

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

Date : 29 janvier 2026

Lieu : Namur – SPW-MI

Président : Martin DUFLOU (SPW MI – Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés)

Secrétariat : Julie DUVIVIER (SPW MI – Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés)

Présents :

Membres

- Jean-Luc MOSSERAY (Assesse)
- Christophe TUMERELLE (Dinant)
- Rudy DELHAISE (Eghezée)
- Bénédicte HAMOIR (Doische)
- Vincent DETHIER (Fernelmont)
- Guillaume RATY (Houyet)
- Céline MOUREAUX (Jemeppe-sur-Sambre)
- Caroline HOUART (Ohey)
- Hadrien ALEXANDRE (Profondeville)
- Marie BAUWELINCKX (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)

Invités permanents

- Charlotte ANGERAND (Tous à pied)

Invités ad hoc

- Julie DUVIVIER (SPW MI – Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés)
- Justine MARNEFFE (SPW MI – Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés)
- Noël RENSON (SPW MI – Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés)
- Sophie ROLAND (SPW MI – Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés)
- Frédéric TROMME (SPW MI – Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés)
- Mathieu RELEKOM (SPW MI - Direction des routes de Namur)
- Denis CORNET (SPW-MI-Département des routes de Namur et Luxembourg)
- Alain PIRON (SPW MI – DSMI)
- Renaud DELHALLE (OTW – BU Namur)
- Alexandra DUSAUSOY (OTW-BU-Namur)
- Charline SALMON (OTW – BU Namur)
- Pascal COIBION (OTW – BU Namur)
- Geneviève BESONHE (FOREM)
- Ludovic DEBACKER (CLM-Namur)
- Louise GUILLERY (CLM Charleroi Métropole)
- Aurélien LOTTEN (GAL et culturalités)

Autres participants

- Remy DECLERCK (CEM-Andenne)
- Samuel JUSSY (Expert travaux-Eghezée)
- Marc WANBECQ (Eco conseiller environnement-Eghezée)
- Natalie SLEGGERS (CEM-Gembloux)
- Yves MAROT (CEM-Jemeppe-sur-Sambre)
- Claire DUHAUT (Namur – Cheffe de cabinet DUPUIS)
- Laurie HOLLAERT (CEM-Namur)
- Geoffrey MEURICE (CEM-Mettet)
- Isabelle DAILLY (Echevinne Mobilité - Gerpennes)

Absents / Excusés :

- Daphnée WOUTERS (Cabinet du Ministre Desquesnes)
- Vincent SAMPAOLI (Andenne)
- Pierre RONDIAT (Anhée)
- Benoit ROLLAND (Beauraing)
- Michael MODAVE (Bièvre)
- Guy MILCAMP (Ciney)
- Benoit MOUTON (Florefe)
- Quentin MASSAUX (Florennes)
- François LEONARD (Gedinne)
- Alain GODA (Gembloux)
- Benoit DEBATY (Gesves)
- Jonathan GAUTHIER (Hamois)
- Simon BULTOT (Hastière)
- Renaud DELIEU (Havelange)
- Yves DEPAS (La Bruyère)
- Céline COBUT (Mettet)

- Pierre-Yves DUPUIS (Namur)
- Arnaud GERARD (Onhaye)
- Louise MERTZ (Rochefort)
- Pierre MAUYEN (Sombrefe)
- Yvoir
- Fosses-la-Ville

Absents/exAlexandre BORSUS (Somme-Leuze)

- Romane DOUNY (Vresse-sur-Semois)

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

IMPORTANT – Avis communal sur le projet de schéma régional structurant de mobilité collective

Conformément au courrier du 10 novembre transmis aux communes wallonnes, un avis communal est sollicité sur les propositions de connexion de leurs centralités et sur la localisation des mobipôles. Cet avis, sous forme de délibération du Conseil communal (validation de connexions proposées ou proposition alternative argumentée), est à transmettre à l'Autorité Organisatrice des Transports (SPW MI) dans les 3 mois à dater de l'envoi du procès-verbal définitif de l'OCBM. Au-delà de ce délai, l'avis est réputé favorable.

Les Communes concernées sont celles qui disposent sur leur territoire d'une centralité villageoise qui n'est pas connectée au réseau structurant ou d'un mobipôle hors gare (cfr point 1.1 de la séance). Pour le bassin de Namur, les communes d'Assesse, Beauraing, Ciney, Dinant, Floreffe, Houyet et Yvoir n'ont pas d'avis à remettre car elles disposent de liaison(s) identifiée(s) comme structurante(s) pour connecter toutes leurs centralités. Les autres Communes sont invitées à remettre leur avis sur la localisation du mobipôle proposé et à vérifier les pôles de destination D1 (connexion prioritaire à un pôle urbain) et D2 (connexion prioritaire à un pôle majeur) proposées par le SPW MI sur base des flux issus de la téléphonie mobile. Ce choix des destinations D1 et D2 doit permettre de mettre en évidence et de résorber d'éventuelles carences dans le réseau de transport public pour l'accessibilité de ces centralités villageoises aux services offerts dans les pôles urbains.

L'accessibilité au sein des pôles urbains majeurs et régionaux ne fait pas l'objet du présent schéma. Aucun avis communal n'est sollicité à ce stade pour l'offre urbaine.

En cas de questions ou de divergence sur le choix de ces destinations et de la localisation des mobipôles, le SPW MI est à la disposition des communes, notamment pour s'assurer qu'une proposition alternative est bien crédible à la lumière des flux réels. L'adresse de contact est : bassins.mobilite@spw.wallonie.be

Accueil - Mot du président

La présidence est assumée temporairement par le SPW MI étant donné les travaux en cours au niveau du Gouvernement en matière de réforme de la gouvernance régionale de la mobilité et du devenir des bassins de mobilité, qui n'a pas encore aboutie.

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

Enfin, les travaux pour établir une politique d'accessibilité au territoire à l'échelle de la Région wallonne, basée sur le Schéma de Développement Territorial, ont bien avancé pour le volet mobilité collective et font l'objet d'une présentation ce jour.

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 de chaque bassin et des connexions avec les pôles extérieurs. La volonté est de travailler ensemble et de trouver des solutions innovantes et durables pour l'accessibilité de nos territoires.

Remarque préliminaire : En séance, le président a réalisé une permutation des points de l'ordre du jour pour avoir une réunion plus cohérente. Cependant, dans ce PV, la numérotation des points a été maintenue en référence aux documents préparatoires.

RESEAU TEC

1. EVALUATION DE L'OFFRE

Offres évaluées

1.1. Lignes E6 (Wavre - LLN – Gembloux), 27 (Chastre-Gembloux) et 52 (Gembloux - Chastre – LLN)

Point pour avis – documents préparatoires – slides présentés par le SPW MI-AOT (Julie DUVIVIER)

Le SPW MI-AOT présente les recommandations émises pour les lignes E6, 27 et 52 issues de l'évaluation groupée « Quadrant sud Louvain-la-Neuve » qui a eu lieu en 2025.

Aucune remarque n'est formulée en séance.

Avis de l'Organe :

L'Organe prend acte des résultats de l'évaluation des lignes 27, 52 et E6 (lignes qui concernent le bassin de mobilité de Namur parmi l'évaluation du Quadrant Sud de LLN) :

Il recommande

à LETEC :

- **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 E6 et 52;**
- **d'organiser la correspondance de la E6 avec le train depuis/vers Namur en gare de Gembloux;**
- **d'adapter les horaires de la ligne 52 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.**

à l'ensemble des parties prenantes concernées (LETEC, commune, SPW) :

- **d'améliorer l'aménagement des arrêts de la E6, principalement en termes d'équipements (rack vélo, abribus) et de cheminement piéton.**

1.2. Ligne E5 (Nivelles-Namur)

Point pour avis – documents préparatoires – slides présentés par le SPW MI-AOT (Julie DUVIVIER)

Le SPW MI-AOT présente les recommandations issues de l'évaluation finale réalisée en 2025.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- La Commune de Namur demande si des budgets vont être dégagés pour les aménagements d'arrêts. Le SPW MI-AOT répond que :
 - Au niveau communal, les Communes peuvent bénéficier de subsides pour l'aménagement d'arrêts via LETEC (cf. pt 4). Elles disposeront également du nouveau fond FERI qu'elles peuvent utiliser pour ce type d'aménagement.
 - Au niveau régional, une enveloppe pour l'aménagement des mobipôles sur voirie régionale est par ailleurs proposée dans le cadre de l'actualisation du PIMPT – Plan infrastructures.
- Les propositions formulées par la Commune de Gembloux pour la desserte de la E5 dans le parc d'activité Créalys sont à l'étude par le bureau d'étude de la Business Unit LETEC Brabant Wallon (en charge de l'exploitation de la ligne E5).

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'un potentiel reste encore à exploiter, 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 Nivelles et Namur ;**
- **organisation des correspondances en gare de Nivelles vers Bruxelles ;**
- **élargissement de l'amplitude horaire en soirée.**

1.3. Redéploiement de la zone Gembloux – Basse Sambre

Point pour avis – documents préparatoires – slides présentés par le SPW MI-AOT (Julie DUVIVIER)

Le SPW MI-AOT rappelle le contexte de cette première évaluation de redéploiement ainsi que les différentes étapes prévues par le processus « évaluation de l'offre déployée ».

Le SPW MI-AOT présente les recommandations formulées sur base des constats établis par le comité de zone organisé mi-novembre 2025 par LETEC avec les parties prenantes de la zone redéployée et approfondis dans le cadre d'analyses fines menées ensuite.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- La Commune de Gembloux :
 - demande, étant donné qu'il a été identifié que la sous-zone de « Sombreffe » et la sous-zone « Est » du TEC à la Demande trouvaient moins le public, s'il est envisageable de remplacer ces offres par l'extension de la zone TECàD vers Les Isnes à Gembloux. LETEC précise que cette piste n'a pas encore été étudiée et souligne que, si on étendait trop la zone, il peut y avoir un risque de croissance des refus de prise en charge.
 - s'étonne de la recommandation de « promotion de l'offre sur le parc d'activité CREALYS » car estime que la ligne Express E5 fonctionne bien. Le SPW MI-AOT précise que le niveau de fréquentation de la ligne E5 dans sa globalité est effectivement bonne, et est celle qui performe le mieux parmi les 4 lignes desservant Créalys, mais avec une moyenne de fréquentation à cet arrêt de moins d'1 personne par passage, ce qui est très faible.
 - réitère sa demande de faire entrer davantage la ligne E5 dans le parc d'activité Créalys plutôt qu'uniquement en bordure de zoning. La proposition est bien reprise dans le plan d'action de l'évaluation de la E5 qui a eu lieu fin 2025 et est à l'étude par LETEC.
- La Commune d'Eghezée demande des précisions sur les recommandations faites pour la ligne 71 « Gembloux-Eghezée ». La recommandation est de diminuer l'offre en heures creuses car la fréquentation y est particulièrement faible, ces parcours ayant été ajoutés à l'offre initialement envisagée surtout afin de desservir Grand-Leez. Le service de TECàD co-existant sur Grand-Leez pourrait répondre aux besoins de déplacement en heures creuses. LETEC précise qu'il y a particulièrement peu de montée sur les premiers et derniers parcours ainsi que le dimanche.
- La Commune d'Ohey demande si les contraintes financières du budget wallon évoquées au précédent OCBM restreignent toujours la possibilité d'évolution de l'offre, et comment les Communes peuvent-elle procéder pour introduire leur demande ? LETEC confirme que le contexte budgétaire n'a pas changé et qu'ils doivent travailler à budget constant. Le SPW MI-AOT précise que ce concept de vases communicants sera le cadre pour les années à venir. L'AOT invite les Communes à continuer de transmettre les besoins d'offre qu'ils identifient sur leur territoire à l'Opérateur qui pourra analyser l'opportunité, la faisabilité et la possibilité de les intégrer dans l'optimisation continue de l'offre, sans garantie.

Avis de l'Organe :

L'Organe prend acte de l'évaluation intermédiaire du redéploiement de la zone « Gembloux – Basse-Sambre », qui a permis une croissance globale positive de la fréquentation du réseau LETEC sur la zone, mais qui présente une performance amoindrie au regard de l'ampleur du développement de l'offre mise

en service. Tout en misant sur la hausse continue de l'attrait des offres sur la zone d'ici la prochaine étape d'évaluation mi-2027, il recommande les mesures d'optimisation suivantes :

Pour la desserte de Grand-Leez et La Bruyère :

- de rationaliser la double offre (L.71 et D2 zone Est) existante sur Grand-Leez;
- de ne pas maintenir le niveau d'offre sur le tronçon Bovesse-Meux de la L.72 ;
- d'abandonner l'objectif d'organisation de correspondance à St-Denis-Bovesse sur la ligne 72.

Pour la desserte de Sombreffe :

- d'analyser la pertinence de continuer à desservir Sombreffe via l'offre D2.

Pour la connexion de Fleurus à la Basse-Sambre et à Gembloux :

- de rationaliser l'offre du dimanche sur le tronçon Fleurus-Gembloux (ligne 77);
- d'aménager l'accessibilité des arrêts desservis par la ligne E83 et 77 sur le domaine régional;
- de confirmer par des analyses plus fines le réel besoin de connecter directement Tamines à Sombreffe-Ligny;
- d'étudier l'adaptation de la ligne 77 à l'adaptation des lignes 17, 155 et 156, notamment au regard du potentiel identifié pour connecter Tamines à Fleurus via Wanfercée-Baulet, tout en maintenant la connexion de Lambusart.

Pour la connexion de Spy et Temploux à Namur :

- de rationaliser l'offre du weekend sur le tronçon entre Temploux et Namur (ligne 23b).

Pour la desserte locale de la commune de Jemeppe-sur-Sambre :

- d'optimiser l'offre de la ligne 76 en la limitant à Jemeppe-sur-Sambre et en étudiant la faisabilité d'une extension de la zone de service à la demande D2 au nord de la commune de Jemeppe-sur-Sambre (tout en intégrant aussi les Isnes).

Pour les lignes scolaires :

- d'étudier la faisabilité de prolonger la ligne 853 jusqu'à Malonne ;
- de supprimer la ligne 854.

Pour la desserte de certains points d'intérêts majeurs de la zone :

- d'investiguer avec les acteurs économiques les raisons d'une si faible fréquentation des lignes desservant le Parc d'activité de Créalys ;
- d'investiguer avec l'hôpital et les communes concernées les raisons d'une si faible fréquentation des lignes desservant le CHRSM d'Auvelais.

Pour les aménagements d'infrastructures :

- de réaliser les aménagements identifiés depuis 2023 ;
- de planifier et réaliser des audits de terrain aux arrêts sur voiries structurantes identifiés comme problématiques.

En termes de communication (à charge de LETEC et des communes) :

- d'améliorer la notoriété du service à la demande D2 ;

- de renforcer la promotion des offres LETEC auprès des entreprises et organismes du parc d'activité Créalys ;
- de renforcer la promotion des offres LETEC auprès du personnel, patients et visiteurs de l'hôpital CHRSM d'Auvelais.

Pour la connexion de la Basse-Sambre à Gembloux :

- d'améliorer la fiabilité de l'intermodalité E85-train en gare de Gembloux ;
- de modifier la politique d'arrêt de la ligne E85 (plus grand nombre d'arrêts) ;
- de viser une croissance significative de la fréquentation d'ici l'évaluation finale pour justifier le maintien de la ligne E85.

1.4. Lignes urbaines de Namur (1, 9, 80)

Point pour avis – documents préparatoires – slides présentés par le SPW MI-AOT (Julie DUVIVIER)

Le SPW MI-AOT présente les recommandations issues de l'évaluation intermédiaire des lignes 1, 9, 80.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- La Commune de Namur souligne que, si la fréquence actuelle jusqu'à Saint-Marc peu semblée surdimensionnée, il est important de maintenir la fréquence de passage de la ligne 1 « Jambes – St-Marc » au quart d'heure jusqu'à St-Servais. LETEC précise que, malgré ce constat partagé durant l'atelier d'évaluation, les contraintes opérationnelles actuelles limitent la possibilité de diminuer la fréquence d'offre uniquement sur le tronçon entre Saint Servais et Saint-Marc.
- Le Cabinet de la Ville de Namur refuse de se prononcer sur cette proposition d'avis étant donné qu'il n'a pas reçu les documents préparatoires transmis. Le SPW MI-AOT invite le Cabinet à émettre ses remarques dans la foulée de la séance (aucune remarque transmise à la date du présent PV).

Avis de l'Organe:

L'Organe prend acte :

- du fonctionnement global très bon de la ligne 1, mais de la performance faible sur son tronçon entre Saint-Servais et Saint-Marc, dont la fréquence a été renforcée en 2021 et pour lequel des mesures d'optimisation sont à prendre ;
- du fonctionnement global relativement bon de la ligne 9, mais de la performance faible sur son tronçon desservant Flawinne dont la fréquence a été renforcée en 2021 et pour lequel des mesures d'optimisation sont à prendre;
- du fonctionnement global moyen de la ligne 80 dont la fréquence a été renforcée en 2021, mais de la performance faible sur son tronçon au-delà de Jambes Belle-vue.

L'Organe recommande :

- Pour la ligne 1, de réduire la fréquence de l'offre desservant St-Marc, quitte à repenser le caractère diamétrale St-Marc – Saint-Servais - Namur – Jambes de la ligne ;

- Pour la ligne 9, de réduire la fréquence de l'offre desservant Flawinne ;
- Pour la ligne 80, de réduire la fréquence sur le tronçon au-delà de Jambes Belle-vue et de réévaluer la performance de la ligne une fois les développements immobiliers réalisés.

1.5. Etat d'avancement de l'évaluation de la ligne E82 (Jodoigne-Namur)

Point pour information – slides présentés par le SPW MI-AOT (Julie DUVIVIER)

Le SPW MI-AOT explique qu'un premier atelier d'évaluation a eu lieu en 2025 pour la ligne E82 mais certains enjeux liés au doublon d'offre entre Jodoigne et Perwez sur les lignes E1 « Jodoigne – Ottignies » et E82 n'ont pas trouvé leur réponse. Des données supplémentaires ainsi que de nouvelles investigations sont nécessaires afin d'opter pour les choix les plus adéquats. Un nouvel atelier d'évaluation conjointe sera programmé en 2026.

Aucune remarque n'est formulée.

PROCHAINES EVALUATIONS

1.6. Ligne E20 (Marche-Liège)

Point pour avis – documents préparatoires – slides présentés par le SPW MI-AOT (Julie DUVIVIER)

Le SPW MI-AOT présente les enjeux de l'évaluation de la ligne E20 à venir.

Aucune remarque n'est formulée.

Avis de l'Organe :

L'Organe prend acte que la ligne E20 fera l'objet d'une évaluation durant le prochain semestre.

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

- Analyser la pertinence des différents renforts d'offre implémentés ;
- Améliorer la complémentarité horaire des trains L et bus E20 entre les terminus (bus et train partent quasiment aux mêmes heures), tout en desservant des centralités différentes sur leur parcours ;
- Evaluer l'amélioration de la vitesse commerciale et de la ponctualité de l'offre suite aux aménagements réalisés en faveur du Busway entre le Sart Tilman de la gare de Liège Guillemins ;
- Evaluer les actions d'amélioration de l'accessibilité aux arrêts.

L'Organe recommande à l'ensemble des parties prenantes de contribuer activement à l'atelier d'évaluation qui sera organisé par l'AOT en vue d'optimiser l'offre et d'en améliorer son attractivité.

1.7. Ligne 41 & 42 (Namur-Gesves) et 1.8. Ligne 827 (Eghezée – Hannut)

Points pour information – slides présentés par le SPW MI-AOT (Julie DUVIVIER)

Le SPW MI-AOT rappelle que les ateliers d'évaluations des lignes 41, 42 et 827 auront lieu en 2026. Les enjeux de ces évaluations ont déjà été présentés lors du précédent OCBM.

Aucun enjeu complémentaire n'est identifié.

ÉVOLUTION DE L'OFFRE

2. Adaptations réalisées suite aux surcharges

Point pour information – présenté par l'OTW (Renaud DELHALLE)

Renaud Delhalle, responsable de la Business Unit de LETEC Namur explique que des surcharges à bord des bus de plusieurs lignes ont été constatées en 2025-2026 particulièrement sur la zone de « Couvin – Pesche » (lignes 59/1 « Pesche - Chimay », 156c « Chimay - Mariembourg / Pesche » et ...). LETEC précise qu'il a pu résoudre ces surcharges en adaptant ces lignes de manière structurelle mais qu'il est très complexe de résoudre l'ensemble des surcharges immédiatement sur son réseau. Cela nécessite en effet des véhicules supplémentaires et/ou du personnel supplémentaire qui ne sont pas toujours disponibles.

LETEC mène, à chaque rentrée scolaire, un suivi minutieux des surcharges pour adapter au mieux son offre.

MOBILITE COLLECTIVE – AMBITIONS REGIONALES

3. Politique d'accessibilité au territoire : projet de schéma structurant de mobilité collective (bus, train, mobipôles)

Point pour avis – documents préparatoires – slides présentés par le SPW MI-AOT (Marie BAUWELINCKX, Justine MARNEFFE)

Le SPW MI-AOT 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 projet de Schéma régional structurant de mobilité collective a pour ambition de définir :

- L'offre des liaisons structurantes par bus (+/- 1/3 de l'offre LETEC) 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.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- La Commune d'Assesse remarque que le projet de Schéma structurant se base sur le SDT datant de 2024 alors que les Communes travaillent à la redéfinition de leurs centralités (via l'adoption d'un SDC à introduire d'ici 2030), la Commune d'Assesse souhaite par exemple ajouter la centralité villageoise de Courrière qui n'apparaît pas dans le SDT. Comment ces évolutions seront prises en compte dans le schéma structurant de mobilité collective ? Le SPW MI-AOT précise que le présent projet de schéma structurant définit deux niveaux :
 - Des liaisons structurantes, qui connectent les pôles urbains entre eux. Les pôles urbains ne devraient pas évoluer en fonction des SDC. C'est sur ce point que porte l'avis de l'OCBM.
 - Les connexions des centralités villageoises qui effectivement seront potentiellement adaptées dans le cadre des SDC, ce qui engendra l'actualisation des connexions en conséquence.
- La Commune de Gembloux
 - s'interroge sur les Mobipôles de son territoire et demande si le SPW MI a tenu compte des Mobipôles identifiés dans son PCM (Plan Communal de Mobilité). Le SPW MI répond qu'il n'a pas analysé chaque PCM dans le détail, et qu'il invite les Communes à leur communiquer d'éventuels Mobipôles potentiels supplémentaires (correspondant à la définition reprise dans le document préparatoire) sur le réseau structurant.
 - s'étonne, en regardant la carte, qu'il n'y ait pas de liaison directe structurante qui relie le parc d'activité CREALYS à Gembloux. Le SPW MI précise que CREALYS est connecté par une

liaison structurante (Nivelles-Namur). Une autre ligne existe actuellement pour relier CREALYS à Gembloux : la ligne E85 qui ne fonctionne pas bien.

- La Commune de Dinant
 - s'étonne, de voir si peu de PAE, en particulier l'absence de celui de Ciney pour lequel la Commune vient d'acquiescer un nouveau permis. Le SPW MI précise que les zonings retenus sont ceux au-delà du seuil de 1.000 travailleurs sur base des données dont il dispose et invite les Communes à leur communiquer des éventuels PAE manquants et leur nombre d'emploi.
 - déplore que la liaison Dinant-Ciney (ligne qui existe et qui a toute son importance en termes de mobilité) ne soit pas reprise sur le Schéma. Elle préconise également d'intégrer l'hôpital de Dinant comme POI dans la liaison structurante Dinant – Givet.
- La Commune d'Andenne demande ce qu'il advient de la ligne 12 « Namur-Huy » desservant Andenne qui n'apparaît pas comme structurante. Quelles sont les implications d'une ligne structurante et non structurante. Le SPW MI rappelle que le réseau structurant représente +/- 1/3 de l'offre LETEC. Les 2/3 restant permettent de répondre aux besoins locaux. La ligne 12 n'a pas été reprise en structurante car le train existe pour connecter les mêmes centralités entre Namur et Huy. La ligne 12 répond plutôt à des besoins de mobilités locaux. Elle n'est donc pas structurante en doublon du train.
- La Commune de Doische demande pourquoi ne pas avoir relié Givet à Doische via une liaison structurante tel que demandé dans le cadre du redéploiement de la zone Philippeville-Couvin. Qu'en est-il des précédentes remarques émises par Doische ? Sur base des critères utilisés pour la définition du schéma, le SPW MI explique que le potentiel n'apparaît pas suffisant pour une liaison structurante, c'est pourquoi il est plutôt identifié dans le projet de Schéma le besoin de connexion prioritaire de Doische vers Florennes. Le SPW MI propose à la Commune de leur transmettre leur avis sur cette connexion dans le cadre de l'avis communal sollicité dans les 3 mois.
- La Commune d'Houyet précise qu'elle n'est pas en phase avec le choix des centralités définies par le SDT et se considère donc dans l'impossibilité de remettre d'avis sur la connexion de celles-ci. Le SPW MI confirme que sur base des centralités actuellement identifiées par le SDT au sein de la commune de Houyet, il n'y a pas d'avis à remettre puisque le train dessert l'unique centralité.
- LETEC résume ses 3 points d'attention sur le projet de schéma structurant proposé. Les liaisons suivantes leur semblent essentielles : « Namur-Huy » via la ligne 12, « Créalys-Auvellais » via la ligne 58 et « Havelange - Ciney – Dinant » via la E80. Le SPW MI explique que plusieurs de ces liaisons posent question pour être retenue comme structurante :
 - celle de Ciney-Dinant ne présente pas de potentiel (flux mobilité) suffisant ni de fréquentation élevée à ce stade ;
 - la liaison Namur-Huy est en doublon avec le train en termes structurant.
- La Commune de Dinant demande si le Transport à la Demande sera un service développé par la Région. Le SPW MI répond que l'ambition, dans le cadre de la révision du Contrat de Service Public de LETEC est de développer le TEC à la demande à grande échelle via le financement du Fond Social pour le Climat pour répondre à l'augmentation du prix du mazout - avec priorisation sur des critères sociaux.

- La Commune de Profondeville demande que la gare de Lustin soit reprise comme Mobipôle. Or cela ne semble pas être le cas sur la carte. Le SPW MI explique qu'un choix doit être posé en termes structurant : soit une connexion directe de Lustin à Namur (comme proposé) soit une connexion avec correspondance à la gare de Lustin (alors mobipole de correspondance). Le SPW MI invite la commune à se positionner dans le cadre de l'avis communal sollicité.
- Le SPW MI Routes propose de préciser dans le document préparatoire l'existence de la ligne de bus 24 « Namur-Vedrin-Daussoulx » aux lignes LETEC répondant à la liaison Namur-Vedrin.
- La Commune de Gerpinnes regrette que les 2 bassins (Namur et Charleroi) soient si faiblement reliés. Elle constate qu'une liaison structurante est bien prévue entre « Charleroi – Gerpinnes – Florennes » mais qu'en est-il de « Mettet-Charleroi ». Le SPW MI précise qu'au regard du tableau présenté en slide 89, les D1 et D2 de Mettet sont Charleroi > il est ainsi visé que la centralité villageoise de Mettet soit connectée en direct au pôle urbain de Charleroi. Le tableau permet de mettre en évidence que l'offre actuelle n'est pas suffisante. Le projet de Schéma vise donc justement à attirer l'attention de l'OTW afin qu'il étudie les possibilités d'adapter son offre en conséquence pour améliorer la connexion entre Mettet et Charleroi.

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 prend acte des possibilités de connexion qu'offre le réseau ferroviaire fédéral ainsi que des principaux enjeux d'amélioration identifiés pour ce dernier.

Il recommande de veiller à ce que le Schéma intègre de manière explicite l'ensemble des points d'intérêt majeurs, tels que les hôpitaux ou les PAE.

Il suggère d'étudier la pertinence :

- d'intégrer au réseau structurant les liaisons Ciney-Dinant, Namur-Huy et Créalys/Spy-Auvelais ;
- d'étendre la liaison Dinant – Givet jusqu'à Couvin, en passant par Doische, tel que prévu dans d'autres études précédentes.

Il prend connaissance de la procédure d'avis communal relative à la connexion des centralités villageoises non desservies par le réseau structurant et à la localisation des mobipôles.

INFRASTRUCTURES ET INTERMODALITE

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

Point pour information - slides présentés l'OTW - Alexandra DUSAUSOY

Alexandra D. est la personne de contact de la BU LETEC Namur pour la demande des Communes concernant les aménagements en infrastructure. Elle analyse leur pertinence (sur base de la fréquentation à l'arrêt d'embarquement bus souhaité et en fonction de l'existence d'un réseau cyclable existant). LETEC peut fournir aux Communes des statistiques de fréquentations aux arrêts (avec une convention de confidentialité) pour les aider dans la priorisation des aménagements.

Les demandes d'aménagement des abris et d'équipements vélo sont à introduire par les Communes.

Depuis 2024, les équipements vélo sur le réseau Express ne sont plus subsidiés par LETEC à 100% mais à 80%, comme pour les autres arrêts.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- Y a-t-il une évaluation de l'usage des box vélos installés aux arrêts de bus ? LETEC répond que ce n'est pas le cas, mais que cela pourrait être intéressant de l'intégrer dans la convention.
- Mathieu Relekom (SPW MI Routes de Namur) partage son retour d'expérience et rappelle l'exigence de distance nécessaire entre les équipements de 1,50 m et plus pour les cyclistes (cf. sécurothèque). LETEC précise que ces consignes sont indiquées dans la fiche signalétique transmise au futur placeur.

5. Mobipôle XL gare multimodale de Namur : diagnostic et recommandations

Point pour avis – documents préparatoires – slides présentés par le SPW MI-AOT Noël RENSON

Le SPW MI-AOT présente les étapes d'aménagement réalisés en la gare de Namur et les principaux axes d'amélioration enjeux d'aménagements à clôturer :

- Enjeu de l'accessibilité vélo ;
- Enjeux d'accessibilité en transport régulier international du site ;
- Enjeux de stationnement de voiture partagé ;
- Enjeux stationnement des taxis, en concurrence avec le stationnement bus ;
- Promotion du kiss&ride.

Aucune remarque n'est formulée en séance.

Avis de l'Organe :

L'Organe prend acte des évolutions et aménagements récents du mobipôle XL de Namur, qui présente une multiplicité de services offerts par différents acteurs. Il soutient le travail d'amélioration continue du mobipôle dans sa fonction de nœud intermodal majeur (à l'échelle régionale et locale urbaine), en vue de répondre davantage aux fonctionnalités cibles de la typologie régionale des mobipôles.

Il demande en particulier aux acteurs concernés de se concerter en matière de gestion de la circulation, de jalonnement, de stationnement et de signalisation aux abords et sur le site, ainsi que du confort d'attente des voyageurs.

6. Développement d'un réseau de Mobipoints à Namur

Point pour information - slides présentés la Ville de Namur- Laurie HOLLAERT

Laurie Hollaert présente la mise en place des 11 Mobipôles dans la Ville de Namur équipés de TOTEM (voir slides), financés par le droit de tirage PIMACY. Elle recommande de recourir à des QR code thermos-collants

renouvelables et de réaliser sa charte graphique en interne. Elle liste les différentes difficultés et contraintes à l'installation des équipements de ces Mobipoints : espaces disponibles limités, impétrants, ...

Elle propose que le SPW initie la formalisation d'une convention-type entre la SNCB et les Communes.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- La Commune de Gembloux demande quels serait la plus-value d'installer ce genre de Totem en gare de Gembloux qui est déjà Mobipôle en termes d'équipement. Le SPW MI-AOT répond qu'il est plus intéressant de développer ce type de TOTEM pour des Mobipôles de moins grande ampleur, pour les rendre visible dans l'espace public.
- L'ASBL « Tous à pied » rappelle que l'usage d'un QR code pour communiquer est bien pour tenir au courant des nouveautés mais cela écarte une partie des usagers non connectés. Attention également à tenir compte des déplacements des PMR en veillant à ne pas placer les équipements mobiliers au milieu des trottoirs ou des cheminements.

Divers : suggestions de points pour un OCBM ultérieur : néant