

Rapport de la réunion de l'Organe de consultation du bassin de mobilité de Liège-Verviers

Date : vendredi 25 octobre 2019

Lieu : Rue du Vertbois 13c Liège

Présents :

Membres

- Arnaud SCHEEN (Baelen)
- Didier HENROTTIN (Beyne-Heusay)
- Christophe BERTHO (Blegny)
- Pol GUILLAUME (Braives)
- Charles SERVATY (Bütgenbach)
- Dominique VERLAINE (Chaufontaine)
- Damien WATHELET (Clavier)
- Jean PAULUS (Comblain-au-Pont)
- Thierry ANCION (Fléron)
- Salvatore FALCONE (Grâce-Hollogne)
- Florence DEGROOT (Hannut)
- Jean-Louis LEFEBVRE (Herstal)
- Guido PROESMANS (Juprelle)
- Catherine SCHROEDER (Malmedy)
- Anne DUCHENE (Modave)
- Sébastien HERBIET (Nandrin)
- Virginie DEFRANG-FIRKET (Neupré)
- Marc BAGUETTE (Olne)
- Francis DEJON (Saint-Georges-sur-Meuse)
- Sébastien MARCQ (Trooz)
- Hubert JONET (Verlaine)
- Alexandre LOFFET (Verviers)
- Jean-François RAVONE (Villers-le-Bouillet)
- Joachim ROMAIN (cabinet du Ministre HENRY)
- Jean-Michel SOORS (OTW- Direction Liège-Verviers)
- Antoine PATRIS (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- Florianne MOSSOUX (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)

Invités

- Henri-Jean GATHON (OTW – Conseil d'administration)
- Antoine GRUSELIN (OTW – Conseil d'administration)
- Olivia PERWEZ (OTW – Direction Liège-Verviers)
- Michel SCHOONBROODT (OTW – Direction Liège-Verviers)
- Thierry JOTTARD (Centrale régionale de Mobilité)
- Claudia SCHMITZ (Centrale locale de Mobilité Fahr Mit)
- Christiane CHERMANNE (SPW Mobilité Infrastructures – Direction de la Planification de la Mobilité)
- Didier CASTAGNE (SPW Mobilité Infrastructures – Direction de la Planification de la Mobilité)
- Sophie LAMBERT (SPW Mobilité Infrastructures – Direction de la Planification de la Mobilité)
- Martin DUFLOU (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- Marie VIDOTTO (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- Marielle LAMBOTTE (Ohey)

Autres participants :

- Roland WELLIQUET (Flémalle)
- Michel DUC (Liège)
- Jean-François LEBLANC (Liège)
- Catherine BURON (Braives)
- Doris DAVIN (Grâce-Hollogne)
- Stephan PONCELET (Chaufontaine)

Absents :

- | | | |
|----------------|-------------------------|----------------------|
| - Amay | - Ferrières | - Remicourt |
| - Amel | - Fexhe-le-Haut-Clocher | - Saint-Nicolas |
| - Ans | - Geer | - Sankt Vith |
| - Anthisnes | - Hamoir | - Seraing |
| - Aubel | - Héron | - Soumagne |
| - Awans | - Herve | - Spa |
| - Aywaille | - Huy | - Sprimont |
| - Bassenge | - Jalhay | - Stavelot |
| - Berloz | - Kelmis | - Theux |
| - Büllingen | - Lierneux | - Thimister-Clermont |
| - Burdinne | - Limbourg | - Tinlot |
| - Burg-Reuland | - Lincet | - Trois-Ponts |
| - Crisnée | - Lontzen | - Visé |
| - Dalhem | - Marchin | - Waimes |
| - Dison | - Oreye | - Wanze |
| - Donceel | - Ouffet | - Waremme |
| - Engis | - Oupeye | - Wasseiges |
| - Esneux | - Pepinster | - Welkenraedt |
| - Eupen | - Plombières | |
| - Faimés | - Raeren | |

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. Délégation de la compétence de recommandation de l'OCBM pour ce qui relève de la Zone à haut niveau de service de l'agglomération de Liège vers l' « Organe Focus Transports en commun urbains » (= Comité de pilotage thématique « transports en commun » du PUM Liège institué suivant la note approuvée par le Gouvernement wallon le 16 mai 2019).

Documents préparatoires – point pour avis.

L'AOT résume la note fournie en amont de la réunion présentant le point soumis :

En exécution de la note approuvée par le Gouvernement, un comité de pilotage, dénommé « Organe Focus Transports en commun urbains » et composé notamment des 24 communes visées par le PUM de Liège a été constitué et traite

des questions d'offre de transport en commun au sein de la Zone à haut niveau de service du PUM de Liège. (...) Ce comité se réunira au minimum deux fois par an. Un Règlement d'ordre intérieur intégrant une logique de délégation de l'OCBM vers ce comité a été proposé à la première réunion de l'« Organe Focus Transports en commun urbains », qui s'est tenue le 23 septembre dernier (le ROI n'a pas encore été validé, dans l'attente de la décision de l'OCBM sur la délégation).

Les membres de ce comité sont :

- *Les 24 communes visées par le PUM de Liège, représentées par un membre du Collège;*
- *Un représentant de Liège Métropole ;*
- *Un représentant de la Cellule PUM (SPW MI)*
- *Un représentant de la direction des routes de Liège (SPW MI) ;*
- *Un représentant de l'AOT (SPW MI) ;*
- *Un représentant de la SOFICO ;*
- *Un représentant de l'OTW Direction opérationnelle de Liège-Verviers ;*
- *Un représentant de l'OTW direction déléguée Infrastructure ;*
- *Un représentant du Cabinet du Ministre de la Mobilité.*

Ce comité « Organe Focus Transports en commun urbains » traite donc exclusivement des questions liées aux transports en commun urbains en agglomération liégeoise. Il serait fastidieux et peu cohérent que ces questions soient également traitées lors des réunions des 84 communes composant le bassin de mobilité de Liège. »

Le point suivant est donc soumis à l'approbation de l'OCBM de Liège-Verviers : « L'OCBM de Liège-Verviers donne délégation au comité de pilotage « Organe Focus Transports en commun urbains » pour traiter des questions relatives au transport en commun urbains de la Zone à Haut Niveau de Service en exécution du PUM de Liège.

Discussions

Monsieur Gruselin (Conseil d'administration de l'OTW) s'interroge sur la méthodologie de prise de décision au sein de l'Organe et sur quoi porte la délégation précisément. Monsieur Patris (SPW - AOT) répond que la délégation de recommandation porte uniquement sur les transports en commun urbains dans la Zone à haut niveau de service (ZHNS) définie au PUM de Liège. Monsieur Duflou (SPW - AOT) exprime que la compétence d'avis/recommandation d'un OCBM relève de l'Organe dans son ensemble et non de chaque commune via son conseil ou collège communal. L'objectif est un débat à l'échelle supra-communale sur l'offre de transport public. Les avis pris par consensus ou avec divergence au sein de l'organe sont actés au rapport de l'OCBM et alimentent le processus régional de décision relative à l'évolution de l'offre. Il ajoute qu'une réunion du Comité visé par la proposition de délégation en matière d'avis/recommandation sur l'offre urbaine de transport public s'est déjà tenue le 23 septembre 2019 et que la question de rendre compétent cet organe par délégation de l'OCBM du bassin Liège-Verviers y a été abordée. Monsieur Duc (Liège) ajoute que le règlement d'ordre intérieur de ce comité n'y a pas encore été adopté.

Monsieur Guillaume (Braives) demande s'il s'agit du seul organe où les communes peuvent formuler leurs remarques sur les transports en commun et précise qu'il n'a pas reçu de délégation de son Collège pour accorder une délégation de compétence. Monsieur Patris (SPW- AOT) répond qu'il a été demandé à chaque commune une délibération du Collège pour désigner un membre au sein de celui-ci pour composer l'OCBM. Ce membre a reçu les documents préparatoires à la réunion de l'OCBM lui permettant d'être en possession des connaissances nécessaires pour exprimer - si besoin est - la position de sa commune et en débattre au niveau de l'organe qui est effectivement chargé d'émettre des recommandations concernant les modalités locales de traduction des orientations stratégiques, définies préalablement par l'autorité organisatrice du transport, compte tenu du contexte de l'offre, des besoins et du budget. Il précise que, par ailleurs, l'OTW et le SPW sont à l'écoute des communes en dehors du rythme semestriel des OCBM et peuvent être contactés directement pour toute remarque/question à traiter en la matière, chacun en fonction de ses compétences.

Au sein du Comité traitant de la ZHNS (Organe Focus Transport en commun urbains) de la gouvernance PUM, il ne sera question que de l'offre urbaine dans l'agglomération liégeoise.

Monsieur Duc (Liège) demande quelle est la différence entre une décision et un avis et quelle est l'influence sur la gouvernance du PUM. Madame Mossoux (SPW-AOT) rappelle l'article 5septies du décret du 21 décembre 1989 : l'OCBM émet des recommandations.

Monsieur Castagne (SPW-Direction de la planification de la mobilité) demande si la délégation concerne bien le périmètre du PUM, c'est-à-dire les 24 communes et non uniquement les 14 de la Zone à haut niveau de service. Madame Mossoux (SPW-AOT) répond que la proposition de délégation vise un Comité où sont bien représentées les 24 communes définies par le PUM de Liège.

Monsieur Guillaume (Braives) souhaite parler du bus WEL Hannut-Namur. Monsieur Patris (SPW-AOT) indique qu'il faut dissocier les enjeux urbains (PUM) des enjeux structurants intercommunaux (OCBM). Monsieur Baguette (Olne) demande si les enjeux structurants intercommunaux seront bien débattus en OCBM. Monsieur Patris (SPW-AOT) répond par l'affirmative.

Monsieur Duflou (SPW-AOT) conclut en demandant si l'avis de l'organe est favorable sur la proposition de délégation à l'ordre du jour.
Aucune autre remarque n'est émise.

Avis de l'Organe

L'AOT soumettra à l'avenir les demandes d'avis/recommandation relatives à l'offre urbaine de transport en commun en agglomération liégeoise au Comité « Organe Focus Transports en commun urbains » au sein de la gouvernance PUM et non plus en OCBM, sous réserve d'adoption par ledit Comité d'un règlement d'ordre intérieur organisant cette compétence de recommandation déléguée de l'OCBM.

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

2.1. Réseau WEL :

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

Documents préparatoires – point pour avis.

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, ...).

- ***Liaisons interpôles***
Marche - Somme-Leuze - Clavier - Tinlot - Nandrin - Neupré - Sart-Tilman – Liège (W04)
Burg Reuland - Saint-Vith - Amblève - Bullange - Bütgenbach - Waimes - Eupen
Malmédy - Jalhay - Verviers
Saint-Vith - Malmédy
Huy - Villers-le-Bouillet - Faimés – Waremme

***Liège - Sprimont - Aywaille - Ferrières - Manhay - Houffalize – Bastogne
Waremme - Geer - Hannut - Burdinne - Fernelmont - Namur***

- ***Liaisons communes-pôle (heures de pointe)
Herve - Soumagne - Blégny – Liège***

La Ville de Liège s'interroge sur les objectifs de part modale de FAST (5% de part modale pour le bus/tram à l'horizon 2023) car à l'heure actuelle, la part modale du transport en commun à Liège est déjà de 20%. La Ville de Liège estime que cet objectif ne répond pas aux enjeux urbains. Monsieur Patris (SPW - AOT) précise que les objectifs sont à l'échelle wallonne. Il est cependant évident qu'à Liège, région pour laquelle la part modale est nettement supérieure historiquement, les ambitions soient plus élevées.

La Commune d'Olne s'interroge sur la différence entre les types de liaisons proposées. La Ville de Liège souhaite que des éléments objectifs notamment sur le budget de mise en œuvre de ces lignes ont été demandés auprès de l'AOT pour pouvoir se prononcer sur les liaisons. Monsieur Patris (SPW - AOT) renvoie la Ville de Liège et la Commune d'Olne aux éléments discutés lors du premier OCBM. Le budget de mise en œuvre des lignes WEL a été présenté lors de ce deuxième OCBM.

La Ville de Liège s'interroge sur l'éventuel réaménagement des services de transport public afin de financer le WEL. La Ville de Liège réitère son inquiétude sur les priorités de financement du transport public en Wallonie (desserte locale et réseau structurant), au regard des besoins urbains liégeois qui ont besoin de réponses fortes. Monsieur Patris (SPW - AOT) précise que selon la SRM l'amélioration des service urbain et interurbain sont à mener en parallèle. L'Opérateur de Transport de Wallonie a quant à lui la main sur les enjeux opérationnels (arrêts, combinaisons de lignes).

La Ville de Liège n'ayant pas reçu de réponses claires et objectivées ne se rallie pas à la pertinence d'un réseau structurant intercommunal express tel que proposé par l'AOT.

Au niveau urbain, Monsieur Castagne (SPW) précise que certaines lignes sont incluses dans le PUM ou sont complémentaires avec celui-ci.

La Commune de Clavier souligne que la proposition améliore grandement la mobilité au sein des communes rurales notamment pour accéder aux lieux de consommation. Monsieur Patris (SPW - AOT) ajoute qu'à l'avenir il s'agira de réfléchir à la taille des bassins pour qu'ils correspondent au mieux avec les déplacements quotidiens de chacun.

La Commune de Clavier s'interroge sur les moyens mis en œuvre pour augmenter la fréquentation des bus WEL en proposant de développer des infrastructures de mobilité douce, des services de rabattement vers les bus WEL, etc. Elle s'interroge de plus sur la commercialisation des bus WEL et propose de mettre en place une carte de réservation plutôt qu'une réservation en ligne. Monsieur Patris (SPW - AOT) précise que ces propositions sont cohérentes avec le développement de mobipôles, projet pour lequel un budget est alloué en 2019. De plus, il va de soi que la tarification, gérée par l'OTW, soit un élément important pour une meilleure attractivité du service.

La Ville de Verviers s'interroge sur la date de mise en service des lignes WEL proposées. Monsieur Patris (SPW-AOT) confirme que la date de mise en service a été reportée par rapport à ce qui a été présenté en mai dernier suite à une décision du conseil d'administration de l'OTW. En effet, malgré que les liaisons aient été demandées par le précédent ministre en octobre 2018 en mettant à disposition un budget

adéquat, l'OTW a préféré attendre des accords gouvernementaux sur les budgets alloués en 2020 avant de développer l'offre en 2019, d'autant plus que le projet est de grande ampleur wallonne.

Monsieur Gathon (OTW) confirme que le Conseil d'administration de l'OTW estime que ce projet de grande ampleur ne peut être mis en œuvre en l'état et que trois conditions préalables, a minima, doivent être réunies. D'abord, il faut disposer d'une évaluation solide des six lignes pilotes lancées au printemps dernier et en tirer les enseignements. Ensuite, il faut que le nouveau Gouvernement mis en place suite aux élections du 26 mai statue sur l'opportunité de ce projet et, si c'est son choix, le valide. Enfin, le cas échéant, l'OTW doit obtenir la garantie d'un financement pérenne de ces nouvelles lignes. Actuellement, ces conditions ne sont pas rencontrées.

La Commune de Braives estime qu'un arrêt de la ligne Waremme - Hannut – Burdinne – Fernelmont – Namur au sein de la commune de Braives serait judicieux, cette dernière disposant de routes régionales à l'ouest et au nord du territoire. Monsieur Patris (SPW - AOT) rappelle que ce genre de demande peut être adressée à l'AOT en dehors de l'Organe.

La Commune de Grâce-Hollogne s'interroge sur la desserte de l'aéroport ainsi que des zones d'activité économique. Monsieur Patris (SPW - AOT) précise que l'offre structurante intercommunale discutée en OCBM s'accompagnera d'une offre de desserte fine urbaine (PUM) pour les communes concernées (dont Grâce-Hollogne).

La Commune de Comblain-au-Pont souhaiterait que la Vallée de l'Ourthe dispose d'un service de transport en commun vers le Sart-Tilman.

Avis de l'Organe :

L'Organe confirme la pertinence d'un réseau structurant intercommunal Express, principalement pour les Communes ne bénéficiant pas de réseaux urbains performants.

De plus, l'Organe recommande que l'offre WEL prenne en considération les communes non desservies et les relie de manière adéquate aux principaux pôles territoriaux.

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

Point pour information.

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

La Ville de Liège s'interroge sur le budget des WEL et la répartition wallonne de ceux-ci. Monsieur Patris (SPW - AOT) précise que les budgets proposés sont calculés sur base des contrats établis pour les 6 premières lignes WEL. Ils peuvent bien entendu évoluer dans les mois à venir ; ils seront alors communiqués à ceux qui s'y intéressent. Monsieur Duflou (SPW - AOT) précise qu'à Liège les investissements seront réfléchis en adéquation avec l'arrivée du tram pour améliorer et développer les parts de marchés.

2.2. Réseau TEC :

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

Documents préparatoires – point pour avis.

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

- **Modifications opérationnelles de l'offre TEC mise en œuvre en 2019**
 - **Création d'une nouvelle ligne entre la gare des Guillemins et le Parc scientifique du Sart-Tilman**
 - **Amélioration de la desserte du zoning des Plénesses à Thimister**
 - **Desserte du nouveau P+R à Vottem**
 - **Amélioration des lignes desservant les écoles de Herve**
 - **Adaptation des temps de parcours sur les lignes 138, 140 et 240**
 - **Autres adaptations mineures**
 - **Mise en concurrence des services réguliers sous-traités et suivi**
 - **Réseau WEL**
- **Redéploiement de l'offre TEC à l'horizon 2023**
 - **Développement du tram**
 - **Le nouveau réseau autour du tram**
 - **Réseau TEC**

La Commune de Neupré s'interroge sur la procédure à mettre en place pour modifier le réseau de l'OTW. Madame Perwez (OTW) précise que les modifications sont soit réalisées pour connecter une zone non desservie, soit via des constatations en interne ou en externe. Quoiqu'il en soit, les communes peuvent contacter l'OTW pour des demandes opérationnelles.

La Commune de Modave informe l'OTW que les bus de la ligne 91 sont surchargés et demande d'augmenter la capacité des voyages. Madame Perwez (OTW) précise que les lignes de service régulier à caractère scolaire sont toutes très chargées le matin. Ils adaptent donc la capacité par priorité là où les clients ne peuvent être pris en charge, tout en précisant que l'inconfort ressenti peut être plus important en zone rurale car le temps de trajet passé dans le bus est généralement plus long.

La Commune de Fléron souhaiterait que les horaires soient en concordance avec ceux des écoles. Madame Perwez (OTW) en prend bonne note tout en prévenant la commune que des travaux sur le pont de Tilff entraînent actuellement beaucoup de retard.

La Centrale Locale de Mobilité Fahr Mit s'interroge sur le remplacement de la ligne 394 par le WEL. Madame Perwez (OTW) précise qu'il ne s'agira pas d'un remplacement mais d'une réorganisation.

La Commune de Baelen s'interroge sur le développement du réseau TEC : s'agit-il d'un développement par réactivité ou d'un développement suivant les perspectives d'aménagement du territoire. Madame Perwez (OTW) ajoute que la stratégie régionale est à présent mise en place par l'Autorité Organisatrice du Transport. Dans les zones rurales cependant, l'offre est moindre en raison d'un potentiel de clientèle moindre. Si ce potentiel change, l'offre changera aussi.

La Commune de Baelen s'interroge sur la complémentarité du réseau de bus avec les modes doux. Madame Perwez (OTW) précise que seuls les vélos pliables sont acceptés dans les bus. Cependant, l'OTW peut intervenir financièrement dans la mise en place de racks, parkings ou box à vélo aux arrêts.

La Ville de Verviers s'interroge sur la complémentarité de la desserte du zoning des Plénesses (ligne 717) avec la navette autonome. Madame Perwez (OTW) précise que cette navette est complémentaire avec la ligne 717 en ne circulant que la nuit.

La Ville de Verviers avertit l'OTW du souhait de déplacer la gare des bus à l'arrière de la gare de Verviers et demande à l'OTW de trouver une solution à ce sujet. Madame Perwez (OTW) précise que la discussion est entamée avec la SNCB.

Avis de l'Organe :

L'Organe recommande à l'OTW de poursuivre les études opérationnelles en tenant compte des remarques formulées ci-dessus.

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

3.1. Réseau WEL : Extension aux communes non couvertes

Documents préparatoires – point pour avis.

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.

La Commune de Villers-le-Bouillet s'étonne de la méthodologie utilisée car elle exclut les communes desservies par une ligne WEL, qu'elles soient bien desservies ou non. Monsieur Patris (SPW - AOT) précise que d'autres solutions de mobilité doivent également être mises en place pour répondre efficacement aux besoins de chacun. La Commune de Trooz ajoute que le covoiturage et les initiatives locales sont aussi une solution.

La Commune d'Olne précise qu'un rabattement doit aussi être organisé vers le réseau ferroviaire. Monsieur Patris (SPW - AOT) ajoute que cet élément s'intègre aussi dans une optique de lisibilité pour accéder au réseau structurant.

La Ville de Liège estime que la SNCB devrait être invitée à l'Organe de Consultation du Bassin de Mobilité Liège-Verviers. Monsieur Patris (SPW - AOT) précise que la Région a privilégié que les dialogues concernant le réseau ferroviaire se fasse au travers des Road Shows même si les dynamiques se rejoignent.

La Commune de Baelen s'interroge sur les modalités de concertation avec les communes. Monsieur Patris (SPW - AOT) précise que l'AOT prendra l'initiative de grouper les communes non desservies voisines pour organiser le dialogue.

La Commune de Clavier estime que les GAL peuvent être d'une aide technique lorsque les communes ne disposent pas d'un conseiller en mobilité. Monsieur Patris (SPW - AOT) précise qu'ils seront conviés à la discussion.

La Commune de Braives informe qu'un débat de la Conférence des Elus Meuse-Condroz-Hesbaye portait sur l'utilisation du réseau autoroutier pour le transport public en parallèle avec le développement des mobipôles. Monsieur Patris (SPW - AOT) précise que les communes peuvent transmettre à l'AOT les documents pertinents en termes de mobilité afin de les intégrer dans nos analyses.

La Commune de Fléron estime que le BHNS représente une offre plus adéquate que le WEL au sein de sa commune. Monsieur Patris (SPW - AOT) précise qu'il est évident que le WEL ne doit pas être développé dans chacune des communes si ce n'est pas pertinent pour les citoyens. En ce qui concerne le BHNS, c'est un sujet abordé par l'Organe Focus Transports en commun urbains auquel a été délégué la compétence de recommandation.

La Commune de Fléron souhaiterait qu'un phasage soit proposé par le Ministre pour le développement de liaisons et de solutions de mobilité.

Avis de l'Organe :

L'Organe recommande que la méthodologie proposée prenne aussi en considération des solutions de rabattement et de mobilité alternatives.

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

Documents préparatoires – point pour avis.

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

Avis de l'Organe :

L'Organe n'émet pas de remarque sur la méthodologie proposée.

4. **Mobilité locale**

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

Point pour information.

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).