

## Rapport de la réunion de l'Organe de consultation du bassin de mobilité de Namur

---

Date : jeudi 08 décembre 2022

Lieu : SPW – Cap nord – Salle Buffet (Boulevard du nord 8 à 5000 Namur)

### Présents :

#### Membres

- Anne FAELES-VAN ROMPU (Anhée)
- Frédérique VAN ROOST (Couvin)
- Bénédicte HAMOIR (Doische)
- Vincent DETHIER (Fernelmont)
- Gauthier le BUSSY (Gembloux et Président de l'OCBM de Namur)
- Cécile BARBEAUX (Gesves)
- Stéphanie SCAILQUIN (Namur)
- Marielle LAMBOTTE (Ohey)
- Nicolas DUMONT (Sambreville)
- Laurette DOUMONT-HENNE (Sombreffe)
- François MATHY (Viroinval)
- Serge GOFFIN (Walcourt)
- Chantal ELOIN GOETGHEBUER (Yvoir)
- Pascal COIBION (OTW - (OTW - Directeur d'exploitation de Namur)
- Martin DUFLOU (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- Florianne MOSSOUX (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)

#### Invités permanents

- Benoît VANDER PUTTEN (OTW- Direction générale)
- Emilie ESPALARD (OTW – Direction d'exploitation de Namur)
- Pierre GENTY (Cawab)
- Daniel BASTIN (Navetteurs.be)
- Charlotte ANGERAND (Tous à pied)
- Marylin ENGLEBERT (SNCB)
- Christine BOUCHE (Burdinne – Commune invitée)
- Alain VANDROMME (Froidchapelle -Commune invitée)
- Alain PIRON (SPW Mobilité Infrastructures – Direction de la Planification de la Mobilité)

#### Invités ad hoc

- Simon COLLET (OTW – Direction générale)
- Marie BAUWELINCKX (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Jonathan FRETIN (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Estelle LIEGEOIS (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Justine MARNEFFE (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Marie VIDOTTO (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)

#### Autres

- Laurie HOLLAERT (Chef de projet service mobilité Ville de Namur)
- Olivier LOSSEAU (CEM Walcourt)
- Nicolas SERVAIS (employé commune Yvoir)
- Jean-Christophe CROQUET (Agence de Mobilité Charleroi Métropole - Mobilesem)

Absents/Excusés :

Vincent SAMPAOLI (Andenne)	Etienne MAROT (Houyet)
Nadia MARCOLINI (Assesse)	Eloïse DOUMONT (Jemeppe-sur-Sambre)
Benoît ROLLAND (Beauraing)	Rachelle VAFADIS (La Bruyère)
Michaël MODAVE (Bièvre)	Philippe LAMBOT (Mettet)
Jacques BECHET (Cerfontaine)	Christophe BASTIN (Onhaye)
Guy MILCAMPS (Ciney)	Laetitia BROGNIEZ (Philippeville)
Thierry BODLET (Dinant)	Bernard DUBUISSON (Profondeville)
Dominique VAN ROY (Eghezée)	Corine MULLENS (Rochefort)
Freddy TILLIEUX (Florefe)	Valérie LECOMTE (Somme-Leuze)
Antonin COLLINET (Florennes)	Arnaud ALLARD (Vresse-sur-Semois)
Jean-François FAVRESSE (Fosses-la-Ville)	Philippe GENGOUX (OTW – Conseil d’Administration)
Marie-Thérèse COLAUX (Gedinne)	Jérôme WIBRIN (Représentant du Ministre Henry)
Cedric BERTRAND (Hamois)	Poi FLAMEND (SPW – département des routes Namur-Luxembourg)
Fabrice DE RYCKE (Hastière)	Geneviève BESONHE (FOREM)
Marc LIBERT (Havelange)	

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 (le TEC)  
PAE = Parc d’activité économique  
PCM = Plan communal de mobilité  
PIMACI = Plan d’Investissement en Mobilité Active communale et en Intermodalité  
PUM = Plan urbain de mobilité  
SDT = Schéma de Développement Territorial  
SRM = Stratégie Régionale de Mobilité  
ZHNS = Zone à haut niveau de service

## 1. Introduction

Monsieur Gauthier le Bussy, échevin de la mobilité à Gembloux, préside la séance. Il souhaite la bienvenue à tous et rappelle le rôle de l'OCBM, de l'AOT et de l'OTW.

## 2. Redéploiements

### 2.1. Redéploiement de la zone Philippeville-Couvin (élargie à la connexion des lacs de l'Eau d'Heure par l'Est) : réseau cible

*Point pour avis – Document préparatoire – Voir slides présentés par Justine MARNEFFE, AOT*

Présentation du réseau cible (ambitions tactiques) de la zone « Philippeville-Couvin », définissant les liaisons et niveaux de service sur la zone :

- 2 liaisons Express :
  - o Couvin – Viroinval – Doische – Givet (Fr) Hastière – Onhaye – Dinant
  - o Phillippeville – Florennes – Mettet – Fosses-la-Ville – Floreffe - Namur
- 7 liaisons principales :
  - o Couvin - Petigny - Nismes - Frasnés - Mariembourg - Roly – Neuville – Philippeville
  - o Florennes - Morialmé - Hanzinelle - Hanzinne - Hymiee - Gerpennes - Acoz - Charnoy - Lausprelle - Couillet - Charleroi,
  - o Mettet - Biesme - Gougnies - Villers-Poterie - Châtelet – Charleroi
  - o Chimay – Boutonville – Gonrieux – Pesche – Couvin
  - o Lacs - Cerfontaine – Villers-les-deux-Eglises - Philippeville,
  - o Philippeville - Villers-le-Gambon - Romérée - Gimnée - Doische,
  - o Mettet - Pontauray - St-Gérard - Fosses-la-Ville – Arsimont – Sambreville
- 7 liaisons secondaires et 15 liaisons scolaires.

Les remarques suivantes ont été émises en séance :

- Le réseau-cible est situé sur le plan tactique et il est difficile pour certaines communes d'émettre un avis sans être rassurées sur les aspects opérationnels qui seront abordés dans une phase ultérieure du processus (conservation de lignes qui fonctionnent, temps de parcours à cause de « détours » par des villages, ...). L'AOT rappelle que le processus de redéploiement prévoit une consultation des communes tout au long de son déroulement, ainsi qu'une démarche de participation citoyenne. Des amendements sont possibles aux ambitions régionales suite à la phase d'études opérationnelles (et de participation citoyenne). Il est cependant important d'établir l'ambition tactique afin de donner un cadre à l'étude opérationnelle menée par l'OTW, qui apportera l'éclairage attendu entre réseau actuel et réseau futur.
- **Connexion entre Couvin-Viroinval et Namur**  
La connexion entre Couvin/Viroinval et Namur est actuellement efficace via la ligne Express, il ne faudrait pas dégrader l'offre en termes de temps de parcours. Se pose aussi la question de la

tarification si plusieurs modes devraient être combinés à l'avenir ainsi que de la rupture de charge due à la distance entre la gare et l'arrêt du bus (1 km).

L'étude opérationnelle permettra d'objectiver les temps de parcours via Philippeville et via Dinant pour rejoindre Namur. L'objectif n'est pas de dégrader les temps de parcours mais il est utile d'analyser toutes les possibilités. Sans mettre en péril la qualité du service existant, il y a peut-être une solution aussi attractive qui répond à plus de besoins.

#### - **Tarifification intégrée**

Les communes déplorent également l'absence de tarification intégrée bus et train, ce qui nuit à l'intermodalité. La réduction tarifaire du bus pour les 18-24 ans rend encore plus tendue la relation et la concurrence avec le train. Rabattre vers le train partout en Wallonie en n'ayant pas d'intégration tarifaire avec le train pose question à ce niveau.

#### - **Connexion des Lacs de l'Eau d'Heure par l'Est**

- Le périmètre de la zone Philippeville-Couvin-Lacs a été débattu en OCBM du 18 novembre 2021 et lors des ateliers auxquels les communes concernées ont été invitées. Par nature, les périmètres de redéploiements doivent être arrêtés à un moment donné et le redéploiement du réseau TEC de la zone Philippeville-Couvin n'a pas pour but de revoir le réseau de la région des Lacs (Froidchapelle, Walcourt,...).
- La commune de Walcourt souligne l'importance d'étudier la connexion vers les lacs via la gare de Walcourt (ce qui ressort de l'étude Origine Destination des flux touristiques réalisée il y a peu par la Maison du Tourisme du Pays des Lacs) au vu des investissements actuels pour faire de la gare de Walcourt la gare porte d'entrée des lacs. L'AOT rappelle que le réseau de Walcourt - qui fait partie d'une autre zone de redéploiement - n'est pas revu à ce stade dans le redéploiement de la zone Philippeville-Couvin. Le présent PRTP étudie la connexion des lacs uniquement par l'Est. Il y a un enjeu majeur pour la Région de connecter efficacement les lacs depuis les autres côtés mais cette étude se fera dans le cadre de l'étude de redéploiement de la zone « Chimay- Beaumont » planifiée en 2026. L'AOT rappelle que les périmètres, plannings et priorités de redéploiement ont été concertés en OCBM de Charleroi qui, au regard de l'ensemble des priorités du territoire de Charleroi métropole, a priorisé les études d'évolution de l'offre.
- Certaines liaisons, en lien avec Walcourt, proposées sont unidirectionnelles. Elles répondent à des besoins de déplacement domicile-travail et ne présentent pas des besoins touristiques.
- La Commune de Froidchapelle indique qu'un Mobipoint sera établi aux Lacs de l'Eau d'Heure, au niveau du village de vacances.

#### - **Participation des Centrales locales de mobilité**

Bien que les Centrales locales de mobilité soient invitées aux ateliers de redéploiement, il est suggéré qu'elles soient invitées officiellement aux OCBM car elles sont expertes en matière de mobilité.

Il est rappelé les principes suivants :

- Réunions avec toutes les parties prenantes sur un redéploiement précis, en présence de plusieurs experts (conseillers en mobilité, centrales de mobilité, GAL, intercommunales, ...) = ateliers de redéploiement.
- Réunion politique (réunissant principalement les élus locaux) recommandant les directions à prendre en matière de mobilité à l'échelle du bassin = l'OCBM.

### **Avis de l'Organe :**

**L'Organe émet un avis favorable au niveau tactique sur le nouveau réseau cible proposé par l'AOT (détaillé dans les fiches de liaison en annexe) suite aux ateliers de co-construction mené depuis janvier 2022.**

#### **Ce réseau cible :**

- prend en compte l'offre ferroviaire comme ossature du réseau de transport public permettant de connecter la zone étudiée à Charleroi et Namur ;
- représente + 10% d'offre kilométrique par rapport à l'offre existante, incluant la création d'une liaison Express entre Couvin et Dinant ;
- intègre des liaisons transfrontalières avec la France (connectant Rocroi et Givet) ;
- intègre la connexion des Lacs de l'Eau d'Heure par l'Est ;
- ne présage pas des besoins de liaisons intercommunales des zones adjacentes non encore étudiées.

**Il recommande à l'AOT d'officialiser sur cette base le Plan Régional de Transport Public de la zone de Philippeville-Couvin afin de permettre à l'OTW d'entamer les études de traduction opérationnelle.**

**Il demande d'être particulièrement attentif, lors de ces études, au maintien de la qualité de service de la connexion entre Couvin/Viroinval et Namur en termes de temps de parcours et de tarification.**

**Il demande que les experts mobilité (supra-)locaux soient concertés par l'OTW sur les scénarios opérationnels étudiés avant la mise en œuvre courant 2023 de la démarche d'information publique et de participation citoyenne souhaitée par le Ministre Henry.**

**L'objectif est de présenter le scénario préférentiel d'évolution du réseau TEC en 2024, en visant une mise en œuvre complète d'ici 2025.**

**Il rappelle l'importance d'étudier également la connexion des Lacs de l'Eau d'Heure par l'Ouest et le Nord dans le cadre du redéploiement de la zone de Chimay-Beaumont, planifié en 2026.**

**Enfin, l'Organe insiste sur l'urgente nécessité de proposer aux citoyens une intégration tarifaire bus-train. Il recommande aux Gouvernements fédéral et wallon de venir avec des solutions concrètes.**

### **2.2. Redéploiement de la zone urbaine de Namur : réseau cible**

*Point pour avis - Document préparatoire – Voir slides présentés par Marie VIDOTTO, AOT*

Présentation du réseau cible (ambitions tactiques) de la zone urbaine de Namur, définissant les liaisons et niveaux de service sur la zone.

- 6 liaisons urbaines structurantes :
  - Amée – Jambes – Namur (– Bouge – Vedrin)
  - Champion – Bouge – Namur

- Belgrade – Saint Servais – Namur
  - (Citadelle) – Salzennes – Namur – Jambes – Erpent
  - Erpent (P+R) – Namur
  - Namur – CHR
- 12 liaisons urbaines.

Ce réseau est caractérisé par :

- Une augmentation du niveau de service (fréquence et d’amplitude horaire pour atteindre 5h – 23h) ;
- Une connexion directe vers le pôle de Jambes (depuis Salzennes, Vedrin, Bouge, Wépion et Erpent) ;
- Un renforcement de l’offre des localités de Malonne et Wépion ;
- Une valorisation des correspondances avec le réseau ferroviaire là où il est présent.

Les remarques suivantes ont été émises en séance :

- **Réseau cible Namur Urbain (niveau tactique) :**

La Ville de Namur, seule commune directement concernée par ce redéploiement, indique que ce réseau-cible présente beaucoup d’éléments positifs (amplitude horaire, lisibilité, augmentation de fréquence dans certains quartiers,...). Elle souligne quelques points d’attention :

- Diminution de l’offre en HP autour des écoles d’Erpent et Malonne :  
Concernant les écoles de Malonne, cette remarque opérationnelle sera prise en compte par l’OTW en termes de renfort de capacité.  
Concernant le Collège d’Erpent, 8 bus/h sont prévus en HP vers le P+R (2 vers le vieil Erpent, 2 directement jusqu’au Collège et 4 vers le P+R). Un cheminement piéton sera à prévoir entre le site scolaire et ce P+R.
- La commune appuie le développement d’un P+R en lien avec un projet immobilier privé à Belgrade (demande de permis en 2023) et demande que ce P+R puisse bénéficier d’une offre en TC suffisante.  
L’AOT, se basant sur une récente étude du SPW, rappelle qu’un P+R n’est utile que s’il est connecté au réseau urbain structurant (min 6 bus/h), ce qui n’est pas le cas à Belgrade. En conséquence, le coût en termes d’offre bus dédiée serait exorbitant. Si, dans le futur, cette zone de Belgrade est amenée à se développer, une ligne urbaine structurante devrait être redressée pour passer par là.  
La Ville de Namur suggère que la ligne A soit redressée jusqu’au P+R, plutôt qu’à son terminus actuel à la Caserne de Flawinne.
- Plus de fréquences dans le bas de Wépion (Wépion Vallée) vu la densité de population dans le bas de Wépion ainsi que la présence de points d’intérêts et de commerces que sur le haut de Wépion.
- Des points d’attention pour l’étude opérationnelle sont identifiées :

- La desserte des arrêts existants à Saint-Servais et à Salzinnes (notamment les arrêts de la rue du Beau Vallon, rue de la Colline et rue des Noyers) étant donné le relief plus pentu et donc plus compliqué pour certaines catégories de population.
- La desserte des arrêts avenue Prince de Liège et quartier Lamquet pour la liaison Sauge – Namur.
- Points d'intérêt économique et d'emploi : la Ville de Namur suggère que la liaison P+R Erpent d'heures de pointe soit étendue jusqu'au PAE de Naninne.
- La Ville demande que le timing de la participation citoyenne anticipe la période de campagne électorale.

#### - **Méthodologie des redéploiements**

L'OTW suggère, qu'afin de faciliter la comparaison « Avant-Après », un travail de synthèse soit réalisé pour identifier clairement là où il y a une augmentation de l'offre et là où il y a une diminution de l'offre. L'AOT précise qu'il s'agit bien d'un livrable de l'étude opérationnelle en toute transparence, qui permettra le cas échéant de lever les drapeaux rouges nécessaires.

#### - **Redéploiements connexes à Namur urbain**

Les liaisons intercommunales des communes périphériques vers Namur ont, selon les cas, été étudiées dans le cadre du redéploiement de « Gembloux » ou seront étudiées dans le cadre du redéploiement du « Grand Namur » qui sera initié en 2026. Elles viendront compléter le réseau urbain. Le périmètre et le planning des zones de redéploiement du bassin de Namur a été partagé lors de l'OCBM du 31 mai 2022.

#### - **Desserte ferroviaire intra-urbaine et suburbaine**

- L'étude de redéploiement tient compte du fait que les trains ne permettent pas une desserte intra-urbaine efficace à Namur. La SNCB confirme qu'aucun accroissement d'offre en termes de fréquence n'est prévu. La seule ligne ferroviaire qui est qualifiée de suburbaine relie Jambes et Namur à Charleroi et offre 2 trains par heure et des renforts de pointe.
- En ce qui concerne la liaison Namur-Jambes : la Ville de Namur précise que l'offre ferroviaire est de 4 trains par heure et qu'elle constate une diminution de l'offre bus dans le réseau cible proposé (plus de liaison similaire à la ligne 65 d'heures de pointe). La question d'intégration tarifaire bus-train reste essentielle : le redéploiement du nouveau réseau nécessite une intégration tarifaire bus-train sur Namur.
- Il est suggéré de pouvoir bénéficier, comme ça l'a été pour Liège ou Charleroi dans le cadre de l'étude AnGeLiC, d'une étude ferroviaire permettant de définir le réseau ferroviaire suburbain autour de Namur afin d'éviter le développement de lignes de bus concurrentielles qui limiteraient le développement des gares.

#### - Offre SNCB en Wallonie et sur l'ensemble du bassin

- L'état des finances de la SNCB la contraint à reporter nombres de projets de la SNCB au-delà de décembre 2022. La SNCB attend son nouveau contrat de service public pour connaître ses orientations en termes de développement de l'offre.
- Les communes déplorent qu'il ne soit pas possible de débattre de la mobilité toute forme de transport confondu.

Par exemple, Yvoir est sur un axe structurant SNCB important. Une desserte suburbaine Dinant-Namur forte avec des bus TEC de rabattement serait idéale.

#### Avis de l'Organe :

**L'Organe émet un avis favorable au niveau tactique sur le nouveau réseau urbain cible namurois proposé par l'AOT (détaillé dans les fiches de liaison en annexe) suite aux ateliers de co-construction menés depuis janvier 2022 pour donner suite à la dynamique Nam'in Move, avec les réserves suivantes :**

- **L'étude de l'extension de la liaison d'heures de pointe Namur - P+R Erpent jusqu'au PAE de Naninne ;**
- **L'étude de la fréquence de l'offre en vallée à Wépion ;**
- **L'identification du P+R de Belgrade comme terminus à desservir par la liaison urbaine structurante Belgrade – Namur ;**
- **Le résultat des études opérationnelles quant à la couverture par le réseau futur des arrêts actuellement desservis ;**

#### **Ce réseau urbain cible :**

- **prévoit de connecter tous les quartiers directement à Namur et certains d'entre eux aussi à Jambes sans correspondance là où le potentiel le justifie ;**
- **prend en compte que l'offre ferroviaire variée (IC, L, S), bien qu'elle apporte une solution structurante pour rallier des destinations hors de la zone, ne répond pas au besoin de mobilité intra namurois ;**
- **représente + 15% d'offre kilométrique par rapport à l'offre de 2019 ;**
- **confirme, pour certaines liaisons structurantes urbaines définies, la nécessité de concrétiser les projets d'aménagements de priorité bus prévus sur certaines voiries pénétrantes comme la N4 ;**
- **prévoit uniquement la desserte des P+R de Bouge (E411) et d'Erpent (N4);**
- **ne présage pas des besoins de liaisons intercommunales des zones adjacentes non encore étudiées (qui seront analysés lors de l'étude de redéploiement Grand Namur en 2026).**

**Il recommande à l'AOT d'officialiser sur cette base le Plan Régional de Transport Public de la zone de Namur urbain (qui comprend les anciennes communes de Beez, Belgrade, Bouge, Champion, Daussoulx, Erpent, Flawinne, Jambes, Malonne, Namur, St-Marc, St-Servais, Vedrin et Wépion) afin de permettre à l'OTW de mener la phase suivante d'études opérationnelles fines des évolutions à apporter aux lignes TEC desservant actuellement la zone. Il demande que les experts mobilité locaux soient concertés par l'OTW sur les scénarios opérationnels étudiés avant la mise en œuvre en 2023 de la démarche d'information publique et de participation citoyenne souhaitée par le Ministre Henry – dont le timing devra anticiper les campagnes électorales –, en coordination avec les communes effectivement concernées par les modifications de l'offre desservant leur territoire.**

L'objectif est de présenter le scénario préférentiel d'évolution du réseau TEC sur la zone (évolution, création, suppression de lignes, modification de niveaux de service ou d'itinéraires et d'arrêts desservis, des impacts sur les usagers actuels et potentiels, renforts de capacité aux heures scolaires vers Erpent et Malonne, etc.) et la planification de la mise en œuvre des modifications de l'offre lors d'une prochaine session de l'OCBM de Namur, avant validation régionale du scénario final de redéploiement qui sera mise en œuvre par l'OTW sur la zone d'ici 2024. Cette mise en œuvre pourra être phasée, notamment en lien avec les projets d'infrastructures tels que la mise en service du P+R d'Erpent.

Enfin, l'Organe recommande aux pouvoirs fédéral et régional de mettre en place une intégration tarifaire bus-train pour la zone urbaine de Namur.

### **3. Impact de la réforme des rythmes scolaires sur l'offre TEC du bassin**

*Point pour information – Point présenté par l'OTW*

L'OTW explique l'adaptation de son offre aux nouvelles périodes scolaires. Suite aux vacances d'automne, aucune demande d'adaptation n'a été faite et aucune plainte n'a été émise. L'OTW demande aux communes de faire remonter toute plainte de citoyens à ce sujet afin que les mesures d'adaptation soient prises par l'OTW en conséquence.

La remarque suivante a été émise en séance :

- Vu la flexibilité croissante des horaires scolaires (heures de fourche en début ou fin de journée) et vu que tous les abonnements scolaires ne couvrent pas les lignes Express, si un élève est susceptible d'utiliser une ligne Express, même occasionnellement, il est conseillé de prendre l'abonnement Express, qui inclut toutes les lignes, y compris l'Express.

### **4. Mise en œuvre du plan de transport détaillé TEC au sein du bassin**

(Itinéraires, horaires, arrêts, matériel roulant, infrastructures, date de mise en service,...)

#### **4.1. Redéploiement de la zone de Gembloux : planning prévisionnel de mise en exploitation**

*Point pour information – Voir slides présentés par Emilie ESPALARD, OTW – Direction territoriale de Namur*

La mise en exploitation est planifiée le 01/08/23 afin de ne pas tomber dans la période d'examens de début juillet (nouveau rythme scolaire). Un comité de suivi sera organisé très prochainement avec les communes concernées afin d'accompagner la mise en œuvre du scénario préférentiel final, qui sera également partagé sur la plateforme [mobilli.wallonie.be](https://mobilli.wallonie.be).

#### **4.2. Gare multimodale de Namur : phasage de la mise en exploitation**

*Point pour information – Voir slides présentés par Emilie ESPALARD, OTW – Direction territoriale de Namur*

La mise en service est prévue au printemps 2023 mais pas de date exacte car on attend encore la finalisation des travaux de sécurisation.

Les remarques suivantes ont été émises en séance :

- Un arrêt est prévu avant de monter sur la dalle (arrêt Coupole, en débarquement uniquement).

#### **4.3. Lignes express E83, E84 et E5 : ajustements opérationnels**

*Point pour information – Voir slides présentés par Emilie ESPALARD, OTW – Direction territoriale de Namur*

*Ligne E83 Gembloux – Charleroi :*

L'OTW présente un premier aperçu suite à la récente mise en service de la ligne.

Les remarques suivantes ont été émises en séance :

- L'OTW a des données par points d'arrêt qui pourront être présentées au comité de suivi OTW-Commune organisé dans le cadre du redéploiement de Gembloux. (cf. pt 4.1.)

*Ligne E84 Waremme – Namur :*

L'OTW présente les adaptations réalisées le 1 septembre 2022 suite à l'évaluation :

- Ajout d'un parcours supplémentaire en semaine le soir au départ de Namur (scolaire et vacances) ;
- Création de deux parcours par sens le dimanche en soirée (scolaire),
- Adaptation d'arrêts.

L'évaluation finale de la E84 est prévue au printemps 2023

Les remarques suivantes ont été émises en séance :

- Aménagement des points d'arrêts :
  - La commune de Burdinne insiste sur l'urgence d'aménager les abords des arrêts sur la E84, notamment en termes de visibilité la nuit le long de la nationale.  
La Direction des Routes, membre de l'Organe, n'est pas présente à la réunion et ne peut donner d'indications à ce sujet.
  - L'OTW rappelle que la commune peut être subsidiée par l'OTW pour installer des abribus standards et des abris pour vélos.
  - Navetteurs.be préconise une standardisation pour tous les arrêts de bus express, notamment en termes de confort d'attente (ex : abribus avec couleur spécifique « express »). Les standards doivent être en rapport avec la qualité du service.

*Ligne E5 Nivelles – Namur :*

L'expérience pilote vélo+bus, qui permet à l'utilisateur du bus d'embarquer son vélo sur le bus, est prolongée jusqu'au 31/12/22.

Les remarques suivantes ont été émises en séance :

- La demande d'avoir des parcours le dimanche soir pour les étudiants kotteurs est à porter lors de l'évaluation de la ligne.

**4.4. Mise en service du site spécial franchissable à Namur :**

*Point pour information – Voir slides présentés par Emilie ESPALARD, OTW – Direction territoriale de Namur*

- Chaussée de Louvain : collaboration SPW M&I et TEC pour la signalétique routière (P+R) : le site spécial franchissable a été en travaux pendant un an et a été mis en service en juillet 2022. Quelques adaptations restent à réaliser par l'OTW suite à des retours de riverains.
- Avenue Bovesse : le site spécial franchissable à double sens et à vue a été mis en service le 05/12/22.

Les remarques suivantes ont été émises en séance :

- Concernant le site spécial franchissable de la Chaussée de Louvain, un comité de concertation a été organisé par la commune dans le bus de recueillir les avis des citoyens et commerçants, etc.

## **5. Mobipôles et solutions de mobilité durable**

### **5.1. Volet Intermodalité du Plan d'Investissement en Mobilité Active Communale et Intermodalité (PIMACI) : Bilan de l'introduction des dossiers**

*Point pour information – Voir slides présentés par Estelle LIEGEOIS, 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 Namur. 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 l'attribution des travaux est fixe (31/12/2024).

Les remarques suivantes ont été émises en séance :

- L'OTW devrait alimenter les communes en leur signalant les problèmes de circulation, d'engorgement, les difficultés des conducteurs pour les aider à identifier les besoins en infrastructures.
- Beaucoup de mobipôles sont établis sur emprise SNCB. La SNCB travaille sur une convention-type avec les communes.
- Mobilesem demande la liste des communes qui ont entré un PIMACI (avec ou sans volet intermodalité).

### **5.2. TEC à la demande : évolution du service en 2023**

*Point pour information- Voir slides présentés par Simon COLLET, OTW – Direction générale*

L'OTW présente le concept de « TEC à la demande » et de sa déclinaison dans les zones de redéploiement dans le but de répondre aux obligations de service public du réseau cible du PRTP émis par l'AOT et d'accompagner le changement dans les localités où la desserte ou les niveaux de service seront diminués. Il est complémentaire au service de train et de bus (en termes de lieu et d'horaire). Il se pratiquera d'arrêt (même virtuel) à arrêt en rabattement vers le réseau structurant. Le tarif sera intégré.

Le transport à la demande est différent du service régulier dans le sens où le véhicule ne roulera pas s'il n'y a pas de personne à transporter mais cela reste un transport collectif et tous publics.

Il sera nécessaire d'utiliser une suite logicielle complète pour réserver et un call center sera disponible pour les personnes ne possédant pas de smartphone (mais les notifications concernant le lieu de prise en charge et l'horaire précis seront communiqués par SMS de telle qu'un GSM classique est un minimum pour utiliser le service en autonomie).

Le TEC à la demande a été testé à Louvain-la-Neuve, il sera étendu en 2023 à certaines zones de redéploiement au sein des bassins de Namur, du Luxembourg et du Brabant wallon. Il est à la fois une expérimentation et une ambition : la question de la pertinence du transport à la demande devra être posée lors de chaque redéploiement.

Le développement du TEC à la demande s'inscrit dans le redéploiement de la zone autour de Gembloux de deux manières :

- Pour exploiter la liaison Sombreffe – Saint Martin - Gembloux (avec les niveaux de service prévus dans le PRTP)
- À titre temporaire, comme accompagnement du changement aux endroits de la zone où il n'y aura plus de bus : une navette 1x/jour vers les pôles.

Les remarques suivantes ont été émises en séance :

- Les communes concernées seront consultées en bilatéral par l'OTW en janvier avec le porteur du projet, Simon Collet.
- Ce sont les zones de redéploiements qui bénéficieront de cette solution en premier, ainsi que les zones où ce service TEC existe déjà.
- Financement : si le niveau de service a été identifié dans le PRTP, il est financé par la Région. Si des partenaires locaux veulent le développer en dehors des obligations de service public définies dans les PRTP par l'AOT, ils devront le financer eux-mêmes ou trouver un moyen de financement (ex : Louvain-la-Neuve).

### **5.3. Décret de cyclopartage en flotte libre : entrée en vigueur en 2023**

*Point pour information – Voir slides présentés par Jonathan FRETIN, AOT*

Le décret du 7/08/2021 relatif au cyclopartage en flotte libre, qui entre en vigueur en janvier 2023, est présenté. Un arrêté d'exécution de ce décret est en cours d'adoption pour préciser les conditions d'obtention, de renouvellement et de retrait des licences accordées par le Gouvernement. Les conditions d'exploitation par les opérateurs devront être fixées par règlement communal.

Aucune remarque n'a été émise en séance.

## **6. Démarrage du processus d'identification des nouveaux bassins de mobilité**

*Point pour information - Voir slides présentés par Alain PIRON, SPW M&I – Direction de la planification de la mobilité*

Le SPW Mobilité & Infrastructures a acquis des floating mobile datas (données de déplacement des gsm) pour permettre à la Direction de la planification de la mobilité de réaliser une étude des déplacements tous modes et tous motifs dans le but de redessiner le périmètre des bassins de mobilité. L'échelle de collecte des données correspond aux anciennes communes. Les données sont collectées par heure et par jour ce qui permettra une analyse très fine. Les communes à cheval sur plusieurs bassins car attirées de manière significative par différents pôles pourront faire partie de plusieurs bassins. Le nombre de bassins de mobilité en Wallonie devrait avoisiner la dizaine.

Les remarques suivantes ont été émises en séance :

- Les premières cartes seront prêtes pour février 2023.

## **7. Suivi des avis des précédents de l'OCBM**

*Point pour information – Document préparatoire – Point animé par le Président*

Aucune remarque n'a été émise en séance.

## **8. Divers**

### **8.1. Suggestions de points pour de prochaines sessions OCBM**

*Point pour information – Point animé par le Président*

Les suggestions peuvent également être communiquées dans le [formulaire d'évaluation](#) de la séance ou par email à l'adresse [bassins.mobilite@spw.wallonie.be](mailto:bassins.mobilite@spw.wallonie.be).

### **8.2. Candidats au rôle de Président**

*Point pour info – voir slides présentés par Florianne MOSSOUX, AOT, secrétaire des OCBM*

Un appel au rôle de président de l'OCBM de Namur pour les années 2023 et 2024 est lancé. Les candidatures sont attendues pour le 15 janvier 2023 par email à l'adresse [bassins.mobilite@spw.wallonie.be](mailto:bassins.mobilite@spw.wallonie.be).

### **8.3. Evaluation de la séance**

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

## **9. Agenda**

Le prochain OCBM de Namur aura lieu le mardi **16 mai 2023**. Les modalités pratiques vous seront communiquées ultérieurement.