

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

Date : 18 janvier 2024

Lieu : Teams

### Présents :

#### Membres

- Thérèse COLAUX (Gedinne)
- Laurette HENNE (Sombrefe)
- Olivier LOSSEAU (Walcourt)
- Chantal ELOIN-GOETGHEBUER (Yvoir)
- Vincent SAMPAOLI (Andenne)
- Bénédicte HAMOIR (Doische)
- François MATHY (Viroinval)
- Stéphanie SCAILQUIN (Namur)
- Nadia MARCOLINI (Assesse)
- Guy MILCAMPES (Ciney)
- Frédérique VAN ROOST (Couvin)
- Laetitia BROGNIEZ (Philippeville)
- Nicolas DUMONT (Sambreville)
- Michaël MODAVE (Bièvre)
- Antonin COLLINET (Florennes)
- Gauthier le BUSSY (Gembloux et Président de l'OCBM de Namur)
- Cécile BARBEAUX (Gesves)
- Marielle LAMBOTTE (Ohey)
- Valérie LECOMTE (Somme-Leuze)
- Pascal COIBION (OTW - Directeur d'exploitation de Namur)
- Martin DUFLOU (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- Nadia NEVEN (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)

#### Invités permanents

- Benoît VANDER PUTTEN (OTW- Direction générale)
- Samuel VANBUTSELE (OTW-Directeur exécutif de Namur-Luxembourg)
- Christine BOUCHE (Burdinne – Commune invitée)
- Alain PIRON (SPW Mobilité Infrastructures – Direction de la Planification de la Mobilité)
- Charlotte ANGERAND (Tous à pied)
- Mourad BAOUCHE (SNCB)
- Fabienne VANBOCKSTAL (FOREM)
- Alain VANDROMME (Froidchapelle -Commune invitée)

#### Invités ad hoc

- Julie DUVIVIER (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Justine MARNEFFE (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Marie BAUWELINCKX (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Niels ANTOINE (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Charline KOEUNE (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- MéliSSa FRANCOIS (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Martin DIEBOLD (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Olivier BRONCKART (OTW-Responsable communication Namur-Luxembourg)

#### Autres

- Chloé FIVET (Tous à pied)
- Natalie SLEGGERS (CeM Gembloux)
- Laurie HOLLAERT (Chef de projet service mobilité Ville de Namur)
- Elodie VERTENTEN (Commune de Philippeville)
- Yves MAROT (SPW MI – Direction de la Planification de la Mobilité)
- Sébastien MARBEHANT (ADL Bièvre Vresse-sur-Semois)

#### bsAbsents/excu

#### Absents/Excusés :

Olivier KINNEN (Cabinet du Ministre Henry)  
Anne FAELES-VAN ROMPU (Anhée)  
Benoît ROLLAND (Beauraing)  
Jacques BECHET (Cerfontaine)  
Thierry BODLET (Dinant)  
Dominique VAN ROY (Eghezée)  
Vincent DETHIER (Fernelmont)  
Freddy TILLIEUX (Floreffe)  
Jean-François FAVRESSE (Fosses-la-Ville)  
Marie-Thérèse COLAUX (Gedinne)  
Cedric BERTRAND (Hamois)  
Marc LIBERT (Havelange)

Fabrice DE RYCKE (Hastière)  
Etienne MAROT (Houyet)  
Eloïse DOUMONT (Jemeppe-sur-Sambre)  
Rachelle VAFADIS (La Bruyère)  
Philippe LAMBOT (Mettet)  
Christophe BASTIN (Onhaye)  
Bernard DUBUISSON (Profondeville)  
Corine MULLENS (Rochefort)  
Arnaud ALLARD (Vresse-sur-Semois)  
Serge GOFFIN (Walcourt)  
Chantal ELOIN GOETGHEBUER (Yvoir)  
Maxime LEONET (Daverdisse – Commune invitée)

Philippe GENGOUX (OTW – Conseil d'Administration)  
 Daniel DAVIN (OTW – Directeur exécutif Namur)  
 Pierre GENTY (Cawab)

Daniel BASTIN (Navetteurs.be)  
 Pol FLAMEND (SPW MI – Département des routes Namur-Luxembourg)

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

*Point pour information 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, cela signifie pour les communes que le déploiement opérationnel des zones risque d'être décalé dans le temps, notamment celui de Namur urbain et de Philippeville-Couvin. Entre temps, le TEC devra également gérer les adaptations nécessaires dans la zone de Gembloux et suivre au plus près le projet de piétonisation du centre de Namur avec les nombreux enjeux de mobilité que cela implique. Ces deux projets représentent en effet une charge de travail conséquente pour le TEC Namur. Les autres redéploiements suivront ensuite.

### Remarques :

- Gauthier le BUSSY relate les difficultés rencontrées au niveau de la communication tant pour la zone de Gembloux que pour la gestion des bus sur la dalle de la gare de Namur.
- Chantal ELOIN fait le constat que la zone de Ciney va être reportée et souhaiterait dès lors en savoir plus sur la notion de « léger redéploiement » et à qui doit-on adresser nos suggestions ?
- Benoît VANDER PUTTEN répond que deux types d'évolution de l'offre doivent pouvoir fonctionner en parallèle : des remaniements globaux sous forme de redéploiement, d'une part, et ajustements légers d'autre part. Concernant les demandes des communes, les interlocuteurs actuels restent les mêmes : AOT pour une modification de l'offre, TEC pour les aspects plus opérationnels comme un nouvel arrêt.
- Nadia NEVEN ajoute que l'AOT reçoit déjà actuellement des demandes ponctuelles qui méritent d'être entendues.

- Chantal ELOIN (Yvoir) reviendra vers l'AOT et l'OTW à ce sujet en rappelant que les suggestions de modification d'offre seraient bien sûr intégrées dans une logique plus globale de redéploiement.
- Laurie HOLLART (Namur) entend bien que le planning des redéploiements va être décalé mais souhaiterait plus de précisions en rappelant également les enjeux liés au P+R d'Erpent.
- Benoît VANDER PUTTEN : le TEC ne peut pas encore s'avancer à ce sujet.
- François MATHY (Viroinval) remercie le TEC pour cette clarification mais souhaite néanmoins attirer l'attention sur le risque que cela représente de ne pas avancer cette année-ci, entre autres sur les bilatérales qui étaient prévues, car les interlocuteurs ne seront plus forcément les mêmes après les élections.

## **2. Redéploiement de la zone Gembloux- Basse-Sambre : suivi de la mise en œuvre et premiers ajustements**

*Point pour avis – Documents préparatoires – Point présenté par l'OTW Namur et l'AOT*

L'AOT rappelle l'historique des événements qui se sont enchaînés après la mise en œuvre du réseau redéployé. L'ensemble des réclamations ont été analysées et trois zones d'enjeux ont été identifiées : Grand-Leez, Sombreffe et la Basse-Sambre avec la ligne 23. Une réunion a eu lieu le 14 décembre au cours de laquelle ont été présentées les solutions d'amélioration.

Le TEC présente les ajustements déjà mis en œuvre ou projetés à moyen et long terme. Il identifie une version V1' (ajouts et déplacements d'arrêts, augmentation d'amplitude, renforts, fusion de zones, amélioration des correspondances à Fleurus avec la ligne express) qui permettra de répondre à 65 % des réclamations. La mise en œuvre de cette version V1' est planifiée entre avril et septembre de cette année. Pour le reste des doléances des usagers, une version V2 impliquant des modifications plus substantielles nécessite de mener une concertation plus approfondie avant d'étudier et planifier sa mise en œuvre au plus tôt en 2025.

Une série de fiches sont reprises dans les documents préparatoires. Elles précisent les adaptations tactiques nécessaires à court terme. De plus, la ligne E83 va être prochainement évaluée.

### Remarques :

- Laurette HENNE (Sombreffe) insiste sur la question de la communication qui en cette période peut être détournée à des fins électorales et souhaite dès lors que l'AOT/OTW viennent expliquer ce qui est envisagé à l'occasion d'une commission communale. Laurette Henne fait également état de plaintes relatives au fait que certains étudiants ou écoliers ne pouvaient monter dans des bus faute de place disponible. Le tec répond qu'il n'a pas de chiffres émanant des chauffeurs et relatant cela mais vont toutefois réinterroger les chauffeurs sur ce point.
- Gauthier le BUSSY insiste aussi sur la communication, en amont et dans une perspective positive. Il plaide également pour reprendre langue avec les pétitionnaires dont le rôle a été important car ils ont contribué à dégrossir les problèmes.
- Au regard de l'avis proposé, Laurette HENNE souhaite s'abstenir, estimant que c'est à la commission communale de se positionner. Elle tient néanmoins à saluer, au nom du Collège communal, le travail accompli. La commune de Sombreffe restera attentive à la sécurité des usagers. Elle rappelle que les pétitionnaires souhaitaient la prolongation de la ligne 77 et non un point de correspondance. A défaut, une vérification des infrastructures et conditions de correspondance s'impose.

### Avis de l'Organe :

**L'Organe prend acte du suivi réalisé dans le cadre de la mise en service du redéploiement de la zone Gembloux- Basse Sambre. Il émet un avis favorable sur les adaptations des ambitions régionales (cfr fiches en annexe pour les liaisons concernées). Ceci concerne les liaisons :**

- Gembloux – Charleroi

- Fleurus – Tamines - Auvelais
- Gembloux – Mazy - Sombreffe
- Meux - Petit-Leez – Grand-Leez - Gembloux

L'Organe soutient la mise en œuvre par le TEC des ajustements opérationnels identifiés et partagés en réunion plénière avec les communes concernées ou identifiées lors des réunions bilatérales ultérieures, au plus tôt en mars et au plus tard en septembre 2024. L'Organe insiste sur la communication externe rapide des solutions qui seront mises en œuvre.

L'Organe sensibilise sur la priorité à donner à la situation de Grand-Leez en matière de réexamen de l'offre et de Sombreffe en matière de sécurisation des cheminements.

L'Organe recommande à l'AOT d'initier rapidement les concertations nécessaires afin de mettre à jour les ambitions tactiques relatives à la connexion de Grand-Leez/La Bruyère à Gembloux et de la Basse-Sambre à Namur, et de lui revenir sur ce point, afin de permettre au TEC de réaliser les études opérationnelles et d'organiser leur mise en œuvre.

### **3. Evaluation de la ligne 19 Andenne - Forville**

*Point pour avis – documents préparatoires – slides présentés par J. DUVIVIER (AOT)*

L'AOT présente les grands points qui ressortent de l'évaluation à savoir : une charge moyenne continue par parcours relativement faible (9 usagers) et de nombreux arrêts très peu fréquentés. La volonté est de maintenir la ligne mais de prendre des mesures nécessaires pour conforter et améliorer la fréquentation.

Le Plan d'actions propose de réduire le nombre de variantes, renforcer la promotion de la ligne vis-à-vis des Parcs d'activité économique, et ajuster les horaires vu les retards récurrents. En parallèle de ces ajustements, il y a lieu d'étudier si des mesures d'infrastructure devraient être prises à l'entrée d'Andenne en lien avec les retards récurrents.

Remarques :

- Vincent SAMPAOLI (Andenne) : le dossier a été examiné par le Collège communal qui a validé la proposition de plan d'actions. Cependant, Mecalys est en plein déploiement : une série de permis viennent d'être octroyés. Il s'agit de ne pas prendre de décision hâtive pour le succès de la desserte de ce zoning. Par contre, le PAE de la Houssaie est lui déjà complet : si aucune amélioration de la fréquentation n'est constatée, la commune n'a alors pas d'objection à la suppression de cette desserte.
- Gauthier le BUSSY insiste sur l'implication des Collèges communaux dans le processus d'évaluation et évoque l'idée d'évaluer certaines lignes que les communes proposeraient.

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

**L'Organe émet un avis favorable sur le maintien du niveau de service actuel de la ligne 19 « Forville-Andenne ».**

**Il recommande à l'Opérateur de Transport de Wallonie et aux parties prenantes de mettre en œuvre le plan d'actions précité d'ici mi-2024.**

### **4. Namur Centre-ville : état de la situation de la desserte de la nouvelle gare de Namur**

*Point pour information – slides présentés par l'OTW Namur (Pascal QUOIBION)*

Le TEC présente le bilan de la mise en service de la gare des bus sur le toit de la gare de Namur qui a permis de renforcer l'intermodalité bus-trains. Pour information : l'accès via « l'aile Chiny » de la gare est opérationnel depuis quelques semaines et permet de mieux répartir les flux de voyageurs.

Pour rappel, le principe est que les lignes de bus périurbaines aient leur terminus sur la gare, à l'exception de la ligne 65. Les lignes urbaines restent accessibles depuis la place devant la gare. Des problèmes de communication ont été rencontrés à ce propos mais également en lien avec les travaux en cours sur la place de la gare. Afin de palier cela, le TEC invite toujours les usagers à se tourner vers le site [trouvermonarret.be](http://trouvermonarret.be).

Toutefois, cette situation transitoire et la déviation actuelle sont amenées à perdurer compte tenu des travaux de piétonnisation du centre-ville de Namur. La volonté du TEC est d'offrir une solution robuste à terme.

Remarques :

- Stéphanie SCAILQUIN (Namur) : la ligne 4 n'est plus reprise dans celles ayant leur terminus sur le toit de la gare. Or, les usagers de cette ligne souhaitent maintenir la meilleure intermodalité avec les trains.
- Pascal QUOIBION : la situation actuelle est transitoire. A terme, la volonté est d'inverser la 65 avec la 4 de manière pérenne. Le TEC est en phase avec les remarques de la Ville de Namur.
- Cécile BARBEAUX (Gesves) : les retours des usagers à propos de la gare multimodale sont positifs excepté pour la ligne 42 qui présente de nombreuses variantes peu lisibles depuis le départ de la gare.
- Pascal QUOIBION prend bonne note de la remarque et va procéder aux investigations nécessaires
- Stéphanie SCAILQUIN (Namur) a été interpellée au sujet de l'accessibilité PMR du site et souhaiterait en parler lors d'une réunion spécifique.

## 5. Inventaire des prochaines évaluations de lignes TEC

*Point pour information – slides présentés par J. DUVIVIER (AOT)*

L'AOT présente les prochaines évaluations de lignes à réaliser en 2025 et demande que les communes en prennent connaissance. Les communes seront contactées afin de planifier celles-ci.

Remarques :

- Frédérique VAN ROOST (Couvin) rappelle que la ligne E86 est « rentable » et regrette que la volonté soit de scinder la ligne express. Martin DUFLOU (AOT) répond qu'il s'agit ici d'un focus sur ligne E86 dans sa mouture existante (et non projetée). La parenthèse illustre simplement que l'offre à évaluer est le renfort important mis en œuvre sur le tronçon entre Philippeville et Namur.
- Cécile BARBEAUX (Gesves) est avant tout préoccupée par les problèmes de surcharges sur la ligne 41 mais aussi 42. La congestion des bus a en effet empiré suite à la campagne de promotion réalisée par la commune. Un renforcement du bus à 7h20 est indispensable comme cela a été ciblé lors de la précédente évaluation. Une pétition circule en ce moment et sera déposée au TEC à la mi-février.
- Chantal ELOIN (Yvoir) insiste pour que nos zones rurales ne soient pas délaissées.
- Nadia NEVEN (AOT) : Le processus actuel prévoit d'évaluer de manière systématique les lignes créées ou fortement modifiées. Or on constate qu'il y a également des besoins ailleurs (renforts ou lignes sous-fréquentées, par exemple). Nous réfléchissons actuellement à un élargissement du périmètre des évaluations de lignes de bus mais sur base de critères de priorisation, d'équité territoriale et dans une ampleur telle que les ressources de l'AOT et du TEC le permettent. L'objectif de l'AOT est de sensibiliser les communes sur la question du retour sur investissement lorsque qu'un accroissement de l'offre est sollicité mais aussi, de manière plus générale, sur le coût que représente l'exploitation d'une ligne de bus, d'autant plus si elle ne fonctionne pas.
- Stéphanie SCAILQUIN (Namur) : Concernant les lignes 1, 9 et 80, quel est le lien avec le redéploiement de Namur urbain en cours ? Martin DUFLOU (AOT) répond qu'il y a lieu de dissocier les évaluations qui concernent des lignes qui roulent aujourd'hui, du processus de redéploiement qui définit l'offre de demain. Néanmoins, les évaluations vont nourrir et enrichir les études opérationnelles de mises en œuvre du redéploiement du réseau.
- Nadia MARCOLINI (Assesse) demande une fois de plus des arrêts supplémentaires à Florée, place Focan à Assesse, rue Haute à Crupet ainsi que le retour du bus rue de la Rochette.

## 6. 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 avec infographies et focus pour les communes ayant plus de 50 répondants ainsi que des cartes qui répertorient points verts, points noirs, suggestions d'améliorations, etc.

Remarques :

- Le lien devra être fait avec le projet de Plan Piétons de la Wallonie et la personne responsable au sein du SPW MI : Boris Nasdrovsky (Manager mobilité active) en vue d'un prochain OCBM.
- Gauthier le BUSSY rappelle qu'il s'agit d'une « étude de perception » qui ne reflète pas forcément les efforts fournis par les communes en matière de mobilité piétonne.

## 7. Suivi des avis précédents

Nadia NEVEN (AOT) invite chaque commune à vérifier le suivi notamment des plans d'actions des évaluations et à s'en saisir.

Remarques :

- Cécile BARBEAUX (Gesves) rappelle que le TEC et l'AOT ont également des actions à mener et en profite pour évoquer à nouveau les lignes 41 et 42.

- *Mourad BAOUCHE (SNCB) : information donnée en marge de la réunion : la SNCB tient à souligner l'importance de rester attentif à l'évolution des horaires des trains L Namur – Liège, qui devraient se transformer en S45 Namur – Liège, circulant à la demi-heure dès décembre 2025. Il est envisageable que, d'ici là, les horaires soient ajustés ou que le nouveau schéma de trains à la demi-heure offre des opportunités plus pertinentes pour l'organisation des correspondances par le TEC.*

## 8. Suggestions pour la session suivante

La prochaine session de l'OCBM pourrait être postposée en 2025 et non pas l'automne 2024 en raison de la période d'élections locales.

Pas de remarques