

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

Date : mardi 18 mai 2021 10h-12h30

Lieu : Teams (réunion en ligne)

Présents :

Membres

- Nadia MARCOLINI (Assesse)
- Frédérique VAN ROOST (Couvin)
- Thierry BODLET (Dinant)
- Pascal JACQUIEZ (Doische)
- Dominique VAN ROY (Eghezée)
- Vincent DETHIER (Fernelmont)
- Freddy TILLIEUX (Floreffe)
- Antonin COLLINET (Florennes)
- Jean-François FAVRESSE (Fosses-La-Ville)
- Marie-Thérèse COLAUX (Gedinne)
- Gautier LE BUSSY (Gembloux)
- Cécile BARBEAUX (Gesves)
- Cédric BERTRAND (Hamois)
- Marc LIBERT (Havelange)
- Eloïse DOUMONT (Jemeppe-sur-Sambre)
- Rachelle VAFADIS (La Bruyère)
- Bernard DUBUISSON (Profondeville)
- Yvon HERMAN (Rochefort)
- Laurette HENNE (Sombrefe)
- Valérie LECOMTE (Somme-Leuze)
- François MATHY (Viroinval)
- Chantal ELOIN-GOETGHEBUER (Yvoir)
- Jean-Marc EVRARD (OTW - Directeur exécutif Namur-Luxembourg)
- Pol FLAMEND (SPW Mobilité Infrastructures – Inspecteur général, département des Routes de Namur et du Luxembourg)
- Jérôme WIBRIN (représentant du Ministre Henry)
- Antoine PATRIS (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- Ysaline PASQUASY (SPW Mobilité Infrastructures- Autorité Organisatrice du Transport)

Invités permanents

- Simon COLLET (OTW - Directeur d'exploitation de Namur)
- Christiane CHERMANNE (SPW Mobilité Infrastructures – Direction de la Planification de la Mobilité)
- Justine MARNEFFE (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Martin DUFLOU (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- Laurent DELAITE (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- Mourad BAOUCHE (SNCB)
- Silvestre GERARD (CawaB)
- Rémy HUON (Tous à pied)
- Anna TINEBRA (Tous à pied)
- Gery BAELE (Navetteurs.be)

Invités ad hoc

- Laurie HOLLAERT (OTW – Projet et développement)
- Emilie ESPALARD (OTW – Etudes)

Autres

- Michaël PETIT (Ville de Namur – Chef de service mobilité)

Absents/excusés :

- Vincent SAMPAOLI (Andenne)
- Luc PIETTE (Anhée)
- Benoît ROLLAND (Beauraing)
- Michaël MODAVE (Bièvre)
- Jacques BECHET (Cerfontaine)
- Guy MILCAMPS (Ciney)
- Fabrice DE RYCKE (Hastière)
- Etienne MAROT (Houyet)
- Philippe LAMBOT (Mettet)
- Stéphanie SCAILQUIN (Namur)
- Marielle LAMBOTTE (Ohey)
- Christophe BASTIN (Onhaye)
- Jean-Marie DELPIRE (Philippeville)
- Olivier BORDON (Sambreville)
- Arnaud ALLARD (Vresse-sur-Semois)
- Serge GOFFIN (Walcourt)
- Christophe LEURIDENT (OTW – Direction générale)
- Pierre GENGOUX (OTW – Conseil d’administration)
- Florianne MOSSOUX (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Bernadette GANY (SPW – Direction de la planification de la mobilité)

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

PAE = Parc d’activité économique

PCM = Plan communal de mobilité

PUM = Plan urbain de mobilité

SDT = Schéma de Développement Territorial

SRM = Stratégie Régionale de Mobilité

ZHNS = Zone à haut niveau de service

1. Introduction

Point d'information.

2. Réseau structurant intercommunal

2.1. Développement du réseau Express

2.1.1. Ajustement réseau Express cible

Point pour avis de l'organe – Documents préparatoires.

- Liaison Havelange - Hamois – Ciney – Dinant.

Aucune remarque n'est formulée en séance.

Avis de l'Organe :

L'Organe émet un avis favorable sur l'évolution de l'offre cible qui lui est soumise pour la liaison Express suivante (voir fiche tactique détaillée en annexe) :

- **Havelange - Hamois - Ciney – Dinant.**

2.1.2. Mises en œuvre opérationnelles 2021 (itinéraires, horaires, arrêts, matériel roulant, date de mise en service, ...)

Point pour avis de l'organe – Documents préparatoires

- Ligne E5 : Nivelles – Genappe – Villers-la-Ville – Sombreffe – Namur (Evolution Express)
- Ligne E86 : (Viroinval) – Philippeville – Florennes – Mettet – Fosses-la-Ville – Floreffe – Namur (Evolution Express)
- Ligne E80 : Havelange – Hamois – Ciney – Dinant (création Express)
- Ligne Exx : Gembloux – Sombreffe – Fleurus – Charleroi (Création Express 2022)

Les remarques suivantes ont été formulées en séance :

- Remarques sur la ligne express E86 Philippeville-Namur :
 - o Concernant la modification d'itinéraire de la ligne via le contournement de Couvin, il est précisé qu'il n'y aura pas d'impact sur les arrêts : les arrêts actuellement desservis le resteront. Les autres modifications de la ligne n'auront pas d'impacts pour les habitants de Couvin, hormis un éventuel décalage de quelques minutes et le changement vers des véhicules de type autocar de 15 mètres, plus confortables et plus capacitaires que les véhicules actuels qui sont de 12 mètres. Il y aura trois véhicules de ce type.
 - o S. Collet (OTW) fait remarquer que la diminution de variantes spatiales demandée par l'AOT implique d'anticiper le renfort aux heures de pointe de certaines des variantes (démarrant de Mettet par exemple). L'optimisation du CO² par voyageurs transportés deviendrait dès

lors défavorable. A. Patris (AOT) explique que ces demandes sur la variance spatiale découlent d'une analyse démontrant un fort potentiel au départ de Philippeville et que, comme pour l'ensemble de son offre, l'Opérateur doit veiller à une exploitation efficiente de celle-ci (en terme environnemental).

- Remarques sur la ligne express E80 Havelange – Hamois – Ciney – Dinant :
 - Des correspondances sont organisées en gare de Ciney, avec les trains vers/depuis Namur/Bruxelles avec un délai de transbordement de 6 minutes.

- Remarques sur la ligne express E83 Gembloux-Charleroi :
 - L'étude de cette future ligne est toujours en cours et sera présentée à l'OCBM d'automne prochain.
 - Il est précisé que l'arrêt desservi au centre de Sombreffe sera celui de « Sombreffe poste » et non « Place du Stain » (contrairement à ce qui est indiqué sur la carte). La desserte de Ligny est vue comme un point positif.
 - Alors que la fiche de la liaison ne le prévoyait pas, l'OTW propose de desservir la gare de Fleurus. Cette desserte permettrait notamment la correspondance vers la future ligne vers l'aéroport mais elle entraîne une dégradation de la vitesse commerciale sur cette ligne interpôle, surtout pour les usagers gembloutois se rendant à Charleroi et inversement. M. Duflou (AOT) rappelle que la liaison structurante entre Fleurus et Charleroi est ferroviaire. S. Collet (OTW) avance que, s'il y a des indicateurs généraux à suivre, un territoire n'est pas l'autre : en milieu urbain, la vitesse commerciale d'un bus est plus faible qu'en rase campagne mais pas forcément moins attractive que celle de la voiture.
 - Le projet d'opérationnalisation par l'OTW ne comprend pas encore l'ensemble des éléments, comme le temps de parcours. C'est sur cette base que l'AOT pourra approuver le projet final incluant la desserte de Fleurus et de Ligny.
 - La commune de Sombreffe s'interroge sur la connexion entre Sambreville et Sombreffe. Il est précisé que la liaison Express n'a pas vocation à répondre à ce besoin qui relève plutôt de l'étude de redéploiement de la zone de Gembloux.

- Question est posée sur la communication qui est faite avec les parcs d'activité économiques de ces nouvelles lignes, pour les impliquer et pour que ceux-ci développent des solutions last mile. S. Collet (OTW) précise qu'il n'a pas pris de contacts TEC-PAE, sauf dans les cas de PAE où ils avaient un historique de contacts. Dans le cas des PAE anciennement desservis par le système « Mobiparc », comme il y a un switch avec l'existant, ils ont effectué depuis 1 an un gros travail de sensibilisation sur le changement d'offre. Le rôle de l'Opérateur est bien de faire la promotion du service auprès des PAE en communiquant sur les modifications d'offre quand elles vont survenir. Cependant, la concertation préalable avec ces PAE n'est pas du ressort de l'OTW. Les acteurs externes doivent être consultés au préalable lors de la réflexion sur le PRTP. L'OTW peut néanmoins être amené à consulter les PAE en vue d'améliorer

un projet particulier. L. Hollaert (OTW) indique qu'il serait intéressant d'intégrer un représentant de ces PAE dans les panels des ateliers de participation citoyenne.

- En termes d'accessibilité PMR, les autocars desservant les lignes express ne sont pas des véhicules à plancher bas mais ils sont équipés d'élévateurs. Cela prend donc plus de temps à l'embarquement/débarquement. La question de l'accessibilité des arrêts est plus délicate : le rythme des aménagements routiers est plus long que celui des modifications de l'offre. L'OTW organise régulièrement des vagues d'aménagement PMR des arrêts, et des contacts sont pris avec le SPW et les communes pour alerter sur certaines traversées dangereuses, mais ça prend du temps. M. Duflou (AOT) rappelle que l'identification des enjeux d'accessibilité et de sécurité est aussi un rôle de l'Opérateur. L'OTW doit donc communiquer ses besoins aux gestionnaires de voiries.

Avis de l'Organe :

L'Organe émet un avis favorable sur les études opérationnelles présentées par l'OTW en vue de la mise en œuvre du réseau Express et souligne l'importance du dialogue à mener par l'OTW avec les zones d'activités économiques desservies, mais également du dialogue à réaliser en amont lors de la réflexion sur le PRTP.

2.2. Connexion progressive du solde des communes au réseau structurant intercommunal

2.2.1. Méthodologie régionale

Ajustement de l'offre cible Gesves – Namur (fiche de liaison)

Priorisation des 7 communes identifiées pour le bassin de Namur

Point pour avis de l'organe – Documents préparatoires

Les remarques suivantes ont été formulées en séance :

- S. Collet (OTW) indique que s'il comprend la logique de hiérarchisation, ce qui est compréhensible pour une ligne Express ne l'est pas pour une ligne principale : n'offrir qu'un seul arrêt par localité sur les lignes principales implique de faire un saute-mouton tous les 2-3 arrêts alors que cela ne prend pas beaucoup plus de temps de faire tous les arrêts (vu qu'il y a beaucoup d'arrêts à la demande).

L'AOT rappelle que l'objectif du réseau structurant est d'être au maximum direct sur voiries régionales et d'offrir un temps de parcours compétitif par rapport à la voiture. La politique d'arrêt doit être étudiée en ce sens.

- Les localités d'Assesse (dont Florée) doivent bénéficier d'un rabattement vers le réseau structurant.
- F. Mathy (Viroinval) indique vouloir être intégré à la discussion sur l'éventuelle liaison Doische-Dinant.
- Une réflexion est menée en séance sur l'opportunité d'élargir la zone de redéploiement de Couvin-Philippeville afin d'y intégrer les communes autour de l'hôpital de Mont-Godinne (Yvoir, Anhée, etc) afin de réfléchir à la desserte de l'hôpital. Les logiques de mobilité de cette zone sont néanmoins

différentes de celles la zone Entre-Sambre-et-Meuse, il n'est donc pas pertinent de lier les deux. Il faut prioriser les zones, on ne peut s'attaquer à toute la Wallonie en même temps.

Avis de l'Organe :

L'Organe émet un avis favorable sur l'évolution de l'offre cible qui lui est soumise pour la liaison principale Gesves – Namur (voir fiche tactique en annexe).

L'Organe émet également un avis favorable sur la priorisation des études de connexion des communes du bassin de Namur au réseau structurant de transport public. Il attend de l'Autorité Organisatrice du Transport d'étudier et de présenter les résultats de ces études de connexion lors des prochains OCBM pour :

- **les communes d'Ohey en automne 2021 et de Vresse-sur-Semois en 2022 ;**
- **les communes d'Anhée, Doische, Hastière, Onhaye et Cerfontaine dans le cadre des réseaux cibles qui seront coconstruits lors des études de redéploiement des zones autour de Couvin/Philippeville et Chimay/Beaumont programmées en 2021/2022.**

2.2.2. Mises en œuvre opérationnelles 2021 (itinéraires, horaires, arrêts, matériel roulant, date de mise en service, ...)

Point pour avis de l'organe

- Ligne 41 : Gesves – Namur (création ligne principale)

Les remarques suivantes ont été formulées en séance :

- L'OTW a attiré l'attention du SPW sur l'enjeu des traversées piétonnes et de la sécurisation de la N4, nécessaires pour envisager une desserte du PAE de Naninne. Le SPW n'a pas encore de projets concrets pour le moment sur cette zone, c'est toujours à l'étude.
- L'OTW précise qu'aucun nouvel arrêt ne sera créé mais tous les arrêts existants seraient desservis dans une première phase de test. B. Dubuisson (Profondeville) s'interroge sur la pertinence de desservir tous les arrêts, en particulier ceux situés dans l'agglomération namuroise, alors qu'ils sont déjà bien desservis par le réseau urbain à partir d'Erpent. Un système intermédiaire de restriction de trafic local (les lignes extérieures n'effectuent pas d'arrêt sur le réseau urbain) devrait être envisagé. S. Collet (OTW) répond qu'une politique de restriction d'embarquement ou de débarquement sera bien appliquée à partir d'Erpent « Avenue des Acacias » sur la N4 où la ligne urbaine structurante « A » circule afin de ne pas pénaliser la vitesse commerciale. Une évaluation sera menée après la mise en œuvre pour voir si des améliorations doivent être effectuées et afin que l'OTW adapte, au besoin, notamment la politique des arrêts.

Il apparaît nécessaire que le projet d'opérationnalisation par l'OTW soit encore mis à jour, notamment pour le temps de parcours. C'est sur cette base que l'AOT pourra approuver le projet final.

- L'OTW mettra en œuvre la ligne au 1er septembre 2021, les communes peuvent commencer à communiquer dessus sur base des informations que l'OTW doit leur transmettre.

Avis de l'Organe :

L'Organe émet un avis favorable sur les études opérationnelles réalisées par l'OTW en vue de la mise en œuvre du réseau structurant intercommunal par la création de la liaison principale Gesves-Namur, tout en demandant à l'OTW de réévaluer la politique d'arrêt qu'il y appliquera en ciblant les arrêts principaux et en limitant la desserte urbaine.

3. Réseau TEC

3.1. Redéploiement de l'offre

3.1.1. Méthodologie régionale et planning : ajustement

Point pour avis de l'organe – Documents préparatoires

Les remarques suivantes ont été formulées en séance :

- Une interrogation est levée sur le couloir entre les zones des agglomérations de Namur et Charleroi : il est confirmé en séance que ces communes ont bien été étudiées dans le cadre de l'étude de redéploiement de la zone de Gembloux.
- Un léger ajustement de planning a été effectué pour l'étude de redéploiement de la zone Couvin-Philippeville : son démarrage aura lieu à l'OCBM d'automne 2021 avec le partage par l'AOT du diagnostic mobilité de la zone. En parallèle, le démarrage de l'étude de redéploiement de la zone de Chimay-Beaumont a été avancé à l'OCBM d'automne 2021. Ainsi, l'ensemble de la région Entre-Sambre-et-Meuse pourra être traitée en parallèle, pouvant ainsi étudier avec cohérence les interactions.

Avis de l'Organe :

Complémentairement à son avis du 24/09/2020, l'Organe émet un avis favorable sur l'évolution de la méthodologie régionale et du planning de redéploiement de l'offre de transport en commun sur son bassin.

3.1.2. Intégration d'une démarche « d'information publique et de participation citoyenne » dans le processus de redéploiement de la zone autour de Gembloux.

Point pour information

Le périmètre de la démarche, menée sur initiative du Ministre Henry, ainsi que le rôle des communes sont partagés en séance (voir présentation).

Pour les communes de la zone de Gembloux, deux plannings alternatifs sont proposés :

- Une démarche à court terme, impliquant le déroulement rapide de la phase de participation citoyenne en juin, sous format digital uniquement, pour une mise en exploitation visée par l'OTW au 2^e semestre 2022
- Une démarche à moyen terme, impliquant de réaliser la démarche d'information publique et de participation citoyenne courant 2^e semestre 2021, reportant la mise en exploitation par l'OTW en 2023.

Les communes concernées sont invitées à se prononcer sur le planning qui leur semble le plus réaliste. Les remarques suivantes ont été formulées en séance :

- L. Henne (Sombreffe) fait valoir que si le mode virtuel permet de faciliter les contacts, tous les publics ne sont pas familiers de ces modes de communication, ce qui impliquera un biais dans la constitution

des panels. En outre, la période de juin n'est pas idéale pour mobiliser des étudiants, qui constitue une part importante du public des transports en commun. Enfin, les CCATM devraient être incluses dans les panels.

- G. LeBussy (Gembloux) craint que le 1^{er} scénario soit trop serré. Il est important qu'une fois l'adjudicataire connu, celui-ci crée du lien avec les communes. Les communes et citoyens impliqués dans les panels doivent surtout être responsabilisés, car leur travail aura un impact sur un réseau qui restera en place pour des années voire des dizaines d'années.
- A. Collinet (Florennes) craint que cela ne parte dans tous les sens pendant les ateliers, ce qui donnera du travail supplémentaire aussi bien aux Collèges communaux qu'à l'OTW.

Le rôle du facilitateur sera notamment d'encadrer les débats pour que cela ne déborde pas sur d'autres sujets. En outre, la volonté dans cette démarche est aussi d'accompagner le changement.

- Dans le cas où le 2^e scénario est privilégié (avec une mise en œuvre en 2023), G. LeBussy (Gembloux) considère que les changements d'offre au 1^{er} septembre sont les meilleurs. Cependant, une mise en œuvre du réseau à partir du 1^{er} juillet ou 1^{er} août peut permettre une appropriation par les usagers avant la rentrée de septembre.

Avis de l'Organe :

L'Organe prend acte de l'initiative du Ministre Henry de réaliser une démarche d'information publique et de participation citoyenne lors de la phase d'étude opérationnelle du redéploiement de l'offre sur une zone.

Les communes impliquées dans le redéploiement de la zone de Gembloux recommandent de faire démarrer la phase de participation sur leur zone sereinement après l'été 2021, avec l'espoir que les conditions sanitaires permettent alors des contacts autres que virtuels.

3.2. Mises en œuvre du plan de transport détaillé OTW 2021 (itinéraires, horaires, arrêt matériel roulant, infrastructures, ...)

Point pour avis de l'organe

- Création d'une ligne principale Gembloux – Louvain-La-Neuve – Wavre
- Ligne 19 Andenne-Forville
- Amélioration de la desserte des quartiers de Spontin/Dorinne (commune d'Yvoir) avec les lignes 129/130/131
- Modification de desserte du centre de Gembloux en 2021

Les remarques suivantes ont été formulées en séance :

- C. Eloin (Yvoir) marque son grand désappointement sur l'abandon de l'optimisation par l'OTW de la desserte scolaire de Ciney mais comprend que le TEC Namur ne sache pas faire des miracles. En effet,

le diagnostic de l'OTW a certes montré des besoins de renfort de capacité sur certaines lignes et de la surcapacité sur d'autres, mais les distances sont tellement importantes dans cette zone qu'il n'était pas possible de réorganiser les dessertes pour améliorer les capacités. La conclusion principale de l'étude d'optimisation de l'offre scolaire autour de Ciney est qu'il est impossible d'appliquer le concept d'optimisation dans ce contexte précis.

- N. Marcolini (Assesse) réitère sa demande de créer un nouvel arrêt au centre de Crupet sur la ligne 128. L'OTW a pris contact avec la commune sur ce point : cette demande ne peut être satisfaite qu'en réalisant un détour de 1,8 km empruntant des rues sinueuses qui ralentissent considérablement la vitesse commerciale du bus. Sachant que la place de l'église est située à 500 mètres de l'arrêt actuel rue Pirauchamps, il ne paraît pas pertinent à l'OTW de modifier l'itinéraire qui pénaliserait considérablement le reste de la clientèle.
- La desserte adéquate du PAE Mercalys par la ligne 19 reste un enjeu, notamment au regard des contraintes de voirie. Il est impératif de prendre en compte la marchabilité et la desserte piétonne autour des points d'arrêts afin de maximiser le transfert modal vers le bus (marche + bus).
- A la suite de l'OCBM, l'OTW a trouvé une solution pour desservir le PAE de Mecalys avec un parcours le matin depuis la gare d'Andenne et un parcours le soir dans l'autre sens. Une voirie n'était pas adaptée pour le passage des bus car la commune ne voulait plus que des poids lourds desservant le PAE y passent. L'itinéraire emprunte donc l'accès officiel du PAE, proche de la bretelle d'autoroute. Le détour n'est que de 1 minute.

Avis de l'Organe :

L'Organe émet un avis favorable sur les modifications opérationnelles de l'offre prévues par l'Opérateur en 2021, tout en soulignant son regret quant à l'impossibilité pour l'Opérateur d'appliquer le concept d'optimisation de l'offre scolaire autour de Ciney.

3.3. Accessibilité en transports publics de sites touristiques : présentation du projet régional

Point pour information

Au vu du timing de la réunion, il est décidé de reporter la présentation de ce point au prochain OCBM d'automne 2021.

4. Mobilité locale

4.1. Développement de solutions flexibles de mobilité locale : cadre réglementaire pour l'organisation de l'offre et pour son financement régional (état d'avancement)

Point pour information

Antoine Patris (AOT) présente l'état d'avancement de la dynamique régionale pour favoriser le développement de solutions flexibles de mobilité locale avec notamment la mise en place en 2021 d'un cadre réglementaire pour l'organisation de l'offre et pour son financement régional

- En complément des quelques projets pilotes
- De manière phasée, en soutien des redéploiements progressifs des réseaux TEC.

Les remarques suivantes ont été formulées en séance :

- Il est précisé que ces solutions seront mises en place parallèlement aux redéploiements, pour accompagner les changements du réseau TEC.
- L'ensemble du dispositif ne sera de manière pragmatique pas accessible aux PMR mais une attention particulière sera apportée pour les catégories 1 et 2 (transport collectif local). Ces services viendront en complément des services spécialisés de transport PMR, qui continueront d'exister.
- P. Jacquiez (Doische) s'étonne de n'avoir encore rien entendu sur la liaison structurante entre Viroinval et Dinant. L'AOT rappelle que cette liaison sera étudiée dans le cadre de l'étude de redéploiement de la zone de Couvin-Philippeville débutant à l'OCBM d'automne 2021.
- C. Chermanne (SPW M&I) rappelle que se développe aussi en parallèle une dynamique de Centrale Régionale de Mobilité (CRM) qui coordonnera des Centrales Locales de Mobilité (CLM), qui elles-mêmes dispatcheront les citoyens vers tous les services de mobilité.
- Il est précisé que la démarche d'information publique et de participation citoyenne prévue dans l'étude opérationnelle – notamment prévue prochainement sur la zone autour de Gembloux – affinera l'identification des besoins en mobilité locale flexible.
- A Gembloux, un réseau de Cheminements Piétons est en cours de développement (concrétisation prévue à l'automne prochain). A Profondeville, Sambreville, Jambes et dans l'Entre-Sambre-et-Meuse, des réseaux existent déjà. Il est nécessaire de prendre en compte ces réseaux pour optimiser les solutions locales de mobilité.

4.2. Abris voyageurs aux arrêts de bus : rappel des règles d'entretien

Point pour information

Au vu du timing de la réunion, il est décidé de reporter la présentation de ce point au prochain OCBM d'automne 2021.

4.3. Abris vélo

Point pour information

Au vu du timing de la réunion, ce point sera présenté plus en profondeur au prochain OCBM d'automne 2021.

L'attention des communes est tout de même attirée par l'OTW sur le projet 2021 d'équipement en parking vélo de certains arrêts des lignes express. Ces box vélos seront subventionnées à 100% par l'OTW. Les communes peuvent envoyer leur dossier à l'adresse mail suivante : emilie.espalard@letec.be

5. Divers : appel à candidatures à la présidence des OCBM

Point pour information

Les membres de l'OCBM peuvent postuler à la présidence des prochains OCBM du bassin de Namur. Le détail de la mission se trouve dans la présentation.

Les candidatures motivées sont attendues pour le 31 août 2021 sur bassins.mobilite@spw.wallonie.be.

6. Remarques concernant des points non abordés à l'OCBM

Question est posée sur l'intégration billettique et tarifaire entre TEC et SNCB : quand peut-on attendre la création d'un Citypass ou Citypass+ dans les zones autres que Charleroi et Liège ?

- J. Wibrin (Cabinet du Ministre Henry) indique avoir conscience de l'enjeu mais que cette question est complexe. Les échos qu'il a reçu du TEC et de la SNCB ne sont pas positifs. Ces-derniers veulent travailler ensemble pour offrir une seule solution en termes de billettique mais c'est compliqué en termes tarifaires : la SNCB travaille avec une tarification par km alors que le TEC fonctionne par forfait. Le Cabinet travaille à cette question mais ne peut rien promettre.
- M. Baouche (SNCB) indique qu'ils se dirigent vers une addition des différents tickets, en dehors de la logique Brupass ou Citypass existante.
- M. Duflou (AOT) rappelle que cette question est cruciale, surtout dans le cadre d'un redéploiement progressif de l'offre où il y a de plus en plus de rabattements organisés vers le ferroviaire.

Tous à Pied à la volonté de se rendre disponible pour alimenter des ateliers qui se tiendraient dans le cadre d'une analyse plus fine de la desserte en transports en commun (à l'échelle communale par exemple).

7. Agenda

La prochaine réunion OCBM aura lieu à l'automne 2021. La date sera communiquée le plus rapidement possible.