

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

Date : 11 décembre 2025

Lieu : Wavre

Présents :

Présidence : Martin DIEBOLD (SPW MI – Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés)

Secrétariat : Ophélie ALSTEENS (SPW MI – Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés)

Membres

- Francis BRANCART (Braine-le-Château)
- Nathalie LELUBRE (Chastre)
- Ravi MISRA (Chaumont-Gistoux)
- Steve DE WEVERE (Court-Saint-Etienne)
- Fabienne MOLLAERT (Ittre)
- Humbert DUBOIS (Jodoigne)
- Sophie DEHAUT (Mont-Saint-Guibert)
- Vincent GARNY (Rixensart)
- Jean-Marc ZOCASTELLO (Tubize)
- Caroline MARMANN (Villers-La-Ville)
- Olivier PETRONIN (Walhain)
- Catherine DETRY (Waterloo)
- Gatien DE RADZITZKI (Wavre)
- Marie BAUWELINCKX (SPW – Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés)
- Valérie HAEMERS (LETEC - BU Brabant Wallon)

Invités permanents

- Pierre FRANCIS (Province du Brabant Wallon)
- Daniel BASTIN (Représentant des utilisateurs – Navetteurs.be)

Invités ad hoc

- Niels ANTOINE (SPW – Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés)
- Noël RENSON (SPW – Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés)
- Sophie ROLAND (SPW – Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés)
- Kenza EVRARD (SPW – Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés)
- Damien TOBBIE (SPW- Mobilité-Direction de la Planification)
- Alice RENQUET (SPW- Mobilité-Direction de la Planification)
- Charles SCHARPE (LETEC - BU Brabant Wallon)
- Kevin LEDUC (LETEC – Coordination opérationnelle)
- Thibault GEOGERY (LETEC - BU Brabant Wallon)
- Romain LECHAT (LETEC - BU Brabant Wallon)

Autres

- Aurélien LOTTEN (GAL)
- Olivier PIRON (Cabinet du Député provincial Benjamin GOES)
- Marie-Caroline VANDERMEER (Province du Brabant Wallon)
- Tessy MAET (CEM-Beauvechain)
- Laurence SHAN (CEM-Chastre)
- Pierre DEWERGIFOSSE (CEM-Jodoigne)
- Pascale PIROTTE (CEM-Lasne)
- Laurent BRAUN (CEM-Nivelles)
- Leita TSCHANTE (CEM-Orp-Jauche)

- Nadia HEMELEERS (CEM Ottignies-Louvain-La-Neuve)
- Sandra MERTENS (CEM-Ottignies-Louvain-La-Neuve)
- Dany ZEINE (CEM- Ramillies)
- Valentin WERREN (CEM-Rixensart)
- Valérie DAMANET (CEM-Villers-la-Ville)
- Anne MORDRET (CEM-Waterloo)

Absents/Excusés :

- Valentin DEVOS (Beauvechain)
- Geoffroy MATAGEN (Braine-l'Alleud)
- Etienne LEGRAND (Genappe)
- Marie-Caroline MIKOLAJCZAK (Grez-Doiceau)
- Axel SCHEPERS (Hélécine)
- Sophie PARISSÉ (Incourt)
- Thibaut BOUDART (La Hulpe)
- Cédric GILLIS (Lasne)
- Axelle VALEMBOS (Nivelles)
- Didier HOUART (Orp-Jauche)
- Nicolas VAN DER MAEREN (Ottignies-Louvain-la Neuve)
- Louise D'HOOGE (Perwez)
- Renaud FABRI (Ramillies)
- Dimitri LEGASSE (Rebecq)
- Jean-Marc JADOT (SPW-MI-Dir des routes du BW)
- Lionel ROUGET (LETEC – Directeur exécutif BU Brabant Wallon)
- Cabinet du Ministre DESQUESNES
- SNCB
- Cawab
- Tous à pied
- Forem

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

Accueil - Mot du président

La présidence est assumée temporairement par le SPW étant donné les travaux en cours au niveau de la politique régionale de mobilité, dont un rapide état des lieux est dressé.

La réforme au niveau de la gouvernance régionale de la mobilité et du devenir des bassins de mobilité n'a pas encore aboutie.

La révision du contrat de service public du TEC est toujours en cours au niveau du Gouvernement.

Lors de la précédente séance de l'Organe, le lancement d'un plan de mobilité durable du BW (PUMD) avait été présenté. Celui-ci visait à répondre notamment aux obligations européennes pour le nœud RTE-T d'Ottignies-LLN. Toutefois la volonté du Ministre DESQUESNES est désormais de répondre à cette obligation européenne via une politique d'accessibilité au territoire multimodale à l'échelle de la Région wallonne, basée sur le Schéma de Développement Territorial, et découpée par bassin. Il n'y aura donc pas d'étude propre au bassin du Brabant wallon. Le volet dédié au réseau cyclable structurant a déjà été réalisé et présenté lors de la dernière séance de l'Organe. Le volet mobilité collective fait l'objet d'un point à l'ordre du jour de la séance d'aujourd'hui.

Bref rappel, pour les quelques-uns dont cette session d'OCBM pourrait être la première, l'Organe de Consultation est, par décret, chargé d'émettre des recommandations. L'objectif commun est d'améliorer la mobilité pour tous les Wallons, en tenant compte des besoins spécifiques de chaque bassin et des connexions avec les pôles environnants. La volonté est de travailler ensemble et de trouver des solutions innovantes et durables pour l'accessibilité de nos territoires.

1. Ambitions régionales

1.1. Politique d'accessibilité au territoire. Projet de schéma structurant de mobilité collective (bus, train, mobipôles)

Point pour avis – voir les documents préparatoires – voir aussi les slides présentés par le SPW MI (Marie BAUWELINCKX, Niels ANTOINE)

Le SPW MI présente le projet de politique d'accessibilité au territoire. Il s'agit d'un document d'orientation qui vise à :

- soutenir les objectifs d'optimisation spatiale du Schéma de Développement Territorial (SDT) en ciblant les besoins d'offres structurantes pour connecter les centralités ;
- guider la priorisation des programmations des projets de développement d'infrastructures et de services, au regard des écarts entre l'ambition du schéma et les réseaux existants, cette démarche permettant de repérer les territoires présentant un déséquilibre actuel ou prévisible entre l'offre et la demande, en tenant compte de l'évolution démographique, afin d'établir des priorités géographiques pour ajuster l'offre.

Le travail s'appuie sur les flux de déplacements -Tous Modes et Tous Motifs - issus de la téléphonie mobile. Ces données ont ensuite été confrontées avec les chiffres de fréquentation sur le réseau de bus et avec les différents résultats d'évaluation de lignes de bus. Un recensement des points d'intérêts majeurs générateurs de flux (zones d'activités économiques, sites touristiques majeurs, hôpitaux, pôles d'enseignement supérieur, ...) vient compléter les polarités villageoises et urbaines identifiées dans le SDT.

Le Schéma régional structurant de mobilité collective a pour ambition de définir :

- L'offre des liaisons structurantes par bus (+/- 1/3 de l'offre TEC) entre les pôles urbains, desservant sur leur parcours des centralités villageoises et des points d'intérêts majeurs et permettant de compléter le maillage de l'offre ferroviaire ;
- Les connexions des centralités villageoises et des points d'intérêt majeurs non desservis par une liaison structurante bus ou par le train ;
- La localisation des mobipôles, lieu où des correspondances et/ou du rabattement local doivent s'organiser prioritairement.

Il fixe également les orientations régionales, avec la mesure des écarts par rapport à la situation existante, pour :

- L'offre ferroviaire fédérale ;
- Les relations transrégionales et transfrontalières de transport public.

L'ensemble de ces éléments (liaisons, connexions, localisation des mobipôles) sont présentés sous forme d'une carte en annexe.

Point important : les offres au sein des pôles urbains majeurs et régionaux ne sont pas définies dans ce projet de Schéma régional à ce stade. Cette question sera traitée dans un second temps.

Remarques :

- Pierre FRANCIS (Province) :
 - Souligne le manque de temps pour analyser les documents préparatoires et demande que le point soit plutôt pour information pour permettre à chacun d'en prendre connaissance pour remettre un avis éclairé. Un travail de concertation est indispensable. La Province est disposée à aider le SPW MI dans ses démarches.
 - Déplore le manque de consultation de la Province en amont alors que celle-ci a déjà réalisé un travail au niveau supra communal sur le réseau de transport en commun structurant.
 - S'interroge sur la prise en compte de la récente étude de l'UCL sur les POI.
 - Constate que la question de l'offre urbaine n'est pas abordée à court terme et souligne qu'il y a un enjeu majeur au niveau du tripôle Ottignies-Louvain la Neuve – Wavre (et éventuellement Court-Saint-Etienne). Le projet de cahier des charges du PUM avait pris en compte cet enjeu.
 - Fait part de son inquiétude concernant l'approche en « lasagne » par mode qui risque de manquer de transversalité.
 - Il ne comprend pas très bien non plus l'approche concernant le réseau ferroviaire présentée.
 - Plusieurs questionnements précis sont évoqués :
 - Dans le document, Rixensart n'est pas une centralité mais bien Genval. Alors que selon la province, Rixensart est une centralité.
 - Pourquoi Nivelles n'est pas orienté vers Bruxelles ?
 - Pourquoi le P+R de Louvain-la-Neuve n'est pas évoqué ?
 - Selon les données dont dispose la Province, la première destination pour les habitants de Perwez est Wavre et non Namur.
 - La connexion entre Ittre et Haut Ittre n'est pas évoquée.
 - Quelle connexion avec la gare de Braine-l'Alliance lorsqu'elle ouvrira ?
 - La liaison Jodoigne – Ixelles constitue une avancée intéressante mais pourquoi pas envisager un arrêt à Rosières ?
 - Certaines lignes considérées par la Province comme structurantes ne sont pas reprises ici. Par exemple, la ligne 148.

- Il fait part de son inquiétude sur le risque de voir l'offre des lignes non reprises réduites lors de futurs plans de restrictions.
- Niels ANTOINE (AOT) reprecise le cadre de cette étude en rappelant que jusqu'à présent, le travail régional s'effectuait par zones de redéploiement. Cette approche a montré ses limites. Fort de ce constat, le Ministre DESQUESNES a souhaité disposer d'une vision globale à l'échelle de l'ensemble de la Wallonie notamment pour des questions d'équité territoriale. La demande adressée au SPW MI est d'étudier un schéma de mobilité globale au niveau de l'ensemble de la Région. On reste dans une échelle macro et on ne donne pas de réponses à tout. Ce qui a été étudié dans le cadre des travaux relatifs aux redéploiements de Brabant wallon Est et Ouest a bien entendu été valorisé dans le cadre de la démarche. A travers le travail qui a été réalisé et en s'appuyant sur le SDT, la Région a mis en lumière une série des manques en offre de mobilité collective par rapport aux flux de déplacements. Il insiste sur le fait que « Ce n'est pas parce qu'il y a une flèche orange depuis une centralité villageoise vers une centralité urbaine D1 ou D2 » que les autres lignes de bus qui relient cette centralité villageoise à d'autres centralités, sont menacées.
- Daniel BASTIN (Navetteurs.be) s'interroge sur la capitalisation par la Région des travaux déjà menés par la Province en matière de mobilité.
- Niels ANTOINE (AOT) précise que l'AOT s'est appuyée sur les travaux déjà réalisés pour viser un schéma à l'échelle de l'ensemble de la Région.
- Sandra Mertens (CeM Ottignies-Louvain-la-Neuve) :
 - Soulève les difficultés de la Ville : des investisseurs privés contactent la commune pour des développements immobiliers, avec potentiellement des incidences en matière de circulation automobile. La commune ne dispose pas suffisamment d'outils pour accepter ou refuser un projet. Actuellement, les élus ne peuvent pas valider les projets par crainte de la congestion. Le problème est majoritairement situé dans la vallée de la Dyle. Les communes ont besoin d'outils.
 - Il faut analyser les destinations D1 et D2 parce que parfois un enfant va à l'école dans le D1 et au sport dans le D2.
 - Elle rappelle l'urgence de pouvoir bénéficier d'une étude sur ce pôle urbain (qui est attendue depuis une législature).
- Niels ANTOINE (AOT) et Marie BAUWELINCKX (AOT) : rassurent sur le fait que le SPW est bien conscient des enjeux du Tripôle Ottignies-Wavre, incluant éventuellement Court-Saint-Etienne. Ils précisent que ceux-ci nécessitent un travail à une autre échelle que celui présenté aujourd'hui à l'échelle de la Région. Les pôles urbains majeurs ne sont pas tous sur le même pied à ce stade en termes de planification de la mobilité en transport public. Certains ont un PCM, PUM ou SIM alors que d'autres pas. L'objectif est de remettre les villes wallonnes sur les mêmes niveaux.
- Ravi MISRA (Chaumont-Gistoux) regrette également qu'il n'y ait toujours pas eu d'étude sur le centre du Brabant et rejoint Pierre FRANCIS à propos de certaines lignes « oubliées » et des craintes concernant leur pérennité. Il n'a pas de connexion prévue entre Chaumont-Gistoux et Louvain-la-Neuve. Les habitants de Chaumont-Gistoux doivent passer par Wavre pour aller à Louvain-la-Neuve or cela concerne beaucoup d'étudiants. Il se demande comment certains villages isolés, là où y a très peu de bus actuellement, vont faire.
- Marie BAUWELINCKX (AOT) rappelle que l'offre structurante définie ne représente qu'un tiers de l'offre TEC en Wallonie. Les communes sont sollicitées pour donner leur avis sur les destinations D1

proposées. Chaumont-Gistoux est invitée à émettre son avis sur la connexion de sa centralité aux pôles urbains.

- Gatien DE RADZITZKI (Wavre) insiste pour avoir la garantie que les lignes non structurantes restent bien en place.
- Niels ANTOINE (AOT) invite les communes, qui ne sont pas d'accord avec les destinations proposées, à prendre contact avec l'AOT pour obtenir un éclairage chiffré, avant de remettre l'avis communal sollicité. Il souligne qu'une seule destination D1 est à fixer, avant tout pour des questions de rationalisation des moyens à mettre en œuvre. L'objectif est de fournir une desserte attractive vers les services qui se trouvent dans cette destination.
- Fabienne MOLLAERT (Ittre)
 - o Explique qu'une grande partie des citoyens vont vers Nivelles, en particulier tous les étudiants étant donné qu'il n'y a pas d'école secondaire à Ittre. Or, on ne retrouve pas Nivelles en D1.
 - o Aucun bus n'arrive à la gare d'Hennuyère donc les personnes s'y rendent uniquement en voiture.
 - o Fait part de ses craintes quant à la réduction potentielle de l'offre de bus alors qu'Ittre est déjà relativement mal desservie. Il ne faut pas oublier les petites communes.
- Catherine DETRY (Waterloo) confie être interpellée par la situation de Waterloo. Sur le document, Braine-l'Alleud et Waterloo ne font qu'un alors qu'il s'agit de deux communes différentes et distantes.
- Pierre FRANCIS (Province) complète en précisant que la gare de Waterloo est excentrée. La ligne W doit être considérée structurante. Il a même été évoqué à un moment d'en faire un BHNS. Le centre de Waterloo se situe au niveau de la N5 et non de la gare.
- Caroline MARMANN (Villers-la-Ville) signale que depuis Villers-la-Ville, l'offre est principalement orientée vers Louvain-la-Neuve alors que les jeunes vont aussi à Fleurus ou Charleroi, ou encore Namur et Gembloux, mais avec des offres plus limitées.
- Marie BAUWELINCKX (AOT) précise qu'une liaison structurante vise une offre en bus durant toute la journée pour tous les motifs de déplacement, au-delà du seul motif scolaire.
- Steve DE WEVERE (Court-Saint-Etienne) soutient que dans le Brabant wallon la mobilité est fortement impactée par les déplacements scolaires notamment vers les universités. Les centralités du SDT n'est pas la seule composante à prendre en compte.
- Ravi MISRA (Chaumont-Gistoux) soutient que chaque province a ses spécificités et qu'il faut en tenir compte.
- Gatien DE RADZITZKI (Wavre) demande que les déplacements scolaires soient également considérés.
- Francis BRANCART (Braine-le-Château) souhaite avoir accès aux bases de données utilisées.
- Gatien DE RADZITZKI (Wavre) souligne qu'il est difficile de remettre un avis sans disposer d'une vue d'ensemble qui intègre le reste du réseau.
- Charles SCHARPE (LETEC) exprime qu'un réseau est toujours perfectible et que l'étude de la Région peut y contribuer. Il s'agit ici d'une base de travail. Il précise que certaines propositions l'interpellent et nécessitent d'être examinées en profondeur. Le réseau ne se limite pas à ce qui est représenté sur

la carte : Il ne faut pas oublier qu'il y a toutes une série de lignes qui ne sont pas structurantes et ne sont pas reprises sur le schéma régional. Etant donné qu'on demande au TEC de travailler à coûts constants, si on renforce l'offre structurante, il faudra diminuer l'offre ailleurs. Il y a des solutions pour baisser le coût d'exploitation comme le TEC à la Demande, qui n'est jamais à charge des communes lorsqu'il s'agit de substituer une ligne régulière. Les lignes express actuelles composent la plus grande partie du schéma proposé.

- Pierre FRANCIS (Province) propose une méthode de travail avec quatre sous-groupes de communes pour analyser les propositions notamment au regard des diagnostic territoriaux réalisés dans le cadre des SDC.

Avis de l'Organe :

L'Organe prend connaissance du projet de Schéma régional structurant de mobilité collective, basé sur le Schéma de Développement Territorial de la Wallonie, et des étapes d'adoption de la politique d'accessibilité au territoire.

Il s'abstient de remettre à ce stade un avis, en particulier en raison du délai limité depuis l'envoi des documents préparatoires et du besoin d'analyse concertée préalable au regard de l'offre existante.

Il convient qu'une session extraordinaire de l'Organe sera organisée en ligne début 2026 spécifiquement sur ce dossier.

Il souligne d'ores et déjà le besoin d'étudier l'offre urbaine du tripôle régional OLLN – Wavre et du bipôle urbain d'ancrage Braine-L'alleud - Waterloo.

2. Réseau TEC : Offres évaluées

2.1. Offres évaluées. Ligne E5 Nivelles - Namur

Point pour avis – voir les documents préparatoires – voir aussi les slides présentés par le SPW MI (Noël Renson)

L'AOT présente le bilan globalement positif de l'évaluation de la ligne E5.

Remarques :

- Laurent BRAUN (CeM Nivelles) interroge LETEC sur le projet « pilote » pour les vélos dans les bus. Charles SCHARPE (LETEC) explique que LETEC a rencontré de nombreux problèmes d'exploitation, étant donné les contraintes spécifiques pour les cars. Par ailleurs, la demande était ténue : deux ou trois clients habituels. Le projet a donc été abandonné. Il complète en précisant que LETEC exploite son réseau avec de nombreuses contraintes dont certaines qui ne sont pas combinables (confort, siège dans le sens de la route, beaucoup de siège, place pour les vélos, etc...).
- Noël RENSON (AOT) à propos d'une question sur les abris sécurisés pour vélos, explique qu'au niveau de la Région, un inventaire aux gares a été réalisé avec distinction entre parkings vélos sécurisés et non sécurisés.
- Pierre FRANCIS (Province) demande que l'avis de l'Organe intègre le point relatif d'aménagement sur la N93. Martin DIEBOLD (président) précise que la Région a identifié des besoins d'infrastructures sur la N93 mais qu'il faut attendre les arbitrages politiques pour voir ce qui pourra être réalisé. Alice RENQUET (SPW MI) insiste sur le poids de l'aménagement de la N93 étant donné qu'il ne concerne pas seulement les bus mais aussi les cyclistes et les piétons.

Avis de l'Organe :

L'Organe prend acte des résultats positifs de l'évaluation de la ligne Express E5 qui présente un réel caractère structurant.

Etant donné que les indicateurs de performance de la ligne sont déjà favorables mais qu'il reste un potentiel d'amélioration, il soutient les différents acteurs à poursuivre les actions précédemment identifiées dans leurs sphères de responsabilité respectives : accessibilité des arrêts et des mobipôles, dispositifs de priorisation des bus en entrée des villes (particulièrement sur la N93 à l'entrée de Nivelles), organisation des correspondances et amplitude horaire.

2.2. Offres évaluées. Quadrant Sud de Louvain la Neuve (ligne 27, 34, 51, 52 et E6)

Point pour avis – voir les documents préparatoires – voir aussi les slides présentés par le SPW MI (Ophélie ALSTEENS)

L'offre TEC dans le quadrant sud de Louvain-la-Neuve a été reconfigurée par LETEC en 2020. Les lignes 51 et 52 ont eu une première évaluation en 2022. Un premier bilan de la ligne E6 a été dressé en avril 2024. Un atelier a eu lieu en avril 2025 concernant les lignes 27, 34, 51, 52. Ces éléments ont permis d'identifier une série d'enjeux, identifiés lors de l'OCBM du printemps 2025, qui ont été analysés. L'AOT présente les recommandations d'évolutions de l'offre sur cette base.

Remarques :

- Nathalie LELUBRE (Chastre) signale des surcharges sur la ligne 52.
- Pierre FRANCIS (Province) : demande que l'enjeu d'infrastructure de priorisation bus sur la N4 à Corbais apparaisse explicitement dans l'avis de l'organe. Alice RENQUET (SPW MI) insiste également sur la nécessité d'aménagement de la N4.
- Charles SCHARPE (LETEC) : précise que LETEC a mené une grande enquête à Louvain-la-Neuve, en partenariat avec UCLouvain, les hautes écoles et l'esplanade. LETEC prendra en compte les résultats de cette enquête pour réétudier ces lignes.
- Sophie DEHAUT (Mont-Saint-Guibert) : souligne que plusieurs travailleurs de l'esplanade habitent Mont-Saint-Guibert et n'ont pas la possibilité de rentrer chez eux en bus après leur travail.

Avis de l'Organe :

L'Organe prend acte des résultats de l'évaluation des lignes 27, 34, 51, 52 et E6. Il recommande :

Au TEC :

- D'étudier l'ajustement de l'offre des lignes 27 et 52 au regard de leur utilisation (principalement en heures de pointes) ;
- D'assurer la complémentarité horaire entre les lignes 51 et 34 et E6 et 52 ;
- D'organiser la correspondance de la E6 avec le train depuis/vers Namur en gare de Gembloux ;
- D'adapter les horaires des lignes 51, 52, 34 pour qu'ils soient compatibles avec les horaires universitaires (particulièrement les derniers passages),

Au SPW MI :

- **D'aménager la N4 à Corbais, notamment en matière de priorisation des bus**

A l'ensemble des parties prenantes concernées (TEC, communes, SPW) d'améliorer l'aménagement des arrêts de la E6, principalement en termes d'équipements (rack vélos, abribus) et de cheminements piétons.

2.3. Offres évaluées. Ligne E1 Jodoigne – Louvain-la-Neuve – Ottignies et E82 Jodoigne - Namur

Point pour information – voir aussi les slides présentés par le SPW MI (Niels ANTOINE)

Les lignes E1 et E82 ont fait l'objet d'ateliers d'évaluation. Les conclusions sur certains enjeux identifiés n'ont cependant pas abouties. Des demandes d'investigations complémentaires sont adressées au TEC et un atelier est à reprogrammer dans le courant de l'année 2026.

Remarques :

- Pierre FRANCIS (Province) : souligne, en plus d'Incourt, l'importance de la desserte de Dongelberg. Il est important que la E82 fasse un arrêt à Glimes Carrefour Saint Michel afin que les habitants d'Incourt y ait accès. Cet arrêt est un gros point d'intermodalité. Il apparaît plus aisé de dévier la E82 par Incourt étant donné qu'elle a moins d'arrêts que la E1.
- Niels ANTOINE (AOT) rappelle que ceci est un point d'information et pas d'avis, des analyses complémentaires, notamment sur bases des chiffres du TEC doivent encore être réalisées pour objectiver les différents scénarios présentés.
- Pierre FRANCIS (Province) n'est pas d'accord avec une éventuelle cannibalisation de la ligne 23 par la E82 si celle-ci est déviée par Incourt. Les habitants d'Incourt pourraient également se rendre à Namur.
- Charles SCHARPE (TEC) affirme que la déviation de la E82 par Incourt, plutôt que E1, fera moins de concurrence à la ligne 23 vu les origines-destinations.
- Niels ANTOINE (AOT) informe qu'à ce stade le TEC Namur ne soutient pas de dévier la ligne E82 par Incourt.

2.4. Prochaines évaluations. Lignes 28 (Genappe – Tangissart – Ottignies), lignes 53 (Tilly – Marbais - Genappe)

Point pour avis – voir les documents préparatoires – voir aussi les slides présentés par le SPW MI (Niels ANTOINE)

Les lignes évaluées au premier semestre 2026 seront les suivantes :

- Ligne 28 Genappe – Tangissart – Ottignies (évaluation intermédiaire) ;
- Ligne 53 Tilly - Genappe (évaluation intermédiaire).

Remarques :

- Caroline MARMANN (Villers-La-Ville) : signale que la ligne 53 s'arrête à Baisy-Thy et qu'il y a beaucoup d'étudiants qui font correspondance vers Charleroi.
- Pierre FRANCIS (Province) : Il ne faut pas oublier l'enjeu de Villers-la-Ville d'être raccroché à Genappe.

Avis de l'Organe :

L'Organe prend acte que les lignes TEC 28 et 53 feront l'objet d'une évaluation durant le prochain semestre. Il identifie les enjeux suivants à prendre en compte dans cette évaluation :

- Ligne principale 28 :

- L'analyse de la performance des renforts d'offre de la ligne 28 et l'adaptation de l'offre suivant les recommandations du Schéma Intermodal de Mobilité de la zone (2024) ;
- L'intermodalité en gare d'Ottignies ;
- L'analyse des besoins de connexion de Villers-la-Ville à Genappe.

- Ligne scolaire 53 :

- Identification des causes de la sous-utilisation de la ligne scolaire 53 et des mesures à prendre en conséquence (maintien, adaptation) ;
- L'analyse des besoins de correspondances (notamment de Baisy-Thy vers Charleroi).

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.

3. Ligne E11 (Louvain-la-Neuve – Wavre – Ixelles) et ligne E13 (Wavre – Auderghem)

Point pour information – voir aussi les slides présentés par LETEC (Charles SCHARPE)

LETEC présente les fréquentations de la ligne E13 et le renfort qui lui a été mis en place dans le cadre de travaux du carrefour Léonard. LETEC annonce qu'en raison de la faible utilisation de la ligne E13 et des places disponibles dans les bus de la E11, le renfort en heures creuses ne sera pas reconduit en 2026.

Remarques :

- Daniel BASTIN (Navetteurs.be) suggère de prolonger la ligne E13 jusque Delta et de la renommer E11/.
- Charles SCHARPE (LETEC) répond que dans l'immédiat la ligne E13 ne sera pas prolongée jusque Delta mais que de nombreuses questions se posent pour cette ligne. Dans le cas où la E13 deviendrait une E11/ cela signifierait que son parcours est plus long qu'actuellement et que donc moins de parcours pourraient être opérés.
- Pierre FRANCIS (Province) suggère de réfléchir à une offre pour la E13 en amont de Wavre (Perwez par exemple) pour attirer une nouvelle clientèle.
- Charles SCHARPE (LETEC) répond que les différents scénarios sont étudiés : pas uniquement la connexion à Perwez mais également celle à Jodoigne et fait le lien avec la politique d'accessibilité.

4. Services proposés par le LETEC pour l'aménagement des abris pour voyageurs et équipements pour les vélos.

Point pour information – voir les slides présentés par LETEC (Kévin LEDUC)

Aucune remarque n'est formulée

Divers : suggestions de points pour un OCBM ultérieur

- Néant