

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

Date : 20 mai 2025

Lieu : Wavre – Bâtiment de la Province du Brabant wallon

Présents :

Membres

- Martin DUFLOU (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice des Transports), président de séance
- Francis BRANCART (Braine-le-Château)
- Nathalie LELUBRE (Chastre)
- Ravi MISRA (Chaumont-Gistoux)
- Steve DE WEVER (Court-Saint-Etienne)
- Marie-Caroline MIKOLAJCZAK (Grez-Doiceau)
- Sophie PARISSÉ (Incourt)
- Fabienne MOLLAERT (Ittre)
- Thibaut BOUDART (La Hulpe)
- Humbert DUBOIS (Jodoigne)
- Sophie DEHAUT (Mont-Saint-Guibert)
- Louise D'HOOGE (Perwez)
- Renaud FABRI (Ramillies)
- Caroline MARMANN (Villers-la-Ville)
- Catherine DETRY (Waterloo)
- Gatien DE RADZITZKI (Wavre)
- Yannick DENIS (Tubize)
- Cédric GILLIS (Lasne)
- Axelle VALEMBOIS (Nivelles)
- Nadia NEVEN (Cabinet du Ministre Desquesnes)
- Jean-Marc JADOT (SPW MI - Direction des Routes du Brabant wallon)
- Charles SCARPE (OTW – BU Brabant wallon)
- Kévin LEDUC (OTW – Direction transversale)
- Niels ANTOINE (SPW – Autorité Organisatrice des Transports), secrétaire

Invités permanents

- Daniel BASTIN (Navetteurs.be)
- Mourad BAOUCHE (SNCB)
- Charlotte ANGERAND (Tous à pied)

Invités ad hoc

- Julie DUVIVIER (SPW – Autorité Organisatrice des Transports)
- Justine MARNEFFE (SPW – Autorité Organisatrice des Transports)
- Marie BAUWELINCKX (SPW – Autorité Organisatrice des Transports)
- Alice RENQUET (SPW – Direction de la Planification de la Mobilité)
- Benoit DUPRIEZ (SPW – Direction de la Planification de la Mobilité)
- Juliette WALCKIERS (SPW – Autorité Organisatrice des Transports)
- Mélissa FRANCOIS (SPW – Autorité Organisatrice des Transports)

Autres participants

- Benjamin GOES (Province du Brabant wallon - Député)
- Olivier PIRON (Province du Brabant wallon – Conseiller du Député)
- Pierre FRANCIS (Administration provinciale du Brabant wallon)
- Aurélien LOTTEN (ASBL Gal Culturalité)
- Thibault GEORGERY (OTW – BU Brabant wallon)
- Anne MORDRET (Waterloo)

bsAbsents/excu

Absents/Excusés

Valentin DEVOS (Beauvechain)
Geoffroy MATAGNE (Braine-l'Alleud)
Etienne LEGRAND (Genappe)
Axel SCHEPERS (Hélécine)
Didier HOUART (Orp-jauche)

Nicolas VAN DER MAEREN (Ottignies-Louvain-La-Neuve)
Dimitri LEGASSE (Rebecq)
Vincent GARNY (Rixensart)
Jean-Marc ZOCASTELLO (Tubize)
Olivier PETRONIN (Walhain)

Abréviations courantes :

AOT = Autorité organisatrice des transports collectifs et partagés
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
ZHNS = Zone à haut niveau de service

1. GOUVERNANCE

1.1. Cadre sectoriel régional et organe de consultation de bassin de mobilité : actualités

Point pour information, présenté le Président de la séance (Martin DUFLOU)

M. DUFLOU partage plusieurs actualités régionales.

Le nouveau Gouvernement wallon annonce des changements de gouvernance régionale de la mobilité. Nous traversons donc actuellement une période de transition.

Premièrement, une réforme est en réflexion au niveau du devenir des bassins de mobilité. Selon les orientations qui seront prises par le Gouvernement, des évolutions tant au niveau du périmètre géographique qu'au niveau de leur gouvernance sont attendues. Pour rappel, un bassin de mobilité, c'est un territoire cohérent au sein duquel les déplacements quotidiens s'organisent autour de pôles générateurs de flux. Dans le cas d'une réforme, il est évidemment envisagé un mécanisme de consultation des pouvoirs locaux quant à leur implication dans l'évolution du dispositif.

L'objectif de cette réforme serait d'adopter davantage encore une approche multimodale, dans la continuité de ce qui a été progressivement initié au sein des OCBM, tel que vous pouvez le constater avec l'ordre du jour de notre séance.

Concrètement, il est probable que l'organisation de nos prochaines sessions d'OCBM évolue, peut-être déjà dès l'automne 2025 puisqu'on se réunit à priori 2x/an. Dès lors, dans ce contexte de transition, le SPW Mobilité assume la présidence de cette séance, dans l'attente de la concrétisation de la réforme envisagée.

Deuxièmement, la volonté du Gouvernement wallon est de réviser le Contrat de service public du TEC 2024-2028, dans le cadre d'une trajectoire budgétaire plus contrainte pour la Wallonie dans les années à venir. Dès lors, le Gouvernement a décidé de suspendre tous les travaux d'évolution de l'offre TEC jusqu'à conclusion du Contrat révisé. C'est pour cela qu'il y a peu de projets d'évolutions de l'offre mis à l'ordre du jour de notre séance.

Enfin, des travaux sont en cours pour établir une politique d'accessibilité au territoire à l'échelle de la Région wallonne, basée sur le Schéma de Développement Territorial adopté l'an dernier. Ce point est justement à l'ordre du jour de notre séance. Il est crucial car cette politique, une fois adoptée par le Gouvernement, guidera l'évolution de l'offre de mobilité collective pour les années à venir en cohérence avec les objectifs en matière d'aménagement du territoire.

Un rappel est également fait concernant le rôle actuel d'un OCBM : émettre des recommandations au niveau de la définition tactique de l'offre de transport en commun au sein de son bassin, soit les modalités locales de traduction des orientations stratégiques régionales. Il se réunit deux fois par an, au printemps et à l'automne, à l'initiative de l'Autorité Organisatrice des Transports.

1.2. Lancement d'un Plan de Mobilité de Bassin du Brabant Wallon

Point pour information – voir les slides présentés par la Direction de la Planification de la Mobilité du SPW MI (Alice RENQUET)

Les PMUD (Plans de Mobilité Urbaine Durable) sont un élément clé du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et sont obligatoires pour les villes situées sur ce réseau. Plus précisément, les 424 grandes villes du RTE-T doivent élaborer un PMUD d'ici 2027, afin de promouvoir une mobilité plus durable. L'objectif est de favoriser la mobilité à faible émission, d'améliorer les transports publics et d'encourager les modes actifs (marche et vélo).

Cinq nœuds urbains sont définis en Wallonie, dont celui d'Ottignies-Louvain-la-Neuve dans le Brabant wallon.

Pour mener à bien l'élaboration de ce plan, le SPW MI propose d'étendre la zone d'étude à l'ensemble du Brabant wallon - sachant que les principaux acteurs sont déjà en place - mais avec une approche différenciée par pôles. Ce Plan Urbain de Mobilité doit s'articuler avec les différents documents stratégiques existants et les décloisonner. L'Europe propose une méthodologie à suivre, que le SPW MI décline actuellement dans un cahier des charges afin de s'adjoindre des services d'un bureau d'étude pour réaliser le plan, dont le coût sera pris en charge par le budget régional.

2. RESEAU TEC

2.1. Bilan de l'évolution de l'offre 2019-2024 pour le bassin

Point pour avis – voir les documents préparatoires – voir aussi les slides présentés par l'AOT du SPW MI (Julie DUVIVIER)

Le principal constat est qu'en 5 ans, l'offre en transport a augmenté de 10 % en Wallonie alors que la fréquentation est revenue au même niveau qu'avant la crise du Covid. Cette situation s'explique en grande partie par une forte chute du nombre de validations au niveau du bassin Liège-Verviers, en lien direct avec le chantier du tram mais également et, dans une moindre mesure, au niveau du bassin de Namur. Dans ce dernier cas, l'évolution de la fréquentation a été impactée par les travaux d'aménagement de la gare des bus et du parvis de la gare.

On observe cependant une augmentation globale du nombre de voyageurs x kilomètres, c'est-à-dire que les usagers prennent le bus pour de plus longues distances, ce qui est un point positif dans le cadre de la vision FAST 2030 visée par la Wallonie.

Concernant spécifiquement le Brabant wallon, l'offre y a augmenté de 16 % et la fréquentation de 13 %. L'augmentation de l'offre découle du développement des lignes express et de l'évolution des lignes du quadrant sud de Louvain-la-Neuve.

Sur base de ces constats, quelques actions prioritaires sont identifiées : traiter les doublons d'offre, harmoniser les amplitudes horaires en lien avec celles du RER, développer le chaînon manquant pour connecter l'est du Brabant Est à Bruxelles mais aussi intégrer les enjeux d'infrastructures au Plan Urbain de Mobilité évoqué au point précédent.

La parole est donnée à l'assemblée afin de recueillir d'autres enjeux qui pourraient compléter le projet d'avis présenté.

Remarques :

- Pierre FRANCIS (Province) s'étonne qu'une liaison Jodoigne-Bruxelles soit évoquée alors que les ateliers de redéploiement du Brabant Est ont mis en évidence le besoin d'une connexion vers Wavre.
- Jean-Marc JADOT (SPW Routes du Brabant wallon) rappelle que les plus gros problèmes de mobilité sont identifiés durant les heures de l'arrivée et de sortie des écoles. Il s'étonne que l'offre scolaire en bus ne soit pas plus importante et qu'on ne projette pas de l'augmenter.

Charles SCHARPE (TEC Brabant wallon) explique que les 3 % évoqués concernent les lignes à usage uniquement scolaire avec un aller-retour par jour. Les autres lignes du réseau jouent aussi un rôle en matière de mobilité scolaire et sont largement utilisées par les étudiants. Par ailleurs, le TEC ne peut pas encore davantage augmenter l'offre aux heures scolaires pour des raisons multiples (budgétaires, disponibilités en personnel, en matériel, en énergie avec l'électrification programmée de la flotte).

Martin DUFLOU (AOT) intervient pour plutôt que d'encore augmenter l'offre en pointe, il faut viser d'aménager différemment le fonctionnement de la société par rapport au temps.

- Ravi MISRA (CHAUMONT-GISTOUX) estime que sa commune est oubliée et qu'il y a une disproportion entre sa population et l'offre de transport public proposée.
- Fabienne MOLLAERT (ITTRE) attire l'attention sur les déplacements de courtes distances pour rallier le réseau structurant et plus largement sur la desserte des communes rurales, où l'offre est périodiquement compressée.
- Renaud FABRI (RAMILLIES) s'interroge sur le « TEC à la demande » dont la mise a été recommandée dans le cadre de l'étude du Brabant Est.

Martin DUFLOU (AOT) répond que le développement de ce type d'offre plus flexible est bien repris dans le récent Contrat de Service Public du TEC 2024-2028.

- Axelle VALEMBOS (NIVELLES) relate le problème des bus articulés au centre de la ville qui, selon elle, dégraderaient les voiries, généreraient nuisances et insécurité pour les riverains et dont le gabarit ne serait pas adapté aux rues étroites. La vitesse des bus qui rentrent au dépôt est également problématique. Selon elle, on « arrive à un point de rupture ».

Charles SCHARPE (TEC Brabant wallon) justifie la présence de bus articulés par le nombre de personnes à transporter et par un accroissement de celui-ci d'années en années. Le retour à des bus standards n'est pas envisageable pour des raisons budgétaires. Avec l'électrification de la flotte, les nuisances pour les riverains devraient être moindres.

Jean-Marc JADOT (SPW Routes du Brabant wallon) précise qu'un bus articulé ne dégrade pas plus la voirie qu'un bus standard car la charge est répartie sur plusieurs essieux mais ce type de bus est plus encombrant. Les voiries sont dégradées avant tout par les poids lourds.

- Pierre FRANCIS (Province du Brabant wallon) souhaite qu'un lien soit établi entre la proposition d'avis et le Plan Urbain de Mobilité en projet et qu'une réflexion soit menée spécifiquement sur l'offre urbaine en bus et pas seulement sur celle entre communes.
- Louise D'HOOGE (PERWEZ) : pour notre commune, l'essentiel est le projet de mobipôle envisagé au niveau du rond-point dit « de la ville de Wavre » afin de fluidifier et sécuriser le trafic, d'améliorer la vitesse commerciale des bus actuelle et de créer de nouvelles lignes répondant aux attentes.
- Steve DE WEVER (COURT-SAINT-ETIENNE) : la mobilité scolaire reste un enjeu malgré la remarque du TEC.
- Alice RENQUET (Direction de la Planification de la Mobilité) tient à préciser que le Plan Urbain de Mobilité envisagé ne sera pas équivalent à 27 PCM.
- Charles SCHARPE (TEC Brabant wallon) : des développements de l'offre ne sont envisageables que si des moyens budgétaires supplémentaires sont alloués par le Gouvernement.

Martin DUFLOU (AOT) propose de compléter l'avis proposé au Conseil avec les enjeux issus du tour de table.

Avis de l'Organe :

L'Organe prend acte du bilan de l'évolution de l'offre TEC 2019-2024 présenté par l'Autorité Organisatrice des Transports. Il recommande à court terme de :

- **poursuivre le travail d'évaluation des lignes et d'adaptations de l'offre qui en découleront ;**

- **optimiser le réseau TEC pour prendre en compte les enjeux d'accessibilité territoriale prioritaires suivants :**
 - la connexion structurante du Brabant Est à Bruxelles ;
 - l'intermodalité avec l'offre suburbaine ferroviaire, notamment en termes d'amplitude horaire plus cohérente train + TEC depuis Bruxelles ;
 - la connexion Jodoigne - Wavre ;
 - les solutions locales de rabattement pour accéder au réseau structurant, comme le TEC à la demande pour les communes rurales ou pour les parties du territoire faiblement urbanisées ;
 - la circulation des bus au cœur de Nivelles ;
 - le développement d'offre urbaine en transport public dans certains pôles ;
 - l'ampleur de l'offre scolaire aux heures de pointe ;
 - la corrélation avec le futur Plan Urbain de Mobilité à établir.

2.2. Politique d'accessibilité au territoire : Transports collectifs - objectifs et planning

Point pour information – voir les slides présentés par l'AOT (Justine MARNEFFE)

Le Cabinet du Ministre Desquesnes souhaite qu'une réflexion structurante soit menée à l'échelle de l'ensemble du réseau de bus de la Wallonie et non plus « pas à pas » par zones de redéploiement.

Afin de disposer d'une vision partagée de l'offre structurante cible de mobilité collective cohérente avec les orientations wallonnes de développement du territoire régional, l'article 9ter du décret du 21 décembre 1989 révisé en 2018 relatif au service de transport public de personnes en Région Wallonne prévoit en effet que l'Autorité Organisatrice du Transport traduise la vision du Gouvernement en une politique d'accessibilité au territoire. Il s'agit de poser les orientations, principes directeurs et choix structurants pour le transport public afin de fournir un cadre régional ancré dans le territoire à destination de l'ensemble des acteurs de la mobilité (SNCB, TEC, SPW, communes, autres opérateurs, pôles générateurs de flux, ...) pour :

- organiser l'accessibilité aux services à travers la Wallonie depuis et au sein des centralités ;
- inscrire l'évolution de la mobilité autour des réseaux structurants de mobilité collective et des mobipôles ;
- assigner un même niveau d'offre cible pour un même type de territoire.

Ce cadre s'inscrit dans les orientations d'optimisation spatiale du récent Schéma de Développement Territorial (SDT) ainsi que dans la Stratégie Régionale de Mobilité (SRM).

Cette politique se matérialisera par :

- Un Schéma régional cible de mobilité collective structurante (train+bus) ;
- Le cadre pour l'optimisation de l'offre bus secondaire autour des liaisons ferroviaires fédérales (train) et structurantes routières régionales (bus) ;
- Des Schémas cibles de mobilité collective urbaine structurante pour les cinq pôles majeurs (Mons, Charleroi, Namur, La Louvière, Liège) ;
- Le cadre pour la couverture spatiale en transport public au sein des pôles majeurs (Mons, Charleroi, Namur, La Louvière, Liège).

Les trois leitmotifs de la démarche que mène actuellement l'AOT sont : connexion des centralités, réseau structurant et équilibre territorial de l'offre.

La politique en cours de définition s'articule en premier lieu sur les centralités définies dans le cadre du SDT où s(er)ont concentrés services, habitat et offre en transport en transport public. A ce titre, le constat IWEPS est que ces dernières années, 40 % de la croissance en logement s'est faite hors des zones bien desservies par le bus. L'objectif poursuivi est d'articuler davantage la planification de l'offre de mobilité avec celle d'optimisation spatiale du territoire.

La politique d'accessibilité au territoire visera une répartition plus équitable des moyens consacrés à l'offre de transport public sur l'ensemble de la Wallonie. Le projet de politique d'accessibilité serait soumis à l'avis de l'OCBM lors de sa prochaine session d'automne.

Remarques :

- Jean-Marc JADOT (SPW Routes du Brabant wallon) : de nombreux clichés sont véhiculés à propos de la notion de centralité. Dans le Brabant wallon, l'urbanisation est davantage caractérisée par des continuums urbains sans limites claires. Par ailleurs il y a lieu d'être attentif à la question de la congestion automobile dans les centralités actuelles si l'ambition est de les renforcer encore. Celles-ci risquent de devenir moins accessibles à moins qu'on envisage leur accessibilité autrement qu'en voiture.
- Pierre FRANCIS (Province) déplore un retard en termes de planification de la mobilité en transport public au regard du développement territorial et souhaite davantage d'anticipation. Il faut que l'infrastructure soit présente avant le développement des projets immobiliers sinon les habitants auront pris l'habitude d'utiliser la voiture.
- Axelle VALEMBOS (Nivelles) souhaite attirer l'attention sur l'enjeu du vieillissement de la population et de la colocation, un phénomène qui prend de plus en plus d'ampleur et qu'on peut difficilement cerner.

Pierre FRANCIS (Province) : la Province étudie actuellement cette question des colocations.

- Nadia NEVEN (Cabinet du Ministre Desquesnes) : A travers ce projet de "Politique d'accessibilité au territoire", l'objectif est de faire converger « mobilité » et « centralités ». On constate en effet que la dispersion de l'habitat représente un coût tant pour les familles que pour la collectivité. La volonté est de réduire les besoins en mobilité. Choisir d'habiter à un endroit doit être assumé avec ses conséquences en matière d'offre en transport public disponible.

2.3. Evolution de l'offre TEC 2025 : E13 Wavre – Bruxelles dans le cadre des travaux au carrefour Léonard

Point pour information – voir les slides présentés par le TEC Brabant wallon (Charles SCHARPE)

Le TEC rappelle l'historique, l'ambition et les diverses adaptations apportées à la ligne express E13. Dans le cadre du chantier flamand Léonard, son offre a été renforcée aux heures creuses. Depuis le début de cette année, sa fréquentation a doublé.

Remarques :

- Jean-Marc JADOT (SPW Routes du Brabant wallon) constate que le nombre de personnes transportées avec les bus express reste marginal au regard du volume du trafic autoroutier sur la E411. Pour atteindre un véritable report modal, des moyens plus conséquents devraient être mis en œuvre.
- Daniel BASTIN (Navetteurs.be) s'étonne que les lignes express E11 et E13 ne partagent pas d'arrêts communs au niveau de l'agglomération Bruxelloise et du réseau de métro STIB.

Charles SCHARPE (TEC Brabant wallon) justifie cette situation par des problèmes de stationnement et de perte de temps au niveau d'Herrmann-Debroux.

2.4. Evolution de l'offre TEC 2025 : Gare des bus provisoire à Ottignies

Point pour information – voir les slides présentés par le TEC Brabant wallon (Charles SCHARPE)

L'actuelle gare des bus d'Ottignies est sous-dimensionnée. De plus, la localisation du kiss and ride de la gare génère de nombreux problèmes. Dans le cadre de la construction de la nouvelle gare ferroviaire, un nouveau pôle bus avec 13

quais, beaucoup plus confortable, est projeté. Il englobera notamment l'îlot d'habitations entre la gare et l'avenue de Droits de l'Homme. L'adjudication des travaux est prévue en 2026 et le chantier sera exécuté en 2027.

Durant la période de travaux une longue gare des bus provisoire va être aménagée le long de l'avenue des Droits de l'Homme ainsi qu'un arrêt avant le rond-point pour les bus qui viennent du centre d'Ottignies.

Cette situation provisoire va avoir un impact sur les temps de parcours des bus, ce qui engendra un surcoût d'exploitation pour maintenir la fréquence de la ligne 22 par exemple.

Remarques :

- Jean-Marc JADOT (SPW Routes du Brabant wallon) constate que le temps de cheminement entre la gare des bus provisoire et les quais SNCB va être beaucoup plus important et que donc les usagers risquent de rater leur correspondance. Une adaptation des horaires serait à prévoir.
De plus, il souhaiterait être concerté au sujet de l'emplacement provisoire de l'arrêt de bus envisagé avenue des Combattants.

2.5. Planning des prochaines évaluations d'offre : E5 Nivelles-Namur, E1 Jodoigne – Louvain-la-Neuve – Ottignies, Quadrant Sud de Louvain-la-Neuve (27, 51, 52,34, E6)

Point pour avis – voir les documents préparatoires – voir aussi slides présentés par l'AOT (Julie DUVIVIER)

L'AOT présente les prochaines évaluations de lignes à réaliser en 2025 et demande que les communes en prennent connaissance. Pour ces différentes évaluations, différents enjeux sont cités que l'AOT souhaite compléter sur base des retours de l'assemblée présente.

Remarques :

- Jean-Marc JADOT (SPW Routes du Brabant wallon) propose d'ajouter comme enjeux : le réaménagement de la N93, pour ce qui concerne la ligne express E5, la traversée de Corbais sur la N4 et de Corroy et plus globalement la question de la détection des bus aux carrefours à feux sachant que ceux-ci sont en cours de réfection actuellement.
- Ravi MISRA (CHAUMONT-GISTOUX) : un lien serait à faire avec Corroy pour ce qui concerne la ligne express E1 ?
- Renaud FABRI (RAMILLIES) évoque les aménagements à réaliser pour accéder aux arrêts des lignes express situés le long de la N29 entre Thorembais et Jodoigne.
- Pierre FRANCIS (Province), pour cette même route, rappelle la proposition de découpler les tracés des lignes E1 et E82 afin de mieux desservir cette zone, ou à défaut de coordonner davantage les deux offres parallèles.
- Sophie PARISSÉ (INCOURT) souhaiterait la mise en place d'une offre le dimanche en fin de journée à destination des étudiants qui kotent.

Charles SCHARPE (TEC Brabant wallon) explique les difficultés que l'exploitant rencontre pour mettre en place ce type de demande récurrente (surcoûts de la main d'œuvre un dimanche mais aussi concentration de l'offre sur une très petite plage de temps).

Avis de l'Organe :

L'Organe prend acte que les lignes TEC 34, 27, 51, 52, E1, E5 et E6 feront l'objet d'une évaluation durant le prochain semestre.

Il identifie les enjeux suivants à prendre en compte dans cette évaluation :

- **Ligne Express E5 :**
 - L'analyse de la performance de renfort d'offre en heures de pointe ;
 - Le renforcement de l'amplitude horaire en soirée ;
 - Le suivi de l'aménagement des arrêts, cheminements et priorisation bus ;
 - L'analyse de la complémentarité avec le train ;
 - Le réaménagement de la N93.
- **Ligne Express E1 :**
 - L'identification des besoins en infrastructures nécessaires à l'aménagement des mobipôles de la ligne, notamment la desserte complémentaire de Walhain à hauteur de la sortie 10 de l'E411 ;
 - L'analyse de l'opportunité du renforcement de l'amplitude horaire ;
 - L'analyse de la complémentarité avec d'autres lignes Express à LLN et avec le train à Ottignies ;
 - L'accès à la ligne depuis Ramillies ;
 - Le découplage par rapport à la E82 ou une meilleure complémentarité.
- **Quadrant Sud de Louvain-la-Neuve (lignes E6, 27, 34, 51, 52) :**
 - Analyse de la concurrence entre la ligne Express E6 et les lignes 27 et 52 ;
 - Organisation des correspondances ;
 - Complémentarité horaire ;
 - Sécurisation et aménagement des arrêts structurants ;
 - Anticipation de l'impact sur la ligne 34 de l'ambition de desserte de Walhain par la ligne Express E1 ;
 - Traversée de Corbais sur la N4 et de Corroy
- **Communs à ces différentes lignes :**
 - La détection et la priorisation des bus aux carrefours à feux ;
 - La desserte du dimanche fin de journée pour les étudiants.

L'Organe recommande à l'ensemble des parties prenantes de contribuer activement aux ateliers d'évaluation qui seront organisés par l'AOT en vue d'optimiser l'offre et d'en améliorer son attractivité.

2.6. Responsabilité des communes en matière d'arrêts

Point pour information – voir les slides présentés par l'AOT (Niels ANTOINE)

Les modalités relatives aux obligations en matière d'accueil des usagers du TEC aux arrêts évoluent. Désormais, les inspecteurs de l'AOT prendront directement contact avec les communes lorsqu'un abribus est défaillant. Pour rappel, sauf très rare exception, l'entretien et la maintenance des abribus est du ressort des Communes, même ceux situés sur les voiries régionales. Toutes les informations relatives à ce dossier sont détaillées dans les slides qui accompagnent le présent PV.

Remarques :

- Fabienne MOLLAERT (ITTRE) suggère qu'un courrier soit envoyé à chaque commune afin de demander la personne de contact au sein de l'Administration communale.
- Sophie PARISSÉ (INCOURT) rappelle que les dégâts occasionnés à un abribus peuvent être incorporés dans les polices d'assurance que les communes contractent.

3. RESEAU FERROVIAIRE

3.1. Etat d'avancement RER

Point pour information – voir les slides présentés par l'AOT (Mélissa FRANCOIS)

L'AOT, qui assure le suivi de l'accord de coopération entre l'état fédéral et la Wallonie sur le RER, présente le planning des travaux de mise à quatre voies et de la mise en service des lignes entre Ottignies et Bruxelles et entre Nivelles et la capitale bruxelloise. Un seul problème subsiste actuellement dans l'avancement des procédures : il concerne un tronçon en Flandre au niveau de Linkebeek.

Remarques :

- Pierre FRANCIS (Province) : Quelle est la coordination entre le TEC et la SNCB concernant la ligne express E9 entre Tubize et Braine-l'Alleud ? Quelle desserte de bus est prévue pour desservir la gare RER de Braine-Alliance qui devrait prochainement être ouverte ?

Mourad BAOUCHE (SNCB) : le point est étudié en interne à la SNCB avant de revenir vers le TEC

- Jean-Marc JADOT (SPW Routes du Brabant wallon) : les premiers tronçons terminés en 2025 permettront-ils d'augmenter la fréquence des trains ? C'est ce qui intéresse avant tout les usagers.

Mourad BAOUCHE (SNCB) : oui, à terme il y aura plus de trains. La SNCB implémente l'offre par Plans de Transport successifs. Actuellement, nous travaillons sur le Plan de Transport 2026-2029 qui sera soumis au Gouvernement fin de cette année. Des arbitrages seront forcément réalisés.

- Pierre FRANCIS (Province) présume une amélioration des temps de parcours et une diminution des retards lorsque la nouvelle infrastructure ferroviaire sera exploitée.
 - Axelle VALEMBOIS (Nivelles) : la Ville souhaiterait disposer d'un accès PMR au niveau de la gare de Nivelles
- Mélissa FRANCOIS (AOT) précise qu'une demande de permis d'urbanisme a été introduite par la SNCB en ce sens.

3.2. Réforme tarifaire SNCB

Point pour information – voir les slides présentés par la SNCB (Mourad BAOUCHE)

La SNCB explique le projet de réforme tarifaire qui devrait être mis en œuvre à partir de la fin de l'année 2025. Au sein de cette réforme, il y a lieu de distinguer les tarifs régulés de ceux qui ne le sont pas. L'objectif de cette réforme est de répondre davantage aux enjeux de mobilité actuels et d'améliorer l'attractivité du train.

Remarques :

- Daniel BASTIN (Navetteurs.be) : Le Comité Consultatif des Voyageurs Ferroviaires travaille actuellement sur un avis concernant ce projet de réforme tarifaire. Toutes les formules forfaitaires vont être supprimées, ce qui va obliger les usagers à acheter un billet pour chaque voyage. Dès lors, on suspecte des problèmes futurs d'affluence au niveau des automates.
- Jean-Marc JADOT (SPW Routes du Brabant wallon) évoque un article de presse au sujet du BRUPASS XL et souhaiterait en savoir davantage.

Mourad BAOUCHE (SNCB) précise que les produits tarifaires intégrés applicables dans certaines zones prennent du temps à être développés car ils nécessitent des accords entre les différents opérateurs. Ce projet ne sera pas finalisé pour la fin de cette année.

- Pierre FRANCIS (Province) : une intégration tarifaire mériterait d'être développée dans d'autres zones notamment au niveau du « tripôle » formé par Ottignies, Louvain-la-Neuve et Wavre. Les différents opérateurs y gagneraient des usagers.
Martin DUFLOU (AOT) : le même enjeu ressort à Liège entre trains, trams et bus. Une plus grande flexibilité améliorerait l'attractivité globale des transports publics.
- Mourad BAOUCHE (SNCB) : la stratégie actuelle de la SNCB est de privilégier le « one-stop-shop » (technique de vente qui consiste à offrir au consommateur la possibilité de réaliser la majorité de ses achats, même de nature différente, en un même endroit) ce qui correspond à la politique MAAS.
- Axelle VALEMBOIS (Nivelles) évoque la question des abonnements SNCB pour le parking. L'utilisateur devrait avoir la possibilité de varier sa mobilité pour accéder à la gare et donc de disposer d'un seul abonnement de parking valable pour son vélo et sa voiture selon les jours.

4. RESEAU CYCLABLE

4.1. Politique d'accessibilité au territoire : Réseau cyclable structurant - résultats de l'étude sur le bassin

Point pour information – voir les slides présentés par la Direction de la Planification de la Mobilité (Alice RENQUET et Benoit DUPRIEZ)

La Direction de la Planification de la Mobilité présente le projet de réseau cyclable structurant à l'échelle du Brabant wallon. Il s'agit d'un réseau à vocation « supracommunale » composé de « cyclostrades » et de « liaisons supralocales fonctionnelles ». La démarche est en voie de finalisation. Elle comprend la définition des pôles d'attractivité, des liaisons, des tracés précis et la priorisation des aménagements à réaliser.

A total, le réseau est évalué à 700 km d'itinéraires cyclables dont 75 % sur emprises régionales et 25 % le long de voiries communales.

Une carte est ensuite présentée reprenant les « coups partis », les travaux à adjudger en 2026 et puis ceux qui mériteraient d'être planifiés ensuite.

Remarques :

- Pierre FRANCIS (Province) : la Province finalise actuellement son budget pour se caler sur les paquets « B et C » dans les 5 ans. La volonté est de ne pas négliger pour autant le réseau « points-nœuds ». Un réaligement des investissements (Province – Région) est nécessaire sur certaines liaisons comme celle entre Ittre et Nivelles.
- Jean-Marc JADOT (SPW Routes du Brabant wallon) : les budgets disponibles pour des aménagements cyclables sont extrêmement limités y compris pour de très petits aménagements comme des abaissements de bordures.

5. MOBILITE PARTAGEE

5.1. Etat des lieux des services de mobilité partagée

Point pour information – voir les slides présentés par l'AOT (Juliette WALCKIERS)

L'AOT présente l'état des lieux des différents services de mobilité partagée existants sur le territoire wallon et plus particulièrement dans le Brabant wallon. L'ambition est de soutenir un développement important de la mobilité partagée sous cette législature.

5.2. Licences cyclopartage et rôle des communes

Point pour information – voir les slides présentés par l'AOT (Juliette WALCKIERS)

L'AOT explique le cadre régional et les procédures concernant les services de cyclopartage en flotte libre (trottinettes, vélos) et le rôle que les communes doivent jouer par rapport à ce type de mobilité. Les communes souhaitant voir développer ce type de service sur son territoire sont invitées à prendre contact avec les opérateurs licenciés par la Wallonie à ce stade : bolt, dott, bird, ridemovi, lime, pony.

L'UVCW peut jouer un rôle de conseil et d'échanges de bonnes pratiques en matière de définition des conditions d'exploitation ou de sanctions des infractions.

6. Suggestions pour la session suivante

La prochaine session de l'OCBM sera planifiée en automne dans 6 mois.

Un point de suivi est sollicité sur la question de l'identification des besoins d'amélioration des temps de parcours des lignes de bus sur les voiries régionales.