

OCBM de Namur : document préparatoire au point 3.1.1.

Méthodologie régionale et planning : ajustements

1. Rappel de l'avis de l'OCBM de Namur du 24/09/2020

L'Organe émet un avis favorable sur la méthodologie de redéploiement et prend acte, qu'après l'étude du redéploiement de la zone de Gembloux en 2020, l'autre étude de redéploiement prévue au sein du bassin de mobilité de Namur concerne la zone pluricommunale de Philippeville en 2021. Cette zone comporte 10 communes :

- | | |
|------------------|-------------------|
| 1. Anhée | 6. Hastière |
| 2. Mettet | 7. Viroinval |
| 3. Onhaye | 8. Fosse la Ville |
| 4. Philippeville | 9. Doische |
| 5. Couvin | 10. Florennes |

Il recommande d'informer et d'inviter également les communes périphériques à la zone de redéploiement en fonction des liens de mobilité éventuel avec cette zone.

Il recommande d'intégrer, dans la méthodologie, la consultation et la communication de/vers la population et les acteurs socio-économiques par les différentes parties prenantes concernées.

Il recommande également de mener ces études de redéploiement dans une optique intermodale, notamment avec le réseau de modes actifs.

2. Ajustement de la méthodologie régionale de redéploiement

Le processus de redéploiement de l'offre est défini dans les grands lignes dans l'article 19 du Contrat de Service Public de l'OTW. Sur base de l'expérience acquise lors des dernières études de redéploiement et de concertations entre AOT et OTW, il est proposé d'ajuster la méthodologie pour la réalisation des futurs Plans de Transport. Ces ajustements sont identifiés en bleu italique ci-dessous :

1. Diagnostic mobilité par l'AOT

L'AOT réalise un diagnostic de la zone de redéploiement en analysant la demande de mobilité (tous modes et tous motifs) et en réalisant l'inventaire de l'offre structurante (ferroviaire et express) actuelles et en projet sur la zone.

L'analyse de la demande se base dans un premier temps sur l'analyse des flux liés aux motifs domicile-travail (données ONSS) et domicile-école (données de la FWB, de la CREF et de l'ARES).

Les flux pour les autres motifs seront abordés lors de l'atelier technique et pourront être approximés grâce notamment aux connaissances des acteurs locaux.

Sont également identifiés des communes ne faisant pas partie du périmètre d'étude, mais dont l'ampleur des flux vers la zone (+ 500 déplacements/jour minimum) justifie qu'une analyse et qu'une concertation soit menée en collaboration avec ces communes.

2. Présentation en OCBM d'une synthèse du diagnostic mobilité

Cette synthèse présente les principaux constats en matière de demande de mobilité sur la zone, notamment les flux actuellement couverts par le réseau structurant (ferroviaire ou Express) et les communes devant être connectées à ce réseau structurant.

L'AOT y invite l'OTW à réaliser des analyses sur la fréquentation de son réseau scolaire et Express actuel, en vue du 2^e atelier technique.

3. Organisation d'un 1er atelier

A la suite de l'OCBM est organisé un premier atelier réunissant, outre l'AOT, l'OTW et un représentant de chaque commune (expert en mobilité), des représentants de la Direction de la Planification de la Mobilité (SPW), de la SNCB, d'intercommunale ou d'autres institutions économiques, de la Province, *ainsi que des représentants des usagers (Navetteurs.be et Tous à pied).*

Lors de cet atelier, le cas échéant, les communes ne faisant pas partie de la zone d'étude mais influençant la mobilité sur celle-ci sont également invitées.

Après une présentation des résultats du diagnostic mobilité, les différents acteurs sont invités à compléter ce diagnostic grâce à leur connaissance fine du terrain, par la réalisation d'une carte reprenant les différents points d'intérêts de la zone (actuels et en projet) pouvant influencer la mobilité.

4. Organisation d'un 2e atelier

Un deuxième atelier est organisé avec les seules communes de la zone d'étude. L'AOT y présente une ébauche de réseau cible, réalisée sur base des inputs du 1er atelier. *De leur côté, fort des analyses menées, l'OTW challenge ces propositions régionales en vue de rendre l'esquisse finale la plus robuste possible.* L'ensemble des participants ont l'opportunité d'exprimer leurs remarques et d'aiguiller les choix concernant la mobilité sur leur territoire.

5. Organisation d'un 3e atelier

En parallèle, un troisième atelier réunissant les communes « hors-périmètre d'étude » et leur commune de destination esquissera spécifiquement les liaisons depuis les communes associées. A nouveau, l'OTW sera conviée afin de challenger cette esquisse avec leurs analyses et leurs connaissances du terrain.

6. Organisation d'un 4e atelier

Enfin, un quatrième atelier, avec les élus des communes de la zone et avec les élus des communes associées, est organisé en préparation de l'OCBM d'automne. L'AOT y présente le projet de réseau cible affiné sur base des 2^e et 3^e ateliers, et y soumet à l'arbitrage des élus les dernières questions restant en suspens.

7. Présentation en OCBM du Plan de Transport de la zone

Sur base des recommandations émises lors des ateliers, l'AOT établit le Plan Régional de Transport Public de la zone (reprenant les liaisons, niveaux de service et ampleur d'offre kilométrique pour la zone) et le présente à l'avis de l'OCBM. Le Plan de Transport, éventuellement amendé, est ensuite officialisé. Sur cette base, l'AOT pilote les évolutions de l'offre selon un échéancier réaliste.

8. Etudes opérationnelles

L'OTW étudie et planifie ces évolutions de l'offre, les chiffres de manière fine et génère les scénarios (itinéraire, amplitude approximative, fréquence, service alternatif, gamme tarifaire des services alternatifs, mesures d'accompagnement souhaitables).

Une phase de participation citoyenne est souhaitée, tant par le Ministre Henry que sur base de l'avis de l'OCBM de Namur du 24 septembre 2020, afin d'informer en toute transparence du redéploiement prévu sur les territoires concernés et de permettre une contribution citoyenne à l'affinage du réseau étudié par l'OTW (cf document préparatoire au point 3.1.2).

Un scénario final est soumis à l'Organe de consultation. Les membres de l'OCBM émettent leurs remarques et suggestions. L'AOT valide le scénario final parmi les propositions de l'OTW éventuellement amendées.

9. Mise en oeuvre

L'OTW réalise alors son étude plus fine de modification de l'offre et la met en oeuvre, elle-même ou en sous-traitance.

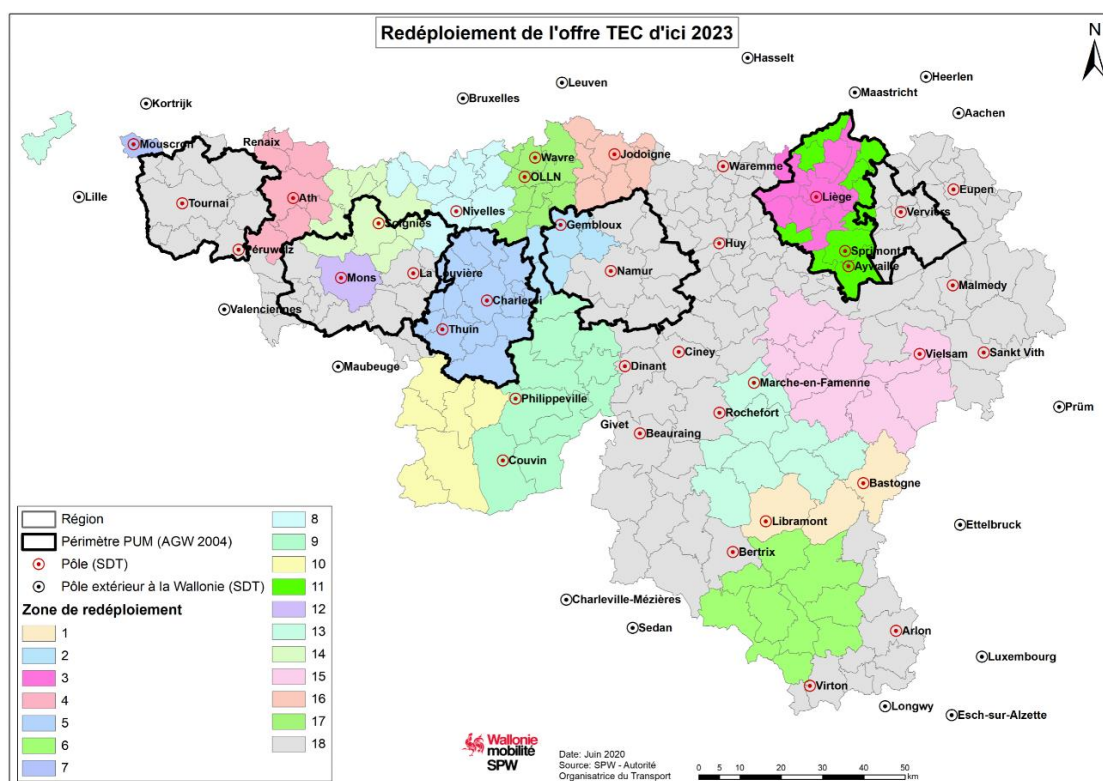
10. Evaluation

L'AOT encadre un processus d'évaluation et d'adaptation du projet d'offre redéployée, dans les 12 mois qui suivent la mise en production.

3. Phasage régional du redéploiement de l'offre

2.1 Phasage régional d'ici 2023

Pour rappel, comme illustré sur la carte ci-dessous, un redéploiement complet sera progressivement opéré dans 17 zones géographiques sous cette législature, l'objectif étant que l'ensemble du territoire soit étudié d'ici 2028, dans le cadre de la vision FAST 2030.



Pour les autres communes, en grisé sur la carte, un redéploiement limité aux lignes principales sera opéré d'ici 2023. 200.000 kilomètres d'offre additionnelles sont prévus annuellement afin de renforcer l'offre des lignes principales des communes non couvertes par une étude complète de redéploiement.

3.2 Redéploiement de la zone Couvin-Philippeville

Un léger ajustement de planning a été effectué pour l'étude de redéploiement de la zone Couvin-Philippeville : son démarrage aura lieu à l'OCBM d'automne 2021 avec le partage par l'AOT du diagnostic mobilité de la zone.

En parallèle, le démarrage de l'étude de redéploiement de la zone de Chimay-Beaumont a été avancé à l'OCBM d'automne 2021. Ainsi, l'ensemble de la région Entre-Sambre-et-Meuse pourra être traitée en parallèle, pouvant ainsi étudier avec cohérence les interactions.

Proposition d'avis de l'Organe :

L'Organe rappelle son avis du 24 septembre 2020 et émet un avis favorable sur l'évolution de la méthodologie régionale et du planning de redéploiement de l'offre de transport en commun sur son bassin.