

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

Date : vendredi 11 octobre 2019

Lieu : Avenue de Vesprém 3 Ottignies

Présents :

Membres

- Carole GHIOT (Beauvechain)
- Henri DETANDT (Braine-l'Alleud)
- Nicolas TAMIGNIAU (Braine-le-Château)
- Thierry HENKART (Chastre)
- Luc DECORTE (Chaumont-Gistoux)
- Michael GOBLET d'ALVIELLA (Court-Saint-Etienne)
- Marie SMETS (Grez-Doiceau)
- Fabienne MOLLAERT (Ittre)
- Humbert DUBOIS (Jodoigne)
- Laurence ROTTHIER (Lasne)
- Pierre HUART (Nivelles)
- Véronique DE BROUWER (Perwez)
- Alain DELVEAUX (Ramillies)
- Patricia VENTURELLI (Rebecq)
- Vincent GARNY (Rixensart)
- Julie CHARLES (Villers-la-Ville)
- Vincent EYLENBOSCH (Walhain)
- Cédric TUMELAIRE (Waterloo)
- Catherine BÈS (OTW – Directrice exécutive Brabant wallon)
- Jean-Luc GOSSELIN (SPW Mobilité Infrastructures – Inspecteur général, département des Routes du Hainaut et Brabant wallon)
- Antoine PATRIS (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- Florianne MOSSOUX (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)

Invités

- Bruno BALTHAZAR (OTW - Directeur d'exploitation du Brabant wallon)
- Philippe BARRAS (OTW - Conseil d'administration)
- Carole GHIOT (OTW - Conseil d'administration)
- Magali FLAMAND (Centrale Régionale de Mobilité)
- Christiane CHERMANNE (SPW Mobilité Infrastructures – Direction de la Planification de la Mobilité)
- Bernadette GANY (SPW Mobilité Infrastructures – Direction de la Planification de la Mobilité)
- Martin DUFLOU (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- Justine MARNEFFE (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- Marie BAUWELINCKX (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)

Autres participants :

- Vanessa DUMONT (Mont-Saint-Guibert)
- Benoît VAN CALBERGH (Ottignies-Louvain-la-Neuve)
- Bénédicte MARECHAL (Jodoigne)
- Pierre FRANCIS (Province du Brabant wallon)
- Grégoire RICHARD (Province du Brabant wallon)

Absents :

- Genappe
- Hélicine
- Incourt
- La Hulpe
- Orp-Jauche
- Tubize
- Wavre
- Représentant du Ministre

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
 ZHNS = Zone à haut niveau de service
 PAE = Parc d'activité économique
 BHNS = Bus à haut niveau de service
 PUM = Plan urbain de mobilité
 CCATM = Commission Consultative Communale d'Aménagement du Territoire et de Mobilité
 PCM = Plan communal de mobilité
 CRM = Centrale régionale de mobilité
 CLM = Centrale locale de mobilité

1. Plan de transport détaillé OTW d'application en 2020

1.1. Réseau WEL :

1.1.1. Etude opérationnelle du déploiement des nouvelles lignes WEL et de la convergence WEL de lignes express existantes (itinéraires, horaires, correspondances, matériel roulant, infrastructures)

L'AOT rappelle la liste de liaisons WEL qui font pour le moment l'objet d'une étude opérationnelle par l'OTW en vue de leur traduction en offre commerciale (itinéraire, horaire, matériel roulant, ...).

Suite à l'avis positif de l'OCBM de mai, demande AOT formulée vers OTW (en juin 2019) sous forme de 16 fiches

- ***Liaisons interpôles***
 - ***Nivelles - Genappe - Villers-La-Ville - Sombreffe – Namur (W05)***
 - ***Braine-l'Alleud - Waterloo - Lasne - La Hulpe – Wavre (W06)***
 - ***La Louvière - Manage - Seneffe – Nivelles***
 - ***Jodoigne - Grez-Doiceau – Wavre***
 - ***Gembloux - Perwez - Incourt – Jodoigne***
 - ***Mons-Le Roeulx - Seneffe-Nivelles***
 - ***Jodoigne - Ramillies - Eghezée – Namur***
 - ***Jodoigne - Perwez – Auderghem***
 - ***Soignies - Braine-le-Comte – Nivelles***
 - ***LLN - Wavre - Auderghem - Ixelles – Etterbeek***
 - ***Braine-l'Alleud - Waterloo – Genappe – Louvain-la-Neuve***
 - ***Nivelles - Genappe - Court-Saint-Etienne - Louvain-la-Neuve***
 - ***LLN-Wavre-Kraainem-Woluwe***
 - ***Jodoigne - Incourt - Perwez - LLN-Ottignies***
 - ***Jodoigne - Ramillies - Eghezée - Namur***
- ***Liaison communes-pôle (heures de pointe)***
 - ***Tubize - Braine-le-Château - Braine-l'Alleud - Waterloo - Lasne - La Hulpe – Wavre (extension de la W06)***

Monsieur Balthazar (OTW) indique que le délai de 2020 est impossible à tenir pour développer les nouvelles liaisons WEL. Monsieur Barras (OTW) précise que le délai pour obtenir du nouveau matériel roulant est d'au

moins 1 an, le cahier des charges n'étant passé que récemment au Conseil d'Administration de l'OTW, la mise en service des WEL ne pourra se faire que pour fin 2020 au plus tôt. Madame Bès (OTW) précise encore que les bus acquis via ce cahier des charges serviront en partie au renouvellement de la flotte actuelle.

Monsieur Patris (SPW - AOT) rappelle qu'il y a moyen de faire appel également à la sous-traitance.

Monsieur Tumelaire (Waterloo) s'étonne de cette divergence de vue quant au planning de mise en service de ces liaisons et espère que la Région mettra les moyens sur la table pour assurer la mise en service du réseau WEL.

Monsieur Patris (SPW - AOT) assure que pour 2019, les moyens budgétaires sont disponibles.

Madame Bès (OTW) déclare que la direction du Brabant wallon est déjà pionnière en matière de lignes express et qu'elle se rallie à l'idée de renforcer l'offre mais qu'outre des problèmes de délais interviennent également des problèmes liés à l'infrastructure et à la volonté de la Région wallonne de passer aux bus hybrides. En outre, l'évaluation des lignes WEL pilotes ne débute qu'au mois d'octobre afin de pouvoir tenir compte des statistiques de fréquentation au mois de septembre, en sachant qu'il faut d'habitude 2-3 ans et un effort de communication avant de pouvoir évaluer correctement une ligne. Elle estime qu'il est donc un peu tôt de lancer 38 nouvelles lignes et qu'il faudrait encore analyser si elles sont bien toutes pertinentes au regard des besoins des usagers.

Monsieur Francis (Province du Brabant wallon) se déclare inquiet de la volonté de faire converger les Rapido vers le modèle WEL, notamment en termes de tarif et d'interopérabilité avec les autres réseaux TEC.

Monsieur Patris (SPW - AOT) indique que le mode de commercialisation des WEL, notamment en termes de tarification et de réservation, résulte d'un choix du précédent gouvernement. La volonté de l'AOT est qu'il y ait convergence et que toutes ces lignes rapides forment un tout cohérent selon des modalités qui seront à poser par le monde politique et l'opérateur de transport, ce qui renforce la nécessité d'une évaluation posée sur les lignes pilotes.

Monsieur Barras (OTW) précise que lors du lancement des lignes pilotes en avril, la volonté était d'entamer un transfert modal de la voiture vers le bus et qu'il y avait donc besoin d'une offre qualitative se rapprochant le plus possible de ce que peut offrir la voiture. Il y a selon lui 2 écueils : l'obligation de réserver son siège et la tarification particulière actuellement non compatible avec les autres abonnements TEC. Pour qu'il y ait convergence, il faut donc faire sauter ces 2 écueils.

Monsieur Balthazar (OTW) indique que le fait qu'il n'y ait que des places assises dans les WEL peut également être source de difficulté.

Monsieur Duflou (SPW – AOT) rappelle que le rôle de l'OCBM est de se concerter et se mettre d'accord sur les orientations en termes de transport public. Le principe n'est donc pas de venir en OCBM quand tout le travail est déjà mûr mais qu'il faut entamer les discussions le plus possible en amont.

Monsieur Patris (SPW – AOT) précise qu'à la séance de ce jour mais également lors du précédent OCBM manque à l'appel un représentant du Cabinet du Ministre de la Mobilité pour jouer le rôle de liant et confirmer les orientations politiques ainsi que le travail de l'administration et de l'OTW.

Avis de l'Organe :

L'Organe confirme les ambitions du réseau structurant intercommunal Express et demande de définir un planning de mise en œuvre.

1.1.2. Modèle de financement du réseau WEL : état des lieux et perspectives

L'AOT présente le modèle de financement de l'ensemble du réseau WEL.

Monsieur Balthazar (OTW) demande que les hypothèses de calcul soient revues si les modèles présentés sont basés sur les WEL déjà en service. Monsieur Barras (OTW) abonde dans ce sens, précisant que si un client prend 1 A/R par jour ouvrable pendant 1 mois, cela équivaut à des recettes de 200€ dans le modèle présenté. Or, l'abonnement est actuellement plafonné à 70€/mois.

Monsieur Patris (SPW – AOT) annonce que le modèle sera revu en tenant compte du caping mais précise que ces modèles servent surtout à montrer l'évolution. Le nombre de 20 passagers n'est pas un objectif en soi, mais cela montre l'impact des décisions politiques relatives à la tarification des lignes WEL.

Monsieur Garny (commune de Rixensart) recommande de tenir compte du coût moyen réel des passagers.

Madame Bès (OTW) précise que 2 lignes WEL fonctionnent mieux que les autres : la ligne Marche-en-Famenne – Liège et la ligne Nivelles-Namur. Il ne faut cependant pas envisager de supprimer directement les 4 autres lignes, car leur potentiel va encore évoluer.

Monsieur Patris (SPW – AOT) attire l'attention sur le fait que ce sont les liaisons interpôles qui fonctionnent bien, car à l'inverse des liaisons communes-pôles elles sont susceptibles d'attirer et de brasser de plus gros flux de voyageurs.

Monsieur Francis (Province du Brabant wallon) fait part de son inquiétude quant à la convergence des Rapidos vers le modèle WEL. Il recommande de plutôt faire évoluer l'offre en termes de fréquence et d'amplitude horaire plutôt que de se préoccuper du confort. Il recommande également de ne pas cibler uniquement le public des travailleurs.

Monsieur Patris (SPW – AOT) souligne qu'il faut veiller à bien différencier, lors de l'évaluation des lignes WEL, l'aspect commercialisation de l'aspect offre dans leurs impacts sur la fréquentation des lignes.

Madame Rothier (Lasne) demande des précisions sur l'ajout récent d'un arrêt d'une ligne WEL sur Lasne. Après explication de Monsieur Balthazar et Madame Bès (OTW), il s'avère qu'il s'agit d'une ligne Rapido existante qui pourrait passer sous le vocable WEL. Monsieur Balthazar (OTW) en profite pour signaler que le terme « convergence » peut aussi indiquer une convergence des WEL vers le modèle Rapido. Monsieur Duflou (SPW – AOT) souligne que cette intervention montre bien la nécessité d'une convergence commerciale et tarifaire des lignes express, pour éviter toute confusion à l'avenir.

Madame Marechal (CeM de Jodoigne) déclare qu'il faut que cela corresponde aux besoins de la population. Elle souligne, à cet égard les demandes de la population de pouvoir bénéficier d'un Rapido le dimanche soir.

Madame Bès (OTW) indique que depuis longtemps le TEC-BW organise un réseau structurant en se basant sur les besoins qui lui sont remontés et en investissant tous les ans dans le renforcement de ces lignes structurantes. Elle recommande de coupler l'approche « théorique » avec les demandes qui sont remontées au TEC.

Monsieur Patris (SPW – AOT) rectifie en précisant qu'il ne s'agit pas d'une approche théorique car elle est basée sur des données de flux. Il rappelle également l'enjeu d'avoir un réseau structurant qui desserve l'ensemble des communes de Wallonie.

Monsieur Balthazar (OTW) précise qu'en Brabant wallon, ils organisent le réseau structurant en superposition du réseau secondaire. Monsieur Francis (Province du Brabant wallon) abonde dans ce sens, indiquant qu'il est essentiel d'avoir les 2 réseaux en parallèle.

Monsieur Francis (Province du Brabant wallon) revient sur les projets de lignes WEL et émet des remarques sur deux d'entre elles :

- Ligne Tubize-Braine-l'Alleud-Wavre : la ligne est très longue, ce qui risque de poser des problèmes de fiabilité et de ponctualité. Il y a en outre un besoin de développer une offre cadencée à la journée et non juste en heure de pointe.
- Ligne Waterloo-Wavre : proposition est faite de passer par Genval et le site de GSK à Rixensart (qui représente 4000 emplois) cet itinéraire permettrait de drainer plus de monde pour un temps de parcours augmenté de 4 minutes seulement.

Monsieur Balthazar (OTW) fait part de sa crainte de voir la vitesse commerciale diminuer fortement en empruntant cet itinéraire, la ligne Waterloo-Wavre ne sera plus un Rapido au vu de la congestion routière.

Monsieur Patris (SPW – AOT) indique qu'il n'y a aucune ambition de réduire le niveau de service de lignes express existantes mais bien justement de l'amplifier.

Madame Charles (Villers-la-Ville) indique qu'il n'y a actuellement aucune connexion entre Villers-la-Ville et Genappe. Les habitants n'ont donc pas de possibilité de rejoindre le réseau WEL.

Monsieur Francis (Province du Brabant wallon) en profite pour rappeler l'importance d'un réseau local qui nourrit le réseau structurant.

Monsieur Barras (OTW) s'interroge sur la pertinence de la ligne Jodoigne-Auderghem, alors qu'il existe déjà un Rapido Jodoigne-LLN et LLN-Bruxelles. Et de souligner que sur ces dernières lignes, il existe un flux bidirectionnel de voyageurs, qu'il n'y a pas sur la liaison Jodoigne-Auderghem.

Monsieur Patris (SPW – AOT) indique que si cela fait plus de sens pour le client, l'AOT est ouverte à une correspondance.

Monsieur Francis (Province du Brabant wallon) indique que cette ligne Jodoigne-Auderghem aura un intérêt si elle dessert Chaumont-Gistoux et son futur hôpital à Louvrance. L'OTW suggère également de prévoir la liaison Jodoigne-Bruxelles par le Sud plutôt que par le Nord.

Madame De Brouwer (Commune de Perwez) souligne de faire attention au temps de parcours. La connexion Jodoigne-Auderghem par le Sud est plus longue (15 min). Il faut aussi prévoir le développement d'infrastructures pour renforcer la mobilité.

Madame Marechal (CeM de Jodoigne) propose d'étudier cette liaison via l'autoroute de Liège via Beauvechain. Monsieur Balthazar (OTW) indique qu'il faut tenir compte de la congestion autoroutière. Le TEC-BW a déjà mis en service une liaison Rapido 5 vers la gare de Tirlemont pour organiser une correspondance avec le réseau ferroviaire mais cela n'a pas fonctionné.

Monsieur Van Calbergh (Ottignies-Louvain-la-Neuve) indique que les données Proximus « déplacements tous modes tous motifs » montrent des flux importants depuis LLN vers Etterbeek et Woluwé et demande si les liaisons WEL sont prévues pour connecter Ottignies Louvain-la-Neuve à ces communes. Monsieur Balthazar précise que des Conforto existent déjà pour relier ces pôles.

Avis de l'Organe :

L'Organe recommande d'étudier la possibilité de revoir les modalités de commercialisation des lignes WEL en ayant pour objectif la convergence commerciale et tarifaire des différents produits de l'OTW.

L'Organe recommande d'étudier la possibilité de revoir les itinéraires des liaisons WEL suivantes :

- **Liaison Jodoigne -Auderghem : Etudier la possibilité de prévoir la liaison par le Sud plutôt que par le Nord ou de maintenir les deux lignes existantes : Jodoigne-LLN et LLN-Bruxelles avec une correspondance**
- **Liaison Waterloo – Wavre : Etudier la possibilité de faire passer la ligne par Genval et le site de GSK à Rixensart**

L'Organe recommande également de faire évoluer le modèle financier en fonction des données disponibles à l'avenir, pour coller au mieux à la réalité.

1.2. Réseau TEC :

1.2.1. Identification des modifications opérationnelles de l'offre TEC mises en œuvre en 2019 et envisagées par l'OTW pour 2020

L'OTW présente les modifications opérationnelles de l'offre TEC mise en œuvre en 2019 et envisagées en 2020.

Modification mise en œuvre en 2019 :

- ***Création d'une ligne Rapido 3 Braine-l'Alleud- Louvain-la-Neuve***
- ***Création de la ligne WEL « W05 Nivelles-Namur »***
- ***Création de la ligne WEL « W06 Braine l'Alleud – Wavre »***
- ***Amélioration de l'offre de la ligne 22 « Ottignies-Wavre Nord »***
- ***Amélioration de l'offre de la ligne 39 « Waterloo-Braine-l'Alleud- Ottignies- Louvain-la-Neuve***

Projets de redéploiement de l'offre TEC à l'horizon 2023 :

- ***Renforcement R1, R3, R4, C, Cbis et C3***
- ***Restructuration du Quadran Sud de LLN***
- ***Création de nouvelles liaisons***
 - ***Structurantes :***
 - ***Jodoigne-Auderghem***

- **Nivelles-La Louvière**
- **Braine-l'Alleud -Woluwe**
- **Jodoigne-Hannut**
- **Gembloux-LLN-Wavre**
- **Gembloux-Jodoigne**
- **LLN-Charleroi**
- **Secondaires**
 - **Nivelles-BLA**
- **Scolaire (Genappe, Rixensart, Hervelee, Perwez)**

Evolution mineures de l'offres

Passation d'un nouveau marché public pour la sous-traitance

Aménagement de gares d'autobus

Madame Charles (Villers-la-Ville) souligne que Villers-la-Ville n'est connecté ni à la Ligne 39 ni au Rapido 3. Elle suggère de prendre en compte le projet d'école secondaire pour étudier le potentiel de raccordement de Villers la Ville à ce réseau TEC.

Monsieur Balthazar (OTW) souligne que le PCM de Villers-la-Ville préconisait la création d'un Proxibus

Monsieur Duflou (SPW – AOT) suggère qu'un trajet soit également ajouté à 15h sur le Rapido 3.

Monsieur Francis (Province du Brabant wallon) réagit à la modification de la ligne 22, indiquant qu'il y a une vraie leçon à tirer de cette modification. Cette ligne est compétitive car elle offre une vraie fréquence (un bus tous les 1/4h), ce qui permet d'être compétitif par rapport à la voiture.

Madame Bès (OTW) explique que des évolutions mineures de l'offre se font régulièrement sur base des plaintes, des pétitions, des rapports de chauffeurs.... Par ailleurs, quand la SNCB revoit son offre, les horaires des TEC doivent être adaptés.

Monsieur Detandt (Braine-l'Alleud) demande quel est le coût au km dans le nouveau marché, si l'OTW a des exigences en termes de gaz à effet de serre pour leurs nouveaux bus et quel est le nombre minimal de passagers par bus pour que cela soit rentable au point de vue écologique.

Monsieur Balthazar (OTW) répond qu'il faut 11 passagers en moyenne par bus pour atteindre ce seuil. Monsieur Barras (OTW) indique qu'actuellement, sur l'ensemble du réseau, on est à 9 passagers en moyenne par bus.

Monsieur Detandt (Braine-l'Alleud) en déduit qu'aujourd'hui, il y aurait moins d'émission de CO² s'il n'avait pas de bus. Il note également que les bus électriques sont très chers. Il suggère de tenir compte de 2 indicateurs : la rentabilité financière et la rentabilité écologique.

Monsieur Huart (Nivelles) demande si seule la solution électrique a été retenue ou si l'OTW étudie d'autres solutions comme le CNG. Monsieur Balthazar répond que seules les solutions électriques ou hybrides sont actuellement envisagées dans les nouveaux marchés.

Monsieur Huart (Nivelles) et Monsieur Francis (Province du Brabant wallon) réagissent au projet d'étudier la création d'une ligne secondaire entre Braine-l'Alleud et Nivelles alors qu'il y a du train.

Monsieur Francis (Province du Brabant wallon) émet les remarques suivantes :

- Renforcement du Conforto 3 : il y aurait une réflexion à avoir pour démarrer de Perwez. Monsieur Balthazar (OTW) rétorque qu'allonger la ligne accroît le risque sur la ponctualité.
- LLN – Charleroi : Concurrence avec le train. Il faut être vigilant pour que cette ligne ne serve pas d'excuse à la SNCB pour ne pas renforcer l'offre IC.

Madame Venturelli (Rebecq) demande si une étude peut être faite pour desservir les zonings de Tubize 1 et Tubize 2 (1650 empois). Monsieur Balthazar (OTW) répond qu'il y a déjà eu une expérience pilote sur Sainte qui a été abandonnée faute de clientèle. Monsieur Francis (Province du Brabant wallon) indique que le WEL pourrait prendre en charge la desserte de ces zonings.

Madame Chermanne (SPW – Planification de la Mobilité) indique qu'il y a une réflexion sur la localisation de ces zonings. Il faut également réfléchir pour que le TEC ne desserve pas l'intérieur des PAE mais qu'il desserve uniquement un arrêt en entrée de zoning. Les employeurs devraient alors organiser une navette.

Madame Bauwelinx (SPW – AOT) réagit au projet d'étudier la création d'une ligne structurante Gembloux-Wavre et demande si l'enjeu ne serait pas de desservir les PAE et Walhain plutôt que de simplement liaisonner Gembloux et Wavre. Monsieur Balthazar (OTW) précise que pour avoir une desserte efficace sur l'axe de la N4, l'infrastructure devra suivre. Monsieur Francis (Province du Brabant wallon) indique que ce projet permettrait de connecter l'axe de la N4 à Wavre et particulièrement au zoning Nord de Wavre, peu accessible via le rail. Il préconise plutôt une ligne secondaire qu'une liaison de type « Rapido ».

Monsieur Patris (SPW – AOT) en profite pour indiquer que le processus de modification d'offre va évoluer pour que l'OCBM intervienne dans le processus de remise d'avis.

Avis de l'Organe :

L'Organe recommande de poursuivre les études sur ces liaisons en tenant compte des remarques formulées ci-dessus et particulièrement d'éviter la concurrence avec le train.

2. Redéploiement de l'offre de transport public à l'horizon 2023

2.1. Réseau WEL : Extension aux communes non couvertes

L'AOT identifie les communes qui ne sont pas couvertes par une des 38 lignes WEL en service ou en cours de mise en œuvre ou par un arrêt de train.

Pour ces communes, une étude sera menée d'ici mai 2020 pour déterminer les liaisons et niveaux de services adéquats en concertation avec les parties prenantes.

La mise en œuvre par l'OTW se fera en parallèle avec le redéploiement progressif de l'offre TEC entre 2020 et 2023.

Aucun membre de l'organe n'émet de remarques.

Avis de l'Organe : L'Organe émet un avis favorable sur la méthodologie proposée.

2.2. Réseau TEC : Phasage du redéploiement progressif de l'offre TEC entre 2020 et 2023

L'AOT présente une proposition de méthodologie avec un phasage par zone pour redéployer progressivement l'offre TEC à l'horizon 2023.

Monsieur Barras (OTW) souligne que la méthodologie utilisée ici est assez différente de ce qui est fait à l'OTW et qu'il faut en être conscient.

Monsieur Duflou (SPW – AOT) précise que la direction OTW du Brabant wallon est déjà assez avancée dans la définition d'un réseau structurant express. L'impact sur le réseau sera dès lors moins grand que dans d'autres bassins de mobilité où la hiérarchie de l'offre n'est pas aussi clairement définie.

Monsieur Barras (OTW) fait part de son inquiétude quant à la volonté d'identifier un et un seul mobipôle par commune.

Monsieur Francis (Province du Brabant wallon) considère également qu'un seul mobipôle par commune et qu'un seul flux principal est trop réducteur. Il s'interroge également sur le fait de se baser sur les pôles SDT pour déterminer les liaisons alors que le SDT n'est pas encore entré en vigueur.

Antoine Patris (SPW - AOT) précise que, à travers cette vision qui peut paraître théorique, l'objectif est de pouvoir concentrer les efforts sur le réseau structurant et qu'il ne peut pas avoir de réseau structurant partout, des choix doivent donc être posés. Par ailleurs, il rappelle qu'il ne s'agit pas ici de réduire l'offre au seul réseau structurant mais de maintenir un réseau secondaire et une desserte heure de pointe où et quand les besoins le nécessitent. La volonté est de pouvoir analyser la demande sur base de données « tous modes tous motifs » et de ne pas se baser uniquement sur les données de fréquentation des lignes existantes.

Bernadette Gany (SPW – Planification de la Mobilité) demande comment les périmètres ont été définis.

Justine Marneffe (SPW - AOT) précise que ceux-ci ont été définis sur base des bassins de consommation et des bassins de vie mais peuvent être amenés à évoluer sur suggestion des membres de l'OCBM.

Antoine Partis (SPW - AOT) précise qu'il y avait également une volonté de coupler les réflexions en cours sur le Sud du Brabant wallon et sur l'axe Jemeppe-sur-Sambre – Gembloux afin de travailler sur un bassin de mobilité cohérent.

Avis de l'Organe : L'Organe soutient le principe de redéploiement du réseau et recommande, au-delà de la hiérarchisation du réseau proposée, d'être attentif aux limites du SDT et aux réalités locales.

3. Mobilité locale

3.1. Etat des lieux et perspectives de développement de services de mobilité locale

L'AOT présente la hiérarchisation du réseau prévue par la Stratégie Régionale de Mobilité et telle qu'elle sera portée par l'AOT.

Le transport à la demande doit offrir des solutions de mobilité où et quand il n'y a pas d'offre de transport régulier. L'ambition régionale est de mettre en place un cadre de régulation et d'organisation du transport à la demande. L'OTW doit être renforcée dans son rôle d'exploitation du transport régulier.

Christiane Chermanne (SPW Mobilité Infrastructures – Direction de la Planification de la Mobilité) présente un état des lieux du transport à la demande en Wallonie et le rôle de la centrale régionale de mobilité (CRM).

Madame Charles (Villers-la-Ville) s'interroge : est-ce que ce dispositif n'est pas une « solution sparadrap » pour tenter de combler les demandes des communes auxquelles l'OTW ne répond pas ?

Madame Flamand (CRM et CLM CapBW) précise que leurs missions sont en train d'évoluer pour pouvoir aller plus loin. Au départ, il s'agissait juste d'un service pour les PMR, la volonté est maintenant d'élargir à d'autres profils. Il y a également une volonté de se renforcer sur le volet multimodalité. Pour cela, il faut que le financement puisse suivre. Les subventions ne sont pas encore descendues au niveau local.

Madame Chermanne (SPW – Planification de la Mobilité) abonde dans ce sens et souligne l'importance de pouvoir financer le transport à la demande.

Monsieur Decorte (Chaumont-Gistoux) demande quelles sont les possibilités pour mettre en place des solutions de mobilité locale régulières avec financement régional et qui sont adaptées aux particularités des communes (Chaumont-Gistoux étant une commune résidentielle très peu attractive pour les transports en commun). Il s'interroge sur la possibilité de mettre en place des navettes intervillages.

Monsieur Francis (Province du Brabant wallon) souligne que le développement des CLM est repris dans le plan provincial de mobilité. Cela ne doit pas être un prétexte pour supprimer les lignes locales importantes mais il faut un vrai projet autour des CLM pour que celles-ci puissent permettre d'offrir une offre complémentaire. Il préconise de se mettre autour de la table pour déterminer les ambitions des CLM et le coût pour les habitants. Il faut pouvoir identifier clairement quels sont les financements possibles au niveau régional et au niveau communal.