

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

---

Date : lundi 13 mai 2019

Lieu : Boulevard du Nord, 8 – 5000 Namur

### Présents :

- Vincent Sampaoli (Andenne)
- Nadia Marcolini (Assesse)
- Benoît Rolland (Beauraing)
- Bénédicte Hamoir (Doische)
- Freddy Tillieux (Floreffe)
- Marie-Thérèse Colaux (Gedinne)
- Gauthier Le Bussy (Gembloux)
- Cécile Barbeaux (Gesves)
- Stéphanie Scailquin (Namur)
- Marielle Lambotte (Ohey)
- Bernard Dubuisson (Profondeville)
- Pierre Petit (Sambreville)
- Chantal Eloin-Goetghebuer (Yvoir)
- Simon Collet (OTW – Direction Namur-Luxembourg)
- Laurie Hollaert (OTW – Direction Namur-Luxembourg)
- Jean-Marc Jadot (SPW – Direction Générale des infrastructures routières)
- Pol Flamend (SPW – Direction des routes Namur-Luxembourg)
- Antoine Patris (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Martin Duflou (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Florianne Mossoux (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)

### Absents : Communes de :

- |               |                      |                     |
|---------------|----------------------|---------------------|
| - Anhé        | - Fosses-la-Ville    | - Philippeville     |
| - Bièvre      | - Hamois             | - Rochefort         |
| - Cerfontaine | - Hastière           | - Sombreffe         |
| - Ciney       | - Havelange          | - Somme-Leuze       |
| - Couvin      | - Houyet             | - Viroinval         |
| - Dinant      | - Jemeppe-sur-Sambre | - Vresse-sur-Semois |
| - Eghezée     | - La Bruyère         | - Walcourt          |
| - Fernelmont  | - Mettet             |                     |
| - Florennes   | - Onhaye             |                     |

### Abréviations :

AOT = Autorité organisatrice du transport

OTW = Opérateur de transport de Wallonie

OCBM = Organe de consultation des bassins de mobilité

SDT = Schéma de Développement Territorial

SRM = Stratégie Régionale de Mobilité

AP = Antoine Patris

MD : Martin Duflou

Ce compte-rendu reprend uniquement les interventions des membres présents lors de la réunion, en complément de la présentation faite par Antoine Patris et Martin Duflou.

Après présentation de la partie « Gouvernance », plusieurs participants ont eu l'occasion de s'exprimer.

Monsieur Jadot demande qui est chargé de mettre en place le volet transport public du plan « SPW Infrastructures 2019-2024 ».

MD répond que le SPW sera pilote.

Monsieur Collet demande si les -30% de CO2 visés au slide 20 sont bien applicables par km en charge. La réponse est oui.

Monsieur Jadot demande si des études seront prises en compte pour objectiver les demandes des communes.

AP répond qu'en effet, les études seront des inputs aux travaux de l'AOT.

La commune de Profondeville demande où en est la définition des bassins de mobilité.

MD : Le sujet est en réflexion, notamment dans le cadre de la SRM. A l'avenir, on parlerait de pôles d'attraction plutôt que de bassins, afin de permettre aux communes d'assister à plusieurs bassins.

La commune d'Yvoir indique qu'il serait intéressant de créer un lien avec la SNCB. En effet, il y a un réel besoin de complémentarité entre les modes pour desservir les villages ruraux.

MD : L'AOT travaille déjà en collaboration avec la Cellule Ferroviaire mais nous sommes conscients que les liens sont à améliorer entre les niveaux régional et fédéral, notamment dans le cadre de la traduction opérationnelle en termes de correspondances. Le réseau ferroviaire sera notamment pris en compte dans l'organisation d'un réseau structurant de transport en commun.

Simon Collet (OTW) : Il n'y a pas d'équivalent d'une « Autorité organisatrice » pour la SNCB et il y a l'enjeu de la libéralisation du réseau ferré en 2023.

La commune d'Assesse demande quand pourront s'exprimer les desiderata des communes dans l'élaboration du nouveau réseau.

MD : Les communes s'exprimeront sur leurs attentes lors de ces OCBM. Lors de cette première réunion, nous posons le cadre. Pour les prochaines réunions, les communes recevront les dossiers à l'avance afin de pouvoir en débattre en séance. Les enjeux de mobilité qui ne sont pas strictement locaux doivent être partagés au sein de l'OCBM.

M. Jadot indique qu'il serait utile d'informer les communes sur ce que coûte réellement l'offre de transport public sur leurs territoires.

MD : Quand on évoquera une nouvelle liaison, on explicitera le financement de cette liaison aux communes.

La commune de Gembloux estime qu'avec les budgets utilisés pour ces projets de liaisons inter-pôles, des « miracles » pourraient être faits pour relier les petits villages entre eux ou vers les pôles.

MD : Ce n'est en effet pas la priorité actuelle de l'AOT mais la question des liaisons sein même des communes sera abordée plus loin dans la présentation.

La commune de Profondeville demande comment les autorités locales peuvent influencer la stratégie de mobilité. Elle prend l'exemple du processus du SDT, où des concertations avaient été organisées mais où tout était déjà fixé d'avance. La commune de Profondeville souligne ainsi que s'il est louable de réunir les communes dans le cadre de l'OCBM, on risque de rater les objectifs de ces réunions si le cadre de la concertation est trop balisé.

MD : Le rôle des OCBM n'est pas de définir la stratégie de mobilité. Cela est le rôle du Gouvernement régional. Cependant, les OCBM peuvent servir à relayer auprès de l'AOT les attentes des communes.

Simon Collet demande quelle pourrait être l'intégration de ces OCBM avec les PCM.

MD : Les PCM (plans communaux de mobilité) concernent la mobilité intra-communale, les OCBM et l'AOT n'ont donc pas de rôle à jouer. Cependant, les liaisons intercommunales validées lors des OCBM devront guider les PCM, afin que ceux-ci puissent permettre la bonne réalisation de ces liaisons.

Lors de la présentation du développement de l'offre du réseau structurant, M. Jadot fait plusieurs remarques, notamment sur l'importance d'utiliser des données de type « Big Data » pour définir les liaisons. Il demande également si les bus WEL pourront être équipés de détecteurs comme les bus TEC traditionnels afin d'avoir une priorité aux carrefours à feux (la réponse est oui).

Monsieur Jadot relève également un problème entre la vitesse commerciale et le nombre d'arrêts. AP met en avant le principe d'un arrêt par commune voire un second si la commune possède un deuxième mobipôle.

La Commune de Namur quitte la réunion.

Après présentation de la partie « Développement de l'offre du réseau structurant », plusieurs participants s'expriment à nouveau.

La commune de Gesves exprime des doutes quant à la capacité de rabattement sur un seul mobipôle communal.

AP : Le principe est de garder un mobipôle fort afin de ne pas diluer l'efficacité du réseau (une desserte longue et fine qui alourdit le trajet) et garder une bonne vitesse commerciale. Le développement de solutions locales de type Proxibus pourront permettre ce rabattement. Des débats au sein des communes avec les différentes parties prenantes et l'opérateur devront être menés afin de déterminer quelles solutions sont les plus appropriées pour la commune.

M. Jadot remarque que la stratégie de réseau structurant et mobipôle se calque sur le modèle du réseau ferroviaire. Le mobipôle de la commune est comparable à une gare.

M. Simon Collet souligne que le problème de vitesse et d'accessibilité se déclare surtout à l'entrée des pôles urbains, saturés de voitures. Alors qu'il faut déjà des années pour faire accepter des projets de bandes bus, il faudra donc également mener un programme d'accompagnement au changement pour faire bouger les mentalités par rapport à l'importance du transport public.

La commune de Profondeville demande si les communes desservies par le train bénéficieront elles aussi de mobipôle. Elle indique également que l'offre structurante devra se combiner avec des solutions de rabattement.

AP : Dans les communes desservies par le train, le mobipôle naturel sera bien souvent la gare. Les communes ayant plusieurs gares devront choisir celle qu'ils estiment la plus importante. Et même si les gares sont déjà aujourd'hui des « mobipôles », des aménagements supplémentaires peuvent être menés pour les rendre plus attractives et accessibles encore via l'organisation d'un rabattement qualitatif.

La commune d'Yvoir indique que deux gares sont présentes sur son territoire, cependant, la gare de Godinne est actuellement mise en vente par la SNCB, alors qu'elle dessert toute l'entité.

AP : Ce genre de vente peut constituer une opportunité pour la commune. Mais s'il y a un focus sur les bâtiments de gare, les aménagements autour peuvent être tout aussi importants. De plus, cela ne supprime pas pour autant l'arrêt du train à Godinne.

La commune de Beauraing fait remarquer qu'elle est aussi tournée vers Vresse-sur-Semois et aurait donc tout intérêt à participer aussi à l'OCBM du Luxembourg.

La commune de Gembloux indique que si elle est d'accord intellectuellement avec le principe de réseau structurant, elle exprime cependant des craintes pour le financement des réseaux locaux. En outre, il ne faut pas s'enfermer dans un concept absolu de seulement 1 arrêt par commune. Elle prend ainsi l'exemple des réseaux Horizon +, des lignes express qui font 2 arrêts par commune et sont très performantes pour bien desservir le territoire.

AP : Le principe n'est en effet pas de s'enfermer dans des absolus mais d'éviter que se multiplient les arrêts. En fonction des communes et après analyse par l'opérateur et l'AOT, certaines communes pourront être desservies par 2 arrêts. Il s'agirait alors plus d'exceptions qui confirment la règle.

La commune de Gembloux attire l'attention sur le fait qu'elle doit être prévenue plusieurs années à l'avance des aménagements à faire pour améliorer l'accessibilité.

AP : il s'agit d'un objectif des OCBM. Je précise également que le financement de ces aménagements sera pris en charge par le Plan Wallon d'Investissement.

La commune de Gembloux attire également l'attention sur la nécessité d'une intégration tarifaire entre SNCB et TEC afin de faciliter la vie des usagers et ne pas créer de concurrence entre train et bus.

MD : La question de l'intégration tarifaire est entre les mains du Gouvernement, et sera ensuite implémentée par l'opérateur. Mais évidemment, cela serait idéal.

La commune d'Yvoir indique qu'un réseau RER pourrait être intéressant pour relier les communes de Profondeville, Yvoir et Dinant vers Namur.

Enfin, la commune de Sambreville indique que la volonté régionale de créer des bandes bus sur les voiries régionales est une très bonne chose.

Après présentation de la partie « Zone à haut niveau de service - Namur », plusieurs participants s'expriment à nouveau.

M. Collet intervient pour souligner l'importance d'articuler de concert le développement de l'offre et de l'infrastructure. Les gens doivent en outre se rendre compte qu'une fois une bande bus aménagée (et donc une bande de circulation supprimée), la situation en termes de capacité pour les automobilistes sera temporairement dégradée mais s'améliore nettement ensuite.

La commune de Gembloux fait savoir qu'au vu du réseau ferré, les enjeux de la commune se situent plus dans les liaisons routières vers Jodoigne et vers Wavre.

La commune de Gesves revient sur sa préoccupation autour du rabattement vers le mobipôle. Elle souhaite donc avoir 2 arrêts sur sa commune, en plus des solutions de rabattement, vu l'étalement de son territoire, de type « tiges et chavées ». Un P+R sur la N4 peut aussi être intéressant.

M. Jadot indique que pour augmenter la capacité des transports publics, il faut faire « sortir » les voitures et donc créer des voiries de contournement afin d'éviter le trafic de transit à l'intérieur des centres urbains.

AP et M. Collet : Plusieurs études ont démontré que développer de l'infrastructure et créer de la capacité n'est pas la solution, au contraire cela crée des appels d'air et attire toujours plus d'automobilistes.

M. Collet précise que Namur, malgré son statut de capitale régionale, est plus rurale qu'urbaine. De plus, elle est présente des activités assez disparate. Or, la difficulté des zones rurales est bien la mise en commun. Il faut donc allier plusieurs solutions, dont le covoiturage qui présente une grande réserve de capacité aujourd'hui.

MD : Il faut une réflexion multimodale sur le territoire, ce pourquoi il existe le PUM (plan urbain de mobilité). De plus, il existe des moyens régionaux à utiliser.

La commune de Gembloux indique que les communes paient aujourd'hui 0€ pour les transports publics et ont donc aucun mot à dire. La difficulté sera de mettre tout le monde d'accord autour de la table, d'où l'importance de développer une offre flexible locale.

AP : Ce sera le rôle des différentes Centrales locales de mobilité (CLM).

M. Jadot demande de quelle administration dépend la CRM (Centrale régionale de mobilité).

AP : il s'agit d'une ASBL créée par la RW, elle complète la chaîne de mobilité et devra offrir des solutions pour accéder aux mobipôles.

La commune d'Yvoir précise que pour le moment, cela repose beaucoup sur le volontariat.

MD indique que cela devra évoluer.

La commune d'Yvoir demande si la CRM sera financée par les communes.

MD : Non, elle sera financée par la RW. Mais le système actuel doit encore être repensé et c'est la gestion changement qui n'est pas simple.

La commune de Profondeville mentionne qu'elle est orientée naturellement vers Namur mais qu'elle est également fort impactée au niveau routier. Elle prend l'exemple de l'hôpital de Mont-Godinne qui devrait être desservi notamment en transport public via les gares de Lustin, Godinne et Yvoir. Il est donc important que les centrales locales de mobilité soient bien organisées pour faire des boucles de mobilité dans le périmètre.

La commune de Sambreville demande pourquoi elle est exclue du périmètre ZHNS de Namur. En effet, leur commune est située entre Namur et Charleroi et est souvent exclue des réflexions.

M. Jadot indique que le périmètre devra être défini sur base des flux origine/destination.

AP : C'est tout l'intérêt de lancer rapidement une étude PUM sur Namur afin de définir précisément et objectivement ce périmètre, dont Sambreville pourrait faire partie, bien que la proposition se concentre aux communes limitrophes de Namur. Dans le cadre de la présente réunion, on définit seulement le cadre de la gouvernance rapprochée autour des enjeux urbains de Namur.

La commune d'Ohey demande si elle pourra également participer ou être informée de l'OCBM de Huy-Liège, vu ses liens étroits avec la commune de Huy.

AP précise que les frontières des OCBM évolueront.

La commune d'Yvoir indique que la mobilité sur Yvoir, Dinant et Onhaye est très problématique et est même un enjeu de société au vu des problématiques du chômage, etc.

MD termine la séance en demandant si les participants ont des recommandations à émettre sur l'organisation des futures OCBM.

La commune de Gembloux demande quel est de rôle de l'AOT par rapport à l'OTW, à qui faire part des remarques sur le réseau ?

MD précise que l'AOT s'occupe de l'évolution du réseau, des liaisons et du niveau de service tandis que l'OTW se charge des questions opérationnelles (horaires, arrêts, ...).

M. Collet pose la question des éventuelles attentes de la Région vis-à-vis des communes en termes d'aménagement du territoire. Car si l'étalement urbain continue, le réseau structurant et les mobipôles ne seront jamais assez attractifs.

MD : Les orientations en termes d'aménagement de territoire plus raisonnés sont exprimées dans le SDT. Les communes devront donc prendre leurs responsabilités. En interne SPW, des liens sont également à faire avec la Direction Générale concernée, afin que les grands projets urbains sur lesquels la Région a la main ne puissent plus être construits à l'écart des réseaux de transport structurant.

La commune de Profondeville demande qu'au-delà des réunions, l'AOT assure une base de connaissances sur un site internet, reprenant l'ensemble des documents pertinents sur la mobilité et les transports publics.

Monsieur Jadot indique que les CEM (conseillers en mobilité) ont déjà accès à ce genre d'information.

La commune de Profondeville souhaite une information plus spécifique centrée sur les OCBM.

La commune d'Yvoir demande que les documents préparatoires aux prochaines réunions soient envoyés longtemps à l'avance, afin qu'ils puissent être discutés avec la CCATM, les citoyens, les Collège, etc.

MD : Cela sera fait pour les suivantes. La 1<sup>ère</sup> OCBM était un peu spéciale vu qu'il s'agissait surtout de présenter le cadre de la nouvelle gouvernance. Les suivantes se passeront différemment, pourquoi pas sous forme de tables rondes (ou autres modalités plus dynamiques).

La commune de Sambreville indique qu'il serait intéressant que les Conseillers en mobilité puissent également être invités, afin d'assurer un meilleur suivi administratif.

MD : On s'en est tenu strictement au décret pour l'organisation de cette OCBM. En outre, les orientations en termes de mobilité prises lors des OCBM sont des choix politiques à poser, et non administratifs. Il est également important de ne pas multiplier les participants car il sera difficile de discuter si on double le nombre de ceux-ci.

La commune de Gedinne signale que sa commune est tellement peu desservie en transport public qu'ils octroient aujourd'hui des aides à l'obtention du permis de conduire. A la question de savoir si des actions en termes de mobilité ont été entreprises, la commune de Gedinne répond qu'ils n'ont pas de PCM. Les coordonnées de la personne de contact au SPW-Direction de la Planification de la Mobilité seront donc envoyées aux communes.

Antoine Patris et Martin Dufloy remercient les participants à cette première réunion de l'OCBM de Namur.