

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

Date : 03 juin 2026

Lieu : Namur - Province de Namur

Président : Juliette WALCKIERS (SPW – Autorité Organisatrice des Transports)

Secrétariat : Noël RENSON (SPW – Autorité Organisatrice des Transports)

Présents :

Membres

- Rudy DELHAISE (Eghezée)
- Vincent DETHIER (Fernelmont)
- Simon BULTOT (Hastière)
- Céline MOUREAUX (Jemeppe-sur-Sambre)
- Bernard DUBUISSON (Profondeville)
- Kevin LEDUC (OTW – Direction transversale)
- Marie BAUWELINCKX (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)

Invités permanents

- Chloé FIVET (Tous à pied)

Invités ad hoc

- Julie DUVIVIER (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Justine MARNEFFE (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Noël RENSON (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Marie BAUWELINCKX (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Juliette WALCKIERS (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Ophélie ALSTEENS (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Frédéric TROMME (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Martin DIEBOLD (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Yves MAROT (SPW – Direction de la Planification de la Mobilité)
- Benoit DUPRIEZ (SPW – Direction de la Planification de la Mobilité)
- Alain Piron (SPW – Direction de la Planification de la Mobilité)
- Renaud DELHALLE (OTW – BU Namur)
- Maire-Pierre SPOIDEN (OTW – BU Namur)
- Charline SALMON (OTW – BU Namur)
- Pascal COIBION (OTW – BU Namur)
- Mourad BAOUICHE (SNCB)
- Geneviève BESONHE (FOREM)

Autres participants

- Claire DUHAUT (Namur – Cheffe de cabinet DUPUIS)

Absents / Excusés :

- Nadia NEVEN (Cabinet du Ministre Desquesnes)
- Vincent SAMPAOLI (Andenne)
- Pierre RONDIAT (Anhée)
- Jean-Luc MOSSERAY (Assesse)
- Benoit ROLLAND (Beauraing)
- Michael MODAVE (Bièvre)
- Guy MILCAMPES (Ciney)
- Christophe TUMERELLE (Dinant)
- Benoit MOUTON (Florefe)
- Quentin MASSAUX (Florennes)
- François LEONARD (Gedinne)
- Alain GODA (Gembloux)
- Benoit DEBATY (Gesves)
- Jonathan GAUTHIER (Hamois)
- Renaud DELIEU (HAVELANGE)
- Guillaume RATY (Houyet)
- Yves DEPAS (La Bruyère)
- Céline COBUT (Mettet)
- Pierre-Yves DUPUIS (Namur)
- Arnaud GERARD (Onhaye)
- Louise MERTZ (Rochefort)
- Pierre MAUYEN (Sombreffe)
- Alexandre BORSUS (Somme-Leuze)
- Romane DOUNY (Vresse-sur-Semois)

sAbsents/ex

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. GOVERNANCE

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

Point pour information, présenté le Président de la séance (Juliette WALKCIERS)

Mme. WALKCIERS souhaite partager plusieurs actualités.

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.

2. RESEAU TEC

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

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

Le principal constat en Wallonie est que depuis 2019, l'offre en transport a augmenté de 10 %, la fréquentation est revenue au même niveau qu'avant la crise du Covid, tandis que les distances parcourues ont augmenté de 4 %.

En matière de répartition par bassin, l'offre a augmenté de 14 % à Namur et le nombre de validations de 3 % par rapport à 2019. Les travaux de la gare de Namur ont probablement impacté (à la baisse) le nombre de validations.

Les principales évolutions de l'offre déployées par la BU de Namur sont les suivantes :

- Création et renforcement de lignes Express (hors redéploiement Gembloux) : E80, E82, E84, E86 (+ 600.000 km)
- Renfort d'offre urbaine : L. 1, L.9, L.80 (+ 400.000 km)
- Redéploiement de la zone Gembloux – Basse-Sambre (en ce compris les lignes Express E83 et E85) (+ 700.000 km)

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- Simon BULTOT (Hastière) s'interroge sur l'itinéraire exact de la future ligne Couvin – Givet – Dinant. Justine MARNEFFE (AOT) confirme que celle-ci verra son passage se faire via Hastière (et non Beauraing).
- Pascal COIBION (OTW) rappelle que tout cela doit se faire selon le contexte budgétaire wallon contraint et nécessite des arbitrages.
- Juliette WALCKIERS (AOT) précise que ce sont les priorités identifiées mais sans garantie de délai de mise en œuvre.
- Renaud DELHALLE (OTW) : précise que les chiffres présentés ne reprennent que les lignes exploitées par la BU de Namur. Les lignes exploitées par le TEC Luxembourg qui desservent les communes de la province de Namur ne sont pas reprises.
- Bernard DUBUISSON (Profondeville) exprime sa frustration quant aux messages relatés du gouvernement et met en évidence les risques d'une planification à long terme (au-delà d'une législature). Il faut pouvoir traiter les besoins de la population à court terme. Actuellement, le discours laisse supposer que rien n'évoluera avant un horizon de 10 à 15 ans, ce qui serait un message inacceptable pour la population.
- Juliette WALCKIERS (AOT) précise qu'une suspension en attente des orientations n'implique pas nécessairement une suspension définitive ou un gel de plusieurs années du travail.
- Claire DUHAUT (Namur) mentionne qu'elle ne peut donner son avis sur les différents points car elle n'a pas reçu les documents préparatoires.

Avis de l'organe :

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

1. ***Poursuivre le travail d'évaluation des lignes TEC et d'adaptations de l'offre qui en découleront :***
 - a. ***Lignes urbaines de Namur***
 - b. ***Redéploiement Gembloux – Basse Sambre***

2. **Optimiser le réseau TEC pour prendre en compte les enjeux d'accessibilité territoriale prioritaires suivants :**
- a. **le développement du réseau intercommunal structurant (chainon manquant) : Couvin – Givet – Dinant.**

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

Point pour information – 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.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- Simon BULTOT (Hastière) : Les centralités ne sont actuellement pas adaptées aux réalités, en particulier rurales, et nécessitent donc d'être revues avec la réalisation d'un schéma de développement communal, ce qui prendra plusieurs années. Ce travail peut donc sembler être prématuré.
- Marie BAUWELINCKX (AOT) : Le travail est réalisé à deux niveaux : la politique d'accessibilité définit des liaisons pour la connexion entre les centralités urbaines, qui ne devraient pas sensiblement évoluer. Celle-ci proposera d'autre part des principes pour les connexions des centralités villageoises.

2.3. Évaluation finale de la ligne E86 Couvin - Namur

Point pour avis de l'Organe (Noël RENSON – AOT)

Les performances ainsi que points d'amélioration de la ligne sont présentés. Alors que les indicateurs de fréquentations (validation) figurent parmi les plus élevés du réseau Express, des recommandations sont faites en matière d'intermodalité et de qualité des infrastructures.

Avis de l'organe :

L'Organe prend acte du bon fonctionnement de la ligne E86.

Il recommande à l'ensemble des acteurs concernés de mettre en œuvre les actions qui leur incombent dans le plan d'action établi lors de cette évaluation intermédiaire afin d'améliorer encore l'attractivité de cette ligne, notamment les améliorations nécessaires en matière d'équipements et d'accès aux mobipôles desservis.

2.4. Processus d'évaluation des prochaines lignes

Présentation des prochaines lignes évaluées et sensibilisation des différents acteurs à la démarche d'évaluation (Julie DUVIVIER et Justine MARNEFFE - AOT)

Après une présentation du processus d'évaluation et de ses enjeux, la présentation parcourt les différentes lignes qui seront évaluées au second semestre 2025.

Les lignes évaluées au second semestre 2025 sont les suivantes :

- Ligne 827 Hannut – Eghezée (Évaluation finale)
- E82 Namur – Jodoigne (Évaluation intermédiaire)
- Ligne 41 Gesves – Namur (Évaluation finale)
- Lignes urbaines (Évaluation intermédiaire) :
 - o L1 St-Marc – Jambes (Petit Ry)
 - o L9 Flawinne – Jambes (Amée)
 - o L80 Namur (Gare) – Jambes (La Sauge)
- Redéploiement de la zone « Gembloux – Basse-Sambre » (Évaluation intermédiaire)

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

Ligne 827 :

- Renauld DELHALLE (OTW) : précise que les pistes d'amélioration identifiées lors de l'évaluation intermédiaire ont été mises en place début 2025.
- Rudy DELHAISE (Eghezée) : demande s'il est possible de desservir le marché le dimanche

Ligne E82 :

- Rudy DELHAISE (Eghezée) demande d'étudier la possibilité d'ajouter un second arrêt au niveau de l'institut Henry Maus, étant donné que l'arrêt actuel se situe à environ 1 km et que le cheminement piéton sur la voirie régionale ne dispose pas de trottoirs sécurisés. Renaud DELHALLE (OTW) : le TEC prend note de la demande et propose d'organiser une réunion avec la direction de l'école à ce sujet.

Lignes 41 et 42 :

- Renaud DELHALLE (OTW) précise que les temps de parcours ont été ajustés, deux arrêts ont été rajoutés en bout de ligne à Gesves. Cela a été mis en place fin 2024. Le renfort dominical a été étudié et le potentiel n'est pas suffisant.
- Caroline HOUART (Ohey) demande s'il serait possible de prolonger la ligne 41 jusqu'à Ohey, cela permettant aux élèves se rendant aux écoles de Namur de ne pas avoir à prendre le bus jusqu'à Andenne et puis le train vers Namur. La Commune sera invitée à l'atelier d'évaluation.

Ligne 1,9,80 :

- Renaud DELHALLE (OTW) rappelle que les travaux conséquents à Namur, notamment sur la place de la Station ont certainement impacté à la baisse les validations, et que les chiffres de 2025 attestent déjà sensiblement d'une hausse.
- A la demande du FOREM quant à la mise en œuvre du PRTP, Julie DUVIVIER (AOT) rappelle que les projets d'évolution de l'offre sont suspendus jusqu'à l'adoption d'un CSP révisé.
- Claire DUHAUT (Namur) mentionne qu'il semble prématuré de revoir les horaires des lignes urbaines de Namur et propose d'adapter l'avis de l'Organe en « étudier l'adaptation des horaires » plutôt que « adapter les horaires ».

Redéploiement Gembloux – Basse-Sambre :

- Renaud DELHALLE (OTW) précise
 - o les adaptations qui ont été faites dans un premier temps fin 2023 suite au redéploiement de la zone « Gembloux – Basse-Sambre », principalement des ajouts d'arrêt sur le réseau structurant et principal, l'activation d'un second véhicule de TEC à la demande, certaines dessertes sur Grand-Leez et Petit-Leez et des ajouts de parcours sur la L71 pour répondre à une demande de connexion vers la gare de Gembloux et Eghezée selon les possibilités.
 - o les adaptations qui ont été faites dans un second temps en août 2024 (renfort de l'offre le samedi sur la E83, ajout d'une offre le dimanche, extension de la ligne 77 étendue depuis Fleurus jusqu'à Gembloux et fréquence, ajout d'arrêts sur les lignes 23, 71, 72, adaptations d'itinéraire sur les lignes 76, 77 et 721). La zone du transport à la demande a également été étendue à l'est de Gembloux.

Pascal COIBION (OTW) rappelle la contrainte de la faisabilité financière, notamment des parcours supplémentaires demandés le dimanche.

Avis de l'organe :

L'Organe prend acte que les lignes TEC 827, E82, 19, 41, 42, 1, 9, 80 et les lignes du redéploiement de la zone «Gembloux – Basse-Sambre» feront l'objet d'une évaluation durant le prochain semestre.

Il identifie les enjeux suivants à prendre en compte dans ces évaluations :

- ***Lignes 827 :***
 - o ***Vérifier la mise en œuvre des 4 pistes d'actions identifiées lors de l'évaluation intermédiaire ;***

- *Confirmer la pérennité des parcours non scolaires de la L.827 au regard des autres offres existantes dans cette même zone Eghezée – Wasseiges – Hannut (L. 815 Hannut – Wasseiges - Forville, L.823 Jodoigne - Eghezée, L.824 Hemptinne – Wasseignes – Eghezée);*
- *Etudier la desserte du marché d'Eghezée le dimanche.*
- **Ligne Express E82 :**
 - *Analyse des écarts de niveaux de service avec les ambitions régionales, en termes d'amplitude, de constance temporelle et de cadencement ;*
 - *Analyse des arrêts structurants (Mobipôles) en termes d'accessibilité depuis les alentours et d'équipements ou de services attendus ;*
 - *Analyse de la qualité de la correspondance en gare de Namur vers Liège et de l'usage intermodal de ligne ;*
 - *Cohérence d'arrêts ou au contraire complémentarité à viser avec la ligne E1 pour la desserte du tronçon Thorembois - Jodoigne (enjeu issu de l'OCBM du BW) ;*
 - *Confirmation de la pertinence des parcours de renfort sur le tronçon Namur – Eghezée ;*
 - *Etude de la desserte du pôle scolaire autour de l'institut Henri Maus.*
- **Lignes 41 et 42 : Adapter les horaires de la ligne selon les besoins identifiés ;**
 - *Etudier la complémentarité des lignes 41 et 42 (en termes d'itinéraires ou d'horaires), en fonction des impacts de la ligne 41 sur la ligne 42 qui auront été mesurés ;*
 - *Etudier la prolongation jusqu'à Ohey.*
- **Lignes 1, 9, 80 : Etude de l'ajustement de la fréquence en fonction de la demande ;**
 - *Etudier l'adaptation des horaires et éventuellement les diamétrales des lignes urbaines namuroises selon les besoins identifiés.*
- **Lignes du redéploiement de la zone « Gembloux – Basse-Sambre » :**
 - *S'assurer de la pertinence des différentes offres mises en place, au regard des moyens régionaux consacrés et de la réponse du marché aux offres déployées,*
 - *Identifier les actions nécessaires à l'amélioration de l'attractivité de l'offre sur ces lignes.*

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.

2.5. Responsabilité des communes en matière d'arrêts

Point pour information (Justine MARNEFFE – AOT)

Un point d'information est donné sur la responsabilité des Communes quant à l'entretien des abribus et la visibilité des plaques d'arrêts. Toutes les informations relatives à ce dossier sont détaillées dans les slides qui accompagnent le présent PV.

La demande est d'identifier au sein des communes la personne responsable à contacter pour traiter ces sujets.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- Vincent DETHIER (Fernelmont) rappelle qu'il n'y a plus, depuis 1 an, de marché public permettant d'installer des nouveaux abris de bus (mars 2024). Renaud DELHALLE (OTW) précise que le marché est géré au niveau du service central TEC et a pris un certain temps au vu de son ampleur.

3. RESEAU FERROVIAIRE

3.1. Réforme tarifaire SNCB

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

Dans le cadre du contrat de service public 2023-2032, objectif a été fixé à la SNCB d'augmenter le nombre de voyageurs de 30%. Pour y arriver, l'Etat belge demande à la SNCB de revoir la tarification pour la simplifier et être plus attractif.

Les points saillants sont :

- Stratégie de différenciation entre l'heure de pointe et l'heure creuse (en semaine) ;
- Carte avantage nominative permettant de bénéficier de réductions sur les billets ;
- Des tarifs plus attractifs avec un capping à 120km sur le prix du billet (au lieu de 150km actuellement) ;
- Un tarif réduit pour les voyages en plus petit groupe, à partir de 4 personnes (jusqu'à 14).

4. RESEAU CYCLABLE

4.1. Réseau cyclable structurant - résultats de l'étude sur le bassin

Point pour information - slides présentés par la Direction de la Planification de la Mobilité (Benoit DUPRIEZ et Yves MAROT)

La Direction de la Planification de la Mobilité présente le projet de réseau cyclable structurant à l'échelle de la province de Namur. Il s'agit d'un réseau à vocation « supracommunale » composé de « cyclostrades » et de liaisons « fonctionnelles supralocales » définies pour l'horizon 2040, découlant du décret du 24/11/2022. Elles sont complémentaires aux liaisons locales des différentes entités de la province.

La démarche a commencé en février 2024 et est cours de réalisation et s'est déroulée en trois phases. Elle comprend la définition des pôles d'attractivité, des liaisons, des tracés précis et la priorisation des aménagements à réaliser. Elle a notamment été accompagnée par des comités de pilotage et concertations citoyennes.

Ce réseau est destiné avant tout à une vocation d'usage pratique du quotidien, mais les tronçons particulièrement attrayants pour le cyclisme récréatif sont également considérés.

Après une présentation de la méthodologie, la carte du réseau projeté à l'horizon 2040 est présentée. Sont ensuite présentés l'état de réalisation, les prochaines étapes, moyens de collaboration et de financement.

5. MOBILITE PARTAGEE

5.1. Etat des lieux des services de Mobilité partagée. Décret cyclopartage en flotte libre : rôles régions et communes.

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

Une présentation est faite des différentes solutions de mobilité partagée existant actuellement en Wallonie, et plus particulièrement en province du Luxembourg : cyclo-partage, autopartage, transport à la demande, taxi, covoiturage, mobipôles (soit l'accessibilité physique à ces solutions), MAAS (soit l'accessibilité digitale à ces solutions). L'ambition est de soutenir un développement important de la mobilité partagée sous cette législature.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- Rudy DELHAISE (Eghezée) évoque la possibilité d'imposer, en charge urbanistique à un promoteur, le financement d'une station d'autopartage (système de cash back). Le projet s'est rapidement avéré rentable. Juliette WALCKIERS (AOT) confirme cette possibilité et évoque l'expérience de Nivelles. La présence d'une station d'autopartage peut d'ailleurs être présentée comme un atout pour le projet immobilier.
- Bernard DUBUISSON (Profondeville) met en évidence la complexité dans la prise en charge des trajets du transport à la demande. Ce qui est un frein au développement des services (CAP mobilité).
- Juliette WALCKIERS (AOT) clarifie les différences entre les types de Transport à la demande :
 - o TEC à la demande : obligation de service public organisé par le TEC
 - o Transport à la demande :
 - Transport PMR : révision en cours pour simplifier et réguler
 - Transport à la demande autre que PMR : très peu régulé actuellement. Réflexion en cours sur la nécessité d'une réforme.

6. DIVERS

- Caroline HOUART (Ohey) :
 - o Demande si une évolution de la ligne 13 pourrait être envisagée pour permettre une meilleure desserte scolaire des pôles d'Andenne et Ciney.
 - o Des discussions ont été entamées pour l'adaptation de la ligne 126 (connexion Ohey- Marchin - Huy). Qu'en est-il de sa mise en œuvre ? Renaud DELHALLE (OTW) précise que, alors qu'elle était initialement prévue en 2023, celle-ci a été posposée en raison des priorités accordées aux ajustements du redéploiement de Gembloux.
 - o Julie DUVIVIER (AOT) précise qu'actuellement tout projet d'évolution de l'offre est suspendu en l'attente du nouveau CSP.
- Pascal COIBION (OTW) insiste sur la question du financement qui sera fondamentale pour de nombreux projets évoqués. Certaines améliorations du ressort opérationnel, telles que les mises en place de nouveaux arrêts sont toutefois moins soumises aux contraintes budgétaires.
 - o Juliette WALCKIERS (AOT) insiste sur la période de transition en réponse aux frustrations et incertitudes actuelles, et évoque néanmoins l'utilité de faire part de l'état actuel des projets au cours de cette réunion.
 - o Caroline HOUART (Ohey) met l'accent sur l'incohérence entre les politiques de développement territorial imposées et les moyens fournis.
 - o Marie BAUWELINCKX (AOT) précise qu'il est également possible d'améliorer le réseau en l'optimisant sur base de priorités relevées dans le cadre de ces réunions, sans nécessairement nécessiter de moyens supplémentaires.
 - o Simon BULTOT (Hastière) déplore l'arrêt des investissements dans les transports en commun et évoque la charge que ceux-ci représentent lorsqu'ils sont mis en place directement par les communes (acquisition bus et chauffeur).

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