

Rapport de la réunion de l'Organe de consultation du bassin de mobilité Brabant wallon

Date : mardi 07 mai 2019

Lieu : Avenue de Vezsprem 3, Ottignies

Présents :

- Nicolas Tamigniau (Braine-le-Château)
- Thierry Henkart (Chastre)
- Stéphane Ravet (Court-Saint-Etienne)
- Corinne Messens (Genappe)
- Aude Roland (Genappe)
- Fabienne Mollaert (Ittre)
- Humbert Dubois (Jodoigne)
- Julien Breuer (Mont-Saint-Guibert)
- Pierre Huart (Nivelles)
- Valérie Heyvaert (Nivelles)
- Sarah Remy (Orp-Jauche)
- Benoît Van Calbergh (Ottignies-Louvain-la-Neuve)
- Alain Delvaux (Ramillies)
- Vincent Garny (Rixensart)
- Michel Picalausa (Tubize)
- Julie Charles (Villers-la-Ville)
- Vincent Eylenbosch (Walhain)
- Cedric Tumelaire (Waterloo)
- Paul Brasseur (Wavre)
- Catherine Bès (OTW – Direction Brabant wallon)
- Bruno Balthazar (OTW – Direction Brabant wallon)
- Catherine Herman (SPW – Direction des routes du Brabant wallon)
- Thibault Draye (SPW – Direction des routes du Brabant wallon)
- Marie-France Denoz (SPW – Direction des routes du Brabant wallon)
- Antoine Patris (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Florianne Mossoux (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)

Non-représentés :

- Beauvechain (Lionel Rouget)
- Braine-l'Alleud (Henri Detandt)
- Chaumont-Gistoux
- Grez-Doiceau
- Hélécine (Pascal Collin)
- Incourt (Benoît Maleve)
- La Hulpe
- Lasne
- Perwez
- Rebecq (Dimitri Legasse)

Abréviations :

AOT = Autorité organisatrice du transport

OTW = Opérateur de transport de Wallonie

OCBM = Organe de consultation des bassins de mobilité

RW = Région wallonne

AP = Antoine Patris

Ce compte-rendu reprend uniquement les interventions des membres présents lors de la réunion, en complément de la présentation d'Antoine Patris.

Lors de la présentation des membres présents à cet organe, il apparaît que plusieurs personnes ne sont pas membres d'un Collège communal. Antoine Patris rappelle l'esprit du décret qui prévoit que cet organe de consultation est une réunion politique et que donc seuls les membres des Collèges doivent être présents.

Au slide 9 de la présentation de l'AOT, question posée par la Commune de Waterloo : la Province n'est pas présente à cette réunion, intervient-elle dans le processus des OCBM ?

AP : Le décret ne le prévoit pas. Cependant, si l'ensemble des membres estime que la présence de la Province peut être pertinente, il est possible d'inviter (ponctuellement ou régulièrement) des orateurs externes aux OCBM qui peuvent interagir et enrichir le contenu de la réunion.

Au slide 30 (mobipôles), la Commune de Genappe demande s'il reviendra aux Communes de financer et d'organiser les solutions de mobilité de rabattement vers les mobipôles, via les modes doux entre autres.

AP : Le financement prévu par la Région couvre également les solutions de rabattement mais les Communes et partenariat avec la Centrale Régionale de Mobilité seront amenées à développer et organiser le rabattement en cohérence avec les mobipôles. Au-delà des projets de mobipôles-pilotes, un dialogue sera établi avec les Communes pour la poursuite du déploiement et pour développer les solutions de rabattement. Enfin, pour les communes disposants d'une gare ferroviaire, une cohérence avec le concept de mobipôle est indispensable.

Question de la Commune de Rixensart : cette nouvelle offre WEL est-elle une offre supplémentaire ou en remplacement de l'offre existante ?

AP : Au départ, il s'agira d'une offre et d'un financement régional supplémentaire. Cependant, suite au déploiement de cette nouvelle offre, il faudra réfléchir à restructurer le réseau TEC actuel et cela sera alors discuté dans le cadre des OCBM. L'objectif est de développer le transport public tout en proposant une offre de transport public cohérente.

La Commune de Mont-Saint-Guibert demande si les infrastructures cyclo-piétonnes seront financées dans le cadre des mobipôles et s'il est possible d'arriver à un cofinancement du parking de Mont-Saint-Guibert par la SNCB et le SPW. Il s'agirait d'une plateforme intermodale avec un seul parking pour tous les navetteurs. Comment faire pour mettre la commune, la SNCB et le SPW autour de la table à ce sujet ?

AP : La Région Wallonne prévoit un financement de 450 millions d'euros pour financer les mobipôles en ce compris des infrastructures d'accès modes actifs. En ce qui concerne le parking, la

part modale de la voiture n'étant pas amenée à se développer, ce n'est pas l'esprit des mobipôles. Néanmoins, du parking en quantité raisonnable doit être prévu, notamment pour les voitures en covoiturage ou du car-sharing.

La Commune de Tubize attire l'attention sur les citoyens qui utilisent la mobilité douce. Un frein pour l'utilisation du vélo est souvent l'insécurité.

AP : La sécurisation des cheminements modes doux est bien évidemment incluse dans la réflexion.

La Commune de Villers-la-Ville demande comment se fait l'interaction entre l'AOT et les communes.

AP : L'OCBM est l'organe de consultation pour tout ce qui est structurant intercommunal. Un dialogue local peut également avoir lieu avec les acteurs de la mise en œuvre des projets.

La Commune de Villers-la-Ville demande si les Mobipôles pilotes sont déjà choisis.

AP : l'AOT est à la manœuvre pour la sélection des Communes. Afin de garantir un succès rapide en termes de fréquentation, il s'agit de valoriser l'offre structurante et de rabattement existantes et pour lesquelles des développements sont réalisables à court terme.

La Commune de Braine-le-Château attire l'attention sur la nécessité d'un arrêt à Haut-Ittre.

AP : cela peut être pris en compte par l'OTW pour définir l'itinéraire

La Commune de Villers-la-Ville demande si les Mobipôles sont en lien avec les lignes WEL.

AP : en effet, on cherche une cohérence entre les deux. On y reviendra lors de la suite de la présentation.

Une Commune demande s'il est possible de modifier les lignes indiquée sur la carte présentée.

AP : La traduction des liaisons en itinéraires et horaires peut bien entendu faire l'objet d'un dialogue entre l'OTW et les Communes.

La Commune de Nivelles indique que la notion de mobipôle existe déjà dans d'autres pays (Pays-Bas, Allemagne, Royaume-Uni, ...). L'AOT a-t-elle des contacts avec ces pays ?

AP : L'AOT s'est en effet inspirée de ce qu'il se passe au-delà de la Wallonie (et par exemple, en Flandre) mais la réalité territoriale régionale est différente. L'AOT souhaite que le concept soit développé et adapté aux réalités territoriales de la Wallonie.

La Commune de Nivelles demande ce qu'il en est du carburant utilisé par les bus ? Car cela est très polluant, surtout pour les autres utilisateurs (cyclistes, piétons, habitants, ...).

AP : L'ambition est d'améliorer la performance environnementale de l'OTW et d'atteindre une réduction de 30% par km des émissions polluantes (CO2), Avec une réflexion et des investissements dans un verdissement de la flotte.

OTW : Il y aura un renouvellement de la flotte pour 2023 avec des bus hybrides ou électriques. Normalement en 2030, pour rentrer dans Bruxelles en 2030, les véhicules devraient être électriques mais il y a encore une réflexion interne à ce sujet.

La commune de Nivelles indique que la SNCB dépose des demandes de permis d'urbanisme pour des bâtiments, etc. L'AOT dialogue-t-elle avec la SNCB ?

AP : Ce dialogue est en effet prévu afin de se mettre en cohérence.

La Commune de Villers-la-Ville indique qu'il faut des liens intra-communaux vers les gares mais que malgré l'existence de deux gares, celles-ci sont mal desservies par le TEC, ce qui les rend difficiles à atteindre. Une connexion entre Villers-la-Ville et Genappe ou Ottignies-Louvain-la-Neuve serait utile. Le chemin de fer va jusqu'à Ottignies mais ce n'est pas pratique jusque LLN.

AP : Pour ce qui concerne les liens intra-communaux, des réponses seront apportées dans la suite de la présentation. Pour la connexion vers Ottignies et LLN, il existe déjà une offre SNCB. Le but n'est pas de faire concurrence à une offre ferroviaire existante.

La commune de Villers-la-Ville indique qu'il faut une ligne en Villers-la-Ville et Genappe pour amener les gens vers les mobipôles.

AP : Ceci ne figurait pas dans l'étude provinciale mais on prend bonne note de la proposition.

OTW : Nous y avons déjà réfléchi et il s'avère qu'il n'y a pas suffisamment de potentiel pour proposer une ligne régulière, donc on a proposé un Proxibus.

La Commune de Villers-la-Ville indique que cela est aux frais de la commune et que le Proxibus ne rabat pas vers les gares.

La commune de Waterloo indique qu'il serait intéressant de se concerter aussi avec De Lijn pour sa commune.

AP : il est en effet prévu que l'on développe les contacts avec De Lijn.

La commune de Mont Saint Guibert demande ce qu'il en est de la ligne de bus entre Gembloux et Louvain-la-Neuve prévue par l'étude provinciale.

AP : Il existe déjà une offre SNCB.

TEC : Les routes N4 ne sont pas toujours utilisables, l'infrastructure n'est pas prête.

La Commune de Mont-Saint-Guibert indique qu'il y a un intérêt à créer cette ligne pour décongestionner la route mais que le TEC n'a pas répondu favorablement.

Le TEC répond qu'il n'a pas été invité à la réunion à ce sujet.

Les communes d'Orp-Jauche et de Silly regrettent que les communes déjà peu desservies soient de nouveau les dernières à être prises en compte.

AP : C'est en effet un constat que l'on peut faire. Cela s'explique par le fait que l'on commence par ce qui existe avec l'objectif de connecter toutes les communes pour 2023.

La Commune de Rixensart indique que les liaisons Est-Ouest sont faibles, en comparaison avec les liaisons vers Bruxelles.

OTW : il n'y a pas beaucoup de routes régionales non plus.

AP : l'objectif est d'utiliser les routes régionales et structurantes pour avoir une bonne vitesse commerciale et donc éviter de prendre des routes locales.

OTW : Les bus Rapido ont été lancés en 1997 pour couvrir ces lignes transversales.

La Commune de Tubize demande pourquoi on relie Tubize ou Ittre à Wavre, plutôt qu'Ottignies-Louvain-la-Neuve ? Wavre est-il vraiment un pôle d'attraction pour les travailleurs de l'ouest ? Il faut tenir compte du nombre d'étudiants qui se rendent à LLN aussi.

AP : on va analyser la demande

OTW : Cela s'explique par la présence du zoning Nord à Wavre, qui est un pôle emploi.

La Commune d'Ittre indique qu'il faut penser à desservir les petites connexions locales de rabattement

AP : c'est un objectif à donner pour l'évolution de l'offre TEC actuelle

La Commune d'Ottignies-LLN demande s'il y a des arbitrages politiques de la RW sur la carte présentée au slide 34 ? En effet, plusieurs communes ont milité pour une liaison Gembloux-Ottignies-LLN -Wavre par la N4. La Province a donné une ébauche de réponse positive.

AP : Cette carte est entre les mains du cabinet du Ministre Di Antonio. Les Communes peuvent aussi intervenir à ce niveau-là. Cela ne correspond pas au choix stratégique de la Région de créer une ligne là où il y a déjà une offre ferroviaire.

OTW : Le Conforto va-t-il disparaître ?

AP : Non, les lignes présentées incluent bel et bien les lignes Express actuelles, mais il est nécessaire que cela soit cohérent pour le client, avec un seul produit. L'OTW a choisi WEL.

Une Commune demande si pour 2023, la carte des lignes WEL sera étoffée.

AP : oui, la carte du slide 34 est à l'horizon 2020 et sera complétée avec les 7 liaisons communes-pôles

Une commune demande ce qu'il en sera au niveau des tarifs.

OTW : Maximum 70 euros / mois (comme le tarif Horizon+). Cependant, le système de paiement est différent : il faut réserver à l'avance (jusqu'à 30 minutes avant le départ).

La commune de Wavre indique qu'il faudrait traduire cela en carte générale des transports et informer les habitants de l'offre WEL.

OTW : L'offre actuelle WEL figure sur le site infotec.be. La carte du slide 34 est juste un projet.

Une commune demande ce qu'il en est de la structuration du réseau à l'horizon 2030-2035, sachant que le RER sera tout à fait opérationnel pour 2030. En a-t-on tenu compte pour les projets de lignes WEL ?

AP : La situation actuelle et la carte présentée au slide 34 sont juste des étapes. Quand nous aurons une vision claire sur l'offre SNCB, le réseau structurant pourra encore évoluer.

OTW : nous avons déjà un réseau routier RER (Conforto, Rapido, Proxibus), il faut prendre aussi cela en compte.

AP indique que lors de la prochaine OCBM (en octobre), la Centrale régionale de mobilité (= asbl qui vient d'être créée par la RW pour améliorer le rabattement des gens vers les mobipôles) sera

présente comme invitée pour aborder le « rabattement » des usagers vers les lignes structurantes. Cette mobilité locale sera construite avec les Communes.

