

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

---

Date : 8 février 2024

Lieu : Centre Monnet – Louvain-la-Neuve

### Présents :

#### Présidence :

- Pierre FRANCIS (Province du Brabant Wallon)

#### Membres

- Moustapha NASSIRI (Beauvechain)
- Mélanie LAROCHE (Court-Saint-Etienne)
- Dimitri DEWILDE (Grez Doiceau)
- Fabienne MOLLAERT (Ittre)
- Humbert DUBOIS (Jodoigne)
- Laurence ROTTHIER (Lasne)
- Véronique DE BROUWER (Perwez)
- Vincent GARNY (Rixensart)
- Julie CHARLES (Villers-la-Ville)
- Paul Brasseur (Wavre)
- Hadelin DE BEER DE LAER (OLLN)
- Jean-Marc JADOT (SPW M&I – Direction des routes du Brabant wallon)
- Lionel ROUGET (OTW – Direction territoriale du Brabant wallon, Directeur d'exploitation)
- Nadia NEVEN (SPW M&I – Autorité Organisatrice du Transport)

#### Invités permanents

- Daniel BASTIN (asbl Navetteurs.be)
- Chloé FIVET (Tous à pied)

#### Invités ad hoc

- Sylvain WATELET (OTW - Direction territoriale du Brabant wallon)
- Ophélie ALSTEENS (SPW M&I – AOT, gestionnaire en mobilité)
- Niels ANTOINE (SPW M&I – AOT, gestionnaire en mobilité)
- Julie DUVIVIER (SPW M&I – AOT, gestionnaire en mobilité)
- Martin DUFLOU (SPW M&I – Autorité Organisatrice du Transport)
- Charles SCHARPÉ (OTW - Direction territoriale du Brabant wallon, Responsable développement)
- Benoît VANDERPUTTEN (OTW- Direction générale)
- Justine MARNEFFE (SPW M&I – AOT, gestionnaire en mobilité)

#### Autres participants

- Emmanuel HAEGEMAN (Province du Brabant wallon)
- Pascale PIROTTE (Lasne)
- Sandra MERTENS (CEM Ottignies – Louvain-la-Neuve)
- Philippe GODEFROID (Ittre)
- François-Marie GERARD (Grez Doiceau)
- Nicolas DUJARDIN (Seneffe)
- Aurélien LOTTEN (asbl Gal culturalité)

- Marie LANGHENDRIES (asbl Gal culturalité)
- Valentin WERREN (Rixensart)
- Yves ENGLEBIN (CEM Enghien)
- Julie PIRE (CEM Walhain)
- Anne MORDRET (CEM Waterloo)
- Anne-Marie FRENAY (Navetteurs.be)
- Louise NARSICO (Les Bons Villers)
- Dany MOREL (Wavre)
- Laure LESER (CEM de Court-St-Etienne)

**Absents/excusés :**

- Olivier KINNEN (Cabinet du Ministre Henry)
- Philippe JENAUX (Les Bons Villers)
- Henri DETANDT (Braine-l'Alleud)
- Anthony LAMBERT (Ramillies)
- Nicolas TAMIGNIAU (Braine-le-Château)
- Luc DECORTE (Chaumont-Gistoux)
- Pascal COLLIN (Hélécine)
- Benoît MALEVE (Incourt)
- Pierre HUART (Nivelles)
- Alain DELVEAUX (Ramillies)
- Pierre ANTHOINE (Tubize)
- Brian GRILLMAIER (Waterloo)
- Carine MESSENS (Genappe)
- Didier VANDEN BRANDE (La Hulpe)
- Sophie DEHAUT (Mont-Saint-Guibert)
- Didier HOUART (Orp-Jauche)
- Patricia VENTURELLI (Rebecq)

**Abréviations courantes :**

AOT = Autorité organisatrice des transports collectifs et partagés au sein du SPW MI  
BHNS = Busway = 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  
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  
TAD = Transport à la demande  
ZHNS = Zone à haut niveau de service

## **1. Trajectoire de redéploiement de l'offre en Wallonie pour les 5 prochaines années**

*Point pour information – Point présenté par la Direction générale de l'OTW*

A la suite du redéploiement de la zone de Gembloux, une première évaluation a été menée et a permis de tirer une série d'enseignements. Fort de cette expérience, le TEC souhaite porter les trois messages suivants.

Premièrement, les redéploiements continuent mais en veillant à ne plus retomber sur les mêmes écueils. La volonté est de gagner en robustesse. Des analyses de l'offre manquante mais aussi existante doivent être menées conjointement. Un renfort des équipes du TEC est indispensable pour mener de telles démarches. Le TEC s'y attelle.

Deuxièmement, la communication doit être améliorée. Il s'agit d'être plus didactique et plus proactif en matière de communication. C'est pour ces raisons que l'OTW va lancer un marché public afin de pouvoir mettre à disposition des citoyens une meilleure visualisation des réseaux existants et projetés. La volonté est que les citoyens, les communes et l'ensemble des parties prenantes puissent plus facilement se projeter dans le nouveau réseau.

Troisièmement, les redéploiements ne doivent pas estomper la nécessité de pouvoir répondre à des besoins plus ponctuels, formulés notamment par les communes, sans nécessairement attendre le redéploiement complet de la zone. L'objectif de l'année 2024 sera de faire évoluer le processus de redéploiement afin de le rendre plus pertinent et plus léger.

Concrètement, pour le bassin du Brabant Wallon, l'avancement du redéploiement de la zone Brabant ouest est maintenu. Le redéploiement des zones suivantes, à savoir celui du BW Est et du BW Centre seront plus dynamiques, plus fluides. Le timing dépendra de l'actuel redéploiement. Aucun calendrier précis ne peut être communiqué pour le moment.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- A la demande de Pierre Francis (Province du BW) de clarification sur l'évolution des rôles entre l'AOT et l'OTW, le TEC répond que le processus et l'évolution de l'offre continuent d'être gérés conjointement AOT (ambitions)/TEC (mise en œuvre). Le processus doit être actualisé pour fiabiliser sa mise en œuvre.

Hadelin Debeer (Echevin Ottignies-LLN) demande ce qu'il adviendra du TAD de LLN au vu de l'incertitude de timing du redéploiement de la zone BW centre. Le financement serait-il repris par la Région en attendant le redéploiement ? Sandra Mertens (CEM Ottignies-LLN) abonde dans ce sens. L'expérience de TAD qui était un one-shot a permis de tirer un certain nombre d'enseignements intéressants dont le TEC et l'AOT bénéficient. Mais il s'agit d'un outil qui ne répond pas à la mobilité globale. Le Comité technique du projet n'a pas les compétences pour étudier et identifier les besoins de mobilité globaux. Ils avaient beaucoup d'attente sur le redéploiement. Outre l'aspect financier (120.000 €/an partagés entre les partenaires), il y a un autre souci : s'ils interrompent le projet, cela va donner l'impression d'un échec.

Benoît Vanderputten (le TEC) précise qu'il n'est en aucun cas question d'une interruption complète des redéploiements. Cependant, le processus de redéploiement apparaît long, le souhait du TEC est de pouvoir aller plus vite pour répondre aux besoins plus rapidement. Le TAD fait effectivement partie de la stratégie globale. Parallèlement aux redéploiements qu'il voudrait plus légers, le TEC souhaiterait rendre les évolutions d'offre plus fluides.

Nadia Neven (AOT) précise que le TAD fait l'objet d'un point prévu dans l'ordre du jour de la présente réunion. Elle résume la situation : l'AOT poursuit le pilotage des redéploiements sans modification de l'étape tactique gérée par l'AOT. Ce qui pose actuellement question, c'est le timing de mise en service des redéploiements.

Sandra Mertens demande si elle peut inviter l'AOT au prochain Comité de Suivi du TAD (convention, budget, ...) car les décisions sont à prendre de tout urgence d'ici juin 2024. L'AOT répond positivement.

Jean-Marc Jadot (SPW Routes) est d'avis que les communes ne sont pas nécessairement compétentes pour mener des études de mobilité. Il y a une opportunité pour que ce projet de TAD soit intégré dans l'actualisation du Plan Communal de Mobilité (PCM) d'Ottignies LLN. Le Brabant wallon se développe très vite, la population est en augmentation constante.

- Marie Langhendries (GAL) demande confirmation sur la reformulation suivante : l'analyse des besoins se poursuit selon le calendrier prévu mais l'opérationnalisation est éventuellement reportée dans un délai inconnu.

Nadia Neven confirme que tout ce qui est en cours se poursuit. Si le TEC demande du temps supplémentaire pour la mise en œuvre, l'AOT en tiendra compte et décalera le lancement de l'étude tactique. Le processus complet dure normalement 2,5 ans.

Le TEC souhaiterait réduire cette durée.

- Le président d'OCBM résume la situation pour la zone du Brabant Wallon :
  - o zone Ouest : ce qui est en cours continue, on le termine.
  - o zone Est : est-ce que le travail pourrait-être entamé sur les communes avec l'aide du Gal et de la Province qui a déjà entamé une étude à ce propos ? Le réseau cible pourrait alors aboutir assez rapidement.
  - o zone Centre : coupler le travail actuel sur le tripôle mené par la commune Ottignies-LLN avec le TAD. Cette zone est en particulière croissance, il s'agira davantage de renforcement d'offre que de réorganisation du réseau car la demande est présente.
- Marie Langhendries (GAL) constate que réaliser des ajustements sans financement supplémentaire est compliqué. Il serait pertinent de se poser les questions de ce qu'il faudra renforcer demain.
- Véronique De Brouwer (Echevine de Perwez) partage le côté rassurant du message du TEC et de l'AOT mais s'inquiète de l'existence de besoins spécifiques en mobilité sur la zone BW Est dont il faudra continuer à tenir compte, comme les lignes express qui lui semblent nécessaires. Elle questionne : les études de développement d'offre vont-elles continuer malgré les modifications de timing de redéploiement ?

Nadia Neven confirme que, du point de vue tactique, l'AOT peut démarrer l'étude de la zone BW Est mais qu'il est préférable de finaliser d'abord l'étude de la zone Ouest.

- Marie Langhendries (GAL) résume en disant que les retards dans les redéploiements sont liés aux besoins en RH et en communication du côté du TEC ?

Benoît Vanderputten précise que le souhait du TEC est d'être plus robuste, d'y aller plus progressivement, de mieux communiquer.

- Laure Leser (CEM de Court St Etienne) pose deux questions :
  - 1) La volonté est-elle de toujours travailler à km constant ? Nadia Neven répond que le TEC et l'AOT sont tous demandeurs d'obtenir plus de moyens mais cela dépend des décisions du Gouvernement. Les redéploiements ont pour objectif d'améliorer le service. L'AOT proposera des solutions avec un ordre de priorité, à déployer en fonction des moyens obtenus.
  - 2) Court Saint Etienne sera-t-elle davantage consultée dans le cadre du redéploiement de BW Ouest car précédemment la commune n'a pas été invitée aux ateliers alors qu'elle est limitrophe à la zone redéployée ? Nadia Neven répond que l'omission a été récemment rattrapée et que l'AOT sera à l'avenir encore plus vigilante à ne pas laisser de côté les communes adjacentes aux zones étudiées.

- Pierre Francis ajoute que le futur « phasage » des redéploiements est rassurant car il permettra davantage une vision prospective, comme par exemple pour le zoning nord de Nivelles où l'aménagement du nouvel hôpital peut être anticipé.
- Yves Englebin (CEM Enghien) rappelle que sa commune, située dans le bassin du Hainaut, n'a pas non plus été concertée pour le redéploiement du BW Ouest (sauf récemment) ni pour celui d'Ath alors qu'elle est concernée par ces deux zones limitrophes.

## **2. Brabant Wallon Ouest : mise à jour du réseau cible**

*Point pour information – voir slides présentés par Niels ANTOINE (AOT)*

Niels ANTOINE présente le travail réalisé depuis mai dernier dans le cadre de la mise à jour du réseau cible étant donné les réserves partagées par l'OCBM quant au lancement de la consultation citoyenne sur base du scénario opérationnel étudié. Il partage les actions menées et détaille les ambitions d'évolution de l'offre par catégorie : renforcements de l'offre, rééquilibrages de l'offre, ajustements, suppression pour réaffectation, nouvelles liaisons, amélioration de la lisibilité, maintien en l'état et à repenser à terme, telles que présentés dans les slides. Il précise enfin les prochaines étapes avant la finalisation de l'actualisation de la phase 1 (réseau cible) : travail sur l'intermodalité, croisement avec le rapport de l'étude récente RER menée par les 4 opérateurs, l'intégration des évaluations de lignes express et l'enjeu de la desserte de Rosières.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- Pierre Francis (province du BW) confirme l'enjeu de combiner l'étude RER avec le redéploiement de la zone, entre autres sur la question de l'éventuel arrêt SNCB à l'arrêt des Forges à Clabecq.
- Fabienne Mollaert (Ittre) remercie pour le nouveau travail effectué sur la zone BW Ouest. Elle ajoute que le futur Outlet de Tubize risque d'engendrer des problématiques de trafic, d'autant que les lignes 43 et 47 ne circuleront plus le W-E. Pourquoi ne pas envisager de les faire circuler le samedi pour ce commerce, de même que le dimanche pour les habitants d'Ittre souhaitant se rendre au futur hôpital ?

Jean-Marc Jadot (SPW) indique que, selon lui, les grands commerces de type Outlet attirent davantage des personnes venant de loin et donc ne se déplaçant pas en transport en commun.

- Hadelin De Beer (Ottignies-LLN) estime la démarche suivie pour ce redéploiement intéressante et convaincante.
- Laurence Rottier (Lasne) remercie pour le travail accompli et approuve également le principe d'étaler les changements de réseau progressivement. Elle demande plus d'informations sur les délais de mise en œuvre des changements.
- Julie Charles (Villers-La-Ville) est également satisfaite des propositions de mise à jour du réseau et en particulier des changements de position du SPW (AOT) sur la ligne 568 et son maintien en l'état. L'AOT rappelle toutefois que cette décision de maintien en l'état a été prise à défaut de consensus. Julie Charles demande des précisions sur le timing des changements prévus pour la ligne E5 et pour le projet de la ligne 53.

Le TEC répond que les modifications de la E5 sont, elles, planifiées pour septembre 2024. Les dates progressives de mise en œuvre du nouveau réseau du Brabant Ouest ne sont pas encore connues. L'aboutissement du redéploiement nécessite encore un travail opérationnel d'affinage de la part du TEC (nombre de chauffeurs nécessaires, nombre de bus adéquats, horaires précis...) et une phase de participation citoyenne.

- Pascale Pirotte (Lasne) souhaiterait pouvoir avoir accès aux fréquentations des lignes car trouve ces informations très intéressantes pour les discussions avec les communes.

Nadia Neven répond que l'AOT communiquera davantage des indices globaux de fréquentation, entre autres les seuils d'alerte dans les évaluations de ligne.

### **3. Impact de la réorganisation du réseau De Lijn**

*Point pour information – présenté par Martin DUFLOU (AOT) et Lionel ROUGET (le TEC)*

Martin DUFLOU rappelle l'historique de ce dossier depuis la volonté de la Flandre de revoir complètement son réseau de bus DE LIJN (*basisbereikbaarheid*), les esquisses de plan de transport par par *Vervoerregio* et enfin les reports répétés de leur mise en œuvre par DE LIJN jusqu'à l'étape majeur de début janvier 2024. De Lijn devait formellement contacter la Wallonie sur les changements des lignes et ne l'a pas fait. Tant la Région, l'OTW, les communes que les usagers ont été mis devant le fait accompli. Cette nouvelle réduction de l'offre DE LIJN en Wallonie accentue encore le déséquilibre prévu à l'accord de coopération de 1991 sur les lignes interrégionales. Le point a été remonté au niveau du Ministre Henry, également interpellé au parlement sur ce dossier, qui a déjà pris contact avec son homologue Lydia Peeters.

Il explique que les impacts principaux des modifications du réseau DE LIJN sur le bassin du brabant wallon concerneraient :

- Hamme-Mille (commune de Beauvechain), où des alternatives existent au niveau de l'offre de bus TEC et du train
- Bierges et Rosières (communes de Wavre et Rixensart) où des alternatives pour se rendre à Bruxelles existent à proximité mais moins directes et fréquentes.

Il propose de créer rapidement un groupe de travail avec les communes concernées pour analyser précisément la situation, ses impacts et ce qui serait réaliste de faire pour pallier cette suppression d'offre de la part de De Lijn.

Lionel Rouget (le TEC) précise que l'impact des modifications de De Lijn reste limité dans le bassin du Brabant wallon puisqu'il ne concerne que 2 lignes : la L.344 « Hamme-Mille – Bruxelles » et la L.345 « Wavre – Bruxelles ». Plus précisément pour la ligne 344, la fréquentation y était très faible à Hamme-Mille et à Nethen. Les alternatives respectives sont la ligne 18 « Jodoigne – Hamme-Mille – Leuven » et le Proxibus. La ligne 345 impacte davantage d'usagers. Une rencontre avec les 2 communes concernées a eu lieu cette semaine. Le TEC incite à utiliser davantage le réseau existant. À moyen terme, le TEC va analyser ce qui est possible de faire avec les redéploiements. Une piste pourrait être de dévier les lignes actuelles par Bierges et/ou Rosières, tout en veillant à ne pas impacter les usagers actuels de ces lignes.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- A la question de Valentin Werren (Rixensart), l'AOT répond qu'elle prendra l'initiative rapidement.
- Le Président insiste pour que Jean-Marc Jadot (SPW Routes) soit intégré aux discussions du Groupe de Travail afin d'aborder le sujet des infrastructures routières dans les réflexions pour rejoindre Bruxelles, notamment au niveau de la sortie Rosières sur la E411 qui ne peut actuellement accueillir d'arrêts des lignes Express. Un réaménagement de l'arrêt avec éventuellement un arrêt en BAU comme cela est envisagé à Jezus-Eik sur la E411 pourrait être envisagé.
- Jean-Marc Jadot répond que des arrêts de bus existent déjà au niveau des bretelles d'autoroute puisque DE LIJN s'y arrêtaient.

Le TEC répond qu'il n'est a priori pas aisé d'ajouter une escale, sans détériorer la vitesse commerciale de la ligne.

#### **4. Evaluations des lignes E2/62/69**

*Point pour avis – Document préparatoire - Point présenté par Niels ANTOINE (AOT)*

Les raisons de l'étude d'évaluation conjointe de ces 3 lignes sont rappelées.  
Les chiffres de fréquentation et le plan d'actions d'amélioration sont présentés.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- Daniel Bastin (asbl Navetteurs) demande des précisions sur la modification d'itinéraire de la E2. Il est précisé que la ligne passera par Wauthier-Braine pour rejoindre l'autoroute.
- Jean-Marc Jadot (SPW Routes) s'étonne de ne recevoir aucune demande d'ajout d'arrêts sur les voiries régionales.  
Nadia Neven (AOT) confirme que ces demandes lui seront bien transmises à l'avenir par le TEC, de même que les besoins en aménagement de carrefour – type priorisation, ainsi qu'une liste des retards répétitifs des bus identifiés par le TEC dû à des encombrements.
- Pierre Francis propose d'ajouter au plan d'action les deux demandes que les communes de Braine-Le-Château et de Tubize ont transmis à la Province :
  - o Priorisation bus aux Quatre Bras de Braine-Le-Château
  - o Priorisation bus à hauteur du mobipôle de Haut-Ittre à partir de Braine-le-Château.

Jean-Marc Jadot précise qu'une grande partie des feux de carrefours vont être progressivement remplacés. Ce type de demandes doivent dès lors être introduites de toute urgence.

Pierre Francis propose d'intégrer pour une prochaine séance OCBM un point global infrastructure avec un inventaire des besoins de ce type.

Benoît Vanderputten (le TEC) évoque le développement d'un outil de commande à distance des feux pour les bus (test en cours sur une avenue à Liège) en collaboration avec le SPW.

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

- **prend acte du bilan conjoint réalisé pour les lignes E2,62,69**
- **demande d'insérer dans le plan d'action l'étude des besoins de priorisation des bus, notamment au niveau de l'arrêt Ring Haut-Ittre et du carrefour Quatre Bras de Braine-le-Château**
- **émet un avis favorable sur le plan d'actions, adapté, visant d'une part à définir de la manière la plus adéquate l'offre envisagée dans le cadre du redéploiement de la zone du Brabant Ouest et, d'autre part, à améliorer l'accueil des usagers lorsque celle-ci sera déployée**
- **recommande à l'Opérateur de Transport de Wallonie et aux communes de mettre en œuvre les actions identifiées qui les concernent.**

**Plus globalement, il propose que soit porté à l'ordre du jour de la prochaine séance un inventaire des besoins de priorisation des bus sur le bassin du Brabant wallon.**

#### **5. Evaluation de la ligne E6 Wavre-Louvain-la-Neuve – Gembloux**

*Point pour information – voir slides présentés par Ophélie ALSTEENS (AOT)*

En vue de sa proche évaluation, l'AOT présente l'offre de la ligne Express E6 en pointant les premiers points d'attention qui seront abordés lors de l'atelier d'évaluation. Les parties prenantes vont recevoir très prochainement une invitation.

La remarque suivante est formulée en séance :

- Inviter Jean-Marc Jadot (SPW Routes) pour aborder les points infrastructure également.

## **6. Evaluation des lignes E3 Braine-l'Alleud – LLN et E4 Nivelles-LLN**

*Point pour information – voir slides présentés par Julie DUVIVIER (AOT)*

En vue de leur proche évaluation, l'AOT présente l'offre des lignes Express E3 et E4 en pointant les premiers points d'attention qui seront abordés lors de l'atelier d'évaluation. Les parties prenantes vont recevoir très prochainement une invitation.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- Concernant la ligne E3, la commune de Lasne souhaite bien être invitée à la réunion puisque la ligne dessert Plancenoit.
- Charles Scharpé (le TEC) indique que la fréquentation de la ligne E3 n'est pas si « faible » qu'annoncé dans le slide. Les données de fréquentation seront partagées lors de l'atelier d'évaluation.
- Concernant la ligne E4 qui circule sur la N25, il serait pertinent d'intégrer une analyse de la vitesse commerciale au regard des ralentissements en arrivée vers LLN et donc d'inviter Jean-Marc Jadot (SPW Routes) pour aborder les points relatifs à l'infrastructure.
- Julie Pire (Walhain) demande si les enquêtes clients visent également les non-utilisateurs de bus.

Charles Scharpé (le TEC) répond que leurs enquêtes ciblent les usagers.

## **7. Inventaire des prochaines évaluations de lignes TEC**

*Point pour information – voir slides présentés par Nadia NEVEN (AOT)*

Nadia NEVEN présente la liste des prochaines autres évaluations de lignes à réaliser en 2024 et demande que les communes en prennent connaissance. Les communes seront contactées afin de planifier celles-ci.

Aucune remarque n'est formulée en séance.

## **8. Résultats du Baromètre Piéton**

*Point pour information - point présenté par Tous à pied (Chloé FIVET)*

Tous à pied présente les résultats de l'enquête d'opinion réalisée en ligne du 24 avril au 30 juin 2023 en partenariat avec des associations sœurs à Bruxelles et en Flandre (plus de 13.500 réponses).

De nombreux enseignements peuvent être épinglés. Au niveau des comportements, 61% des répondants sont prêts à marcher plus de 15min par trajet, ce qui est encourageant.

Les critiques les plus formulées concernent le confort des déplacements à pied (besoins de trottoirs plus larges, moins encombrés et mieux entretenus), la sécurité notamment pour les enfants et la pollution sonore. Parmi les autres attentes des piétons, on note également : un « réseau piétons » complet et des cheminements plus agréables. Des nuances sont toutefois à apporter en fonction de la taille des villes.

Le baromètre piéton a permis de voir que tout le monde s'accorde sur ce qui est favorable à la marche ou pas sachant que certains publics éprouvent systématiquement des difficultés (femmes, PMR, personnes âgées ou personnes qui font des déplacements utilitaires).

Sur le site web, on peut retrouver les résultats par commune avec infographies et focus pour les communes ayant plus de 50 répondants ainsi que des cartes qui répertorient les points verts, les points noirs, les suggestions d'améliorations, etc.



Le score moyen d'appréciation au BW est un peu meilleur que celui de la Wallonie, et en particulier à Ottignies-LLN qui sort du lot avec un score de 12/20. La commune la mieux cotée en Wallonie présente un score de 14/20.

La remarque suivante est formulée en séance :

- Jean-Marc Jadot (SPW Routes) indique qu'il n'y a actuellement pas de budget prévu pour l'aménagement de trottoirs sur le réseau routier régional. Il s'agira donc d'attendre les décisions du prochain Gouvernement.

#### **9. Suggestions de points pour un OCBM ultérieur**

*Point animé par le Président.*

Pierre Francis propose que les points suivants soient abordés lors du prochain OCBM :

- l'enjeu de la création d'un nouveau dépôt au centre du Brabant Wallon en remplacement de celui de Chastre et de l'électrification de la flotte, et les éventuels impacts sur le redéploiement, présenté par Lionel Rouget
- présentation des résultats de l'étude RER (Réseau Express Régional de Bruxelles)
- la vitesse commerciale des lignes et les besoins de priorisation en faveur des bus

La prochaine session de l'OCBM pourrait avoir lieu en juin 2024 en vue principalement de poser un avis sur l'actualisation du réseau cible de la zone Brabant Ouest, afin de permettre ensuite au TEC de lancer les études opérationnelles avant une démarche d'information publique et de participation citoyenne en 2025.

#### **10. Suivi des avis des précédents OCBM**

*Point animé par le Président – document préparatoire transmis*

Chaque membre est invité à vérifier le suivi notamment des plans d'actions des évaluations et à s'en saisir.

Pas de remarques.

\*\*\*