et sentiers a été réalisé et mérite d'être pris en compte dans la phase d'opérationnalisation.
- La gare d'Habay est ciblée pour les liaisons intracommunales au sein de la Commune d'Habay. Pour les liaisons intercommunales (depuis Léglise par exemple), la cible est plutôt des correspondances à la gare de Marbehan.
- A priori, la liaison touristique estivale concerne la zone de Florenville uniquement mais l'intégration de Torgny peut être envisagée dans le but de proposer une offre cohérente.
- L'OTW indique que ce plan prévoit de nombreux points de correspondances (notamment trains-bus), parfois à plusieurs gares situées sur une même ligne ; il faudra probablement faire des choix lors de l'étude opérationnelle.

Avis de l'Organe

L'Organe recommande à l'AOT d'officialiser le Plan régional de Transport public sur la zone pluricommunale de Chiny, Etalle, Florenville, Habay, Herbeumont, Léglise, Meix-devant-Virton, Neufchâteau, Tintigny afin de permettre à l'OTW, sur base de ce réseau cible, d'étudier et planifier les évolutions de l'offre nécessaires en vue de présenter le résultat de ses études pour la réunion de printemps 2022 de l'OCBM du Luxembourg.

3.1.3. Evolution du processus de redéploiement par l'intégration d'une démarche « d'information publique et participation citoyenne » : application aux zones pluricommunales de redéploiement

Point pour information

Le périmètre de la démarche, menée sur initiative du Ministre Henry, ainsi que le rôle des communes sont partagés en séance (voir présentation).

Les remarques suivantes ont été formulées en séance :

- L'OTW précise qu'il y a un gros travail à faire pour déterminer les scénarios opérationnels qui seront soumis à cette enquête. Il faudra analyser comment on peut tenir compte des remarques (notamment modifier le scénario privilégié) et cela prend beaucoup de temps. Il est confirmé que l'OTW pourra préciser le planning de mise en œuvre du réseau cible lors du prochain OCBM.
- Une fois que le rapport du facilitateur sera transmis à la Commune, celle-ci peut le communiquer à l'avis de la CCATM. Il est demandé d'intégrer la place de la CCATM de manière formelle dans le processus de consultation.
- Le collectif « Penser territoire » souhaite être associé à la démarche participative.

L'Organe prend acte de l'initiative du Ministre Henry de réaliser une démarche d'information publique et de participation citoyenne lors de la phase d'étude opérationnelle du redéploiement de l'offre sur une zone, en associant les Communes à son pilotage.

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

Point pour information

L'AOT présente le projet régional d'accessibilité en transport public des sites touristiques mené en co-pilotage avec le Commissariat Général au Tourisme.

Les remarques suivantes ont été formulées en séance :

- Idelux (Projets publics) peut aider à identifier des sites touristiques à l'échelle provinciale.
- En province de Luxembourg, il s'agit plutôt d'un tourisme diffus que de masse : les cyclotouristes et les promeneurs. Il ne faut pas seulement identifier des sites reconnus mais aussi des points d'ancrage clairement identifiés qui pourraient permettre de ne pas devoir faire des boucles. Il est précisé que la place des vélos dans les bus a été identifiée comme contrainte dans le cadre du projet. Pour les sites naturels, il faut veiller à ce qu'il y ait une masse critique suffisante. Le transport à la demande pourrait également être activé dans ce cadre. La Commune d'Etalle propose un projet test, un produit neuf, temporaire et structuré sur lequel on pourrait faire une évaluation.

Les sites potentiels suivants ont été pré-identifiés en séance :

- Rouvroy, Torgny et Montquintin sont des sites touristiques importants limitrophes à la zone de Florenville.
- Premières idées : Abbaye d'Orval, Domaine des grottes de Han, Forestia, Euro Space Center, Bastogne War Museum, parc Chlorophylle, massifs forestiers (Anlier, Saint-Hubert), vallée de la Semois (Herbeumont, Bouillon, Botassart, Rochehaut...)
- CenterPark à Vielsalm + Musée du Coticule à Salmchateau (commune de Vielsalm) + Maison du Pays de Salm dans les locaux de la Maison du Tourisme à Vielsalm + Centre de loisir (Camping - piscine extérieure - mini-golf - terrains de tennis) à Grand-Halleux - Centre Adeps à la Baraque de Fraiture. Ne pas oublier la volonté régulière des scouts de parfois prendre le bus pour se déplacer vers ce type de centre de loisirs.
- Montauban
- Illé
- LOM Rossignol

3.3. Réseau TEC : mises en œuvre opérationnelles 2021

Point pour information ajouté en séance

L'OTW précise que la Ligne 80/1 (Arlon- Luxembourg) sera revue en parallèle avec la ligne Express transfrontalière. Les évolutions proposées doivent encore être peaufinées, elles seront présentées plus en détails à l'OCBM d'automne 2021 (ou au plus tard au printemps 2022).

4. Mobilité locale

4.1. Développement de solutions flexibles de mobilité locale : cadre réglementaire pour l'organisation de l'offre et pour son financement régional (état d'avancement)

Point pour information

L'AOT présente l'état d'avancement de la dynamique régionale pour favoriser le développement de solutions flexibles de mobilité locale avec notamment la 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 ;

- De manière phasée, en soutien des redéploiement progressifs des réseau TEC.

Les remarques suivantes ont été formulées en séance :

- L'ensemble du dispositif ne sera de manière pragmatique pas accessible aux PMR mais une attention particulière sera apportée pour les catégories 1 et 2 (transport collectif local).
- Il serait utile de revoir le mécanisme de financement de la Wallonie cyclable car il est plafonné par nombre d'habitants. Le message est adressé au Cabinet Henry, présent lors de cet OCBM.
- L'ambition est de pouvoir identifier avec les Communes les solutions à mettre en œuvre sur une zone, de personnaliser les solutions à développer sur cette zone et puis d'allouer un budget à la mise en œuvre par des opérateurs publics et privés. C'est donc bien aux opérateurs (et non aux communes) d'organiser ces solutions, avec le soutien financier régional.
- En termes de timing, l'ambition est de connecter d'abord la zone de Florenville une fois redéployée et, progressivement, d'intégrer l'ensemble des zones de redéploiement. Quand il y a un redéploiement mis en œuvre par le TEC, il faut que de manière concomitante arrivent les solutions de mobilité alternatives sinon cela n'aura aucun sens pour l'utilisateur.
- Les normes et les tarifs pratiqués par les différents opérateurs de transport à la demande actuels varient fortement. Il serait nécessaire de pouvoir harmoniser tout cela. L'AOT précise que le sujet de la mobilité locale flexible, complémentaire aux lignes régulières, concerne un dispositif ouvert à tous, pas du spécialisé. Le cadre sera le plus ouvert possible, complémentarément à d'autres cadres dédiés comme le TPMR.
- Il serait nécessaire de pouvoir disposer de solution de mobilité pour ramener les gens des grands événements, voire tous les week-ends.

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

Point pour information

Au vu du timing de la réunion, il est proposé de reporter la présentation de ce point au prochain OCBM d'automne.

Les remarques suivantes ont été formulées en séance :

- La Commune de Bastogne demande à l'OTW de pouvoir se coordonner avec l'auteur de projet pour le réaménagement de la gare du sud afin de veiller à la bonne localisation des arrêts et à l'intégration du mobilier urbain.

4.3. Stationnement vélos aux arrêts de bus

Point pour information

Il est également proposé de reporter la présentation de ce point au prochain OCBM d'automne.

L'OTW informe néanmoins qu'en 2021, le montant de la subvention pour les stationnements vélos est relevé de 80% à 100% uniquement pour équiper les arrêts des lignes Express.

5. Divers : appel à candidature pour la présidence des OCBM

Les membres de l'OCBM sont invités à remettre leur candidature à la présidence des prochains OCBM du bassin du Luxembourg. Le détail de la mission se trouve dans la présentation.

Les candidatures motivées sont attendues pour le 31 août 2021 sur bassins.mobilite@spw.wallonie.be.

6. Agenda

La prochaine réunion OCBM aura lieu à l'automne 2021, à priori en présentiel. La date sera communiquée le plus rapidement possible.