

*Construisons ensemble la mobilité de demain!*

## **OCBM de Namur : document préparatoire au point 2.2.**

**Réseau cible proposé pour la zone urbaine de Namur en vue de l'édition du PRTP (ambitions tactiques régionales)**

Namur

## Table des matières

Table des matières .....	2
1. Introduction .....	3
2. Cadre .....	5
2.1. Vision FAST et Stratégie Régionale de mobilité .....	5
2.2. Cadre réglementaire .....	6
2.3. Etapes de redéploiement .....	7
2.3.1. Etape tactique réalisée .....	7
2.3.2. Etapes suivantes .....	8
2.3.3. Vision du système de transport public régional .....	9
3. Synthèse du diagnostic mobilité sur la zone .....	9
3.1. Demande de mobilité .....	9
3.2. Offre structurante (ferroviaire, express, principal) .....	10
3.3. Développement territorial et de la population à prendre en compte .....	12
3.4. Points d'intérêt .....	12
3.5. Enjeux .....	13
4. Projet de Plan Régional de Transport Public sur la zone .....	14
4.1. Caractéristiques du réseau cible 2025 .....	15
4.2. Définition des liaisons du réseau cible 2025 .....	15
4.2.1. Liaisons urbaines structurantes .....	16
4.2.2. Liaisons urbaines .....	19
4.2.3. Besoins en solutions de mobilité flexibles complémentaires pour l'intermodalité locale .....	22
4.3. Intermodalité ferroviaire .....	22
4.4. Accessibilité des sites touristiques .....	23
4.5. Fiches détaillées par liaison .....	24

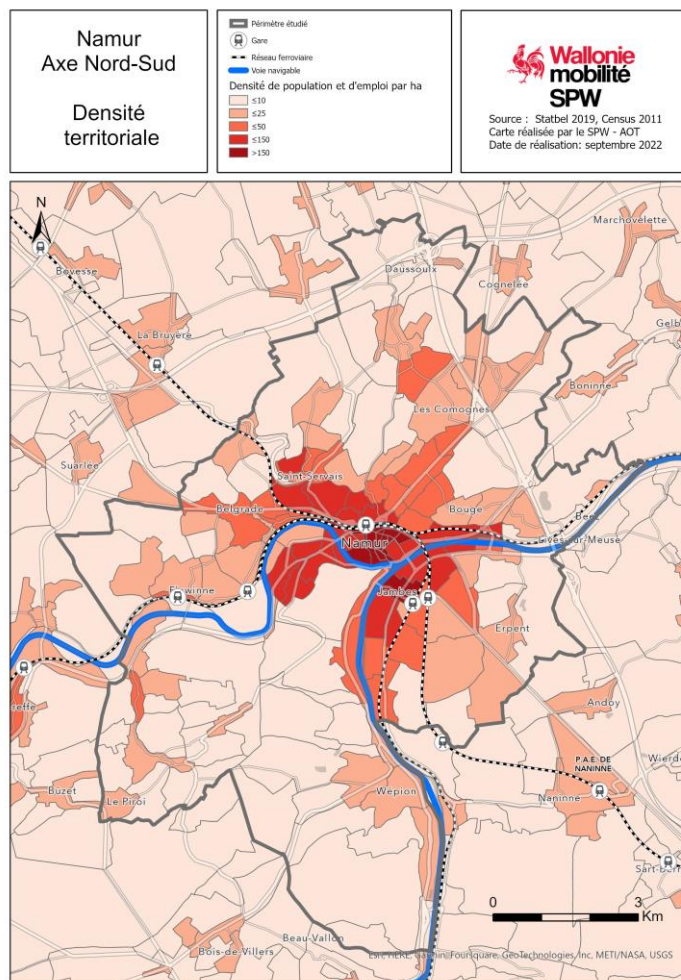
## 1. Introduction

Le présent document s'inscrit dans le processus de redéploiement de l'offre tel que défini par l'article 19 du contrat de service public entre la Wallonie et l'Opérateur de Transport de Wallonie (CSP) pour lequel l'Autorité Organisatrice du Transport est chargée « d'établir les projets de Plans Régionaux de Transport Public en capitalisant sur l'expertise de l'OTW et d'autres parties prenantes et en prenant en compte les moyens financiers ».

Il s'agit d'un document d'orientations tactiques qui définit les objectifs régionaux en termes de liaisons et de niveaux de service pour une zone de mobilité cohérente. Le territoire considéré ici est la zone urbaine de Namur dont on étudie les flux sortants et internes, constituée des anciennes communes de Beez, Belgrade, Bouge, Champion, Dausoulx, Erpent, Flawinne, Jambes, Malonne, Namur, St-Marc, St-Servais, Vedrin et Wépion.

Le réseau hors zone urbaine de Namur, tel que définie ci-dessus, ont été traités ou le seront via :

- Le développement de l'offre structurante intercommunale mis en œuvre entre 2019 et 2021.
- Le redéploiement de la zone de Gembloux initié en 2019 et dont l'étude opérationnelle est en cours en vue d'une mise en œuvre en septembre 2023. Cela concerne
  - o les anciennes communes à l'Ouest de la commune de Namur :Temploux, Suarlée et Rhisnes
  - o ainsi que les communes limitrophes de Gembloux, La Bruyère et Jemeppe-sur-Sambre.
- Le redéploiement de la zone du Grand Namur qui sera initié en 2026 et qui concerne :
  - o les anciennes communes de Namur suivantes : Cognelée, Boninne, Gelbressée, Marchelles-Dames, Lives-sur-Meuse, Loyers, Wierde, Naninne et Dave ;
  - o ainsi que les communes limitrophes de Floreffe, Profondeville, Gesves, Andenne, Fernelmont, Eghezée



Ce territoire se caractérise par des densités d’emplois importantes au regard de la moyenne régionale.

	Zone de redéploiement	Wallonie	Rapport situation actuelle de la zone de redéploiement /situation actuelle Wallonie
<b>Emplois</b>			
Nombre d'emplois	51.326	1.145.273	4,48%
Densité d'emploi	570	68	
<b>Population</b>			
Nombre d'habitants	95.091	3.645.243	2,61%
Densité population (hab/km <sup>2</sup> )	1.055	216	
<b>Offre de bus actuelle</b>			
Km/an	4.108.465 (toute ligne*) 3.215.001 (réseau urbain**)	91.604.883	3,5%



Le présent document retrace le cadre dans lequel s'inscrit la démarche de redéploiement (cadre stratégique et règlementaire), ainsi que le diagnostic mobilité sur lequel est basé le Plan Régional de Transport Public (PRTTP).

Le Plan en lui-même est présenté en 3<sup>e</sup> partie de document. Y sont détaillés :

- Les principaux avantages du nouveau plan de transport ;
- La cartographie du réseau et les fiches détaillant le niveau de service attendu sur chaque liaison ;
- L'ampleur du Plan de Transport en comparaison avec le réseau wallon.

## 2. Cadre

### 2.1. Vision FAST et Stratégie Régionale de mobilité

En 2017, le Gouvernement wallon a adopté la Vision FAST 2030, fixant des objectifs ambitieux et reconnus pour la nécessaire transformation de mobilité à l'horizon 2030 en Wallonie. Mettre en place un système de mobilité qui garantit à tous la Fluidité, l'Accessibilité, la Santé et la Sécurité via le Transfert modal sont les finalités que la Wallonie veut atteindre en 2030.



Plus précisément, la Vision FAST 2030 prévoit l'augmentation de la part modale bus/tram de 4% (en 2018) à 10% (en 2030), en parallèle d'une augmentation de la part modale des autres modes alternatifs à la voiture individuelle.



Afin d'atteindre ces objectifs, la Stratégie Régionale de Mobilité (approuvée par le précédent Gouvernement Wallon en 2019 et confirmée par la Déclaration de Politique Régionale du Gouvernement actuel) prévoit la création et/ou le renforcement des lignes du réseau structurant régional et des réseaux urbains, une hiérarchisation de l'offre TEC (en fonction de la demande de mobilité) ainsi que le développement de solutions de mobilité locale flexibles.

En phase avec ces différents documents stratégiques, les objectifs de travail de l'Autorité Organisatrice du Transport d'ici 2023 sont, notamment :

- La création et le renforcement de lignes structurantes urbaines (tram, BHNS et principales) et non-urbaines (Express et principales) ;
- En s'appuyant sur ces développements et sur l'offre ferroviaire (Plan Transport SNCB 2020-2023), le redéploiement, par phase, de 50% de l'offre kilométrique TEC de référence ;
- Le déploiement progressif et conséquent de solutions de mobilité locale, complémentaires et en rabattement vers les services réguliers de transport public.

Plus précisément, le redéploiement de l'offre consiste en une amélioration de l'offre de transport en commun en regard des besoins de mobilité et pas uniquement en regard de la fréquentation actuelle du seul mode bus. Il s'agit donc d'adapter et d'améliorer le réseau de services réguliers

pour répondre aux besoins significatifs de mobilité (actuels et/ou anticipés par l'évolution des territoires) de la population et des acteurs socio-économiques en termes de (nouvelles) liaisons et de niveaux de service attractifs, apportant une offre adaptée à chaque public-cible.

Ce redéploiement se réalise en phase avec la Stratégie Régionale de Mobilité. Celle-ci exprime la hiérarchisation attendue et les différents niveaux de service cibles auxquels doivent répondre le futur réseau de transport en commun intégré.

Le réseau ainsi hiérarchisé offrira une meilleure lisibilité aux usagers, ce qui facilitera l'usage des transports en commun (notamment par de nouveaux clients), l'ambition étant d'améliorer la charge moyenne et la fréquentation des réseaux de transport public.

## 2.2. Cadre règlementaire

Le décret du 21/12/1989, par sa mise à jour le 29/03/2018, définit un réseau hiérarchisé comme un ensemble de lignes régulières de transport en commun s'appuyant sur la structure territoriale du bassin de mobilité et organisé en un maillage de lignes structurantes, de lignes secondaires et de lignes de desserte de pointe. Il confie à l'Autorité Organisatrice du Transport la définition de l'offre de transport permettant de concrétiser la politique d'accessibilité au territoire et la fixation des objectifs d'intermodalité.

Le Contrat de Service Public 2019-2023, qui lie l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) à la Région Wallonne, définit les modalités d'évolution de l'offre de transport en commun et le rôle que doivent y jouer les Organes de Consultation par Bassin de Mobilité (OCBM).

Particulièrement, l'article 19 - Processus de redéploiement de l'offre précise ceci :

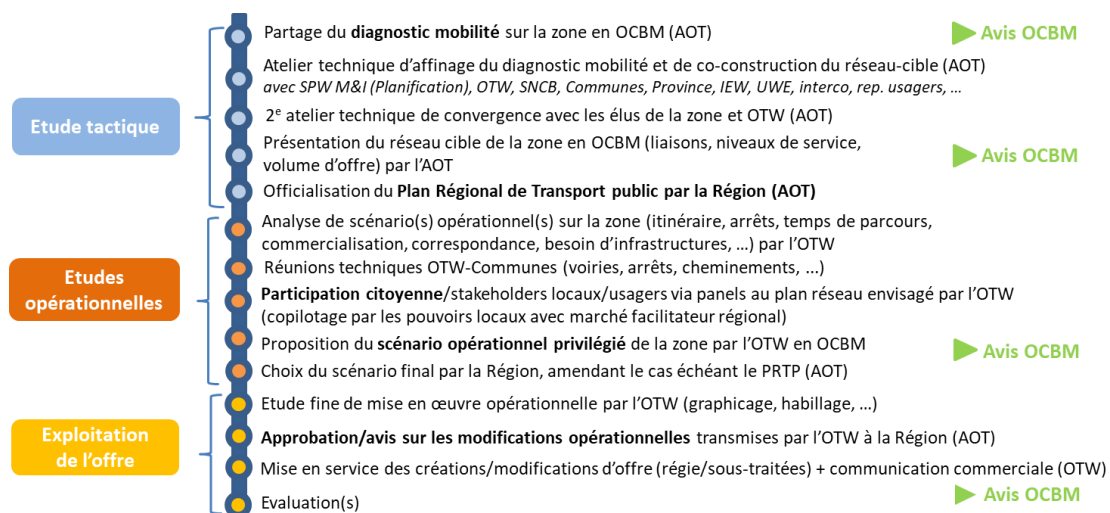
*Les Parties s'engagent à suivre la procédure suivante dans le cadre du redéploiement de l'offre:*

- *Sur base des orientations de redéploiement de l'offre du réseau de transport public wallon définies par le Gouvernement, l'AOT établit les projets de Plans Régionaux de Transport Public en capitalisant sur l'expertise de l'OTW et d'autres parties prenantes et en prenant en compte les moyens financiers tels que prévus à l'Article 71. L'AOT met en œuvre sur base de ces Plans les concertations avec les différents membres des OCBM ;*
- *A la suite de ces concertations, l'AOT officialise les Plans Régionaux de Transport Public déclinés par Bassin de mobilité ;*
- *Sur cette base, l'AOT pilote les évolutions de l'offre selon un échéancier réaliste ;*
- *L'OTW étudie et planifie ces évolutions de l'offre, les chiffre de manière fine, génère les scénarios (itinéraire, amplitude approximative, fréquence, service alternatif, gamme tarifaire des services alternatifs, mesures d'accompagnement souhaitables) à soumettre à l'organe de consultation concerné ;*
- *Les membres de l'organe de consultation du Bassin émettent leurs remarques et leurs suggestions ;*
- *L'AOT valide le scénario final parmi les propositions de l'OTW éventuellement amendées ;*
- *L'OTW réalise alors son étude plus fine de modification de l'offre et la met en œuvre, elle-même ou en sous-traitance ;*
- *L'AOT encadre un processus d'évaluation et d'adaptation du projet d'offre redéployée, dans les 12 mois qui suivent la mise en production.*

## 2.3. Etapes de redéploiement

### 2.3.1. Etape tactique réalisée

Le présent Plan Régional de Transport s'inscrit dans le processus plus large de redéploiement de l'offre tel que défini ci-dessus et synthétisé comme suit :



La première phase de ce redéploiement consiste en la réalisation et en la validation de l'étude tactique :

- Dans la foulée de l'initiative *Nam'in Move* intégrant une partie du territoire namurois, le processus s'est entamé par la tenue d'un premier atelier technique réunissant le SPW Mobilité et Infrastructures (Autorité Organisatrice du transport et Direction de la planification de la mobilité), l'OTW, la commune de Namur et différentes parties prenantes (SNCB, BEP, UWE, UNamur, hôpitaux, etc). L'ambition était de partager et d'enrichir le diagnostic mobilité de la zone dressé par l'AOT et d'esquisser en concertation un premier réseau cible, tant en matière de liaisons que de niveaux de service.
- Un point a fait l'objet d'une information à [l'Organe de Consultation du Bassin de Mobilité](#) de Namur le 31 mai 2022 où les remarques suivantes ont été formulées :
  - o Le TEC contribuera avec des éléments d'affinage lors du deuxième atelier, prévu le 15 juin.
  - o La proposition de réseau cible sera présentée par l'AOT à l'OCBM d'automne 2022.
  - o Le périmètre de l'étude tactique ne concerne que la ville de Namur. La commune de Profondeville souhaite tout de même être consultée lors du processus de redéploiement.
- Sur cette base et en intégrant dans le périmètre les anciennes communes concernées par *Nam'in Move*, une série de réunions de travail ont alors été organisés par l'Autorité Organisatrice du Transport avec l'Opérateur de Transport de Wallonie, la commune et les diverses parties prenantes impliquées, avant d'être partagé avec des élus de la zone concernée.
- Ce réseau cible de la zone Namur urbain est présenté pour avis à [l'Organe de Consultation du Bassin de Mobilité](#) de Namur le 8 décembre 2022.

### 2.3.2. Etapes suivantes

Sur la base du présent Plan Régional de Transport Public, la phase de réalisation des études opérationnelles par l'OTW en vue de la mise en place de ce nouveau réseau sera entamée.

Conformément à l'article 19 du CSP, l'OTW « étudie et planifie ces évolutions de l'offre, les chiffres de manière fine, génère les scénarios (itinéraire, amplitude approximative, fréquence, service alternatif, gamme tarifaire des services alternatifs, mesures d'accompagnement souhaitables). Les besoins éventuels en matériel roulant et en infrastructures de transport public sont également identifiés. »

Cette phase d'études opérationnelles menée par l'OTW qui s'initialise une fois éditée par l'AOT du PRTP de la zone est cruciale pour identifier les changements entre le réseau actuellement exploité sur la zone et le réseau de demain.

L'OTW s'assurera de mettre en œuvre la concertation locale nécessaire pour la meilleure prise en compte possible des réalités locales dans l'opérationnalisation de l'offre cible, tout en restant dans les balises tactiques fixées par le Plan de Transport en termes de liaisons, niveaux de service et d'ampleur kilométrique. Sur base de l'expérience menée au sein des zones de redéploiements de Gembloux et de Florenville, le Ministre Henry confirmera son souhait de voir réaliser une démarche d'information publique et de participation citoyenne sur les évolutions des lignes alors étudiées de manière fine par l'OTW. C'est sur le scénario amendé des remarques citoyennes que l'OTW pourra effectivement prendre en compte que l'avis de l'Organe de Consultation du Bassin de Mobilité qui sera à nouveau sollicité à cette étape, accompagné du phasage de mise en œuvre proposé par l'OTW. La Région validera alors le scénario final à mettre en exploitation, éventuellement amendé par la prise en compte des recommandations de l'OCBM.

La mise en service des évolutions de l'offre se réalisera dans l'année suivant cette validation régionale, en lien avec la disponibilité effective des infrastructures et du matériel roulant nécessaire à l'exploitation de l'offre concernée et avec des enjeux de communication externe et d'accompagnement du changement pour lesquels tant l'OTW que la Ville doivent contribuer. En parallèle, des solutions de mobilité locale flexible seront déployées là où les services réguliers ne sont pas présents.

Les évolutions de l'offre (modification, création, suppression) effectuées feront l'objet d'un processus d'évaluation (et éventuellement d'adaptation) (conformément à l'article 19 du CSP).

Cette évaluation portera au moins sur les éléments suivants :

- Conformité de la mise en œuvre aux attentes régionales ;
- Analyse de la fréquentation et de la charge passager :
  - o Adéquation de la politique/localisation des arrêts ;
  - o Fiabilité ;
  - o Efficacité des correspondances ;
  - o Accessibilité PMR.



### 2.3.3. Vision du système de transport public régional

En déclinaison de la Stratégie Régionale de Mobilité, la hiérarchisation du réseau et les caractéristiques principales de chaque niveau peuvent être synthétisés dans le tableau suivant :

Type de réseau	Niveau	Caractéristiques principales
Réseau intercommunal	Structurant ferroviaire	Sur réseau ferroviaire ; Capacitaire ; Cadencé InterCity (IC) / heures de pointe (P) / desserte fine (L) / Suburbain (S)
	Structurant Express	Sur voiries régionales ; Rapide (min 35 km/h) ; Confortable ; Principe de 1 arrêt par commune et par ZAE/PAE ; Cadencé
	Structurant principal	Sur voiries régionales ; Nombre d'arrêts plus élevés (1 par localité) ; Cadencé
Réseaux urbains	Tram - BHNS	Rapide (min. 20 km/h) ; Direct ; Capacitaire ; Fréquent et fiable
	Structurant urbain	Rapide (min. 20 km/h) ; Direct ; Fréquent
	Urbain	Réseau de desserte complémentaire de proximité
Mobilité locale	Liaisons secondaires	Sur voiries communales ; Desserte fine
	Services de mobilité locale flexibles	En rabattement/complémentaire au réseaux intercommunal et urbain
Réseau scolaire	Lignes régulières	De 1 à 2 A/R en HP par jour scolaire
	Transport scolaire	Circuits de carence <sup>1</sup>

Les différentes liaisons définies au sein du réseau cible sont catégorisées conformément à cette hiérarchisation.

## 3. Synthèse du diagnostic mobilité sur la zone

### 3.1. Demande de mobilité

Une analyse des flux de mobilité domicile-travail, de localisation des emplois, de déplacements scolaires secondaires a été réalisée.

Namur-Centre apparaît comme un pôle de destination important pour de nombreuses entités voisines en particulier Jambes qui dispose de flux supérieurs à 1000 personnes vers Namur-Centre pour les motifs de travail et scolaires.

<sup>1</sup> Sous certaines conditions, ces circuits assurent le déplacement entre le domicile et l'école pour les élèves qui ne disposent pas d'une ligne publique

Jambes et Bouge sont également des pôles de destination, mais de moindre importance que Namur-centre. La Région de Bruxelles-Capitale disposent de flux non négligeables depuis la zone d'étude.

Plus précisément, les flux de 1.000 déplacements et plus identifiés sont :

- Flux interne à Jambes ;
- Flux de Jambes vers Namur-Centre ;

Les flux entre 500 et 1.000 travailleurs et étudiants sont les suivants :

- Flux interne à Namur-Centre ;
- Flux interne à Salzinnes ;
- Flux de Vedrin-Daussoulx vers Namur-Centre ;
- Flux de Namur-Nord vers Namur-Centre ;
- Flux de Saint-Servais vers Namur-Centre ;
- Flux de Salzinnes vers Namur-Centre ;
- Flux de Wépion vers Namur-Centre ;
- Flux de Jambes vers la Région Bruxelles-Capitale.

Si les flux présentés ici permettent d'identifier les principaux déplacements domicile-travail sur la zone, il est à noter que les données utilisées datent de 2011 (date du dernier recensement disponible).

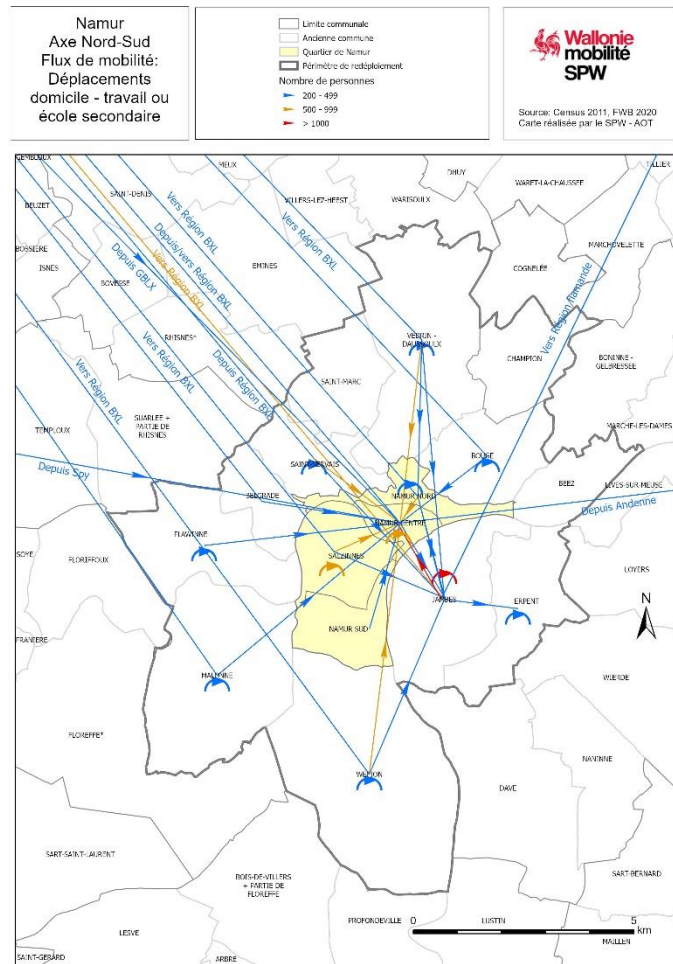
Les flux entrant vers la zone urbaine de Namur ont été traités ou le seront via :

- Le développement de l'offre structurante intercommunale mis en œuvre entre 2019 et 2021.
- Le redéploiement de la zone de Gembloux initié en 2019 et dont l'étude opérationnelle est en cours en vue d'une mise en œuvre en septembre 2023.
- Le redéploiement de la zone du Grand Namur qui sera initié en 2026.

Le diagnostic plus détaillé se trouve en annexe.

### 3.2. Offre structurante (ferroviaire, express, principal)

Au sein de la zone, le réseau structurant de transport en commun est composé du réseau ferroviaire, express et principal. Considéré comme l'ossature du réseau de transport en commun, le solde du réseau viendra se construire autour de celui-ci.



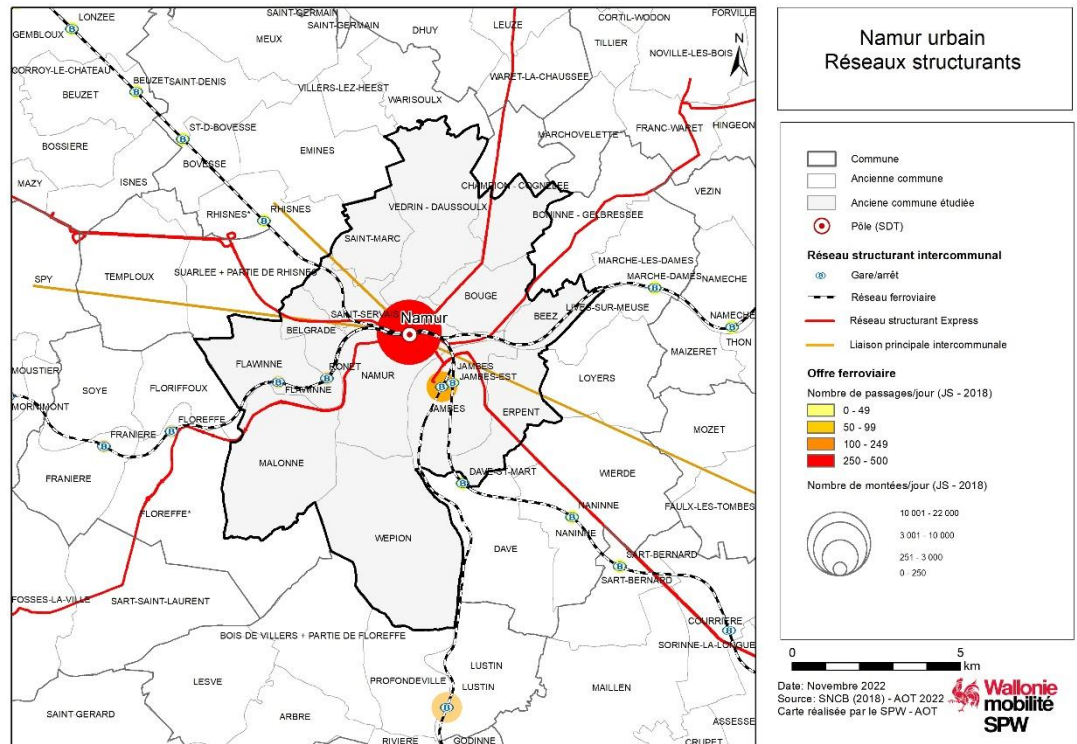
Plus précisément, l'offre ferroviaire au sein de la zone est constituée des gares de **Namur, Jambes, Jambes-Est, Ronet et Flawinne**. Seules les gares de Namur et Jambes proposent une offre IC. Cependant, les offres suburbaines sont destinées à la desserte urbaine. Les niveaux de service pour chacune des offres sont les suivants :

- Relation Suburbaine desservant les gares de Jambes, Namur, Ronet et Flawinne sur la ligne à destination de Charleroi-Sud : 2 trains/heure/sens de 7h à 21h
- Relation InterCity desservant les gares de Jambes et Namur sur la ligne en provenance de Dinant et à destination de Gembloux, Ottignies et Bruxelles de 5h30 à 21h30
- Relation Locale desservant les gares de Jambes et Namur sur la ligne en provenance de
- Dinant à destination de Namur : 1 train/heure/sens en heure de pointe
- Relation Locale desservant les gares de Jambes Est et Namur sur la ligne en provenance de Ciney à destination de Namur : 1 train/heure/sens de 6h30 à 22h30

L'offre structurante intercommunale de la zone existante ou planifiée, non-destinées à la desserte urbaine, correspond à :

- Les liaisons Express « Eghezée – Namur », « Waremme – Namur », « Bastogne – Marche-en-Famenne – Namur », « Couvin – Philippeville – Namur » et « Nivelles – Namur »
  - Principe d'un arrêt par commune pour maximiser la vitesse commerciale
  - Disposant d'une offre minimale à 1 bus/heure/sens entre 6h et 20h et 1 bus/2 heures/sens entre 6h et 20h le samedi
    - A l'exception de « Bastogne – Marche-en-Famenne – Namur » ne disposant d'une offre qu'en heure de pointe et le midi entre Marche et Namur
- La liaison principale « Spy – Temploux – Suarlée – Belgrade – Namur » ;
  - Principe d'un arrêt par localité pour maximiser la vitesse commerciale
  - Disposant d'1 bus/heure/sens entre 6h et 22h en semaine, 1 bus/heure/sens entre 8h et 22h le samedi et 1 bus/2 heures/sens entre 9h et 20h le dimanche.
- La liaison principale « St-Denis-Bovesse – Meux – Villers-lez-Heest – Emines – St-Marc – Namur »
  - Principe d'un arrêt par localité pour maximiser la vitesse commerciale
  - Disposant d'1 bus/heure/sens entre 6h et 22h en semaine, 1 bus/heure/sens entre 8h et 22h le samedi et 1 bus/2 heures/sens entre 9h et 19h le dimanche.
- La liaison principale « Gesves – Namur »
  - Principe d'un arrêt par localité pour maximiser la vitesse commerciale
  - Disposant de 3 bus en heure de pointe vers Namur le matin et 3 bus en heure de pointe vers Gesves le soir ainsi que d'un aller-retour en milieu de journée en semaine et 5 allers-retours le samedi entre 10h et 18h.

Rappelons que le périmètre de la zone d'étude de Namur Urbain n'intègre qu'une partie de la commune de Namur. Les anciennes communes non prises en considération ainsi que les communes voisines ont fait ou feront partie d'un autre redéploiement. Les offres structurantes intercommunales présentées ci-dessus peuvent donc être complétées par d'autres liaisons via le redéploiement de la zone du Grand Namur ; le redéploiement de Gembloux ayant déjà fait l'objet d'une définition d'un réseau.



### 3.3. Développement territorial et de la population à prendre en compte

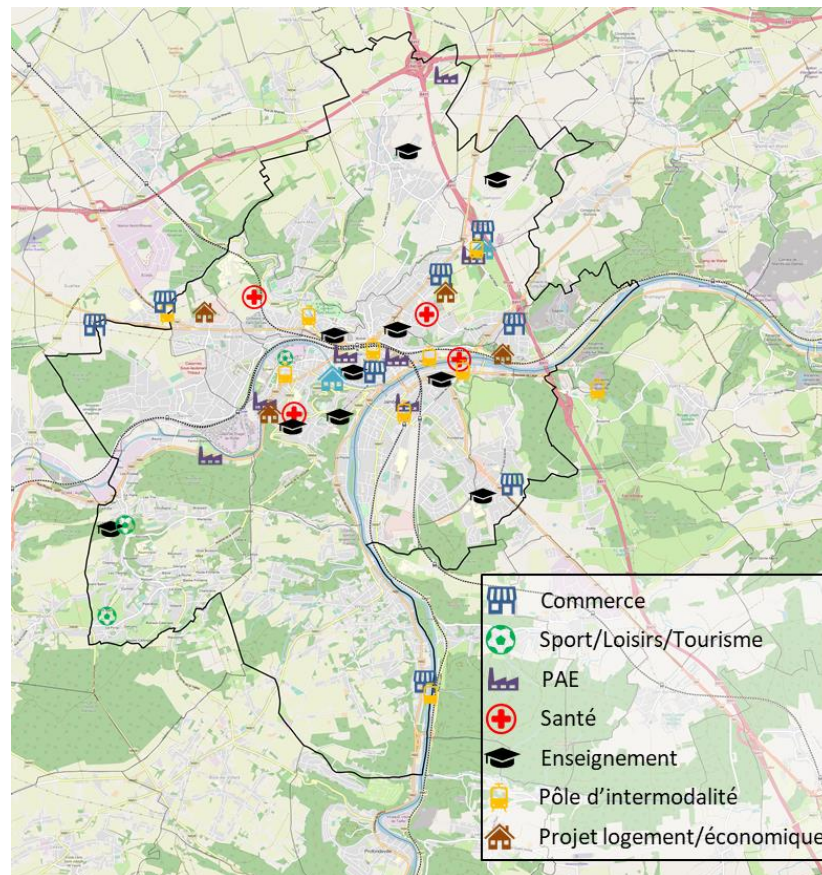
Les prévisions de croissance de population entre 2020 et 2035 sur la zone indiquent une hausse de 1% de la population au sein de la commune de Namur.

### 3.4. Points d'intérêt

Afin de compléter ce diagnostic, un brainstorming a été réalisé en atelier afin d'identifier les points d'intérêts sur la zone pouvant justifier d'une desserte de transport en commun.

Les principaux pôles générateurs de déplacements sont situés au niveau du centre urbain de Namur, Jambes et Salzinnes ainsi que le long des nationales d'accès au centre urbain.





### 3.5. Enjeux

La mise en commun des esquisses de réseau lors des ateliers techniques ont permis de faire émerger un ensemble de besoins partagés :

- Objectif d'uniformisation des niveaux de service à l'échelle wallonne au regard du potentiel ;
- Besoin d'étudier un réseau namurois intégré aux études *Nam'in Move* déjà réalisées ;
- Besoin de définir l'offre à destination du P+R d'Erpent ;
- Besoin de liaisons « diamétrales » couplées au sein même du territoire communal ;
- Besoin de liaisons en connexion avec le réseau ferroviaire ;
- Besoin d'une uniformisation des niveaux de service au sein de chaque ancienne commune du territoire communal ;
- Besoin de connexions claires pour le tripôle Corbeille (Namur Centre), Salzinnes et Jambes.



## 4. Projet de Plan Régional de Transport Public sur la zone

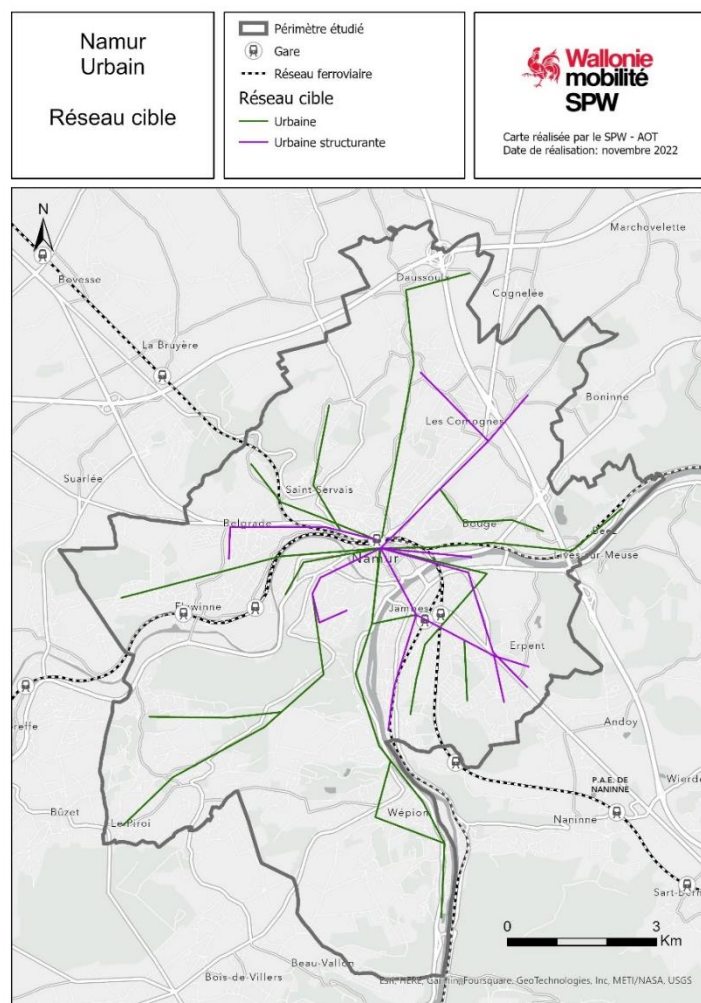
Les études tactiques menées ont permis à l’Autorité Organisatrice du Transport d’établir le réseau cible ambitionné sur la zone.

Outre la connexion de Namur depuis les alentours via l’offre ferroviaire de la SNCB, 4 liaisons Express et 3 liaisons principales déjà définies par l’AOT, **la zone urbaine est desservie par 8 liaisons urbaines structurantes et 13 liaisons urbaines.**

Chaque liaison fait l’objet d’une fiche détaillant les points d’intérêts à desservir, les correspondances ciblées, les niveaux de service attendus, etc. (cfr annexes).

En termes d’ampleur d’offre kilométrique, la mise en place de ce réseau cible représente **3.511.710 kilomètres annuels** sur la zone, représentant une croissance de **+296.700 kilomètres**, soit **+ 9%** par rapport au réseau TEC existant desservant la zone.

Il est à noter qu’en 2020, le réseau de transport en commun namurois avait déjà fait l’objet d’un renfort d’offre de 163.000 km annuels. En conséquence, par rapport à 2019, ce réseau cible namurois, une fois mis en œuvre, représentera un développement de 15% de l’offre kilométrique annuelle.



#### 4.1. Caractéristiques du réseau cible 2025

Les avantages mobilité de ce réseau cible sont les suivants :

- Le réseau cible étant basé sur la **demande réelle de mobilité** (flux domicile-travail et scolaires tous modes, prise en compte d'autres points d'intérêts liés aux loisirs, etc.), il répondra d'autant mieux aux besoins de la population en matière de mobilité collective.
- La hiérarchisation du réseau ainsi que sa clarification (en termes d'itinéraires et d'horaires) permettront une **meilleure appropriation du réseau** et donc une plus grande facilité d'utilisation à tous les usagers actuels et futurs : plus de surprise ou d'interrogation sur l'itinéraire emprunté ou sur le cadencement de la ligne.
- **Augmentation du niveau de service** principalement en termes de **fréquence** et d'**amplitude horaire** pour atteindre 5h – 23h sur l'ensemble du réseau urbain cible
- **Connexions directes vers les pôles de Jambes** (depuis Salzinnes, Vedrin, Bouge et Wépion) et **Salzinnes** (depuis Erpent et Jambes) et de **Namur** (depuis Erpent et son P+R)
- **Renforcement de l'offre des localités** de Malonne et Wépion
- **Valorisation des correspondances avec le réseau ferroviaire** là où il est présent :
  - Toutes les liaisons connectent la **gare de Namur** afin de permettre des correspondances vers l'ensemble des destinations ferroviaires accessibles : **Bruxelles, Ottignies, Gembloux, Charleroi, Mons, Libramont, Dinant et Liège** ;
  - Certaines liaisons urbaines connectent également la **gare de Jambes** en vue de faciliter les correspondances ferroviaires en amont du centre urbain mais pour un nombre plus limité de destinations.
- **Desserte en services réguliers de tous les points d'intérêts identifiés en ateliers**, tant culturels que serviciels ou économiques.

#### 4.2. Définition des liaisons du réseau cible 2025

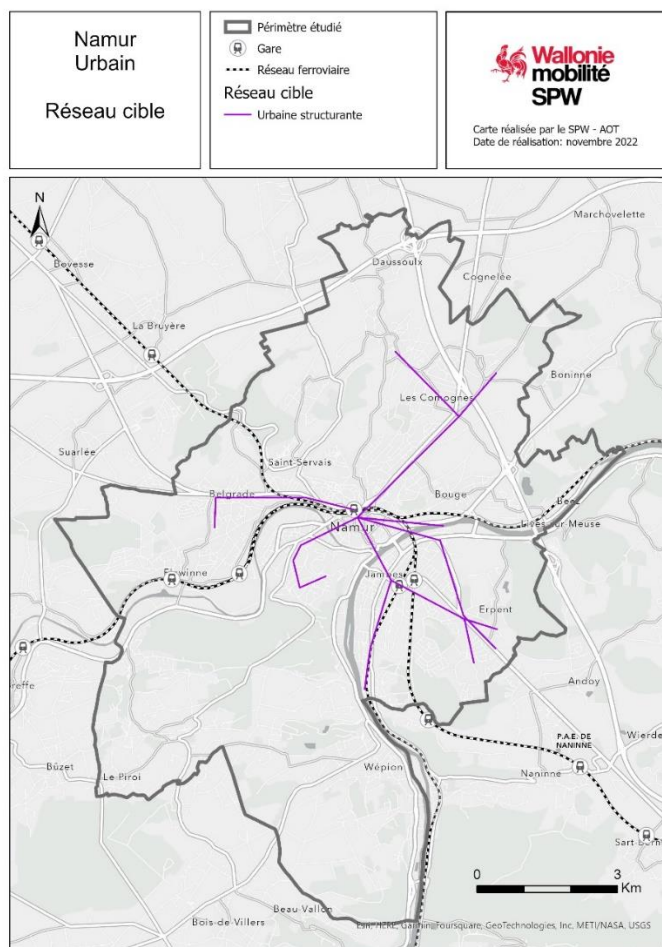
En complément du réseau ferroviaire fédéral desservant la zone, les liaisons cibles de transport public régional, qui desserviront le territoire de manière hiérarchisée, ainsi que leur niveau de service respectif, sont présentés ci-dessous.

### 4.2.1. Liaisons urbaines structurantes

Les liaisons urbaines structurantes sont les ossatures du réseau urbain, elles disposent des caractéristiques cibles suivantes :

- rapides (entre 15-25km/h, en maximisant la vitesse commerciale), bénéficiant au maximum d'infrastructures adaptées et prioritaires
- itinéraires simples et directs, principalement sur voirie régionale
  - Avec un nombre limité d'arrêts et une distance inter-arrêts de minimum 400m
- fréquence élevée
- circulent à toutes périodes de l'année avec une large amplitude horaire (5h – 23h en semaine).

Elles permettent de connecter de manière directe, fréquente et rapide les principales localités à **Namur centre** (et sa gare). Sur base des flux de mobilité les plus importants, certaines de ces liaisons connectent aussi directement **Jambes** sans correspondance (depuis Salzinnes, Vedrin-Bouge, Erpent). Elles permettent la desserte des P+R de Bouge et d'Erpent et des trois hôpitaux. Globalement, la fréquence en journée en semaine est maintenue le samedi et réduite de moitié le dimanche. La fréquence est également réduite de moitié en heures très creuses (tôt le matin et tard le soir). Certaines liaisons disposent d'une offre renforcée en heure de pointe.



8 liaisons urbaines structurantes cibles sont définies :

- la liaison **Amée – Jambes – Namur (– Bouge – Vedrin)**
  - Objectifs : Connexion directe d'Amée, de Bouge (y compris l'hôpital Saint-Luc) et de Vedrin à Namur et à Jambes
  - Disposant d'une offre de :
    - 4 bus/heure/sens en journée en semaine et le samedi
      - Réduit à 2 bus/heure/sens en dehors des heures de pointe scolaire entre Namur, Bouge et Vedrin ;
      - Le tronçon Namur – Bouge est complété par 2 bus/heure/sens via la liaison urbaine structurante « Champion – Bouge – Namur » pour atteindre 4 à 6 bus/heure en semaine ;
    - Fréquence réduite à 2 bus/heure/sens tôt le matin et tard le soir et le dimanche (dont 1/heure jusque Vedrin) ;
  - Desserte du P+R de Bouge ;
  - Correspondance ciblée en gare de Namur depuis Vedrin vers Bruxelles le matin et à l'inverse le soir.
- la liaison **Champion - Bouge – Namur**
  - Objectifs : connexion de Champion et Bouge (y compris l'hôpital Saint-Luc) à Namur et connexion de Bouge et Namur à Champion (pôle scolaire)
  - Disposant d'une offre
    - 2 bus/heure/sens en journée en semaine et le samedi
      - Le tronçon Namur – Bouge est complété par 2 à 4 bus/heure/sens via la liaison urbaine structurante « Amée – Jambes – Namur (- Bouge – Vedrin) » pour atteindre 4 à 6 bus/heure
      - Avec un renfort de fréquence de 2 bus/h/sens en heures de pointe ;
    - Fréquence réduite à 1 bus/heure/sens tôt le matin et tard le soir et le dimanche.
  - Desserte du P+R de Bouge.
- la liaison **Belgrade – Saint-Servais – Namur**
  - Objectif : Connexion de Belgrade et Saint-Servais à Namur
  - Disposant d'une offre de :
    - 4 bus/heure/sens en journée en semaine et le samedi ;
      - Avec un renfort de fréquence de 2 bus/h/sens en heures de pointe toute l'année ;
    - Avec une fréquence réduite à 2 bus/heure/sens tôt le matin et tard le soir et le dimanche.
- Les liaisons **(Citadelle -) Salzennes (Ste Elisabeth) - Namur - Jambes – Erpent (Collège/P+R/Vieil)**
  - Objectifs :
    - Connexion forte du tripôle dense de Namur (centre), Salzennes (y compris l'hôpital Saint-Elisabeth) et Jambes
    - Connexion de la Citadelle (y compris le Parc Récréatif Reine Fabiola) à Namur
    - Connexion d'Erpent (y compris P+R et pôle scolaire) à Namur

- Disposant d'une offre de
  - 4 bus/heure/sens en journée en semaine et le samedi entre Salzinnes, Namur et Erpent ;
    - Parmi lesquels
      - 2 bus/h vers/depuis Erpent (Collège) et 2 bus/h vers/depuis Erpent (Vieil) ;
      - 2 bus/h depuis la Citadelle ;
    - Fréquence réduite à 2 bus/heure/sens tôt le matin et tard le soir et le dimanche.
  - Desserte du futur P+R d'Erpent ;
  - Correspondance ciblée en gare de Namur depuis la Citadelle vers Bruxelles le matin et à l'inverse le soir.
- la liaison complémentaire **Erpent (mobipôle P+R) - Namur**
  - Objectifs :
    - Connexion directe du P+R d'Erpent à Namur en renfort de fréquence en heures de pointe, plus rapide que la liaison via Jambes
    - Connexion directe de Namur à Erpent (dont pôle scolaire à proximité) en renfort de fréquence en heures de pointe, plus rapide que la liaison via Jambes
  - Disposant d'une offre de 4 bus/heure/sens en heures de pointe en semaine ;
  - Pas d'offre le samedi ni le dimanche.
- la liaison **Namur – CHR**
  - Enjeu : connexion du CHR à Namur
  - Disposant d'une offre de :
    - 4 bus/heure/sens en journée en semaine et le samedi ;
    - Fréquence réduite à 2 bus/heure/sens tôt le matin et tard le soir et le dimanche.

Ces liaisons structurantes urbaines représentent 36 % de l'offre kilométrique cible régionale sur la zone (hors liaisons intercommunales hors périmètre de ce plan urbain).

Les niveaux de service cibles de ces liaisons et les objectifs d'intermodalité sont détaillées dans les fiches cibles de liaison en annexe.



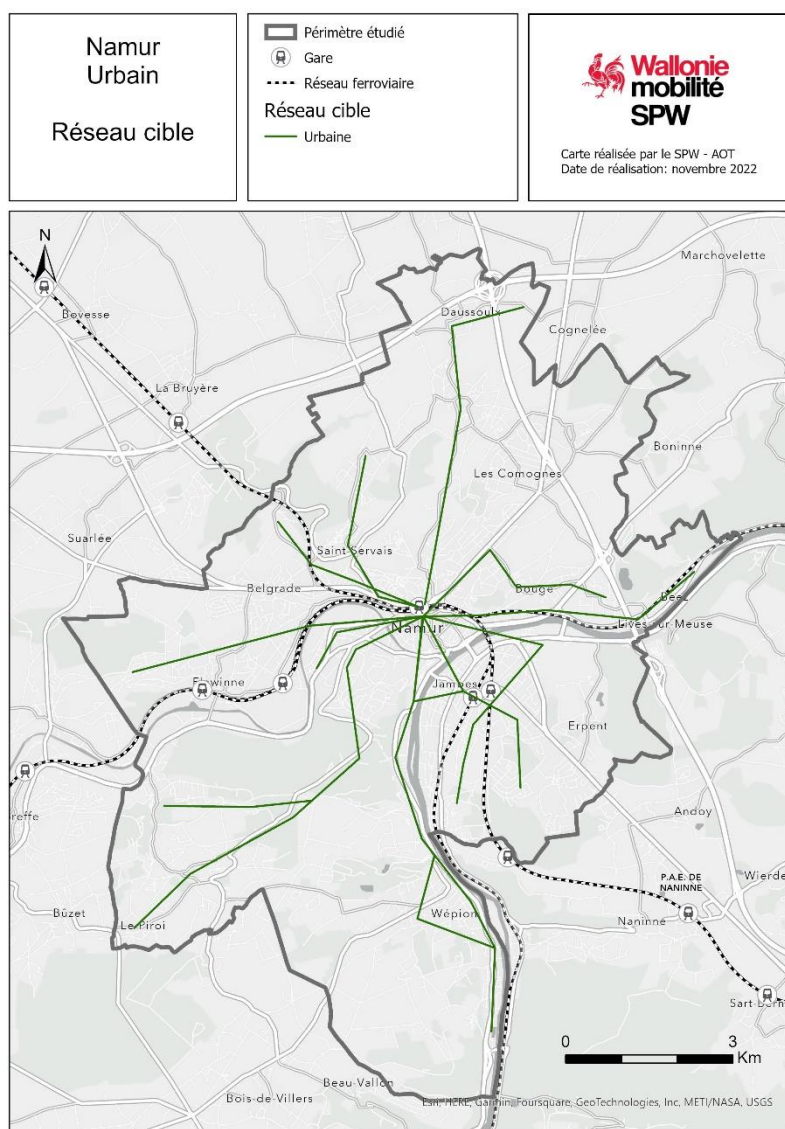
#### 4.2.2. Liaisons urbaines

Les liaisons urbaines complètent le réseau urbain structurant. Elles disposent des caractéristiques suivantes :

- Desserte plus fine des quartiers ;
- Circulent à toutes périodes de l'année avec une amplitude horaire élevée (5h – 23h en semaine).

Elles permettent de connecter de manière fine chaque localité à leurs principaux pôles d'emploi, scolaires et de loisirs. Elles desservent toutes la gare de Namur.

Les niveaux de service cibles des liaisons et les objectifs d'intermodalité sont détaillées dans les fiches cibles de liaison en annexe. Globalement, la fréquence en journée en semaine est maintenue le samedi et réduite de moitié le dimanche. Certaines liaisons disposent d'une offre renforcée en heure de pointe.



13 liaisons urbaines cibles sont définies :

- la liaison **Beez (Haut) - Bouge - Namur**
  - Objectif : connexion fine de Beez (haut) et de Bouge (y compris de l'hôpital Saint-Luc) à Namur
  - Disposant d'une offre de
    - 2 bus/heure/sens en journée en semaine et le samedi
      - Avec un renfort de fréquence de 1 bus/h en heures de pointe scolaire vers Namur le matin et vers Beez le soir ;
    - Avec une fréquence réduite à 1 bus/heure/sens tôt le matin et tard le soir et le dimanche ;
  
- la liaison (**Beez (Vallée) - Plomcot - Herbatte - Namur**)
  - Objectif : connexion fine de la vallée de Beez (y compris les Moulins de Beez), Plomcot et Herbatte à Namur
  - Disposant d'une offre de
    - 2 bus/heure/sens en journée en semaine et le samedi
      - Réduit à 1 bus/heure/sens en dehors des heures de pointe scolaire depuis Beez
    - Avec une fréquence réduite à 1 bus/heure/sens tôt le matin et tard le soir et 1 bus/heure/sens le dimanche ;
  
- la liaison **Comognes - Jambes - Namur**
  - Objectif : connexion fine des Comognes à Jambes et à Namur
  - Disposant d'une offre de
    - 4 bus/heure/sens en journée en semaine et le samedi ;
    - Avec une fréquence réduite à 2 bus/heure/sens tôt le matin et tard le soir et le dimanche.
  
- la liaison **Daussoulx - Vedrin - Namur**
  - Objectif : connexion fine de Daussoulx (centre PEREX inclus) et Vedrin à Namur
  - Disposant d'une offre de :
    - 2 bus/heure/sens en journée en semaine et le samedi
    - Avec une fréquence réduite à 1 bus/heure/sens tôt le matin et tard le soir et le dimanche.
  
- la liaison **Flawinne - Belgrade - Namur**
  - Objectif : connexion fine à Namur des quartiers de Flawinne et Belgrade non desservis par le train (en vallée) ou par la ligne structurante urbaine (dans le haut) ;
  - Disposant d'une offre de :
    - 4 bus/heure/sens en journée en semaine et le samedi ;
    - Avec une fréquence réduite à 2 bus/heure/sens tôt le matin et tard le soir et le dimanche.
  - Correspondance ciblée en gare de Namur depuis Flawinne vers Bruxelles le matin et à l'inverse le soir
  
- la liaison **La Sauge - Jambes - Namur**

- Objectif : connexion fine de La Sauge à Jambes et à Namur et desserte interne à Jambes
- Disposant d'une offre de
  - 2 bus/heure/sens en journée en semaine et le samedi
  - Avec une fréquence réduite à 1 bus/heure/sens tôt le matin et tard le soir et le dimanche ;
- Correspondance ciblée en gare de Jambes depuis La Sauge vers Bruxelles le matin et à l'inverse le soir.
  
- la liaison **Malonne (Piroi/Berthuin) - Salzennes (Haut) - Namur**
  - Objectif : connexion fine de Malonne à Salzennes (y compris l'hôpital Saint-Elisabeth) à Namur
  - Disposant d'une offre de
    - 2 bus/heure/sens en journée en semaine et le samedi répartie en
      - 1 bus/h vers/depuis Malonne (Piroi)
      - 1 bus/h vers/depuis Malonne (St-Berthuin) ;
    - Avec un renfort de 2 bus/h en heures de pointe scolaire ;
    - Avec une fréquence réduite à 1 bus/heure/sens tôt le matin et tard le soir et le dimanche.
  - Correspondance ciblée en gare de Namur depuis Malonne vers Bruxelles le matin et à l'inverse le soir
  
- la liaison **Saint-Marc - Saint-Servais – Namur**
  - Objectif : connexion fine de Saint-Marc et Saint-Servais à Namur
  - Disposant d'une offre de :
    - 4 bus/heure/sens en journée en semaine et le samedi ;
      - Avec un renfort de 2 bus/h/sens en heures de pointe scolaire ;
    - Avec une fréquence réduite à 2 bus/heure/sens tôt le matin et tard le soir et le dimanche ;
  - Correspondance ciblée en gare de Namur depuis Saint-Marc et Saint-Servais vers Bruxelles le matin et à l'inverse le soir.
  
- la liaison **Saint-Servais (Beau Vallon) – Namur**
  - Objectif : connexion fine de Saint-Servais (y compris du Centre Hospitalier Le Beau Vallon) à Namur
  - Disposant d'une offre de
    - 2 bus/heure/sens en journée en semaine et le samedi
    - Avec une fréquence réduite à 1 bus/heure/sens tôt le matin et tard le soir et le dimanche ;
  
- la liaison **Salzennes (Balances) - Namur**
  - Objectif : connexion fine des Balances (y compris Namur Expo) à Namur
  - Disposant d'une offre de
    - 4 bus/heure/sens en journée en semaine et le samedi ;
    - Avec une fréquence réduite à 2 bus/heure/sens tôt le matin et tard le soir et le dimanche.
  
- la liaison **Wépion - La Plante – Namur/Jambes**
  - Connexion fine de Wépion et La Plante à Namur ou directement à Jambes
  - Disposant d'une offre de

- 3 bus/h/sens en journée en semaine et le samedi dont
      - 2 bus/h/sens jusque Namur
      - 1 bus/h/sens jusque Jambes
      - Avec un renfort de fréquence de 1 bus/h en heures de pointe scolaire vers Namur le matin et vers Wépion le soir ;
    - Avec une fréquence réduite tôt le matin et tard le soir et le dimanche ;
  - Correspondance ciblée en gare de Namur depuis Wépion vers Bruxelles le matin et à l'inverse le soir.
- la liaison **Wépion (Vallée) - La Plante - Namur Centre**
  - Enjeu : connexion directe et rapide de Wépion jusque Namur
  - Disposant d'une offre de
    - 1 bus/heure/sens en journée en semaine et le samedi

Les liaisons urbaines représentent 64 % de l'offre kilométrique cible régionale sur la zone (hors liaisons intercommunales hors périmètre de ce plan urbain).

Les niveaux de service cibles de ces liaisons et les objectifs d'intermodalité sont détaillées dans les fiches cibles de liaison en annexe.

#### 4.2.3. Besoins en solutions de mobilité flexibles complémentaires pour l'intermodalité locale

Etant donné la couverture servicielle tant géographique que temporelle du réseau cible régulier défini dans ce PRTP, nous n'identifions pas de besoin de de mobilité flexible complémentaire au niveau régional.

En fonction de l'organisation de la mobilité urbaine en centre-ville, et notamment de sa volonté de piétonnisation de la corbeille, des solutions d'aide au rabattement vers les offres de mobilité collective à proximité sont à encadrer par la Ville de Namur dans une logique de réseau de mobipoints.

### 4.3. Intermodalité ferroviaire

En matière d'intermodalité ferroviaire, le réseau cible proposé pour la zone identifie les gares de **Namur** et **Jambes**, comme lieux prioritaires où doivent s'organiser les correspondances bus-train visées pour les différentes liaisons (cfr fiches détaillées en annexe).

Les flux de mobilité suivants nécessiteront en effet l'usage de correspondance dans le cadre de l'offre ferroviaire existante et de l'offre du présent réseau cible de transport public régional :

Flux de déplacement	Liaison	Offre structurante cible (PRTP)
500-999 déplacements	Jambes – Région Bruxelles Capitale	Train Jambes – Bruxelles + Correspondance en gare de Jambes via la liaison urbaine « La Sauge - Jambes – Namur »
200-499 déplacements	Vedrin-Daussoulx – Région Bruxelles Capitale	Train Namur – Bruxelles + Correspondance en gare de Namur via la liaison urbaine structurante « Amée – Jambes – Namur (– Bouge – Vedrin) »

Salzines – Région Bruxelles Capitale	Train Namur – Bruxelles + Correspondance en gare de Namur via la liaison urbaine structurante « (Citadelle - ) Salzines (Ste Elisabeth) - Namur - Jambes – Erpent (Collège/Vieil)»
Namur Centre – Région Bruxelles Capitale	Train Namur – Bruxelles
Namur Nord – Région Bruxelles Capitale	Train Namur – Bruxelles + Correspondance en gare de Namur via la liaison urbaine structurante « Amée – Jambes – Namur (– Bouge – Vedrin) »
Saint-Servais – Région Bruxelles Capitale	Train Namur – Bruxelles + Correspondance en gare de Namur via la liaison urbaine « Saint-Marc - Saint-Servais – Namur »
Wépion – Région Bruxelles Capitale	Train Namur – Bruxelles + Correspondance en gare de Namur via la liaison urbaine « Wépion - La Plante – Namur»
Bouge – Région Bruxelles Capitale	Train Namur – Bruxelles + Correspondance en gare de Namur via la liaison urbaine structurante « Amée – Jambes – Namur (– Bouge – Vedrin) »
Belgrade – Région Bruxelles Capitale	Train Namur – Bruxelles + Correspondance en gare de Namur via la liaison structurante « Belgrade – Namur » ou urbaine « Flawinne - Belgrade – Namur »
Malonne – Région Bruxelles Capitale	Train Namur – Bruxelles + Correspondance en gare de Namur via la liaison urbaine « Malonne - Salzines (Haut) - Namur »

#### 4.4. Accessibilité des sites touristiques

3 sites touristiques dont la fréquentation annuelle est supérieure à 20.000 visiteurs ont été identifiés dans le périmètre d'étude et ciblés.

Site	Fréquentation minimale annuelle (potentiel de déplacements)	Offre cible (PRTP)
Musee provincial Félicien Rops	20.000 visiteurs	Toutes les liaisons vers Namur Centre
Citadelle de Namur (Terra Nova)	50.000 visiteurs	Accessibilité depuis le centre-ville grâce au téléphérique de Namur
Parc attractif Reine Fabiola	50.000 visiteurs	Liaison urbaine structurante « (Citadelle - ) Salzines (Ste Elisabeth) - Namur - Jambes – Erpent (Collège/Vieil) » + Accessibilité depuis le centre-ville grâce au téléphérique de Namur



#### 4.5. Fiches détaillées par liaison

Les fiches par liaison (Express, principales, urbaines, secondaires et scolaires) en annexe reprenant les attentes régionales en termes de desserte (localités et POI), d'intermodalité et de niveaux de service, font partie intégrante du présent Plan.

Proposition d'avis de l'Organe :

L'Organe émet un avis favorable au niveau tactique sur le nouveau réseau urbain cible namurois proposé par l'AOT (détaillé dans les fiches de liaison en annexe) suite aux ateliers de co-construction menés depuis janvier 2022 pour donner suite à la dynamique Nam'in Move.

Ce réseau urbain cible :

- prévoit de connecter tous les quartiers directement à Namur et certains d'entre eux aussi à Jambes sans correspondance là où le potentiel le justifie ;
- prend en compte que l'offre ferroviaire variée (IC, L, S), bien qu'elle apporte une solution structurante pour rallier des destinations hors de la zone, ne répond pas au besoin de mobilité intra namurois ;
- représente + 15% d'offre kilométrique par rapport à l'offre de 2019 ;
- confirme, pour certaines liaisons structurantes urbaines définie, la nécessité de concrétiser les projets d'aménagements de priorité bus prévus sur certaines voiries pénétrantes comme la N4 ;
- prévoit uniquement la desserte des P+R de Bouge (E411) et d'Erpent (N4);
- ne présage pas des besoins de liaisons intercommunales des zones adjacentes non encore étudiées (qui seront analysés lors de l'étude de redéploiement Grand Namur en 2026).

Il recommande à l'AOT d'officialiser sur cette base le Plan Régional de Transport Public de la zone de Namur urbain (qui comprend les anciennes communes de Beez, Belgrade, Bouge, Champion, Daussoulx, Erpent, Flawinne, Jambes, Malonne, Namur, St-Marc, St-Servais, Vedrin et Wépion) afin de permettre à l'OTW de mener la phase suivante d'études opérationnelles fines des évolutions à apporter aux lignes TEC desservant actuellement la zone. Il demande que les experts mobilité locaux soient concertés par l'OTW sur les scénarios opérationnels étudiés avant la mise en œuvre en 2023 de la démarche d'information publique et de participation citoyenne souhaitée par le Ministre Henry, en coordination avec les communes effectivement concernées par les modifications de l'offre desservant leur territoire.

L'objectif est de présenter le scénario préférentiel d'évolution du réseau TEC sur la zone (évolution, création, suppression de lignes, modification de niveaux de service ou d'itinéraires et d'arrêts desservis, des impacts sur les usagers actuels et potentiels,...) et la planification de la mise en œuvre des modifications de l'offre lors d'une prochaine session de l'OCBM de Namur, avant validation régionale du scénario final de redéploiement qui sera mise en œuvre par l'OTW sur la zone d'ici 2024. Cette mise en œuvre pourra être phasée, notamment en lien avec les projets d'infrastructures tels que la mise en service du P+R d'Erpent.