

Organe de Consultation du Bassin de Mobilité Brabant Wallon

Mardi 20 Mai 2025
9h30 – 13h30

TOUR DES PARTICIPANTS

Composition des Organes de Consultation des Bassins de Mobilité par décret

MEMBRES:

- Un membre des Collèges communaux de chaque commune du bassin de mobilité
- Cabinet du Ministre de la Mobilité
- SPW Mobilité et Infrastructures (Département des Routes et AOT)
- Opérateur de Transport de Wallonie

INVITES:

- Représentation des usagers (Navetteurs.be, CAWAB, Tous à pied)
- Invités complémentaires : SPW, SNCB, FOREM, Autres communes (adjacentes au bassin)

ORDRE DU JOUR

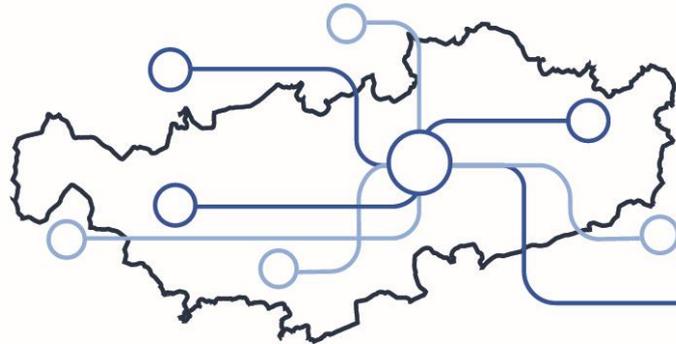
SUJET	SOU MIS AU CONSEIL POUR	DOC PRÉPARATOIRE	PRÉSENTÉ PAR	COMMUNES CONCERNÉES
1. GOUVERNANCE				
1.1. Cadre sectoriel régional et organe de consultation de bassin de mobilité : actualités	Info		Martin Duflou SPW MI - Président de la séance	Toutes
1.2. Lancement d'un Plan de Mobilité de Bassin du Brabant Wallon	Info		Alice Renquet SPW MI – Direction de la Planification de la Mobilité	Toutes
2. RÉSEAU TEC				
2.1. Bilan de l'évolution de l'offre 2019-2024 pour le bassin	Avis	X	Julie Duvivier SPW MI - Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés	Toutes
2.2. Politique d'accessibilité au territoire : Transports collectifs - objectifs et planning	Info		Justine Marneffe SPW MI - Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés	Toutes
2.3. Evolution de l'offre TEC 2025 : E13 Wavre – Bruxelles dans le cadre des travaux au carrefour Léonard	Info		Charles Scharpé TEC Brabant Wallon	Wavre
2.4. Evolution de l'offre TEC 2025 : Gare des bus provisoire à Ottignies	Info		Charles Scharpé TEC Brabant Wallon	Ottignies – Louvain la Neuve
2.5. Planning des prochaines évaluations d'offre : E5 Nivelles-Namur, E1 Jodoigne – Louvain-la-Neuve – Ottignies Quadrant Sud de Louvain-la-Neuve (27, 51, 52,34, E6)	Avis	X	Julie Duvivier SPW MI - Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés	Nivelles, Genappe, Sombreffe, Villers-la-Ville, Namur, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Walhain, Incourt, Jodoigne, Wavre, Chaumont-Gistoux, Chastre, Mont-Saint-Guibert, Gembloux
2.6. Responsabilité des communes en matière d'arrêts	Info		Niels Antoine SPW MI - Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés	Toutes
3. RÉSEAU FERRÉ				
3.1. Etat d'avancement RER	Info		Mélissa François SPW MI - Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés	Toutes
3.2. Réforme tarifaire SNCB	Info		Mourad Baouche SNCB	Toutes
4. RÉSEAU CYCLABLE				
4.1. Politique d'accessibilité au territoire : Réseau cyclable structurant - résultats de l'étude sur le bassin	Info		Benoit Dupriez - Alice Renquet SPW MI – Direction de la Planification de la Mobilité	Toutes
5. MOBILITÉ PARTAGÉE				
5.1. Etat des lieux des services de mobilité partagée	Info		Juliette Walckiers SPW MI - Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés	Toutes
5.2. Licences cyclopartage et rôle des communes	Info		Juliette Walckiers SPW MI - Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés	Toutes
6. DIVERS : SUGGESTIONS DE POINTS POUR UN OCBM ULTÉRIEUR				

1.2 Lancement d'un plan de Mobilité de Bassin du Brabant Wallon

SPW MI – Alice Renquet
Point pour information de l'Organe

Transformer une exigence européenne en une opportunité pour faire évoluer les outils de planification de la mobilité

Plan de Mobilités - Bassin du BW (PMB BW)

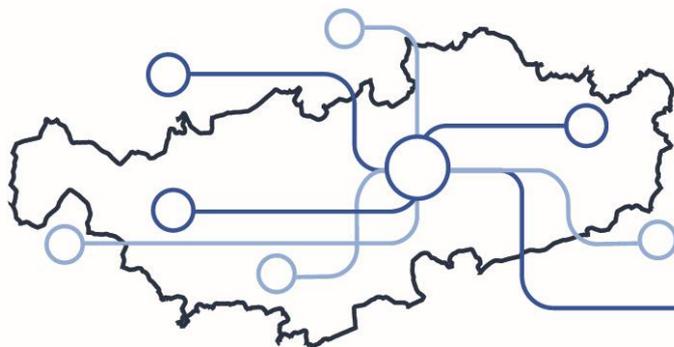


**BASSIN DE
MOBILITÉS**

BRABANT WALLON

Objectifs (15 min)

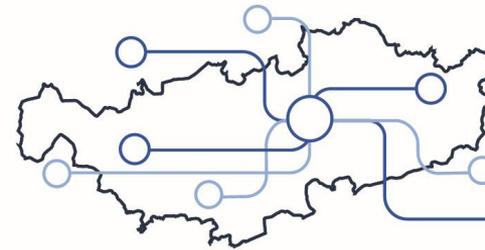
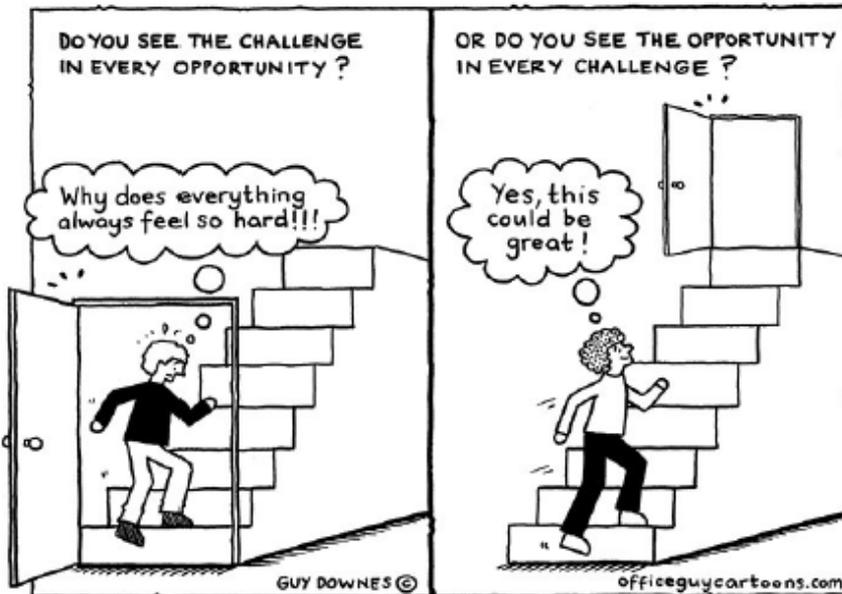
- Présenter les exigences européennes
- Rappel des outils de planification wallon
- Présenter les besoins/opportunités du plan pour le BW en termes de:
 - Gouvernance
 - Participation
 - Contenu
 - Planning



**BASSIN DE
MOBILITÉS**
BRABANT WALLON

Transformer une exigence européenne en une opportunité pour faire évoluer les outils de planification de la mobilité

Plan de Mobilités - Bassin du BW (PMB BW)



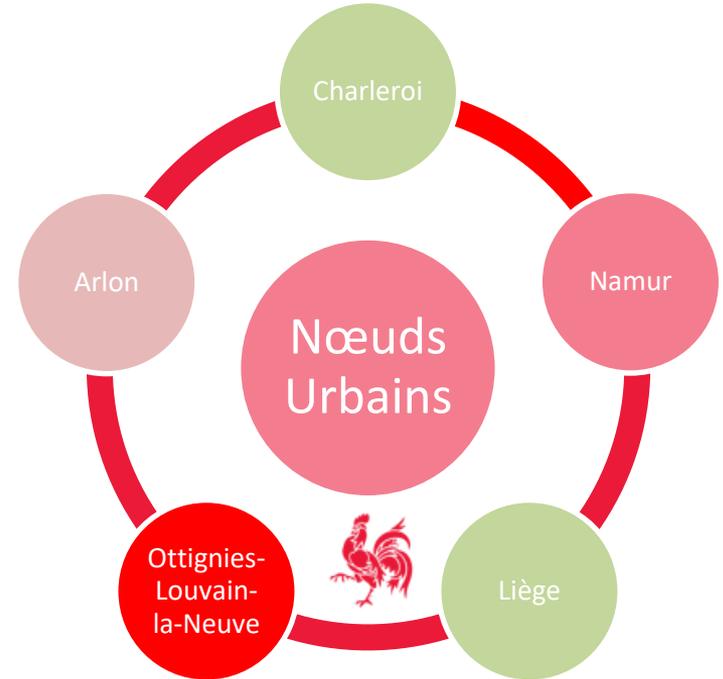
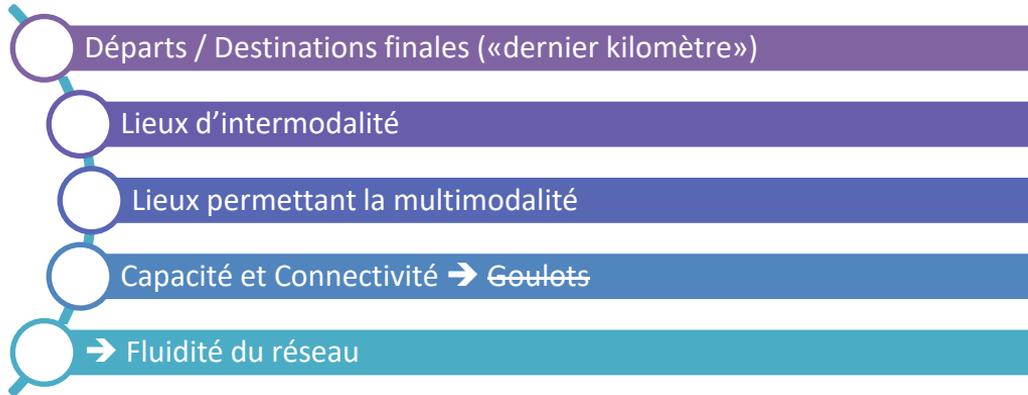
**BASSIN DE
MOBILITÉS**
BRABANT WALLON

Règlement RTE-T / Les Nœuds Urbains

Sélection:

« Ville de la région NUTS2 dont la population est égale ou supérieure à 100 000 habitants ou, si, dans une région NUTS 2, il n'y a aucun nœud urbain ayant une population supérieure à 100 000 habitants, le nœud principal de cette région NUTS 2 ».

Fonctions:



* NUTS2: nomenclature territoriale européenne = Provinces en Belgique

Les Résultats attendus

Pour chacun des nœuds urbains

→ 31 décembre 2027

Adoption et suivi d'un Plan de
Mobilité Urbaine Durable

Couvrant la zone
urbaine
fonctionnelle (= zone de navettage)

Collecte et présentation à la
Commission de données de
mobilité urbaine

Durabilité

Sécurité

Accessibilité

*Mesure de l'adéquation entre
l'offre de services et
infrastructures de transports et
l'usage qui en est fait*

→ Précisions des exigences dans l'acte d'exécution

19 juillet 2025

**Sanctions financières au niveau belge en cas de non-atteinte
des résultats**

→ 31 décembre 2027

Alignement et coordination



Plans régionaux, stratégies municipales, plans de développement urbain



Alignement des objectifs

Plan de mobilité urbaine durable



Coordination stratégique des aspects liés à la mobilité

- | | | | | | |
|---------------------------------|--------------------------|-------------------------------|-------------------------------|--|-----------------------------------|
| Différents plans de circulation | Plan de transport public | Plan d'action contre le bruit | Plan pour la qualité de l'air | Plan d'action en faveur de l'énergie (PAEDC) | Autres plans sectoriels communaux |
|---------------------------------|--------------------------|-------------------------------|-------------------------------|--|-----------------------------------|



Plans opérationnels d'affectation des sols/de zonage et de mise en œuvre



PLAN D'ACTIONS WALLONIE
CYCLABLE 2030

Vision à Long Terme et Mise en Œuvre à Court Terme

- **Vision à long terme** → 2050
 - Stratégie pour le développement futur des infrastructures de transport
 - Services multimodaux
- **Mise en œuvre à court terme** → 2035
 - Plan d'exécution pour la stratégie
- **Approche intégrée**
 - Développement durable de la zone
 - Politiques d'occupation des sols et d'aménagement du territoire
- **Aspects financiers**
 - Abordés directement dans le plan de mobilité de bassin ou par référence à d'autres plans

Approche Participative recommandée



- **Approche intégrée**
 - Coopération entre différents niveaux de gouvernance
 - Coordination entre les autorités compétentes
 - Consultation entre les parties prenantes
- **Inclusion des citoyens**
 - Participation des représentants de la société civile
 - Implication des acteurs économiques

Surveillance et Indicateurs de Performance



- **Objectifs du plan**
 - Définir des buts clairs pour le système de transport urbain
- **Cibles du plan**
 - Établir des cibles mesurables pour évaluer les progrès
- **Indicateurs de performance**
 - Utiliser des indicateurs pour suivre les performances actuelles et futures
- **Mise en œuvre**
 - Surveiller la mise en œuvre à l'aide des indicateurs de performance

Objectifs globaux



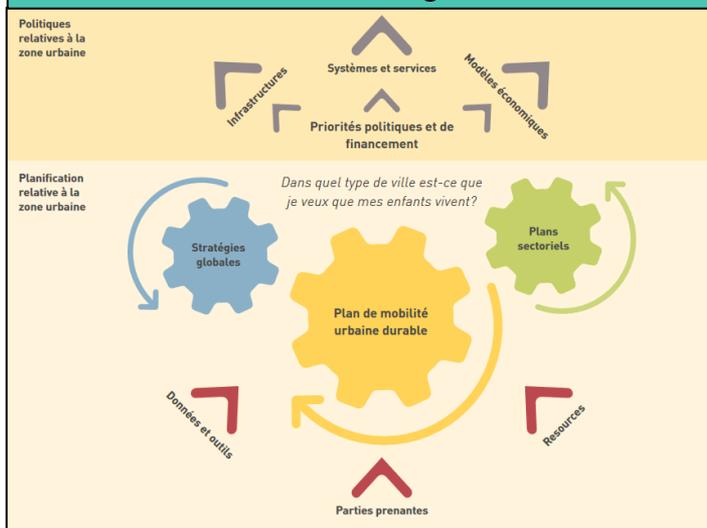
- **Accessibilité pour tous les usagers**
 - Inclut les personnes handicapées ou à mobilité réduite
- **Mobilité à faibles émissions**
 - Haute qualité, sûre et durable
- **Soutien aux transports publics et à la mobilité active**
 - Rôle crucial pour une mobilité durable
- **Développement d'infrastructures**
 - Circulation fluide de véhicules à émissions faibles et nulles
 - Plateformes multimodales de transport de passagers
 - Facilitation des correspondances du premier et du dernier kilomètre
 - Terminaux de fret multimodaux desservant les nœuds urbains

La Méthodologie européenne Plan de Mobilité Urbaine Durable « PMUD »

Des guides méthodologiques



Un outil intégré

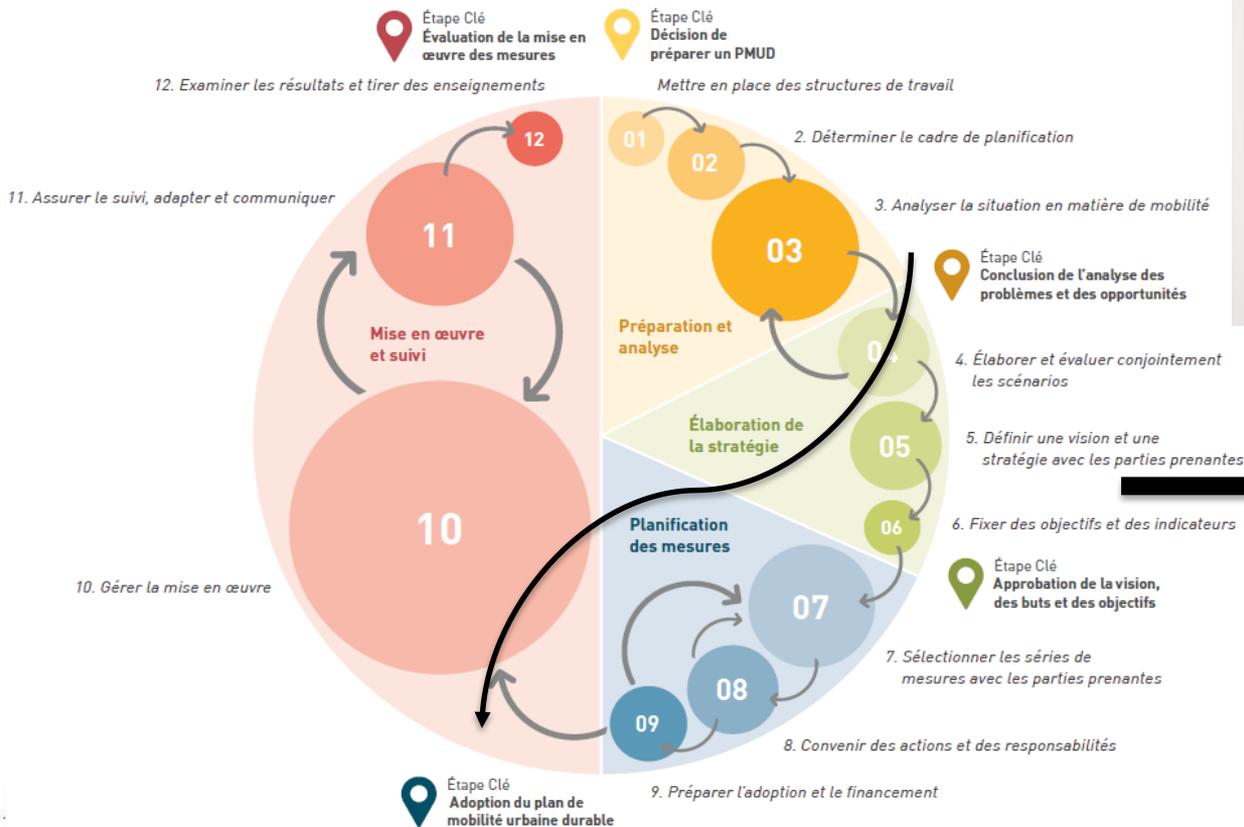


➔ Invitation à faire évoluer les outils de planification de la mobilité en Wallonie

Une communauté et un échange de bonnes pratiques



Méthodologie UE



Support externe bureaux d'études pour les étapes 3 à 9 (+ début étape 10 mise en œuvre avant le suivi pendant 10 ans au sein de l'administration)

Cadre législatif wallon – Outils de planification



Décret 2004 – Mobilité & Accessibilité Locale

Outils et procédures pour planifier la mobilité

Plans Urbains de Mobilité (7 agglomérations)

- 100% Subventionné
- Enquête publique
- Avis des communes (2/3 population)
- Adoption par le GW

Plans Communaux de Mobilité (262 communes)

- 75% subventionné
- Assistance technique et administrative
- Adoption par le Conseil Communal

Subsidiarité

Recherche de cohérence:
Région > Agglo > Commune

Participation citoyenne

Calendrier régional et communal

Rapport sur les Incidences environnementales

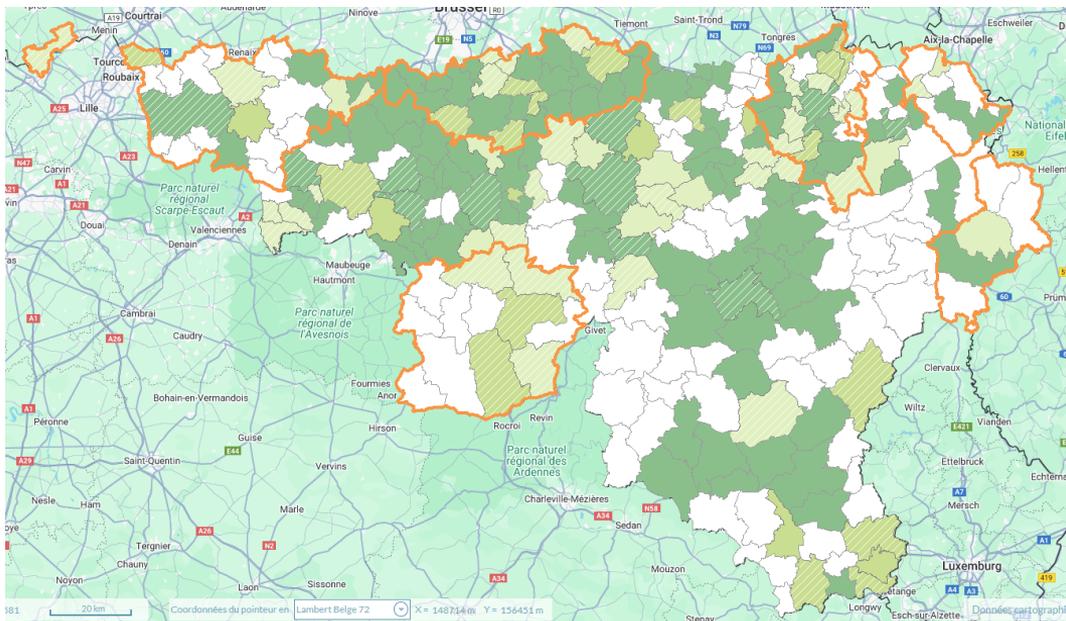
Rapports annuels

- Obligatoire pour chaque commune et agglomération urbaine
- Condition d'octroi de la subvention CeM Grande Ville



2 outils de planification multimodale de la mobilité

Les PCM wallons

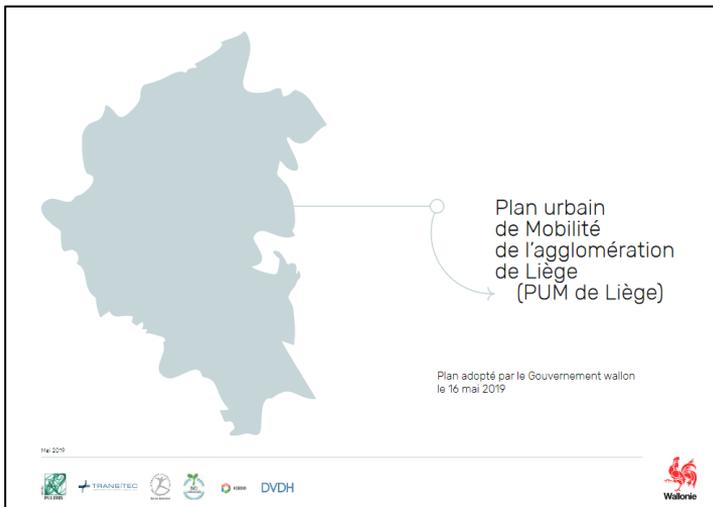


Source: WalOnMap 2024

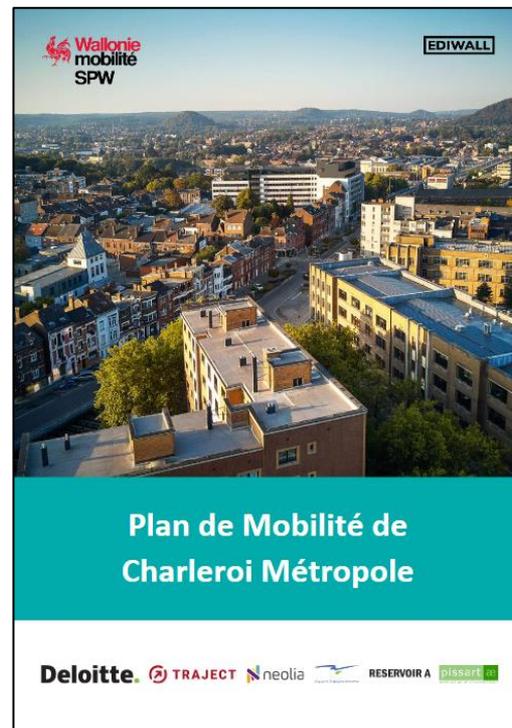
Au moins 1 PCM adopté	
% communes	% population
65%	85%

Les PUM wallons

Liège
24 communes
Adoption 2019



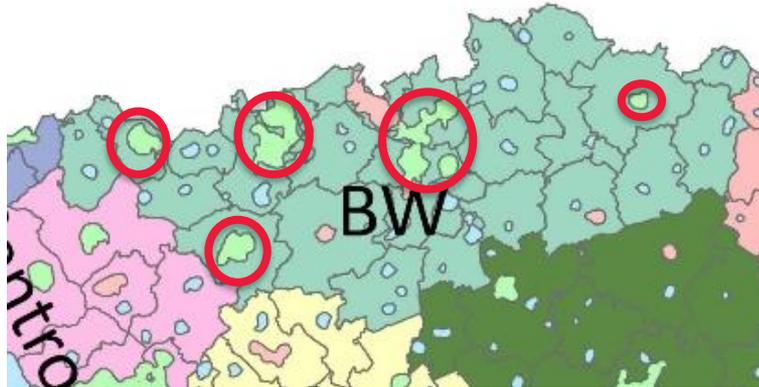
Charleroi
30 communes (17 aggro)
Adoption 2024



Zone d'étude : le BW

Nœud urbain= OLLN (car au carrefour de RTE-T ferroviaire et autoroutier)

Zone d'étude proposée = territoire de la Province du BW avec approche différenciée pour le nœud urbain et sa zone de navettage



Centralité (SDT) - Type de centre

- Centralité urbaine de pôle
- Centralité urbaine
- Centralité villageoise



COLLABORER AVEC VOS VOISINS – Différentes situations

La méthodologie Poly-SUMP

Comment élaborer un plan de mobilité urbaine durable pour une région polycentrique ?

Lignes directrices

Petite ville (<50K habitants) faisant partie d'une agglomération urbaine (avec des frontières entre elles) et avec différentes autorités responsables de l'infrastructure et de l'exploitation des transports (réseaux routiers, transports publics, etc.)

3



PMB BW:

Nos besoins

1. Mettre en place une structure de gouvernance

À trois niveaux:

- **Equipe-projet (FD)** : suivi bimensuel DPM
- **Comité technique (CoTec)** : suivi technique rapproché
- **Conseil de bassin (CoBa)**: approbation politique du plan et sa mise en œuvre



les règles de l'INTELLIGENCE COLLECTIVE



ÉCOUTER avec ATTENTION



PARLER avec INTENTION



ÊTRE BIENVEILLANT



SE FAIRE CONFIANCE



RESPECTER le CADRE

Documents importants:

Ressources SPW :

[Etat des sources - vision DSMI](#)

[Documents](#)

Ressources Européennes:

[Exigences européennes](#)

[Formation SUMP - Namur](#)

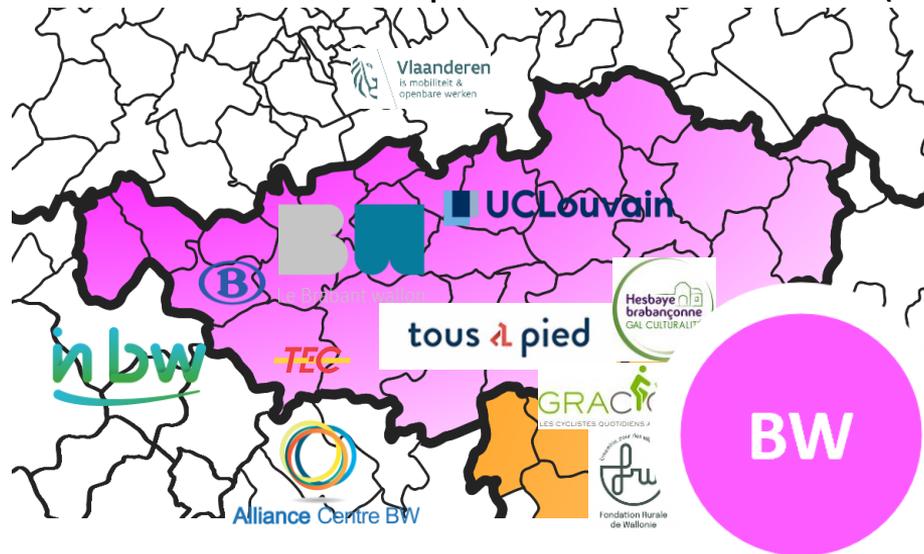
2. Définir le processus de participation

2 niveaux : acteurs-clés et citoyens « lambda »

Cartographie des acteurs-clés mobilité/ ADT BW + rencontres bi-multi latérales

Consultation en ligne

Ateliers participatifs à chacune des étapes de l'étude du PMB (diagno/vision/action)



- Acteurs publics: SPW, province, communes
- Universités
- Entreprises
- Société civile
- Citoyens



3. Elaborer le Plan de Mobilités – bassin BW

Phase 1. Diagnostic (chaud et froid) et enjeux

Phase 2 : Vision et Objectifs

Phase 3: Plans d'actions



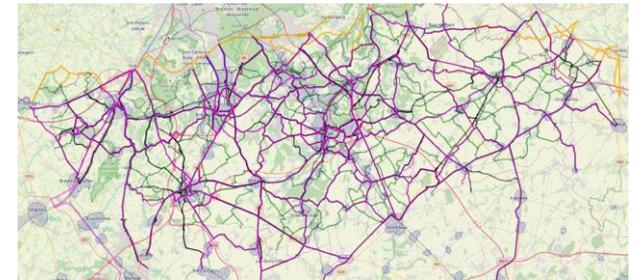
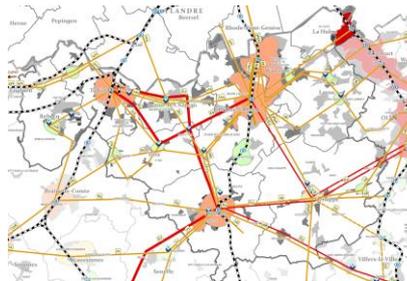
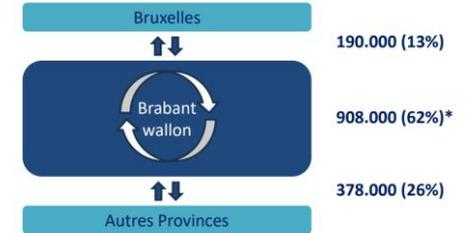
Construit sur base d'analyse de données
mobilité et méthodes participatives

(recommandations UE)

Phase 1 / Diagnostic et enjeux

Diagnostic « chaud » et « froid »

1. Accessibilité Territoriale
2. Comportements
3. Mobilité active
4. Mobilité collective
5. Mobilité partagée et intermodalité
6. Mobilité marchandises
7. Mobilité automobile
8. Énergie
9. Mobilité inclusive



Phase 2 / Scénarios, Vision et objectifs

- Partir des objectifs et contraintes UE/RW à l'horizon 2050 et fixer des ambitions et objectifs opérationnels
- Pour co-construire des scénarios d'évolution horizon 2035 et 2050 : quels scénarios novateurs pour arriver à ces objectifs? Avec un scénario de base « au fil de l'eau »
- Recours à de la modélisation comme outil d'aide à la décision pour certains scénarios et pour évaluer l'impact des mesures infra ou autres



Aperçu du spectre des possibilités futures réalistes («quel est le terrain de jeu», «quelles ambitions semblent réalistes»)



Compréhension de l'effet de certains choix au sein du système de mobilité et des effets secondaires



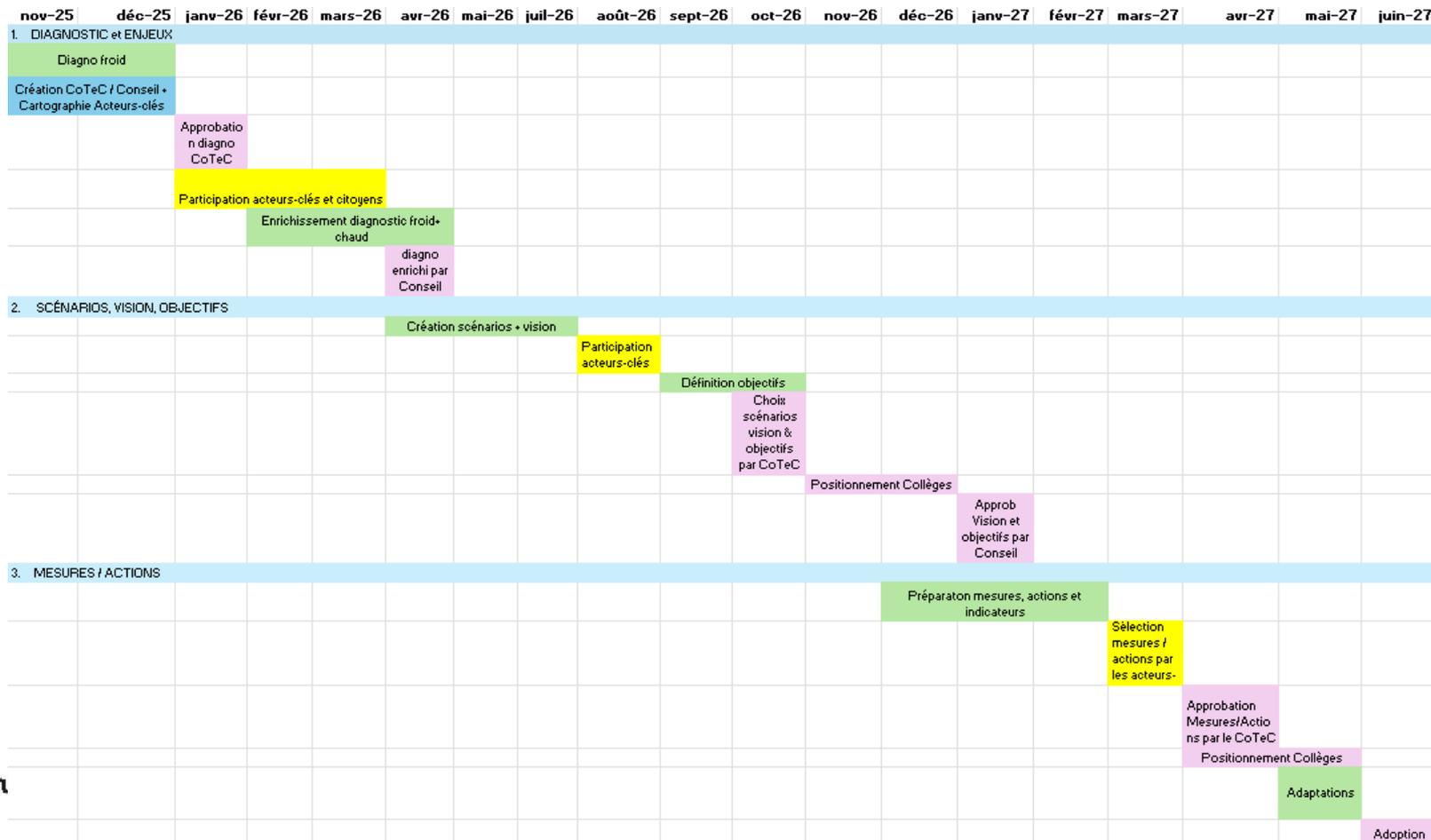
Évaluation et comparaison des différentes options afin de choisir la meilleure.

Phase 3 / Plan d'actions

= Traduction du scénario optimal en actions concrètes

- Plan d'actions pour atteindre les objectifs fixés à l'horizon 2035 et 2050
- Rédaction de fiches-projets avec identification de sources de financement
 —————▶ lié à des programmations budgétaires (plan infra du SPW-MI, plan infra OTW et des communes)
- Proposition et construction d'indicateurs stratégiques globaux & pour le BW et d'indicateurs de mise en œuvre et de résultat (T0 = 2025)

Planning Etude : Nov. 2025- Déc. 2027



Merci pour
votre attention!



2.1 Bilan de l'évolution de l'offre 2019 – 2024 pour le bassin

SPW MI – Julie Duvivier
Point pour avis de l'Organe

BILAN GLOBAL EN WALLONIE SUR 5 ANS

Evolution de l'offre TEC 2019- 2024 :

- + 10% de km

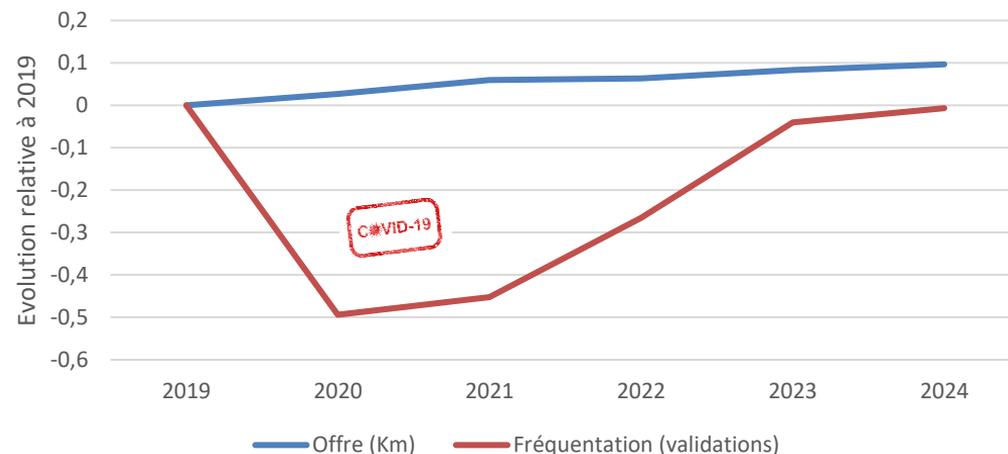
3 axes d'actions:

- Développement des lignes Express
- Renforcement d'offre (urbain)
- Redéploiement par zone

Fréquentation globale TEC :

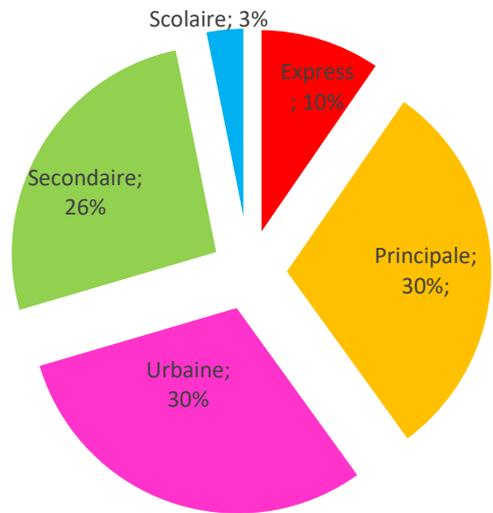
- 2019 = 2024

Evolution de l'offre et de la fréquentation
2019-2024

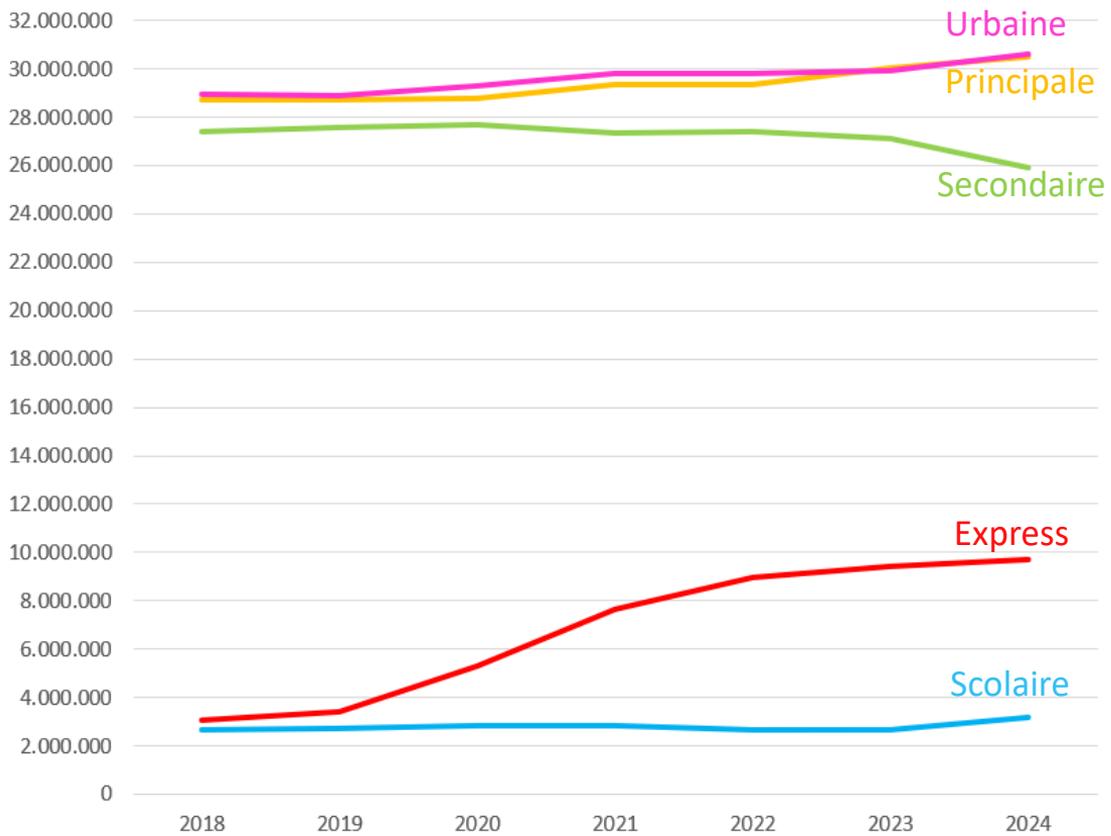


L'OFFRE TEC

Répartition par types de ligne dans l'offre TEC 2024 (~100 Mi km/an)

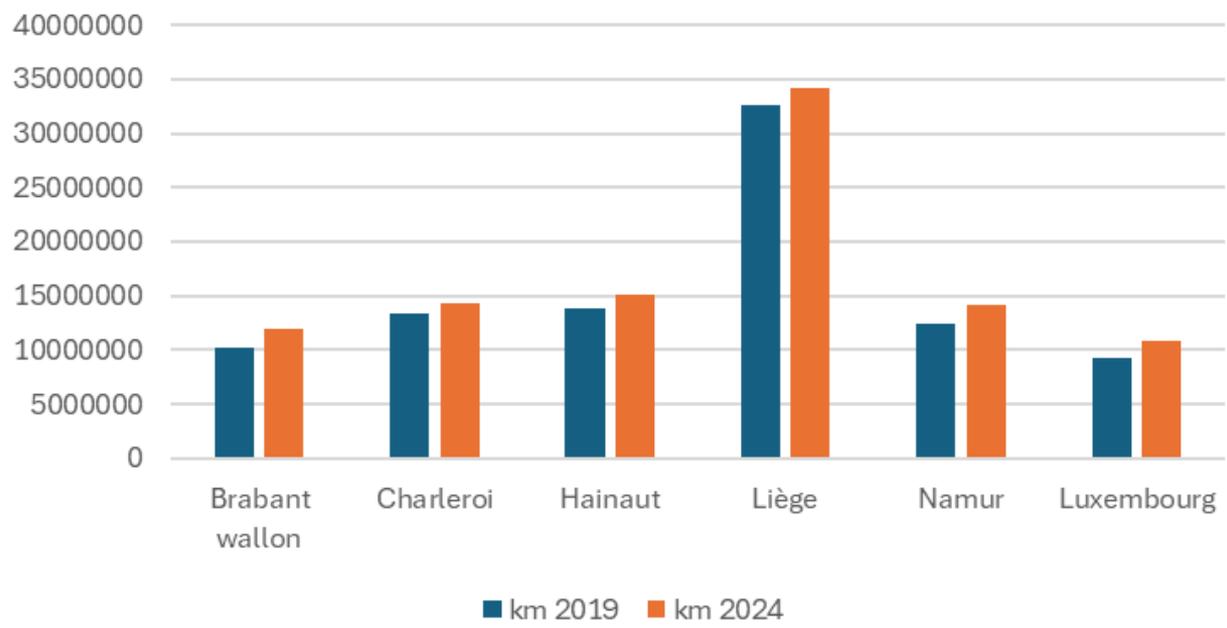


Evolution de l'offre 2018-2024 (km)

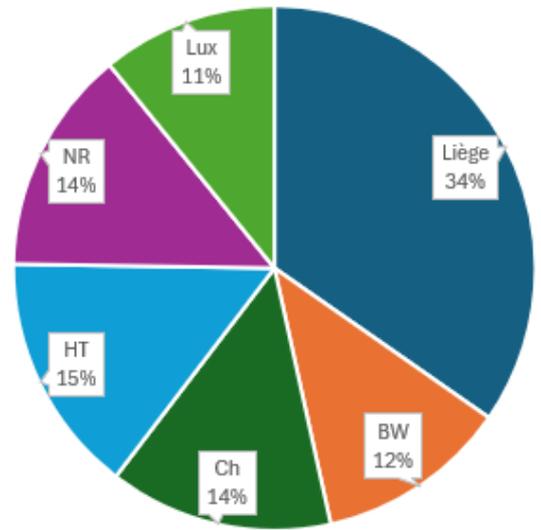


RÉPARTITION DE L'OFFRE TEC PAR BU

Offre par BU (km/an)



Part de l'offre TEC par BU (2024)



AUGMENTATION GLOBALE DES DISTANCES PARCOURUES EN TEC À FRÉQUENTATION GLOBALE CONSTANTE

	2019	2024	Evolution 2019-2024 (relative)
Offre TEC	91.570.271	100.469.343	+10%
Validations TEC	137.454.661	136.579.275	=
Voyageur.km*	2,30E+09	2,40E+09	+4,4%

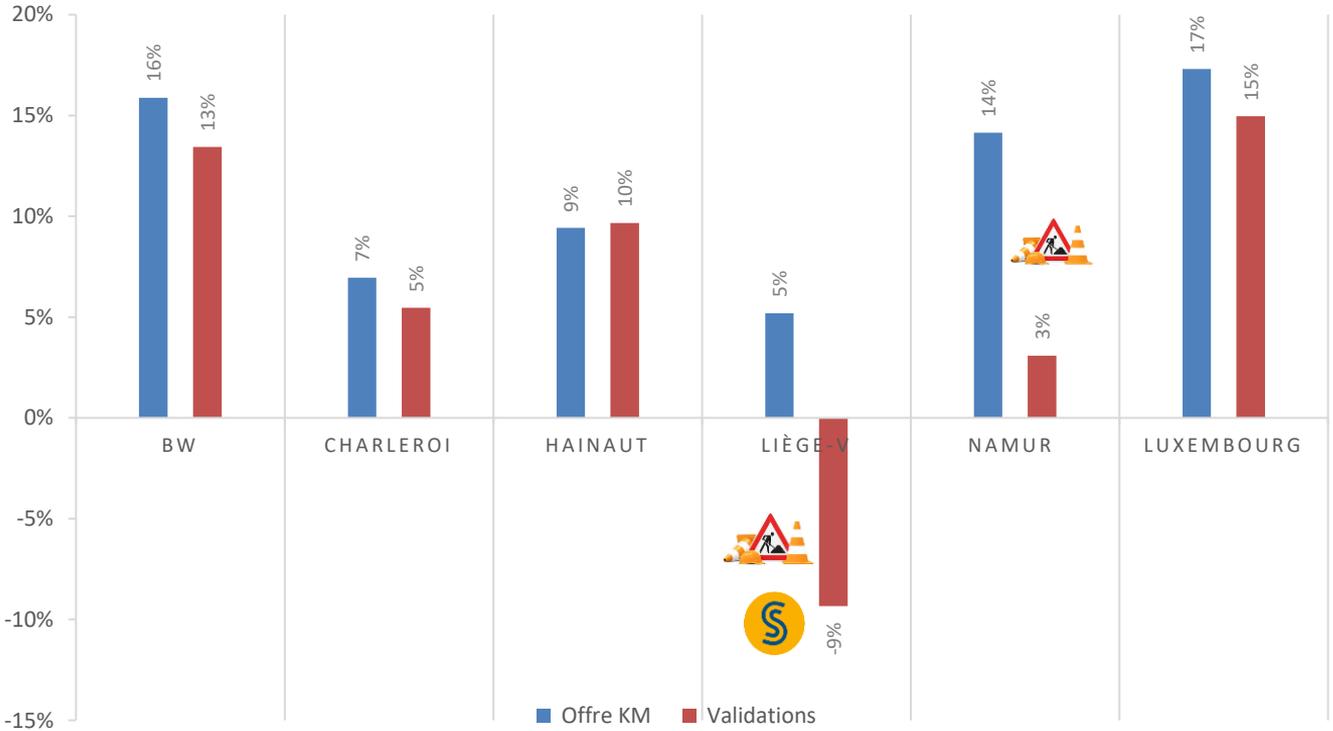


Enquête de satisfaction client TEC 2022 - 2024 menée par le SPW :

- hausse des trajets en bus ≥ 1 h

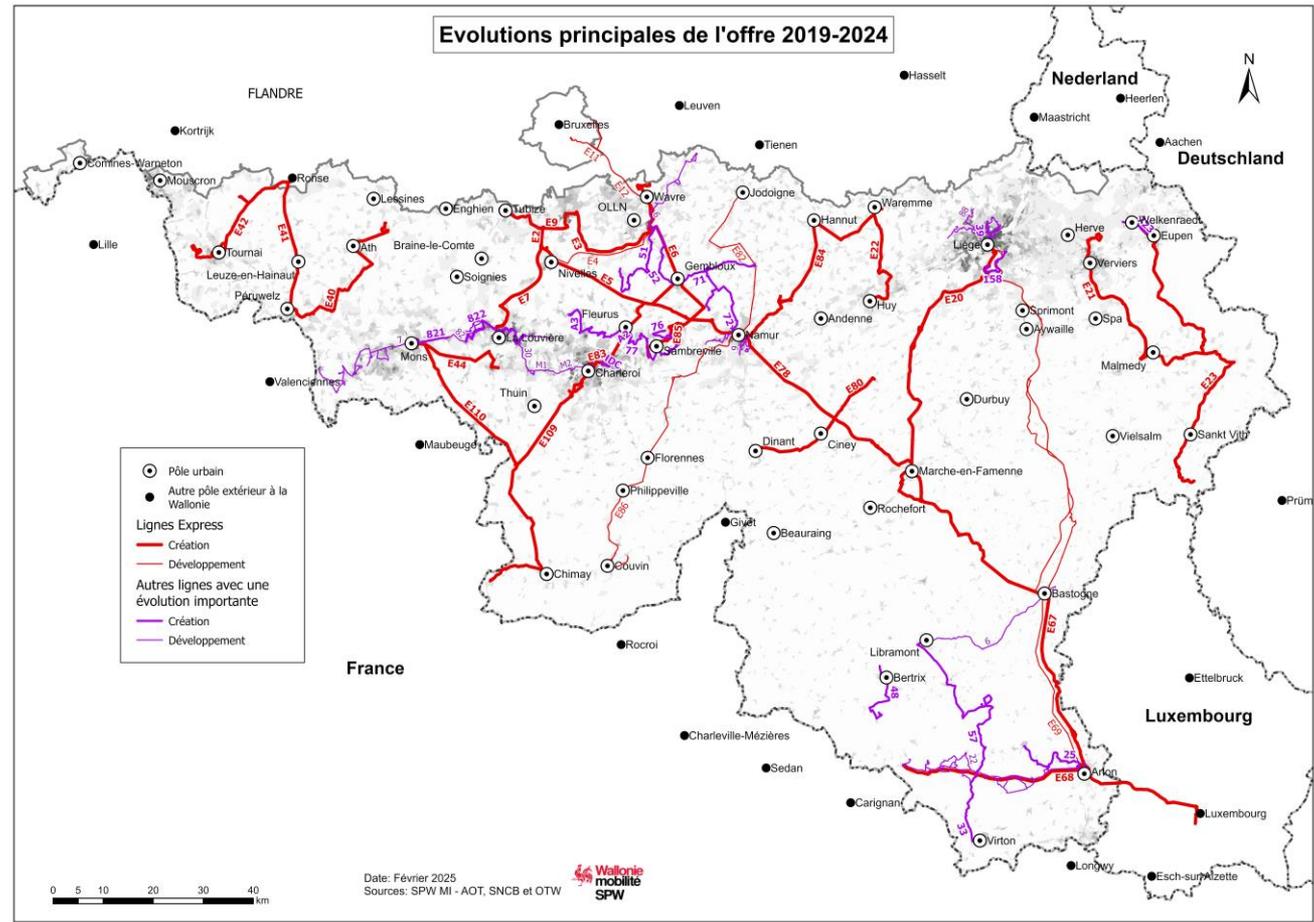
IMPACT NUANCÉ SUR LA FRÉQUENTATION

EVOLUTION DE L'OFFRE ET DE LA FRÉQUENTATION 2019-2024



Fréquentation globale TEC : 2019 = 2024

EVOLUTION DE L'OFFRE TEC SUR 5 ANS



ÉVOLUTIONS PRINCIPALES DE L'OFFRE 2019-2024 DANS LA BU DU BRABANT WALLON

■ Evolution de l'offre (+16%)

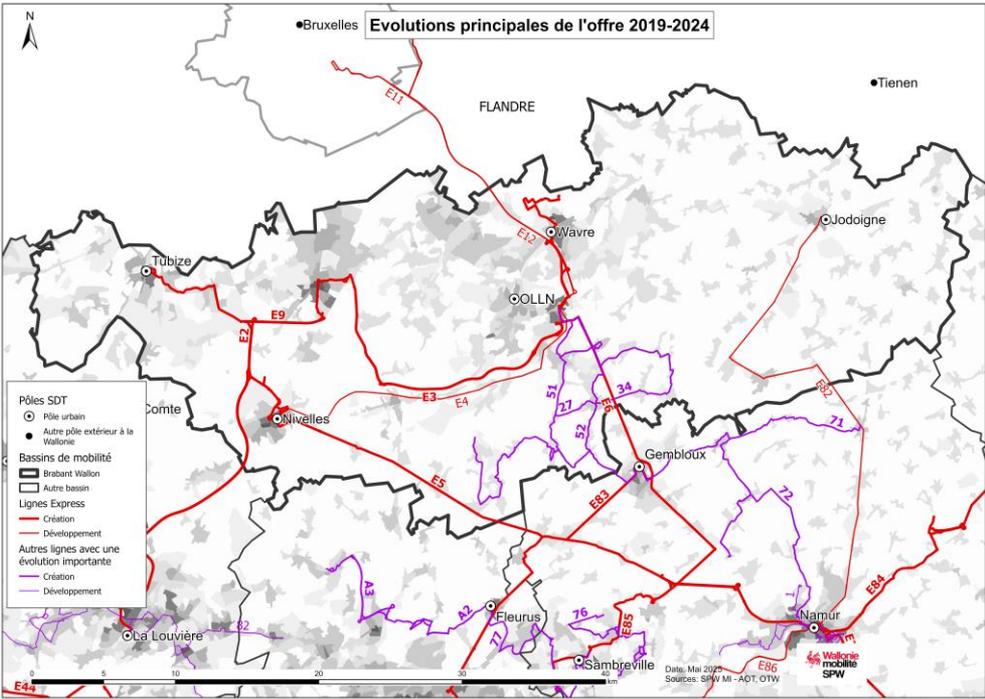
Croissance d'offre de +1.600.00 km

Les principales évolutions de l'offre déployées sont les suivantes :

- Création et renforcement de lignes Express : E2, E3, E4, E5, E6, E7, E9, E11, E12, (+1.500.000 km)
- Création et adaptation d'offre dans le Quadrant Sud LLN : L.51, L.52, L.34 et L.27 (+170.000 km)

■ Evolution de la fréquentation (+ 13 %)

- Une bonne réponse du marché aux créations et augmentations de fréquence des lignes Express (principalement pour les E1, E3, E4, E5, E6, E11, E12) ;
- Une réponse modérée en termes de fréquentation à la création de certaines lignes Express (E7, E9) et de certaines lignes du Quadrant Sud de LLN (L.27, L.52).



Actions prioritaires d'évolution d'offre à CT:

- Traiter les doublons d'offre TEC interurbaines avec les Express (E7, E9)
- Travail sur les amplitudes horaires en lien avec le ferroviaire (cfr Etude RER menée par opérateurs)
- Développer le réseau intercommunal structurant (chainon manquant) : connecter le Brabant Est vers Bruxelles

Intégrer les enjeux infra du « Sustainable Urban Mobility Plan » (SUMP) (récemment initié)

Proposition de décision de l'organe :

L'Organe prend acte du bilan de l'évolution de l'offre TEC 2019-2024 de la BU Brabant Wallon présenté par l'Autorité Organisatrice des Transports. Il recommande à court terme de :

- poursuivre le travail d'évaluation des lignes TEC et d'adaptations de l'offre qui en découleront,**
- optimiser le réseau TEC pour prendre en compte les enjeux d'accessibilité territoriale prioritaires suivants :**
 - o la connexion structurante du BW Est vers Bruxelles;**
 - o l'intermodalité avec l'offre suburbaine ferroviaire, notamment en termes d'amplitude horaire plus cohérente train + TEC depuis Bruxelles ;**
 - o (autres enjeux à déterminer par l'Organe).**

2.2 Politique d'accessibilité au territoire

Transports collectifs – objectifs et planning

SPW MI – Justine Marneffe
Point pour information de l'Organe

CONTENU

- Contexte
- Objectifs
- Renforcer le lien mobilité – développement territorial
- Une politique d'accessibilité au territoire qui décline la SRM
- En quoi consiste la politique d'accessibilité?
- Prochaines étapes

Décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne : Art. 9ter

« L'AOT traduit la vision du Gouvernement en une **politique d'accessibilité au territoire** et en objectifs opérationnels et identifie précisément en conséquence les obligations de service public »

CONTEXTE

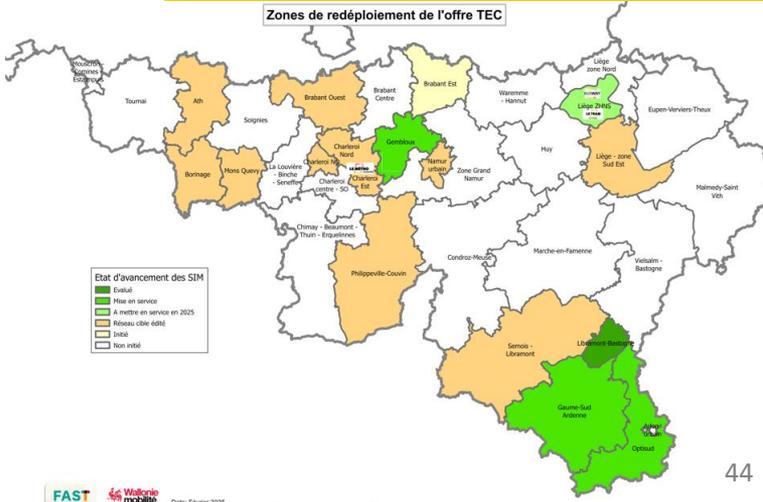


Depuis 2018 :

- Mise en oeuvre progressive d'un réseau structurant à l'échelle régionale (principalement lignes Express)
- Politique d'accessibilité déclinée par zones de redéploiement

Aujourd'hui :

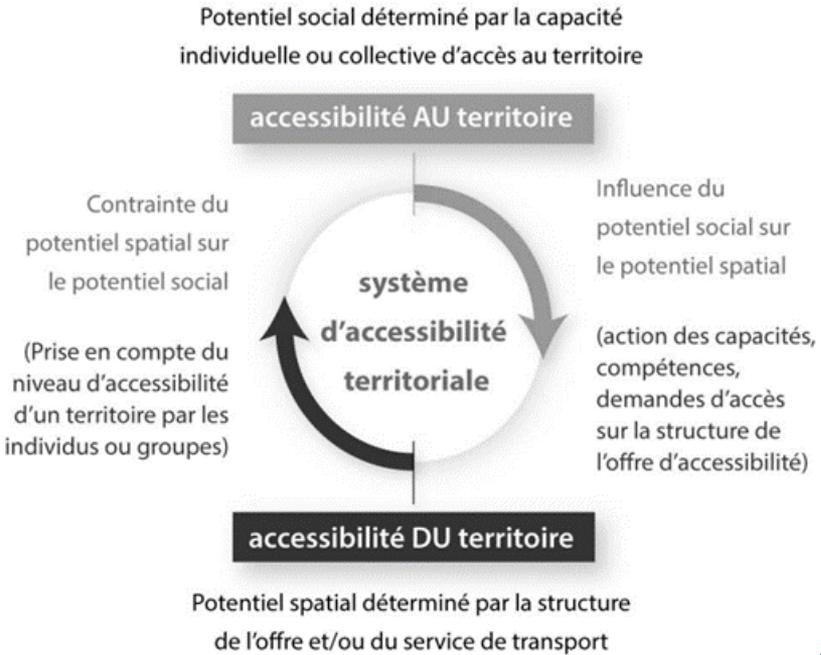
- Réflexion globale sur l'ensemble de la Wallonie



POLITIQUE D'ACCESSIBILITÉ

Définir la structure spatiotemporelle de l'offre de transport (liaisons et niveaux de service), afin que la population ait le potentiel d'accéder aux ressources urbaines du territoire.

Figure 1 Le système d'accessibilité territoriale



Fournir un **cadre régional ancré dans le territoire** pour :

- **organiser l'accessibilité** aux services à travers la Wallonie depuis et au sein des **centralités** ;
- inscrire l'évolution de la mobilité autour des **réseaux structurants** de mobilité collective et des **mobipôles** ;
- assigner un **même niveau d'offre cible pour un même type de territoire**.

=> à destination de l'ensemble des acteurs de la mobilité (SNCB, TEC, SPW, communes, autres opérateurs, pôles générateurs de flux, ...)

Schéma de Développement Territorial (adopté par GW en 2024)

Volonté de mettre en œuvre une stratégie territoriale forte et intégrée, assurant la cohérence globale du développement wallon sous tous ses aspects, en tenant compte des besoins actuels et futurs



RENFORCEMENT LIEN MOBILITÉ – DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

La Wallonie est maillée par un réseau de villages et de villes. Certaines parties des villes et des villages cumulent une **concentration en logements, une proximité aux services et équipements et une bonne accessibilité en transports en commun.**
=> Ces espaces sont les « centralités ».

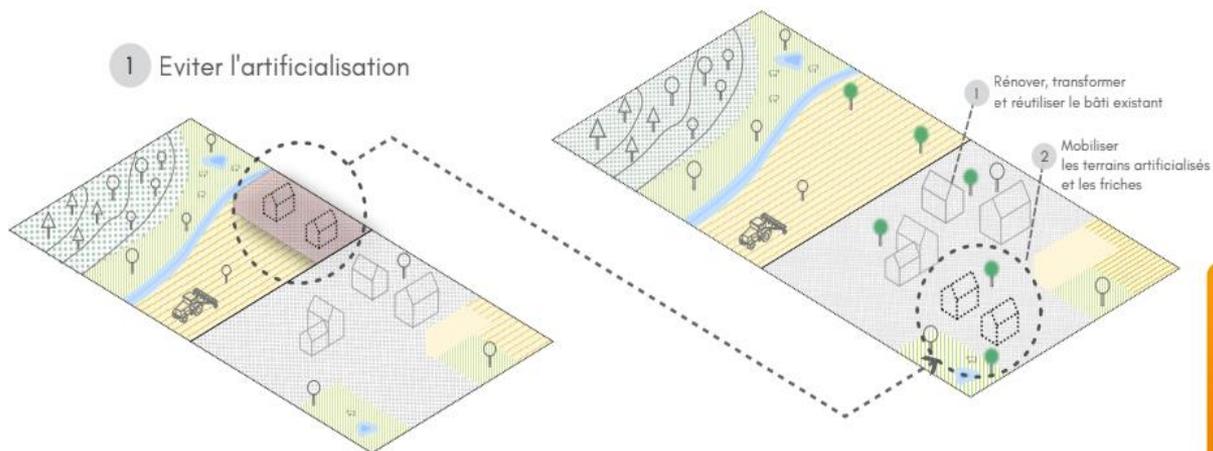
La Wallonie réduira l'étalement urbain en renforçant les centralités des villes et des villages. L'offre en services, en commerces et en logements y sera intensifiée surtout dans les lieux les mieux desservis par les transports en commun.

RENFORCEMENT LIEN MOBILITÉ - DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

Objectif de réduction de l'étalement urbain

A l'horizon 2050 :

- Artificialisation nette des terres réduite progressivement à 0km²/an
- Au moins 3 nouveaux logements sur 4 seront construits dans les centralités



RENFORCEMENT LIEN MOBILITÉ – DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

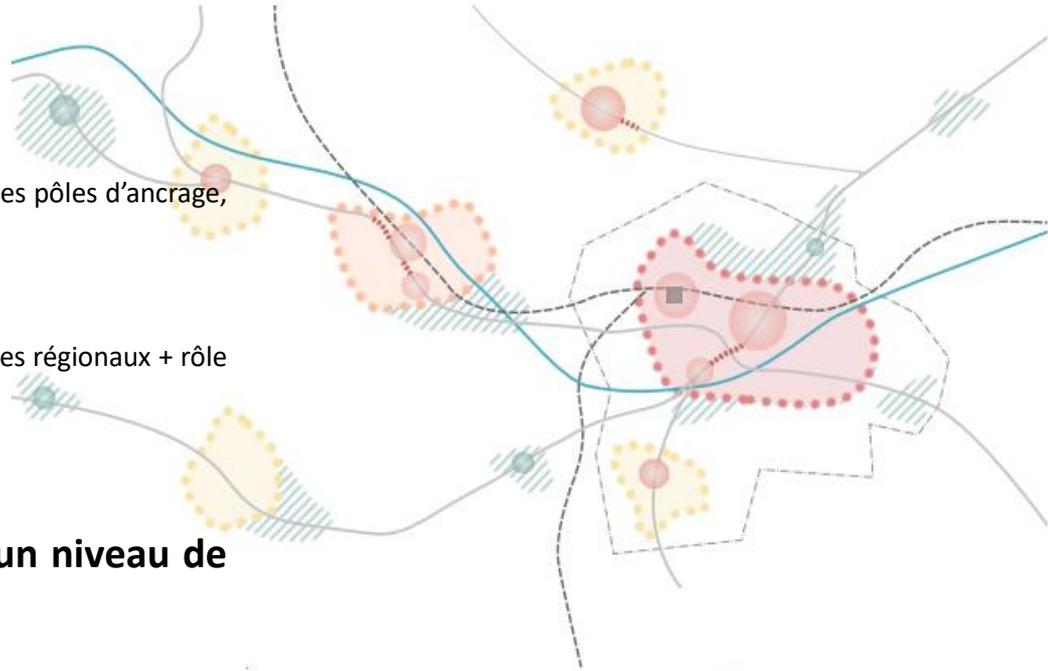
Le SDT distingue trois types de centralités :

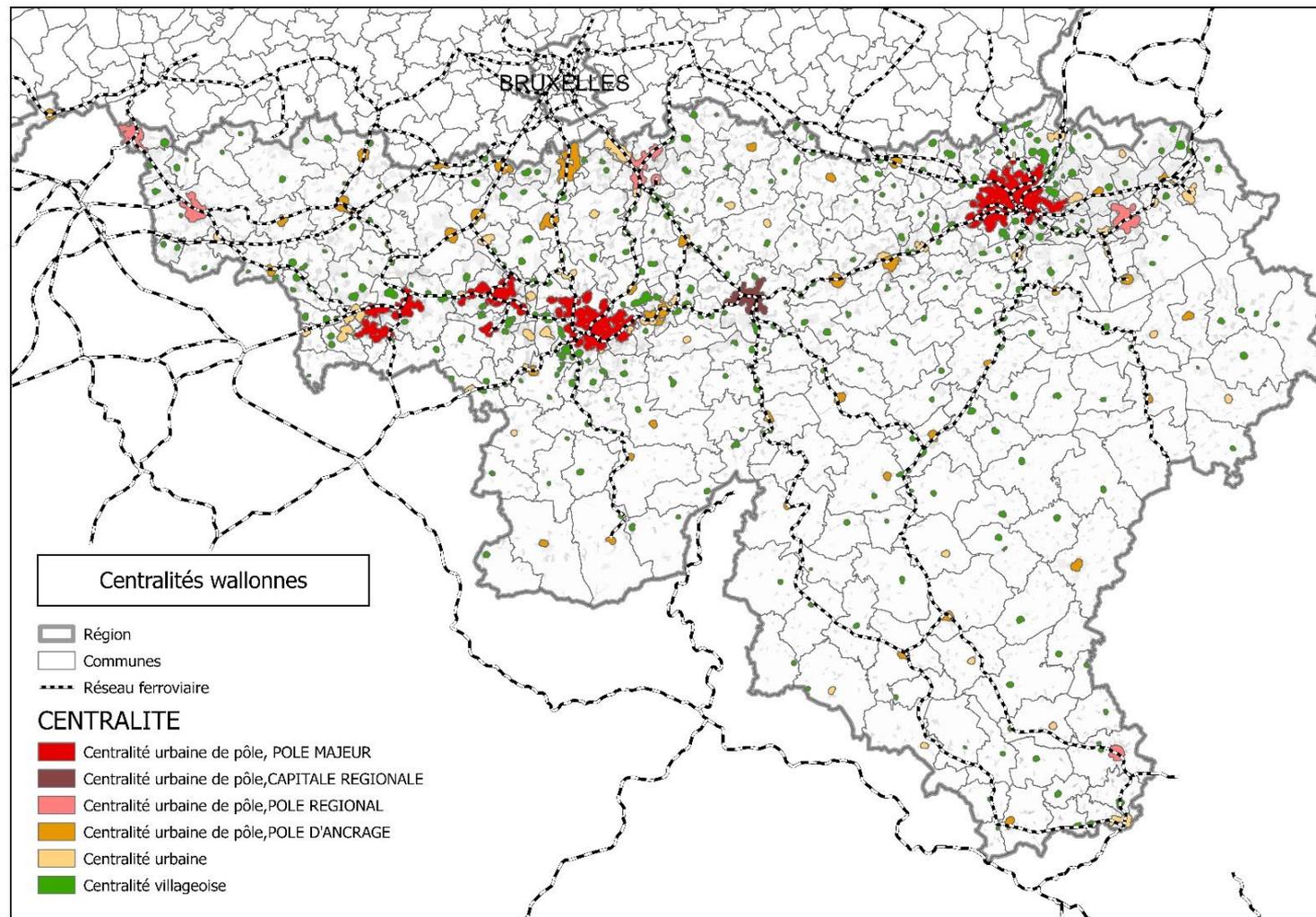
- les centralités urbaines de pôle
- les centralités urbaines
- les centralités villageoises

Quatre types de pôles sont identifiés dans la structure territoriale : les pôles d'ancrage, les pôles régionaux, la capitale régionale et les pôles majeurs.

- Les **pôles d'ancrage (42)** : polarisations locales
- Les **pôles régionaux (5)** : interconnexions régionales
- La **capitale régionale (1)** rencontre les caractéristiques des pôles régionaux + rôle de capitale institutionnelle de la Wallonie
- Les **pôles majeurs (4)** : échanges internationaux

→ A chaque niveau de centralité est associé un niveau de service au citoyen





Exemples centralités

Urbaine :

Genappe
Rixensart/La Hulpe
Perwez

Urbaine d'ancrage :

Braine-l'Alleud/Waterloo
Jodoigne
Tubize

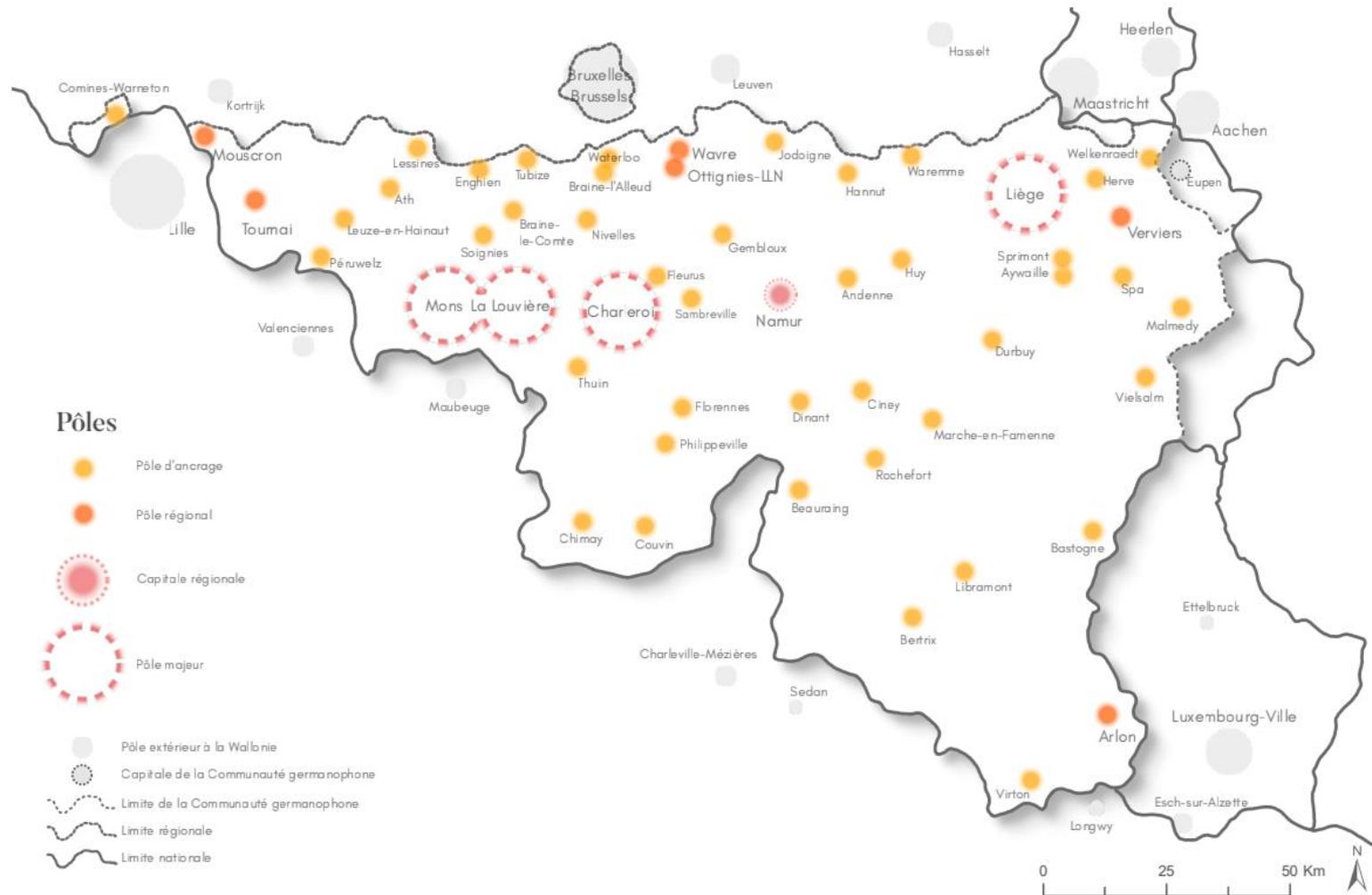
Urbaine de pôle régional :

Ottignies-LLN/Wavre

Urbaine de pôle majeur :

Liège, Charleroi, Mons/La Louvière

PÔLES



Pôles

-  Pôle d'ancrage
-  Pôle régional
-  Capitale régionale
-  Pôle majeur
-  Pôle extérieur à la Wallonie
-  Capitale de la Communauté germanophone
-  Limite de la Communauté germanophone
-  Limite régionale
-  Limite nationale

RENFORCEMENT LIEN MOBILITÉ – DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

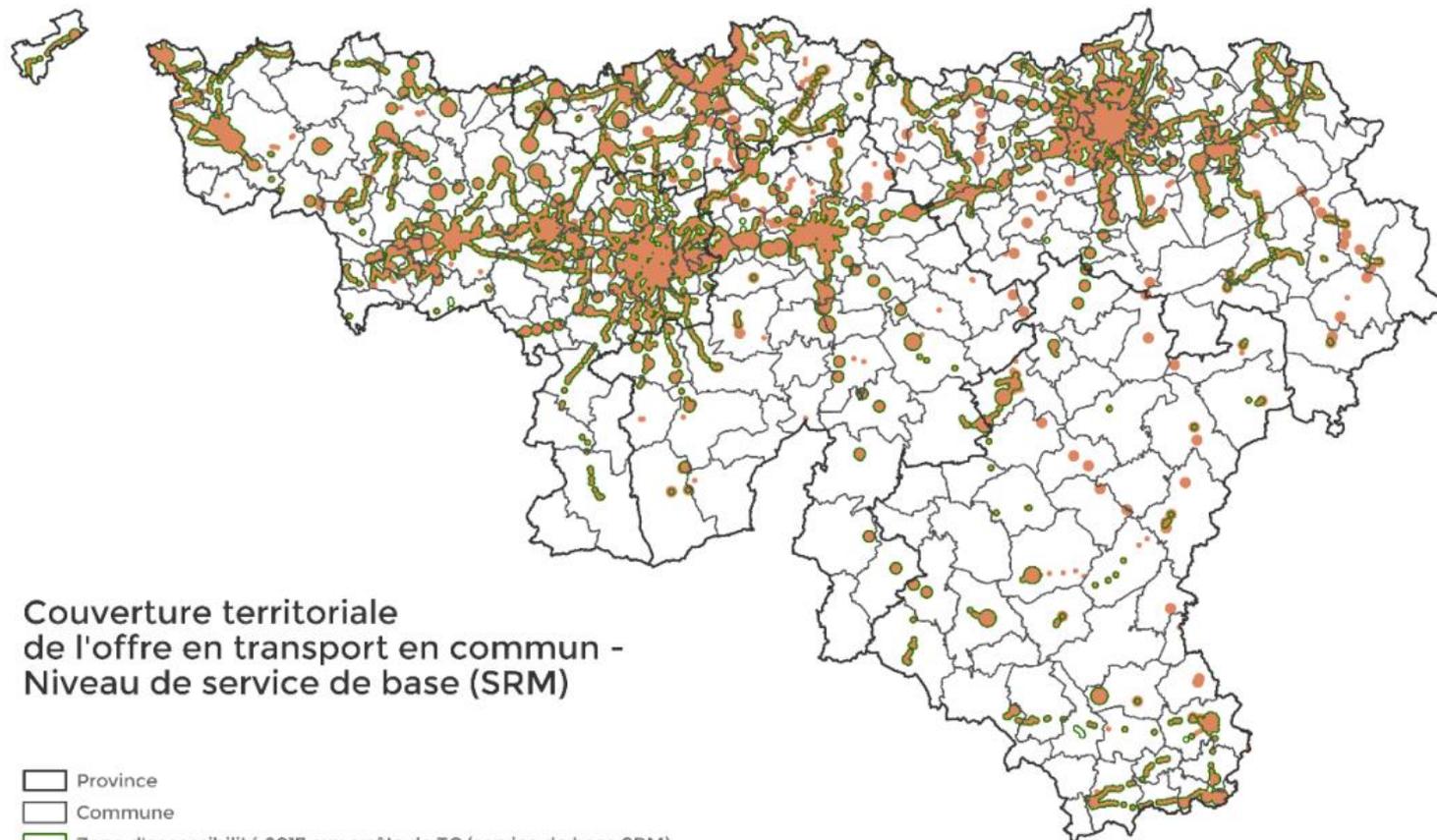
=> Centralités au cœur de la définition de la politique d'accessibilité

Ambition = la mobilité contribue à renforcer la stratégie territoriale wallonne de limitation de l'étalement urbain en garantissant une bonne offre de transport en commun pour connecter ces centralités aux pôles.

La polarisation et la visibilité économique, commerciale, culturelle et éducative des centres des pôles majeurs et des pôles régionaux sera garantie. L'infrastructure verte participera à la qualité de vie en ville et à leur attractivité.

Les transports en commun seront soutenus et organisés de manière efficace au sein et entre les pôles majeurs et les pôles régionaux. L'usage utilitaire et de loisir des modes actifs y sera organisé de manière sécurisée. Les opérations de rénovation et de restructuration de qualité, ainsi que de mutualisation des énergies renouvelables y seront facilitées.

Figure 11 : Zones d'accessibilité autour des arrêts de transports en commun – comparaison 2017
- 2023



Couverture territoriale
de l'offre en transport en commun -
Niveau de service de base (SRM)

- Province
- Commune
- Zone d'accessibilité 2017 aux arrêts de TC (service de base SRM)
- Zone d'accessibilité 2023 aux arrêts de TC (service de base SRM)

2017-2023 :
64,8% -> 67,8%
Part de la population
wallonne domiciliée à
proximité piétonne de
transports en commun
bien desservis

VS

2017-2023 :
40 % de la croissance
démographique
wallonne a été localisée
en-dehors des zones
proches d'arrêts de
transports en commun

UNE POLITIQUE D'ACCESSIBILITÉ AU TERRITOIRE QUI DÉCLINE LA SRM

« Dans la perspective de maîtriser la mobilité, la priorité sera donc accordée à consolider, renforcer ou développer une offre de transport structurante et collective performante entre tous les pôles et toutes les communes. L'ensemble des liaisons entre pôles et entre communes et pôles constitue le réseau structurant. »

« Ce réseau comprend l'offre ferroviaire structurante complétée par des liaisons structurantes en transport collectif. Il s'appuie sur la structure territoriale du SDT. Le choix de ce pôle de destination sera déterminé d'une part en lien avec les attentes des communes et d'autre part, sur base de l'objectivation de la demande de mobilité »

« Les transports collectifs constituent les alternatives les plus intéressantes pour relier les pôles entre eux en raison de leur performance potentielle sur les plans économique et environnemental en regard de leur capacité. Il est donc logique qu'ils constituent le cœur de l'offre structurante en reliant les pôles et les communes entre eux. »

9. CONNECTER LA WALLONIE AUX RÉSEAUX SOCIO-ÉCONOMIQUES EUROPÉEN, TRANSFRONTALIERS ET TRANSRÉGIONAUX

10. CONNECTER LES PÔLES WALLONS ENTRE EUX ET LE TERRITOIRE WALLON AUX PÔLES

12. CONNECTER LES QUARTIERS DES AGGLOMÉRATIONS URBAINES

19. VALORISER LE RÉSEAU FERROVIAIRE PARTOUT OÙ IL EST PRÉSENT



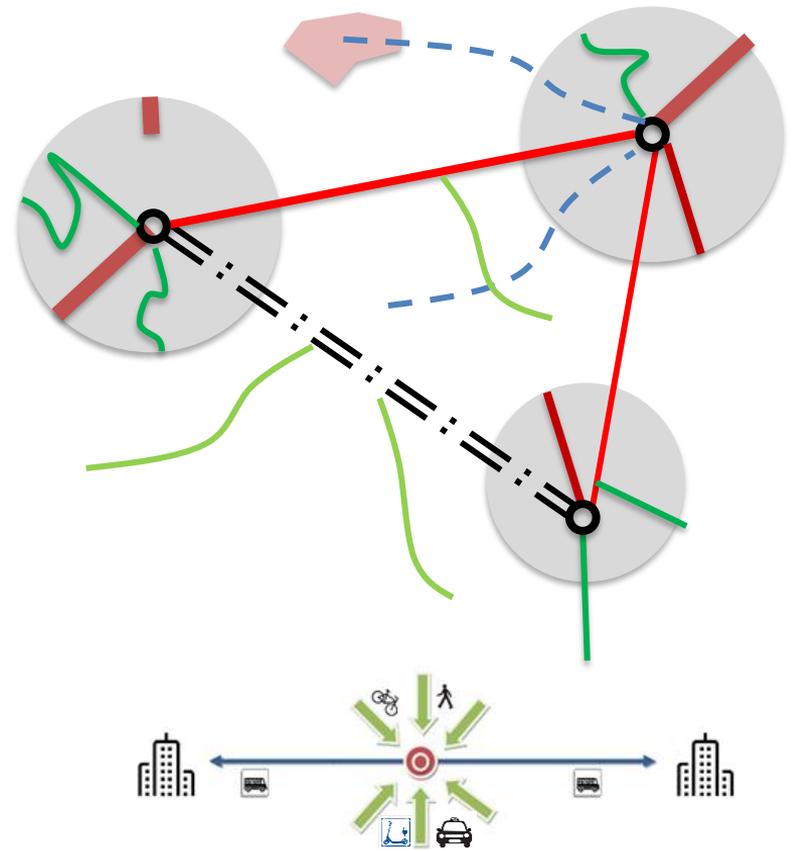
EN QUOI CONSISTE LA POLITIQUE D'ACCESSIBILITÉ ?

LIVRABLES :

- **Schéma régional cible de mobilité collective structurante (train+bus)**
 - Liaisons et niveaux de services
 - Mobipôles de correspondance
- **Cadre pour l'optimisation de l'offre bus secondaire autour des liaisons structurantes**
 - Principes de rabattement des centralités villageoises non desservies
- **Schémas cibles de mobilité collective urbaine structurante pour les cinq pôles majeurs (Mons, Charleroi, Namur, La Louvière, Liège)**
 - Liaisons et niveaux de services
 - Mobipôles de correspondance
- **Cadre pour la couverture spatiale en transport public au sein des pôles majeurs (Mons, Charleroi, Namur, La Louvière, Liège)**
 - Principes de desserte des quartiers non desservis

EN QUOI CONSISTE LA POLITIQUE D'ACCESSIBILITÉ ?

Type de réseau	Niveau	Caractéristiques principales
Réseau intercommunal	Structurant ferroviaire	Sur réseau ferroviaire ; Capacitaire ; Cadencé
	Structurant routier	Prioritairement sur voiries régionales ; Direct/rapide ; Nombre limité d'arrêts ; Cadencé
	Secondaire	Sur voiries communales ; Nombre plus important d'arrêts
Réseau urbain	Structurant urbain, (dont capacitaire : tram et BHNS)	Rapide (min. 20 km/h) ; Direct ; Capacitaire ; Fréquent et fiable
	Urbain	Réseau de desserte complémentaire de proximité
Réseau scolaire	Lignes régulières	De 1 à 2 A/R en heures de pointe par jour scolaire
	Transport scolaire	Circuits de carence
Services de mobilité locale		En rabattement/complémentaire aux réseaux intercommunal et urbain



EN QUOI CONSISTE LA POLITIQUE D'ACCESSIBILITÉ ?

Actuellement : uniquement transport collectif.

Ambition d'aller vers une politique d'accessibilité **multimodale** intégrant :

- Les liaisons cyclables structurants
- Les bandes des covoiturages
- Autres

PROCHAINES ÉTAPES

Présentation pour avis au prochain Conseil de bassin/Organes de Consultation de Bassin de mobilité

En vue d'une adoption par le Gouvernement Wallon

2.3 Evolution de l'offre TEC 2025: E13 Wavre – Bruxelles dans le cadre des travaux au carrefour Léonard

TEC Brabant Wallon – Charles Scharpé
Point pour info de l'Organe

La ligne E13 Wavre – Herrmann-Debroux Malheur aux bouchons

Le début

- Création en 2018 sous le nom de Conforto 3 pour offrir une alternative TC à la voiture à la suite de la fermeture du Viaduc
- Départ du Parking Walibi pour faciliter le transfert modal.



TEC

MARRE DES BOUCHONS ?

TESTEZ LE CONFORTO 3, LE BUS QUI FAIT PARKING WALIBI-BRUXELLES À TOUTE VITESSE !

INFOS & CONDITIONS SUR INFOTEC.BE

1 MOIS GRATUIT

The advertisement features a green and yellow background on the left with the TEC logo and promotional text. On the right, a photograph shows a smiling man and woman on a bus, with other passengers' hands raised. A white box with black text in the bottom right corner of the photo reads '1 MOIS GRATUIT'.

Premiers constats

- La fréquentation ne décolle pas.
- Fréquence faible pendant les congés, Covid et télétravail font le reste.

C3 - Gains et pertes de voyageurs sur le C3 au cours du temps

MARS À JUIN

VACANCES D'ÉTÉ

SEPTEMBRE

Sur les **401 voyageurs** ayant validé au moins 1 fois sur le C3 entre mars et septembre



96

106

124

18

19

38

36

67

11

12

102

11

4

98

60

Adaptations récentes

- Modification de l'horaire en 2024 pour assurer un service similaire en période scolaire et de congé.
- En 2025, Walibi installe des barrières qui provoque une contrainte forte pour l'exploitation. Le terminus est transféré à la gare de Wavre. L'offre est accrue pour améliorer l'attractivité de la ligne dans le cadre des travaux du carrefour Léonard.

Nouvelle Offre

- Objectif:
 - Renforcement vers Bruxelles
 - Horaire plus lisible et attractif
 - Soulager le E11 saturé en HP
- Ligne unidirectionnelle vers Bruxelles le matin, vers Wavre l'après-midi
- Fréquence de deux bus par heure toutes la journée.
- Si possible en décalé avec la ligne E11

Vers Bruxelles

BUS	E12	E11	E12	E11	E12	E11	E11	E12	E11	E12	E11	E11	E12	E11	E11	E12	E11	E12	E11	E12	
Jours de circulation																					
L-L-N, Gare d'Autobus		06:06		06:36		06:52	07:06		07:21		07:36	07:51		08:06	08:21		08:36		09:06		
Wavre, Gare	###	06:16	###	06:46	###	07:02	07:16	###	07:31	###	07:46	08:01	###	08:16	08:31	###	08:46	09:01	09:16	09:31	
Audergh., Herrmann-Debroux	06:19		###		07:17			###		###			###			09:01		###		###	
Auderghem, Métro Delta		06:36		07:06		07:22	07:36		07:51		08:06	08:21		08:36	08:51		09:06		09:36		
Ixelles, Plaine		06:43		07:15		07:31	07:45		08:00		08:15	08:30		08:45	09:00		09:15		09:43		
Voyage	1	1	3	3	5	5	7	7	9	9	11	13	11	15	17	13	19	15	21	17	
p : Ne circule pas pendant les vacances d'hiver et d'été.																					

BUS	E11	E12	E11	E12	E12	E11	E12	E12	E11												
Jours de circulation																					
Renvois en bas de tableau	p																				p
L-L-N, Gare d'Autobus	09:36		10:06			11:06			12:06	13:06	14:06	15:06	15:51	16:06	16:21	16:36	16:51	17:06	17:21	17:36	
Wavre, Gare	09:46	10:01	10:16	10:31	11:01	11:16	11:31	12:01	12:16	13:16	14:16	15:16	16:01	16:16	16:31	16:46	17:01	17:16	17:31	17:46	
Audergh., Herrmann-Debroux		10:18		10:48	11:18		11:48	12:18													
Auderghem, Métro Delta	10:06		10:36			11:36			12:36	13:36	14:36	15:36	16:21	16:36	16:51	17:06	17:21	17:36	17:51	18:06	
Ixelles, Plaine	10:13		10:43			11:43			12:43	13:43	14:43	15:43	16:30	16:45	17:00	17:15	17:30	17:45	18:00	18:15	
Voyage	23	19	25	21	23	27	25	27	29	31	33	35	37	39	41	43	45	47	49	51	
p : Ne circule pas pendant les vacances d'hiver et d'été.																					

BUS	E11	E11	E11	E11	E11	E11
Jours de circulation						
Renvois en bas de tableau	p		p		p	
L-L-N, Gare d'Autobus	17:51	18:06	18:21	18:36	19:06	19:36
Wavre, Gare	18:01	18:16	18:31	18:46	19:16	19:46
Auderghem, Métro Delta	18:21	18:36	18:51	19:06	19:36	20:06
Ixelles, Plaine	18:30	18:42	18:57	19:12	19:42	20:12
Voyage	53	55	57	59	61	63
p : Ne circule pas pendant les vacances d'hiver et d'été.						

Vers Wavre

BUS	E11																			
Jours de circulation																				
Ixelles, Plaine	06:51	07:23	07:49	08:09	08:24	08:44	09:04	09:20	09:39	09:51	10:52	11:52		12:52			13:52		14:52	
Auderghem, Métro Delta	06:55	07:27	07:54	08:14	08:29	08:48	09:08	09:24	09:43	09:55	10:56	11:56		12:56			13:56		14:56	
Audergh., Herrmann-Debroux													12:42		13:12	13:42		14:12	14:42	
Wavre, Gare	07:15	07:47	08:14	08:34	08:49	09:08	09:28	09:44	10:03	10:15	11:16	12:16	13:01	13:16	13:31	14:01	14:16	14:31	15:01	15:16
L-L-N, Gare d'Autobus	07:25	07:57	08:24	08:44	08:59	09:18	09:38	09:54	10:13	10:25	11:26	12:26		13:26			14:26		15:26	
Voyage	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	2	26	4	6	28	8	10	30

p : Ne circule pas pendant les vacances d'hiver et d'été.

BUS	E11																			
Jours de circulation																				
<i>Renvois en bas de tableau</i>																				
Ixelles, Plaine				15:52	16:07	16:22	16:37	16:52	17:07	17:22	17:37	17:52	18:07	18:22	18:51					
Auderghem, Métro Delta				15:56	16:12	16:27	16:42	16:57	17:12	17:27	17:42	17:57	18:12	18:27	18:55					
Audergh., Herrmann-Debroux	15:12	15:42		16:12		16:42		17:12		17:42		18:12		18:42						
Wavre, Gare	15:31	16:01	16:16	16:32	16:38	16:47	17:02	17:04	17:17	17:32	17:34	17:47	18:02	18:04	18:17	18:32	18:34	18:47	19:04	19:15
L-L-N, Gare d'Autobus			16:26	16:42	16:57	17:12	17:27	17:42	17:57	18:12	18:27	18:42	18:57	19:25						
Voyage	12	14	32	34	16	36	38	18	40	42	20	44	46	22	48	50	24	52	26	54

p : Ne circule pas pendant les vacances d'hiver et d'été.

BUS	E11	E11
Jours de circulation		
Ixelles, Plaine	19:31	20:21
Auderghem, Métro Delta	19:35	20:25
Audergh., Herrmann-Debroux	19:12	
Wavre, Gare	19:31	19:55
L-L-N, Gare d'Autobus	20:05	20:55
Voyage	28	56

p : Ne circule pas pendant les vacances d'hiver et d'été.

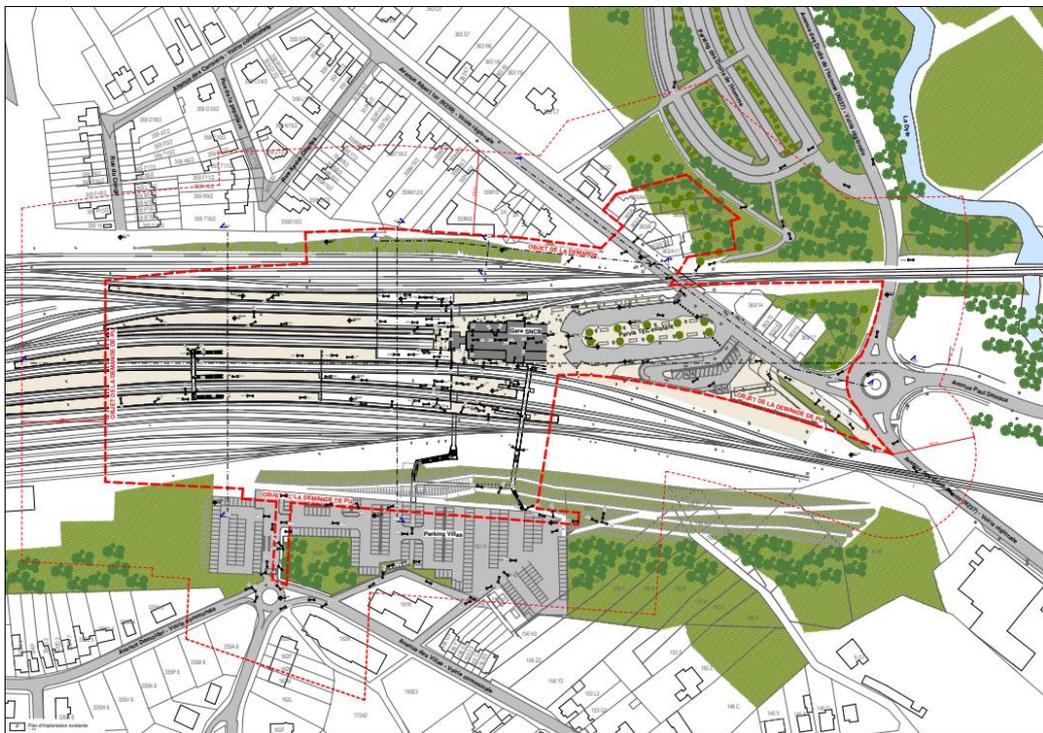
Impact

- La fréquentation de la ligne pratiquement doublé.
- Partiellement report du E11 et nouvelle clientèle.



2.4 Evolution de l'offre TEC 2025: Gare des bus provisoire à Ottignies

TEC Brabant Wallon – Charles Scharpé
Point pour info de l'Organe

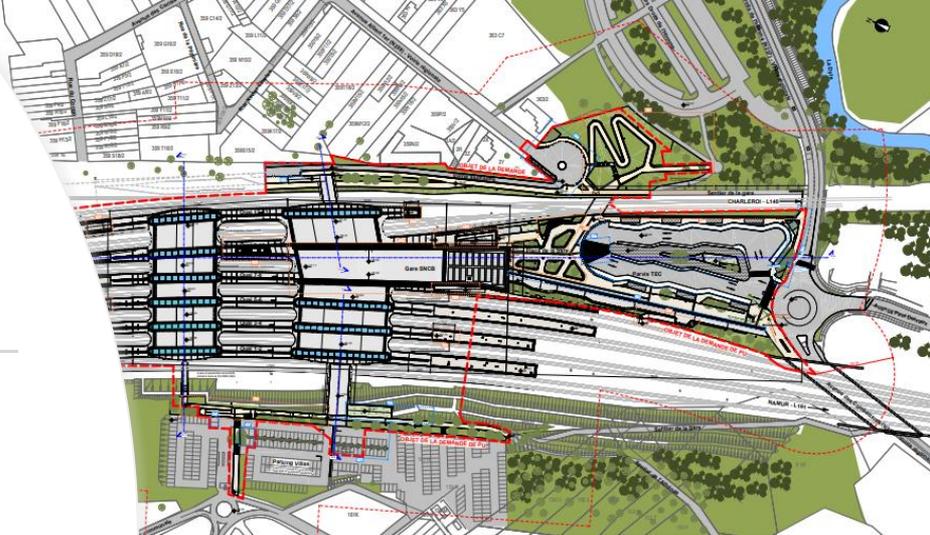


Gare existante

8 quais

Gare projetée

- Adjudication: 2026
- Chantier: 2027
- 13 quais



Impact

- Fermeture du PN de l'avenue Albert 1^{ier}
- Déviation de la ligne 22 par l'avenue des Droits de l'homme.
- Adaptation des temps de parcours: de 3 à 7 minutes supplémentaires

2.5 Planning des prochaines évaluations d'offre

SPW MI – Julie Duvivier
Point pour avis de l'Organe

PROCESSUS « EVALUATION DE L'OFFRE DE BUS TEC »

Evaluation en 2 temps :

- Evaluation dans les 18 mois suivant la mise en production d'une nouvelle offre (ou d'une modification d'offre significative)
- Evaluation finale dans les 36 mois après mise en service

En vue de :

- S'assurer de la **pertinence** des offres mises en place
- D'identifier les actions nécessaires à l'**amélioration** de l'attractivité de l'offre sur ces lignes

POURQUOI PRÉSENTER LES PROCHAINES ÉVALUATIONS DE LIGNE?

Afin de :

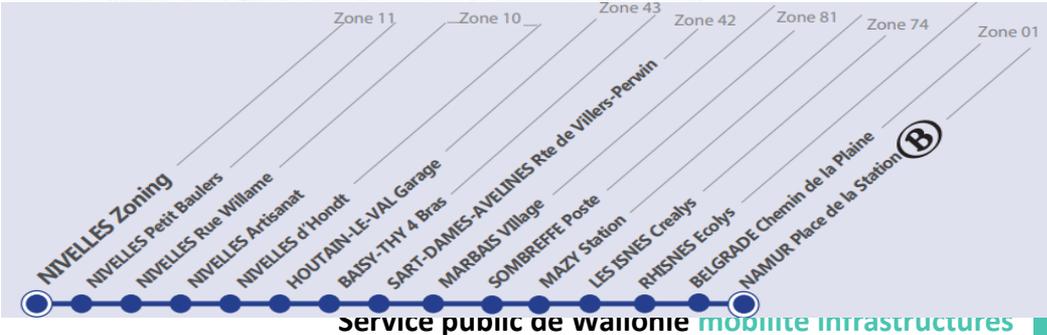
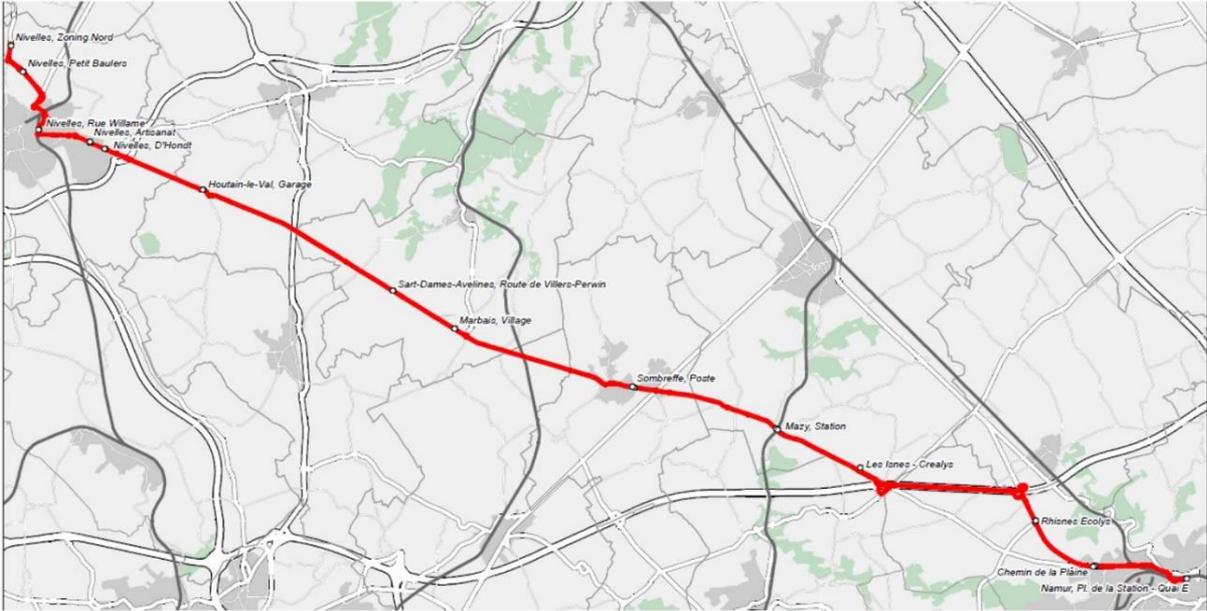
- **sensibiliser** les acteurs à la démarche d'évaluation
- mettre en évidence les principaux **enjeux** à prendre en compte dans l'évaluation de chacune des lignes concernées

PROCHAINES LIGNES À ÉVALUER AU BRABANT WALLON

2^{ème} Semestre 2025

- E5 Nivelles- Namur (Evaluation finale)
- E1 Jodoigne-Louvain-la-Neuve-Ottignies (Evaluation intermédiaire)
- Quadrant Sud de Louvain-la-Neuve : L. 22,27,51,52,E6 (Evaluation finale)

LIGNE E5: NIVELLES - NAMUR



LIGNE E5: NIVELLES - NAMUR

Evolution d'offre

Ancienne WEL05

- sous réservation
- circulait en HP



Express E5 (en 2019)

- sans réservation
- offre renforcée en 2020 et 2021
 - 1bus/h en semaine de 6h à 20h
 - 1 bus/2h le samedi de 6h à 20h



Evaluation de la E5 (en 2022)

- offre renforcée HP : 2bus/h

Performances en 2024

Validations/km (V/K) : 0,32

Validations/nombre de passage (V/N) : 15,66

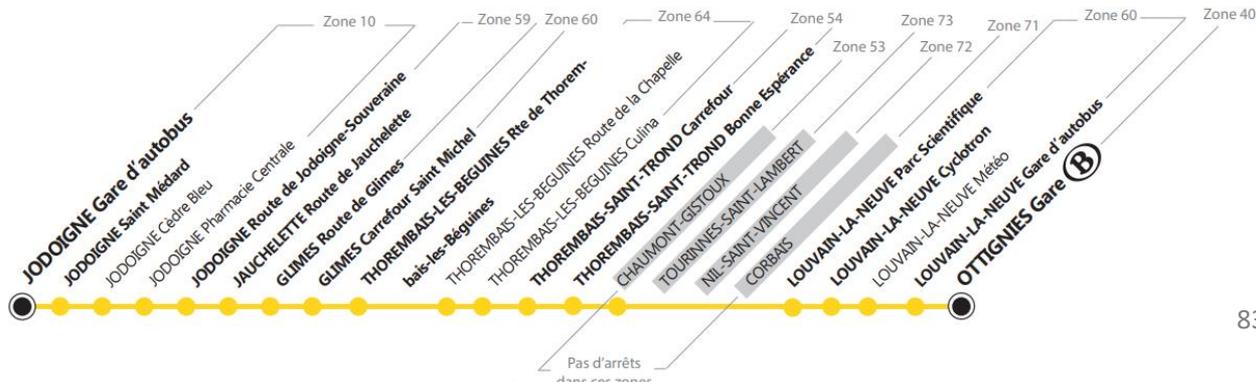
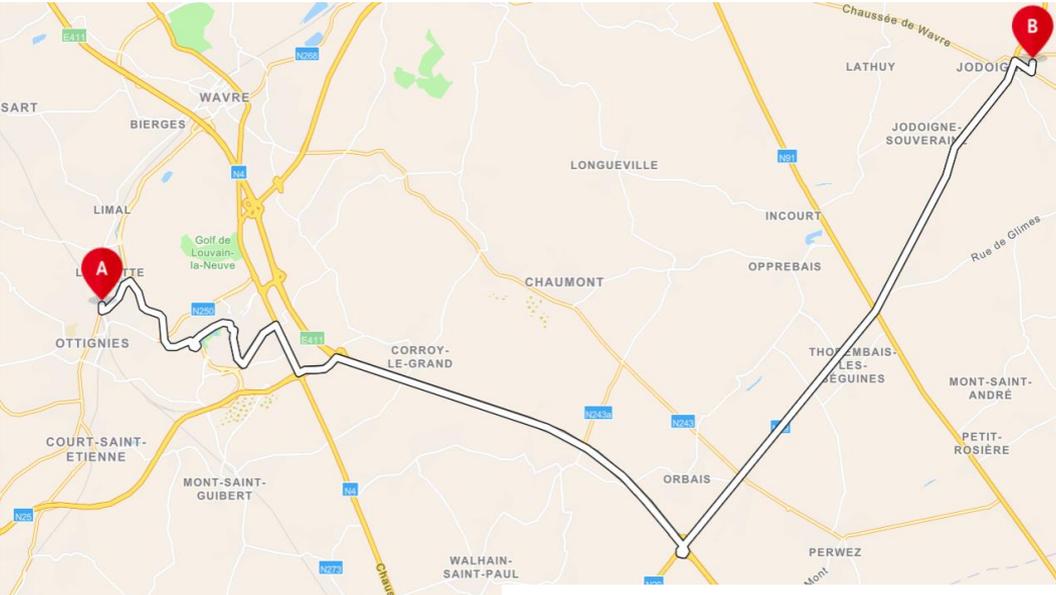
Ce qui est légèrement inférieur à la moyenne des lignes de même type (Express) (V/K 0,45 et V/N de 18,83) mais reste acceptable.

LIGNE E5: NIVELLES - NAMUR

Principaux enjeux :

- L'analyse de la performance de renfort d'offre en HP
- Le renforcement de l'amplitude horaire en soirée (préconisé Plan actions)
- Le suivi de l'aménagement des arrêts, cheminements et priorisation bus
- L'analyse de la complémentarité avec le train

LIGNE E1: JODOIGNE – LOUVAIN-LA-NEUVE - OTTIGNIES



LIGNE E1: JODOIGNE – LOUVAIN-LA-NEUVE - OTTIGNIES

Offre : 1 bus/h en semaine de 6h à 20h
1 bus/2h le samedi de 6h à 20h

Fiche : prévoit amplitude + large en vac sco

Performance :

	2020	2021	2022	2023	2024
V/K	0,09	0,44	0,61	0,80	0,86
V/N	2,94	14,78	20,25	27,07	28,19

Les V/K et V/N sont **supérieurs** aux moyennes des lignes de même type (V/N de 18,83 et V/K 0,45)
→ la ligne fonctionne bien.

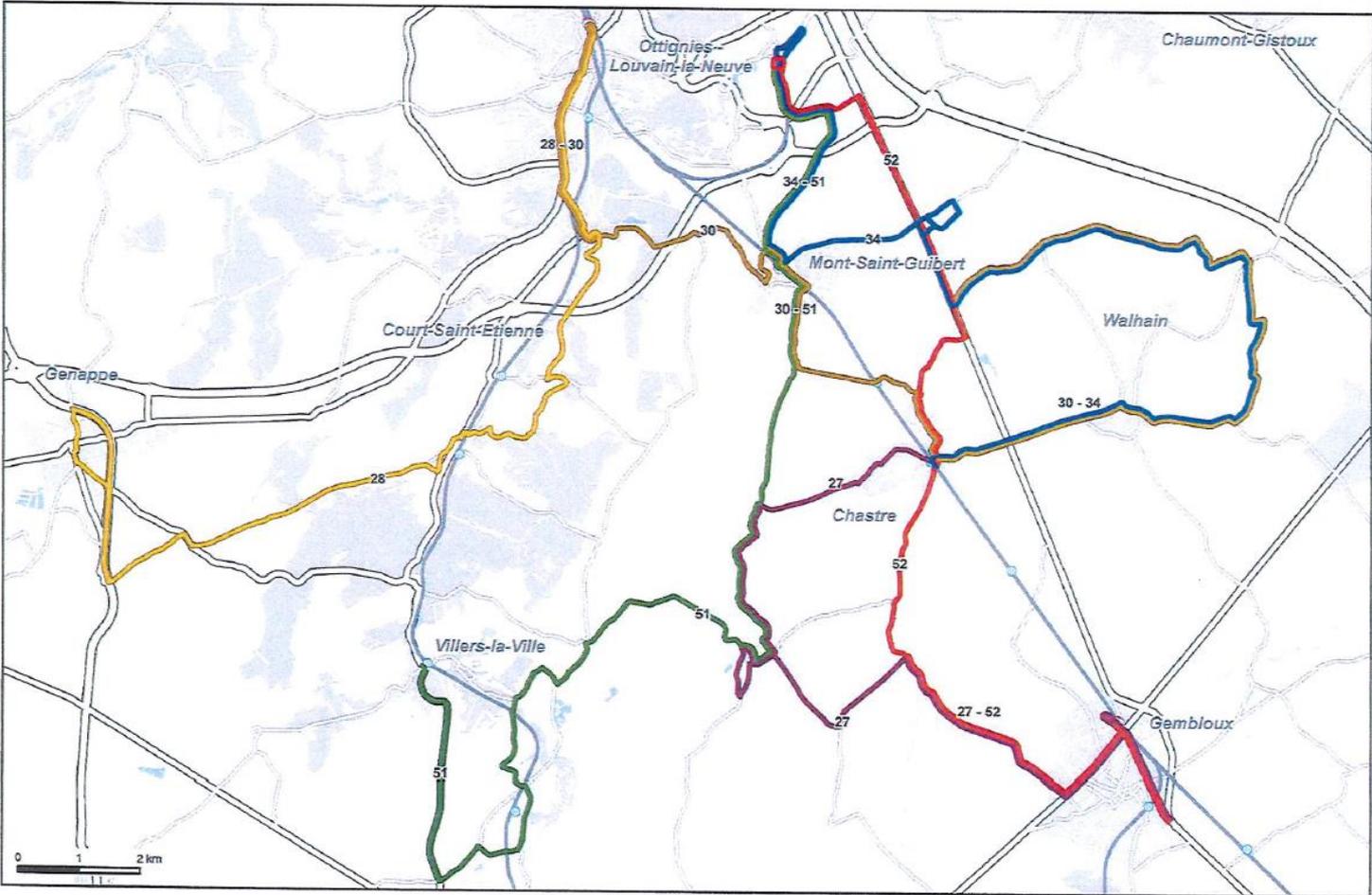
LIGNE E1: JODOIGNE – LOUVAIN-LA-NEUVE - OTTIGNIES

Enjeux :

- L'identification des besoins en **infrastructures** nécessaires à l'aménagements des **mobipôles** de la ligne, notamment la desserte complémentaire de Walhain à hauteur de la sortie 10 de l'E411 ;
- L'analyse de l'opportunité du **renforcement de l'amplitude horaire** ;
- L'analyse de la **complémentarité** avec d'autres lignes Express à LLN et avec le train à Ottignies.

QUADRANT SUD DE LLN: 27, 34, 51, 52 ET E6

Réseau bus - Sud de LLN
Etude réseau 2020



QUADRANT SUD DE LLN: PERFORMANCES

	Type de ligne	V/K 2024	V/K moyen de ce type de ligne	V/N 2024	V/N moyen de ce type de ligne
Ligne 27 : Chastre – Saint-Géry – Gembloux	Secondaire	0,58	0,75	10,09	15,89
Ligne 34 : Chastre – Walhain – Mont-Saint-Guibert – Louvain-la-Neuve	Secondaire	0,93	0,75	22,72	15,89
Ligne 51 : Villers-la-Ville – Saint-Géry - Mont-Saint-Guibert – Louvain-la-Neuve	Secondaire	0,77	0,75	20,30	15,89
Ligne 52 : Gembloux – Chastre – Louvain-la-Neuve	Principale	0,91	1,16	13,75	25,98
E6 : Gembloux – Louvain-la-Neuve - Wavre	Express	0,66	0,45	20,53	18,83

L.34, L.51 et E6 :

Fréquentations satisfaisantes

avec plus de 20 montées en moyenne par passage,

L. 27 et L.52 :

- **Fréquentations inférieures à la moyenne** des lignes de même type
 - Itinéraire de la L52 relativement parallèle à la E6 (près de LLN) et avec la L27 (près de Gembloux)
- ➔ nécessiteront des adaptations en vue d'une optimisation de l'offre sur l'axe Gembloux – Louvain-la-Neuve.

QUADRANT SUD DE LLN: ENJEUX

- Analyse de la concurrence entre la ligne E6 et la L27 par rapport à L52 ;
- Optimisation des correspondances ;
- Complémentarité horaire ;
- Sécurisation et aménagement des arrêts structurants ;
- Anticipation de l'impact sur la L.34 de l'ambition de desserte de Walhain par la ligne Express E1.

Proposition d'avis de l'Organe

L'Organe prend acte que les lignes TEC 27, 34, 51, 52, E1, E5 et E6 feront l'objet d'une évaluation durant le prochain semestre 2025.

Il identifie les enjeux suivants à prendre en compte dans cette évaluation :

- Ligne Express E5 :

- o L'analyse de la performance de renfort d'offre en heures de pointe ;
- o Le renforcement de l'amplitude horaire en soirée ;
- o Le suivi de l'aménagement des arrêts, cheminements et priorisation bus ;
- o L'analyse de la complémentarité avec le train ;
- o (à compléter par l'Organe)

- Ligne Express E1 :

- o L'identification des besoins en infrastructures nécessaires à l'aménagements des mobipôles de la ligne, notamment la desserte complémentaire de Walhain à hauteur de la sortie 10 de l'E411 ;
- o L'analyse de l'opportunité du renforcement de l'amplitude horaire ;
- o L'analyse de la complémentarité avec d'autres lignes Express à LLN et avec le train à Ottignies ;
- o (à compléter par l'Organe)

Proposition d'avis de l'Organe (suite)

- Quadrant Sud de Louvain-la-Neuve (lignes E6, 27, 34, 51, 52) :
 - o Analyse de la concurrence entre la ligne Express E6 et la L27 par rapport à L52 ;
 - o Organisation des correspondances ;
 - o Complémentarité horaire ;
 - o Sécurisation et aménagement des arrêts structurants ;
 - o Anticipation de l'impact sur la ligne 34 de l'ambition de desserte de Walhain par la ligne Express E1 ;
 - o (à compléter par l'Organe)

L'Organe recommande à l'ensemble des parties prenantes de contribuer activement aux ateliers d'évaluation qui seront organisés par l'AOT en vue d'optimiser l'offre et d'en améliorer son attractivité.

2.6 Responsabilité des communes en matière d'arrêts

SPW MI – Niels Antoine
Point pour info de l'Organe

- **Obligations** : Titre Ier de l'arrêté royal du 15/09/1976 portant règlement sur la police des transports de personnes par tram, pré-métro, métro, autobus et autocar (services réguliers)
 - ➔ Obligations à charge des exploitants de transports en commun et des **gestionnaires d'infrastructures y compris les communes**
- **Contrôles** : inspecteurs de l'AOT = agents de police judiciaire (décret du 04/02/1999)
- **Sanctions** pénales (arrêté-loi du 30/12/1946)

ABRIS POUR VOYAGEURS

- Commune = gestionnaire des abris pour voyageurs
- Obligations =
 - Confort
 - Sécurité
 - Propreté
 - Contenir un espace suffisant réservé à l'information des voyageurs



VISIBILITÉ DE LA PLAQUE D'ARRÊT



- Obligations de l'exploitant (OTW) :
 - Les arrêts doivent être signalés par une **plaque** (éventuellement fixée sur un poteau)
 - Cette plaque doit être **visible**
- Cela peut impliquer une responsabilité de la commune lorsque la végétation envahit la plaque (art. 135, §2 Nouvelle loi communale, la commune est responsable de la commodité du passage dans les rues)

RÔLES DANS LE TRAITEMENT DES INFRACTIONS

- Inspecteur du SPW MI (AOT):
 - dresse un constat détaillé
 - Communique le constat au responsable, càd :
 - À la commune pour les abris
 - A l'OTW pour les plaques non visibles, avec éventuellement un transfert du constat par l'OTW vers la commune
- Responsable de l'infraction :
 - Accuse réception
 - Prend les mesures correctrices
 - Dans les 14 jours **si** l'inspecteur juge qu'il y a un **danger**
 - Dans les 3 mois
 - Informe l'inspecteur des mesures prises (ou l'OTW si le constat a été transféré)

RÔLE DE LA COMMUNE

- Communiquer une adresse email de contact à l'AOT à transportpublic.mobilite@spw.wallonie.be afin de faciliter les premiers échanges
- Sensibiliser son administration à ce processus
- Collaborer, dans l'intérêt des usagers
- Donner suite aux contacts avec les inspecteurs du SPW MI et l'OTW
- Réagir rapidement en cas de danger : accuser réception immédiatement et sécuriser, limiter les risques
- Prendre les mesures correctrices dans les délais
- S'assurer de la pérennité des mesures

RÔLE DE LA COMMUNE

- Abris:
 - Accuser réception du constat
 - Prendre les mesures correctrices
 - Dans les 14 jours du constat si danger
 - Dans les 3 mois
 - Informer l'inspecteur de la mise en conformité

Notes:

- Abris sur voirie régionale ? La commune est responsable de l'abri
- Abri géré par un publiciste ? La commune est responsable de l'abri aux yeux de la loi.

RÔLE DE LA COMMUNE

- Visibilité de la plaque d'arrêt
 - = cas où l'OTW demande à la commune d'intervenir pour la visibilité de la plaque
 - Accuser réception auprès de l'OTW
 - Prendre les mesures correctrices
 - Dans les 14 jours du constat si danger
 - Dans les 3 mois
 - Informer l'OTW de la mise en conformité

NOTE DÉTAILLÉE

- Une explication détaillée sera jointe au rapport de l'OCBM.
- En cas de questions:
 - Florianne Mossoux, juriste à l'AOT,
florianne.mossoux@spw.wallonie.be
 - transportpublic.mobilite@spw.wallonie.be

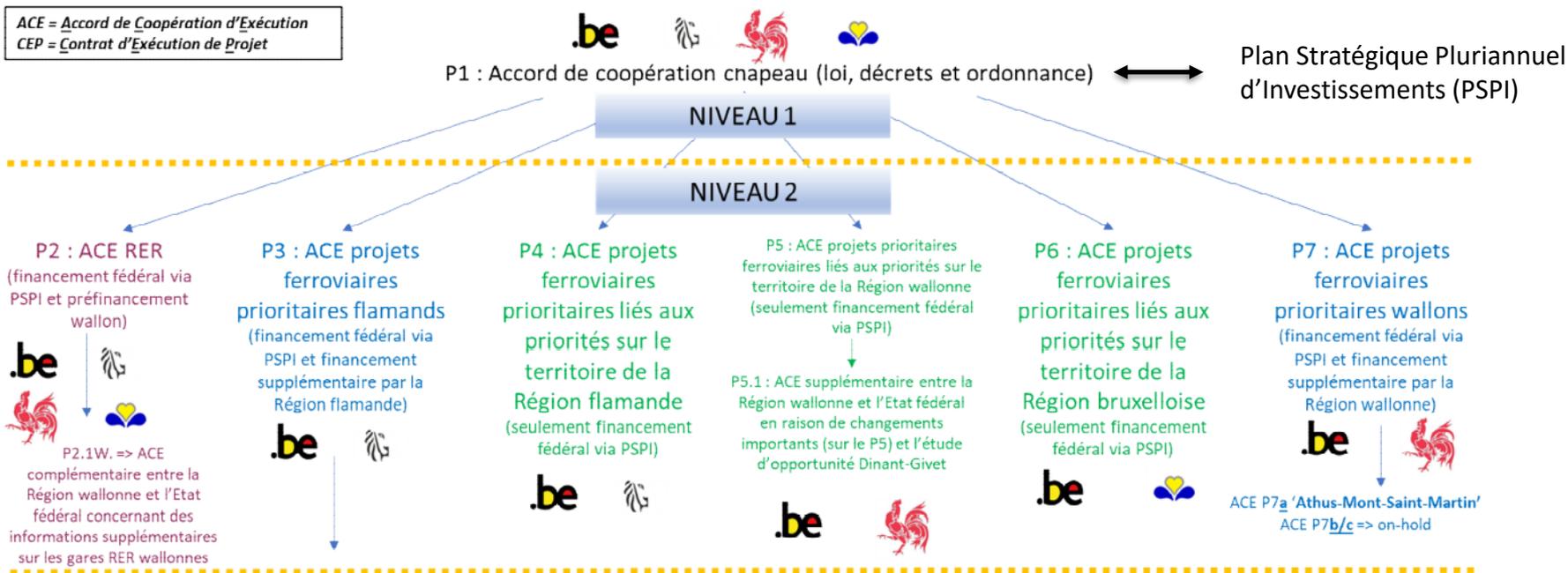
3.1 Etat d'avancement du RER

SPW MI – Mélissa François
Point pour info de l'Organe

ETAT D'AVANCEMENT DU RER

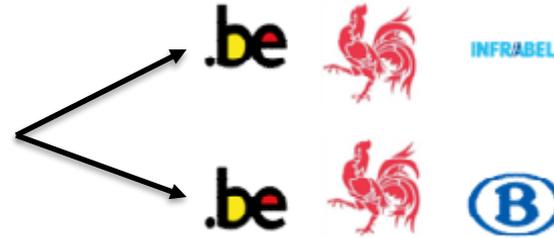
Contexte – cadre légal

ACE = Accord de Coopération d'Exécution
 CEP = Contrat d'Exécution de Projet



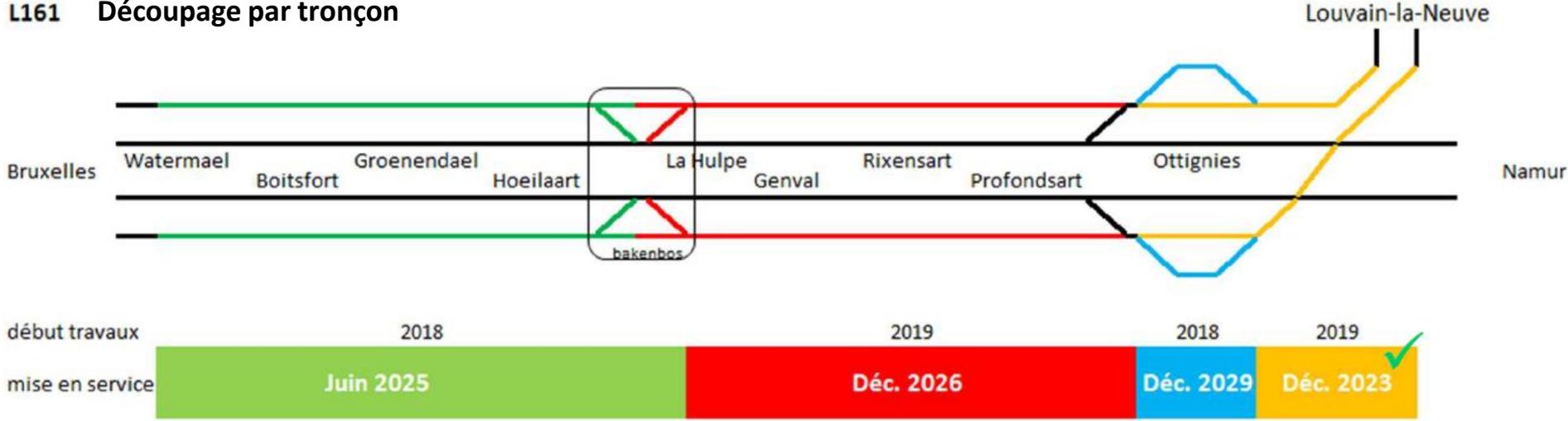
Contexte – cadre légal

- 2 Contrats de préfinancement
 - Actualisés en 2024
 - 2 comités de suivi semestriels
- Derniers reportings en date : 12/2024



ETAT D'AVANCEMENT DU RER: LIGNE 161 BRUXELLES – OTTIGNIES - LLN

L161 Découpage par tronçon



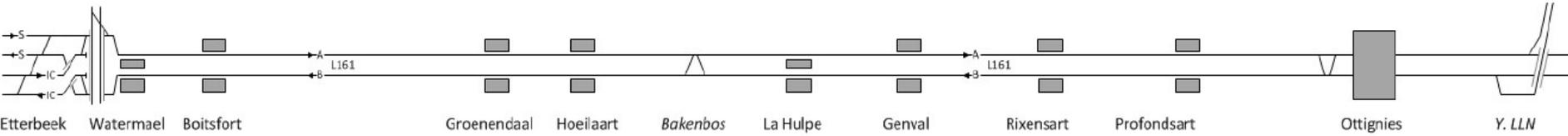
Particulièrement critique: plus de réserve (suite délivrance tardive du permis tranchée couverte de Boitsfort)



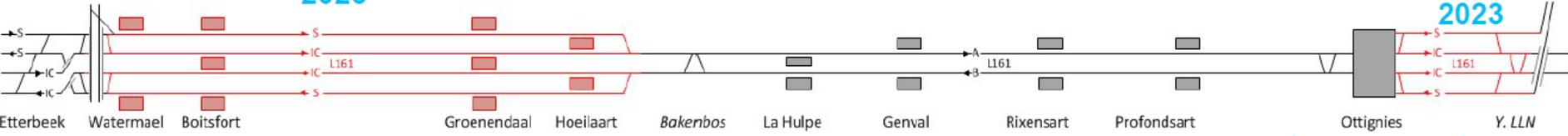
Echéance non garantie suite à la coactivité avec le nouveau projet de gare de la SNCB.

ETAT D'AVANCEMENT DU RER: LIGNE 161 BRUXELLES – OTTIGNIES - LLN

Objectifs intermédiaires de la mise à 4 voies



2025



4 nouveaux quais

2023



2026



Réaménagement gare

2029

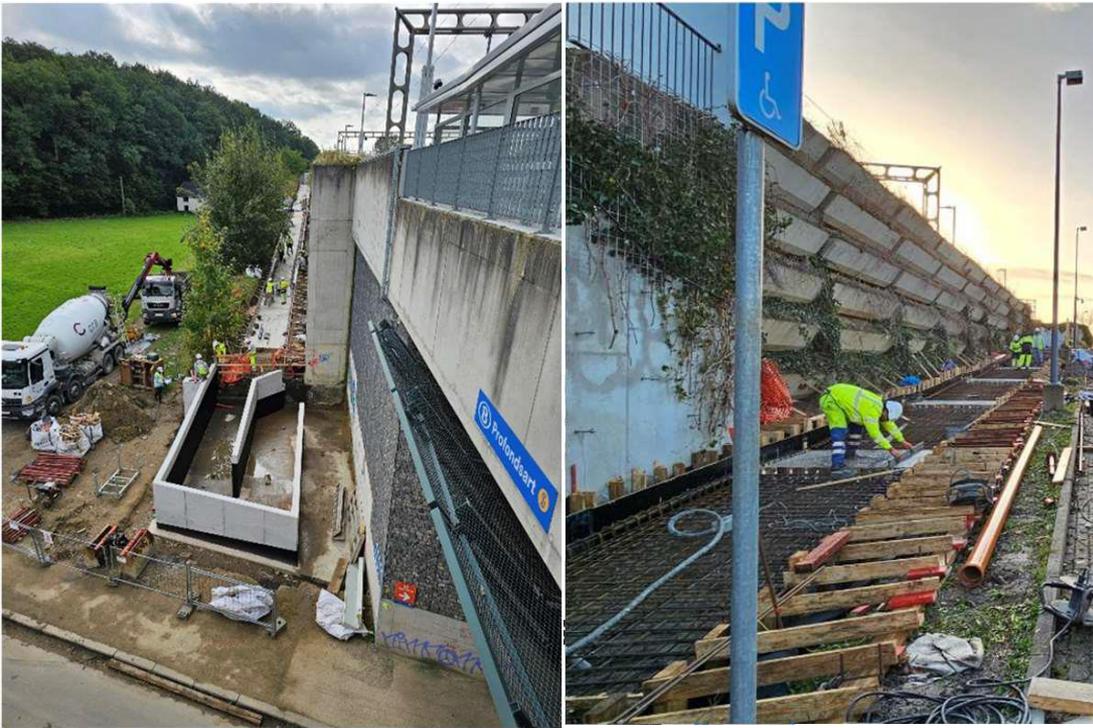


Etat des permis

- Infrabel : tout est en ordre
- SNCB : restent à obtenir
 - Ottignies : permis modificatif Gare + parking des Droits de l'Homme
 - Profondsart : permis de régularisation des voiries construites avant la relance
 - La Hulpe : permis d'urbanisme modificatif nécessaire pour adapter la longueur de l'auvent du quai central

ETAT D'AVANCEMENT DU RER: LIGNE 161 BRUXELLES – OTTIGNIES - LLN

Activités en cours



Profondsart : travaux de génie civil (quai central et accès),
pose de blocs techniques
=> Objectif 2026



ETAT D'AVANCEMENT DU RER: LIGNE 161 BRUXELLES – OTTIGNIES - LLN



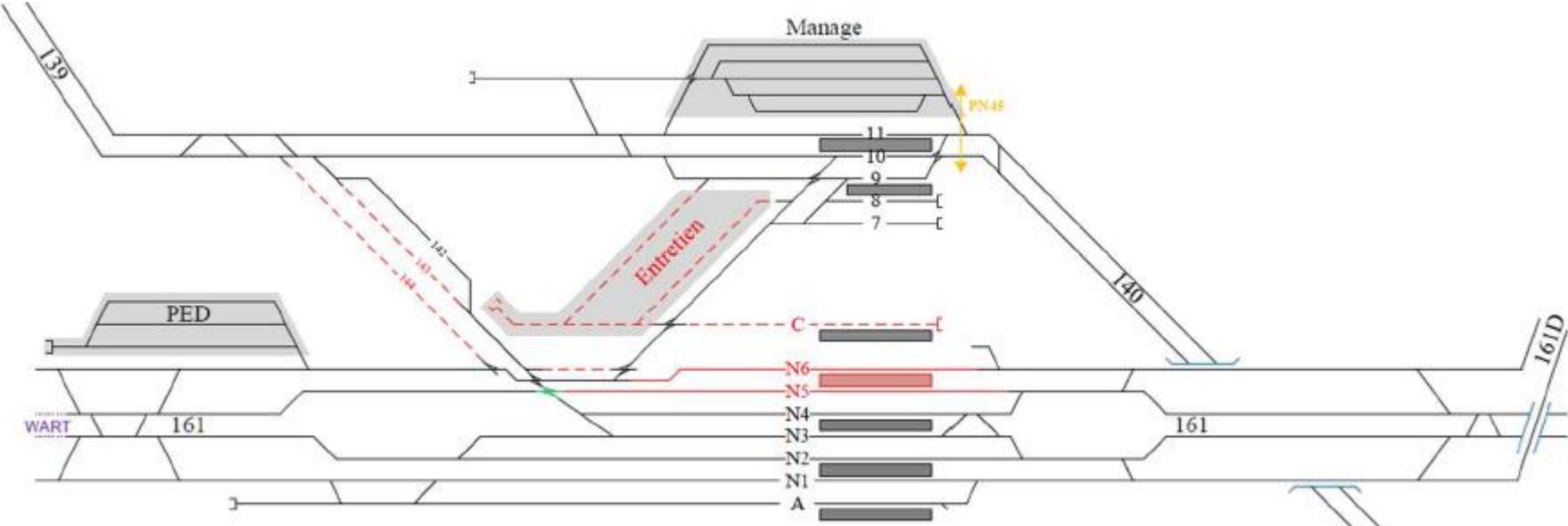
Bakenbos - Ottignies : travaux de génie civil voies, caténares, signalisation pour les voies centrales
=> Objectif 2026



ETAT D'AVANCEMENT DU RER: LIGNE 161 BRUXELLES – OTTIGNIES - LLN

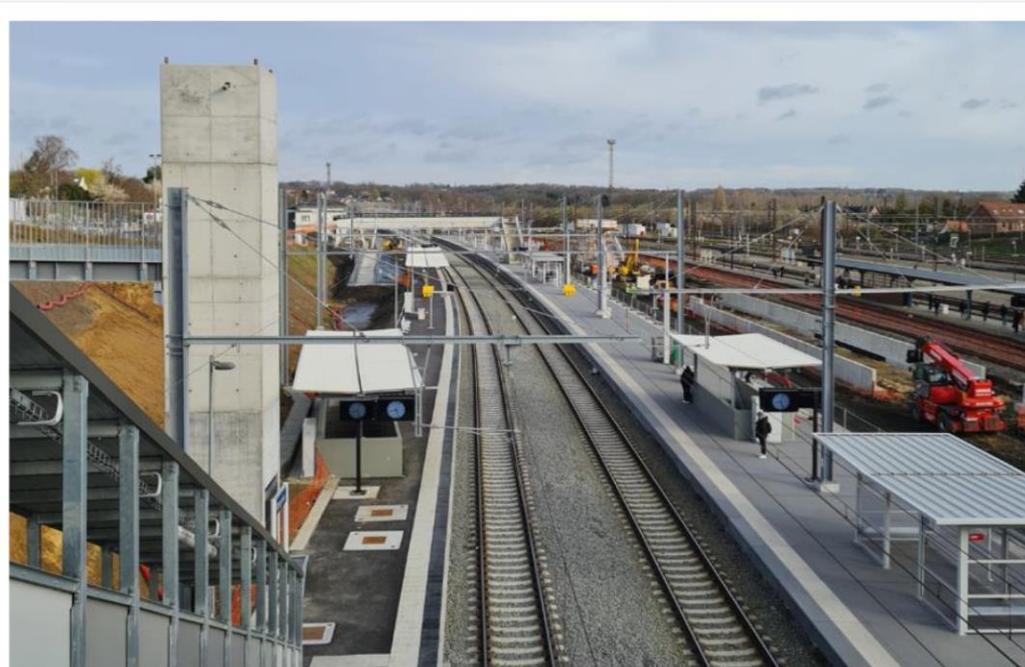
Gare d'Ottignies :

- mise en service progressive des nouvelles voies
- Mise hors service voie C et faisceau d'entretien
- PN45



ETAT D'AVANCEMENT DU RER: LIGNE 161 BRUXELLES – OTTIGNIES - LLN

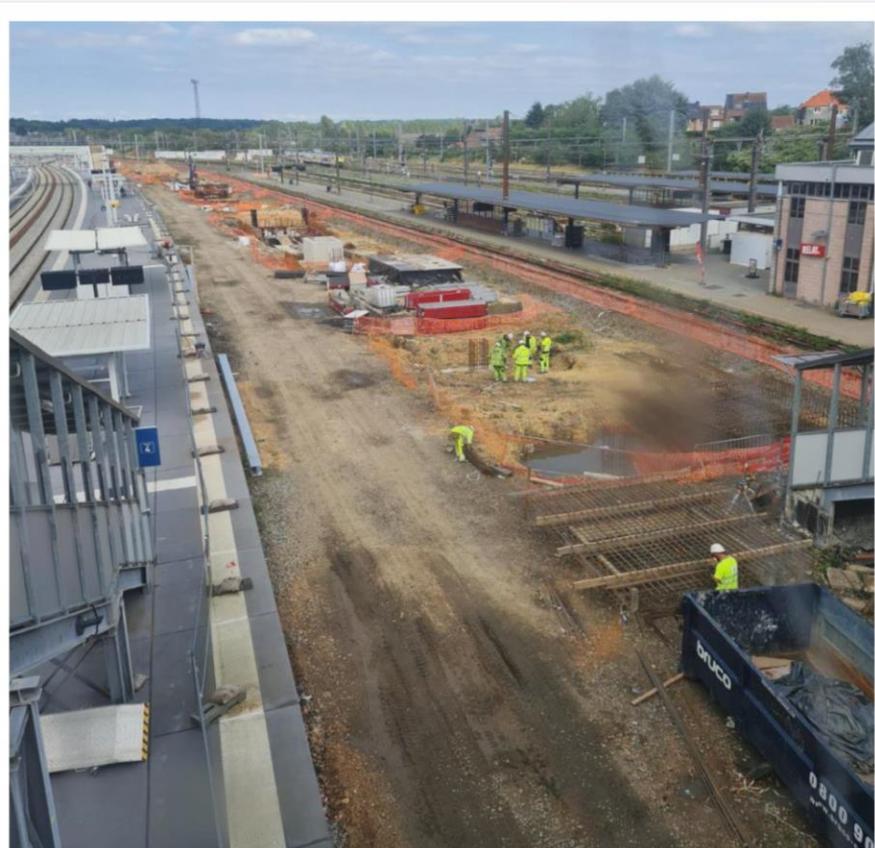
Quai provisoire N0 – Quai N1-2



Quai N3-4



ETAT D'AVANCEMENT DU RER: LIGNE 161 BRUXELLES – OTTIGNIES - LLN

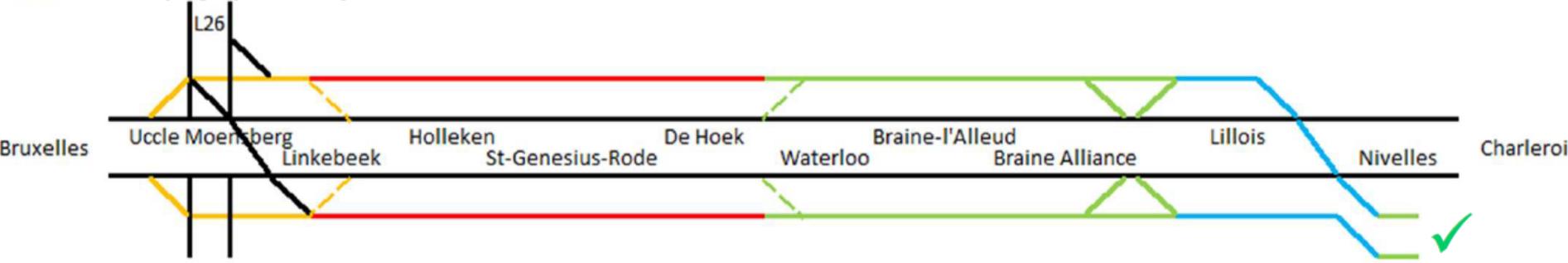


Fondations passerelle et auvents du futur quai 5-6



ETAT D'AVANCEMENT DU RER: LIGNE 124 BRUXELLES - NIVELLES

L124 Découpage par tronçon



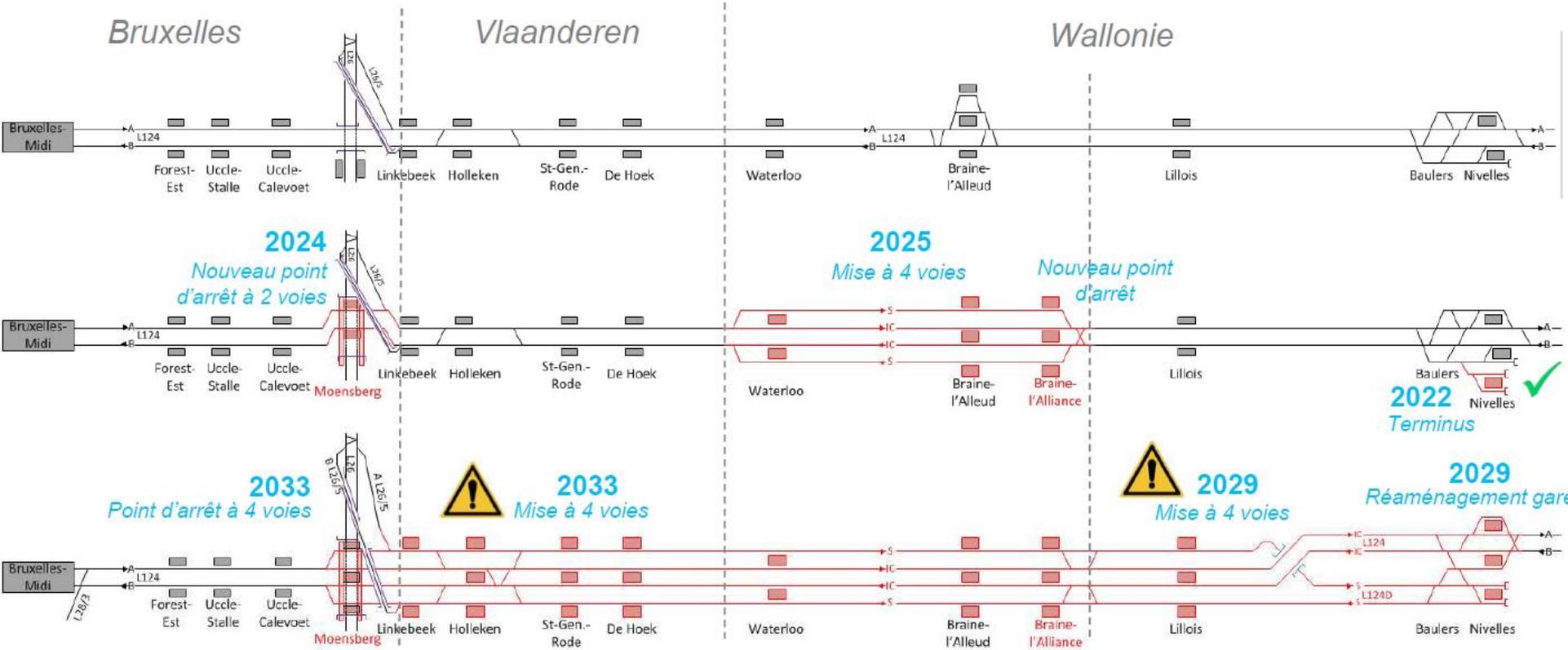
Echéance reportée à 2033* sur base de l'avancement actuel de la demande de permis.

* Dépend de l'issue du recours contre le GRUP



Echéance non garantie: perturbation liée aux cavités et permis de Lillois

ETAT D'AVANCEMENT DU RER: LIGNE 124 BRUXELLES - NIVELLES



ETAT D'AVANCEMENT DU RER: LIGNE 124 BRUXELLES - NIVELLES

Etat des permis

- Infrabel :
 - Wallonie : permis d'aménagement de la venelle Ste Gertrude à Lillois, d'amélioration de l'accessibilité PMR en gare de Lillois ⇒ attendu pour 11/2025
 - Flandres : recours contre le GRUP obtenu pour le tronçon Linkebeek – De Hoek
- SNCB : restent à obtenir
 - Nivelles : permis d'urbanisme relatif aux ascenseurs du couloir sous voies secondaire et couverture des accès
 - Lillois : permis d'urbanisme (réintroduit en 11/2024)

ETAT D'AVANCEMENT DU RER: LIGNE 124 BRUXELLES - NIVELLES

Activités en cours

Waterloo – Braine l'Alleud :
voies, caténares, signalisation,
génie civil (gare Waterloo +
plateformes)
=> Objectif 2025



ETAT D'AVANCEMENT DU RER: LIGNE 124 BRUXELLES - NIVELLES

Braine l'Alleud – Braine Alliance

- Gare de Braine-l'Alleud
 - ✓ nouveau quai 4 en service
 - accès PMR + solde construction des quais
- Tronçon Braine-l'Alleud – Braine Alliance
 - ✓ 4 voies en service avec signalisation sur portique
- Braine Alliance
 - ✓ solde construction des quais: en cours
 - accès PMR + allongement des quais

=> Objectif : mise en service de Braine Alliance 12/2025



ETAT D'AVANCEMENT DU RER: LIGNE 124 BRUXELLES - NIVELLES

Lillois – Baulers

- 3 ponts renouvelés/rénovés lors de la CTL 04/2023
- 2 tronçons de plateforme achevé
- Achèvement du PX (ouvrage de croisement)
- Achèvement plateforme en cours

=> objectif 2029



Conclusion

- Sept années après la relance du RER, les travaux en Région Wallonne suivent le rythme conforme aux prévisions du PSPI.
- Les échéances intermédiaires de 2025, sont à ce stade, maintenues pour les lignes 161 et 124.
- L'échéance intermédiaire de 2026, est à ce stade, maintenue pour la ligne 161.
- L'échéance finale du RER est prolongée avec la fin des travaux de la ligne 124 en 2033 (conséquence de la délivrance tardive de permis et sous réserve d'une issue favorable du recours contre le GRUP)
- Infrabel a identifié des surcoûts, qui doivent être couverts par un emprunt dès 2025

3.2 Réforme tarifaire SNCB

SNCB – Mourad Baouche
Point pour info de l'Organe



Agenda

- Pourquoi un nouvelle gamme tarifaire ?
- Nouvelle gamme validée par le CA le 14/02/25
- Flex Parking



Pourquoi une nouvelle gamme ?

En route.
Vers mieux.



Le Contrat de Service Public 2023-2032 prévoit une adaptation de la gamme tarifaire au plus tard en février 2025

La SNCB fait évoluer sa gamme de produits et mène une politique tarifaire de manière à **augmenter l'attractivité du train, à stimuler le shift modal et à augmenter le nombre de voyageurs (+30 % à l'horizon 2032) et leur fréquence de voyage.**

La SNCB s'efforce de :

- Proposer des produits qui répondent aux besoins de chaque client
- **Simplifier** la gamme de produits et l'offre tarifaire
- Offrir des conditions très attractives pour les **seniors, les jeunes et les enfants**
- Développer et promouvoir de **nouvelles formules numériques**, en accordant une attention particulière à certains groupes de voyageurs (personnes sans accès à internet, groupes vulnérables, PMR, etc.)
- Lancer de nouveaux produits et tarifs pour stimuler l'utilisation du train **en dehors des périodes de pointe (6h-9h et 16h-18h)**
- Poursuivre les ambitions intermodales, en donnant la priorité aux **parkings** (voiture/vélo) et aux autres opérateurs de transport public
- Faire évoluer la structure tarifaire actuelle afin de **tenir compte de l'évolution** des conditions du marché

Timing : au plus tard 26 mois après l'entrée en vigueur du CSP

- La SNCB **adapte sa gamme de titres de transport à tarifs régulés** le plus rapidement possible et **au plus tard dans les 26 mois**, à dater de l'entrée en vigueur du Contrat, et se conforme soit en une fois (tous les produits en une fois), soit progressivement (produit par produit) aux obligations relatives aux titres de transport régulés et leurs principes tarifaires stipulés dans ce Contrat.
- Parallèlement à l'adaptation initiale des tarifs régulés, la SNCB s'engage à adapter le plus rapidement possible et **au plus tard dans les 26 mois** de l'entrée en vigueur du Contrat **sa gamme de titres de transport à tarifs non régulés**

Les tarifs régulés en 2^{ème} classe:

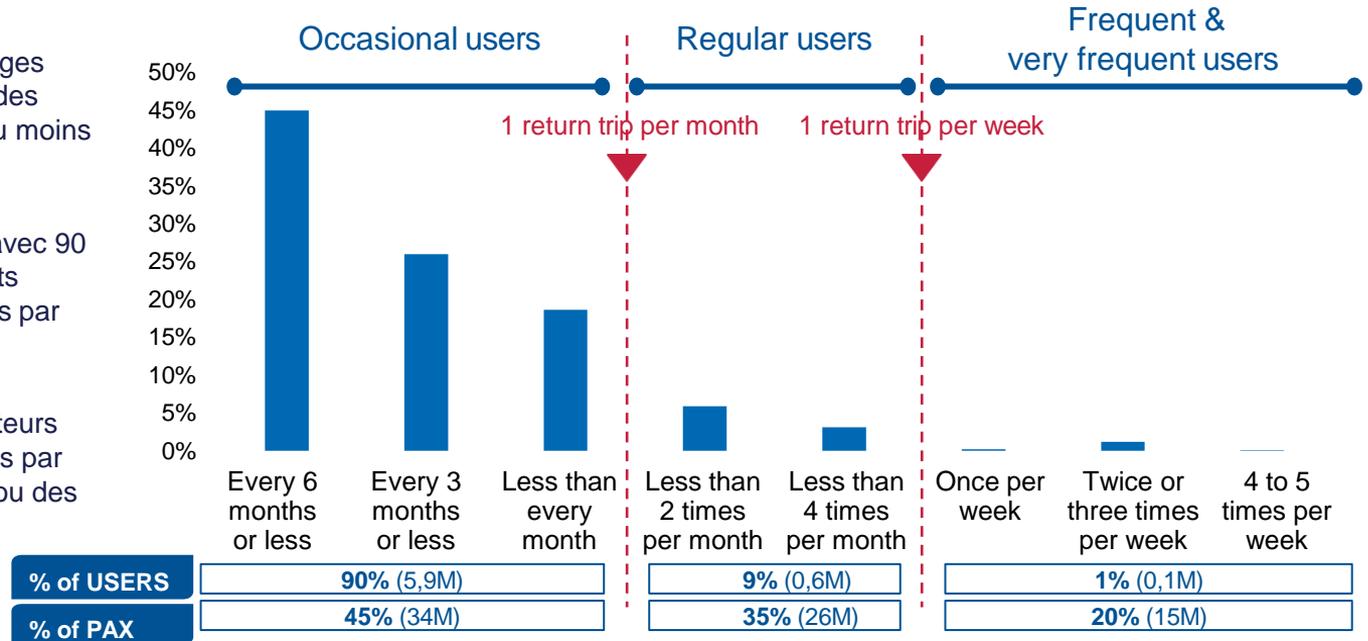
- Les tarifs régulés en 2^{ème} classe sont celui du **Standard Ticket** ; les **ristournes de -40%** pour Youth, Senior ticket et Intervention Majorée; les abonnements domicile-travail et domicile-école; les gratuités pour catégories sociales, patriotiques, professionnels et enfants <12 ans accompagnés.

Les autres tarifs sont non-régulés:

- Les tarifs non-régulés sont **tous les autres tarifs**, p.e. 1^{ère} classe, Multi's, suppléments (vélo, animal,..), les futurs tarifs avec la carte avantage, etc...
- La SNCB élabore et adaptera sa gamme de tarifs non-régulés de manière **autonome** dans un cadre fixé par le CSP càd augmenter l'attractivité du train pour autant que **cela ne compromette pas l'équilibre économique du Contrat.**
- Objectifs: contribuer à un **transfert modal**; **stimuler le nombre** de voyageurs; augmenter la **fréquence** d'usage ; stimuler les trajets **hors heures de pointe**; répondre aux besoins des **groupes**,...

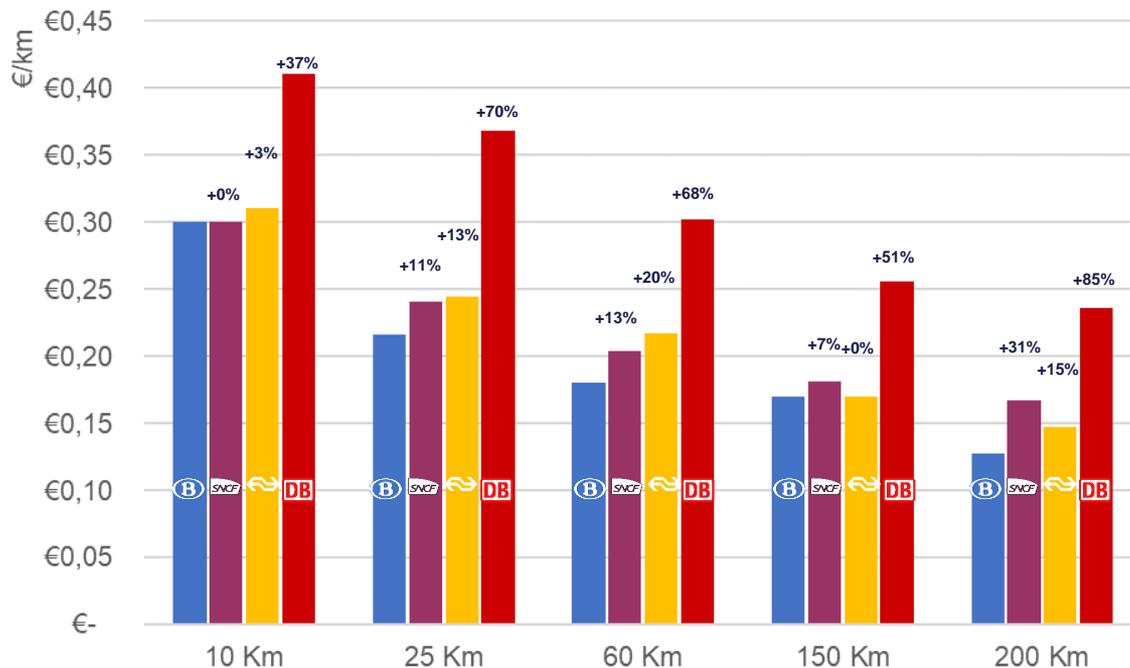
Fréquence de voyage | La majorité des voyageurs tickets/multis sont occasionnels, avec 90 % effectuant moins d'un aller-retour par mois.

- Une grande partie des Belges utilise le train : 65 à 70 % des Belges prennent le train au moins une fois par an.
- Fréquence globale faible avec 90 % des utilisateurs de tickets voyageant moins d'une fois par mois.
- Seulement 1 % des utilisateurs voyagent au moins une fois par semaine avec des tickets ou des abonnements.



Tarifs de référence 2024 | Les prix de la SNCB sont en moyenne plus bas que ceux pratiqués dans les pays voisins et dans les autres pays européens.

1/ Le prix du billet Standard est plus bas en Belgique que dans les autres pays de l'UE



- **2/ Nous offrons plus de réductions pour des groupes cibles spécifiques :**
- **Jeunes**
La Belgique est le seul pays à proposer de telles réductions attractives, surtout sur les longues distances (jusqu'à 70 %) sans aucune condition jusqu'à 25 ans (les autres pays exigent tous une carte de réduction ou une inscription dès 15-18 ans)
- **Seniors**
La Belgique est l'un des rares pays à offrir des réductions aux seniors avec des réductions encore plus élevées que pour les jeunes avec des réductions aussi attractives, surtout sur moyennes / longues distances (jusqu'à 80 %) sans aucune obligation (tous les autres pays exigent une carte de réduction ou une inscription)
- **Familles nombreuses**
La Belgique est le seul pays à offrir une réduction familiale gratuite, même si les membres ne voyagent pas ensemble.
- **Réductions sociales**
Elles ne sont pas visibles sur les sites web des autres opérateurs, mais pourraient exister via d'autres canaux.

Offre loisirs & autres* actuelle | Une offre tickets et multi's complexe qui ne correspond plus à nos objectifs loisirs du futur

La SNCB offre à côté des formules abonnements, des tickets et Multi's.

L'offre actuelle est **complexe** avec une multiplication de produits (parfois ciblés) et un mélange de produits à tarif forfaitaire et de produits dont le tarif dépend de la distance.

Les **faiblesses de notre offre** actuelle sont multiples:

- Des **arbitrages** entre les produits forfaitaires et les produits km-based
- Pas/peu de réduction pour les **courtes et moyennes distances**
- Pas/peu de différenciation entre le **peak et off-peak**
- Certains tickets intègrent une contrainte d'**aller-retour**
- Peu d'incitation à la **fréquence et/ou contraignants** et pas de produit Multi pour les distances moyennes
- Manque d'une offre attractive pour les **petits groupes**
- Une offre **famille nombreuse** parfois non pertinente et qui ne correspond plus aux réalités des familles en 2025 (familles plus petites et recomposées)

Nouvelle grille tarifaire | Augmenter l'usage du train et attirer les voyageurs avec 5 objectifs



Rendre le train moins cher, surtout pendant les heures creuses et pour les voyageurs fréquents.



Simplification et clarification de l'offre pour tous, avec une réduction en pourcentage au lieu d'un prix fixe, également au bénéfice des **trajets courts**.



Attirer les voyageurs pendant les heures creuses grâce à l'introduction d'une tarification différenciée, offrant une meilleure expérience et améliorant le taux d'occupation



Mise en place d'un mécanisme de fréquence clair incitant les gens à prendre le train plus souvent



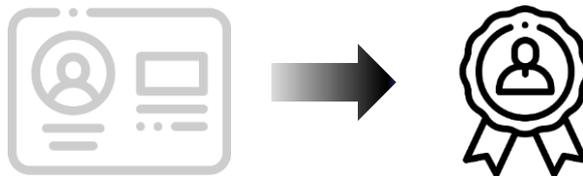
La préservation de **l'accessibilité pour les segments clés** : des tarifs très attractifs et alignés pour les jeunes, les seniors et les personnes bénéficiant d'une aide accrue.

**Nouvelle gamme tarifaire
validée par le CA de la SNCB le 14/02/25**

En route.
Vers mieux.



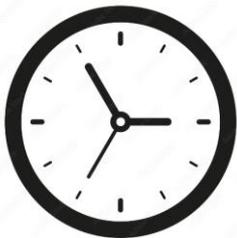
Nouvelle Carte Avantage | Une carte avantage personnelle qui permet de bénéficier de réductions sur les billets de la SNCB et d'autres avantages.



Principes de la carte de réduction :

- Pour les trajets effectués **pendant la période de validité** de la carte
- Il existe à la fois une version mensuelle et une version annuelle
- **Tarifs réduits pour les voyages en train** avec la SNCB en 1re et 2e classe
- Un prix maximum est toujours appliqué (y compris en heures de pointe, heures creuses et le week-end)
- Une réduction **(-40 %)** est accordée pendant les heures creuses et le week-end par rapport au tarif sans carte
- Les avantages de la carte ne s'appliquent **qu'au titulaire**, elle est strictement **personnelle**
- Nom / Prénom / Date de naissance obligatoires & adresse email facultative selon le canal d'achat
- La validité de la carte est vérifiée **lors de l'achat du billet**
- Les billets achetés au tarif réduit sont **nominatifs**
- La carte est **non remboursable et disponible en 3 formats**, facilement accessibles (guichet, borne automatique (TVM) et version numérique)

Peak/Off-peak/Weekend | Nouvelles definitions avec 2 peaks durant les jours de semaine



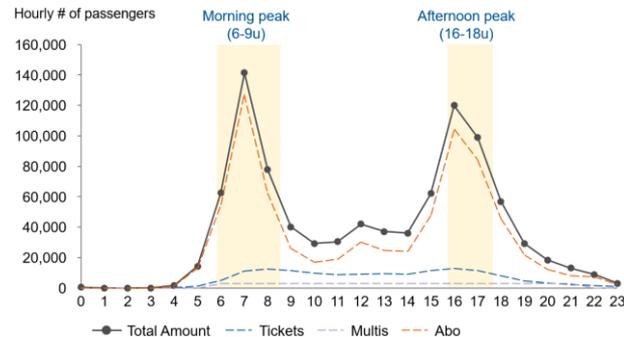
Définitions

- Peak = en semaine entre 6-9h et 16-18h
- Off-peak = en semaine avant 6h, entre 9h et 16h et après 18h
- La semaine = du lundi au vendredi
- Weekend = samedi et dimanche (+ jours fériés/ponts)
- **L'heure d'embarquement** du premier train définit si le voyageur a le droit d'utiliser un ticket off-peak

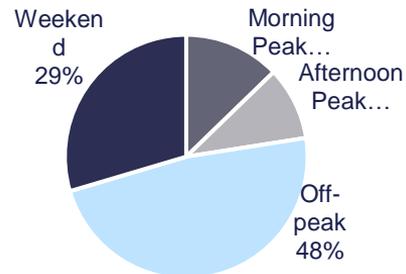
Principes peak vs. off-peak

- **3 types de tickets** individuels pour voyager
 - « **Anytime** » en semaine
 - Valable toute la journée
 - Avec un prix maximum si carte avantage
 - « **Off-peak** » en semaine (uniquement carte avantage)
 - Pas valable pour un embarquement en peak
 - Avec -40% de réduction sur le tarif initial
 - Avec un prix maximum
 - En cas de retard/annulation, interprétation toujours à l'avantage du voyageur
 - « **Weekend** » le weekend et jours fériés. Les weekend tickets seront valables pour toute la journée
- Pour voyager en peak avec un ticket off-peak il faudra également acheter un supplément (au lancement NPO)

Utilisation du train (incl. abos):



Utilisation des tickets/multis:



Nouvelle gamme tarifaire | Des tarifs attractifs pour les adultes 26-64 ans

Des tarifs attractifs pour les adultes 26-64 ans

Des tarifs avantageux pour tous

- ✓ À tout moment
- ✓ Toujours max. 120km
- ✓ Week-end: -30%
aussi trajets simples
- ✓ Enfants (-12 ans)
accompagnés
voyagent gratuitement

Plus de réductions avec la nouvelle Carte Avantage

- ✓ -40% en heures
creuses
- ✓ -40% en plus le week-
end (sur les -30 %)
- ✓ Maximum 14€ par
trajet en 2e classe
- ✓ Seulement 6€/mois
(48€/an)

Prix min. de 2,5€ maintenu

Nouvelle gamme tarifaire | Des tarifs attractifs pour les jeunes, les seniors et BIM

Des tarifs attractifs pour les jeunes, les seniors et les BIM

Toujours une réduction !

- ✓ -40% à tout moment (court ou long), sans restriction
- ✓ Aussi pour la 1ère classe
- ✓ Enfants (-12 ans) accompagnés voyagent gratuitement

Plus de réductions avec la nouvelle Carte Avantage

- ✓ Maximum 5,5 € par trajet en 2e classe
- ✓ -40% de réduction extra en heure creuse et week-end (sur le tarif déjà réduit)
- ✓ Seulement 4 €/mois (32 €/an)

Prix min. de 2,5€ maintenu

Autres nouveautés

Vélos : 5€ “anytime” et 3€ “off-peak”



- AS IS : Forfait unique à 4€ par trajet
- CSP : prévoit une différentiation tarifaire en heures creuses
- TO BE : Forfait à 5€ “anytime” la semaine et 3€ en off-peak & weekend

Groupes



- un tarif réduit pour les voyages en **plus petit groupe, à partir de 4 personnes (jusqu'à 14)**. Dans ce cas, ils bénéficieront d'une réduction de 40 % les week-ends et pendant les heures creuses.
- Les voyageurs doivent voyager **ensemble** → 1 seul ticket valable pour le mini-group
- Est uniquement valable en **off-peak ou weekend**
- Pas de réservation (autocollants)
- Disponible sur tous les canaux de ventes et jusqu'au jour du départ et pas de carte avantage nécessaire

Capping



- Le prix maximum sera dorénavant calculé sur la base d'une **distance de voyage de 120 km** au lieu de 150 km, ce qui entraînera une **baisse tarifaire de 20 % pour les très longues distances**. Le prix maximum passera dès lors de 26 euros à 20,90 euros. Les tarifs des abonnements seront plafonnés à 120 km d'ici début 2026.

Implémentation fin 2025

En route.
Vers mieux.





Flex Parking

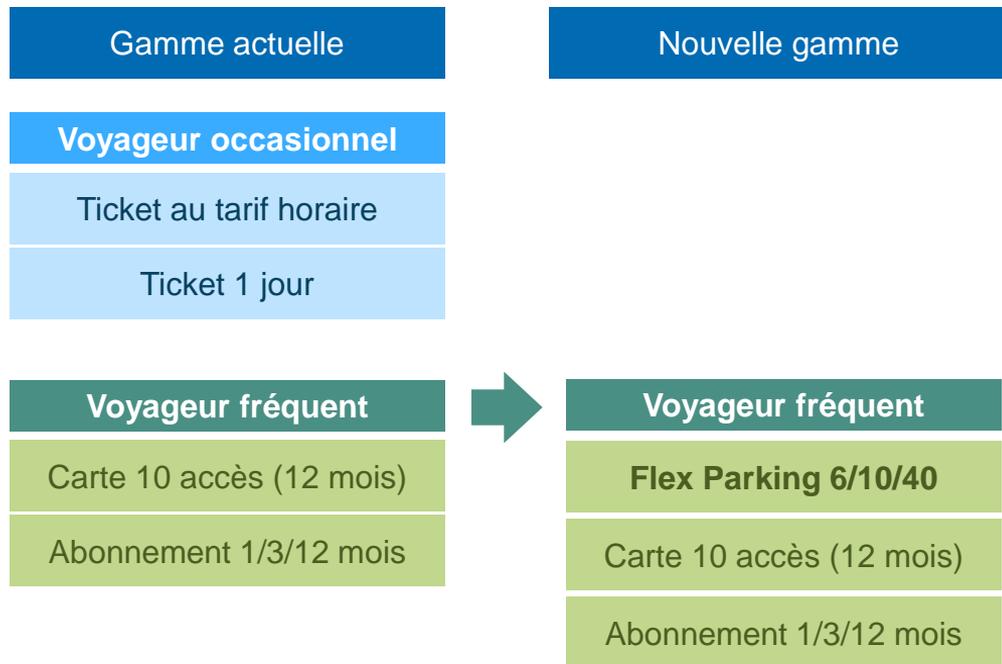
7

2025

En route.
Vers mieux.



Contexte | Offre parking auto améliorée pour répondre aux fréquences de déplacements + faibles (2 à 3x/semaine) des voyageurs réguliers



Le concept | 6,10 ou 40 accès au parking de son choix pour l'abonné train à un prix avantageux



Formules

- 6 et 10 accès (1 Mois)
- 40 accès (12 Mois)



Support:

Mobib personnalisée
reconnue SNCB



Ayants droits

**Abonnés Flex +
train 1/3/12 mois**

(Unlimited, Standard, Flex,
Student, City Pass, Brupass (XL),
parlementaires, journalistes,
raison patriotique)



Prix

- . Flex 6: -50% abo mensuel 🚗
- . Flex 10: -30% abo mensuel 🚗
- . Flex 40: entre -46% et -19%
abo annuel 🚗 (selon achat
de 2x ou 3x Flex 40 en 1 an)

Merci!

En route. Vers mieux.
Onderweg. Naar beter.



4.1 Politique d'accessibilité au territoire: Réseau cyclable structurant – Résultat de l'étude sur le bassin

SPW MI – Benoît Dupriez et Alice Renquet
Point pour info de l'Organe

Définition du réseau cyclable structurant en Brabant wallon

OCBM - 20 mai 2025



Benoît Dupriez

Manager des Réseaux Cyclables

Alice Renquet

Gestionnaire de projet mobilité BW

Direction de la Planification de la

Mobilité

SPW – MI



Wallonie
Cyclable



Wallonie
mobilité infrastructures
SPW

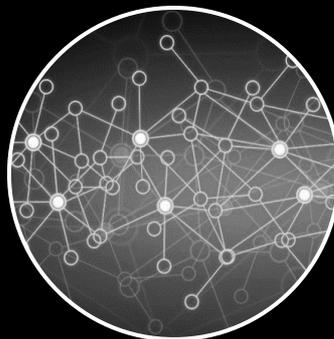


C'est quoi
le réseau
cyclable
structurant?

Le réseau cyclable structurant, c'est :



Une vision



de liaisons entre pôles
supra-locaux



répondant aux besoins des
personnes se déplaçant à vélo
(aujourd'hui et demain)



Sur lesquelles
concentrer les efforts



en vue de développer la
pratique du vélo utilitaire



Cyclostrades



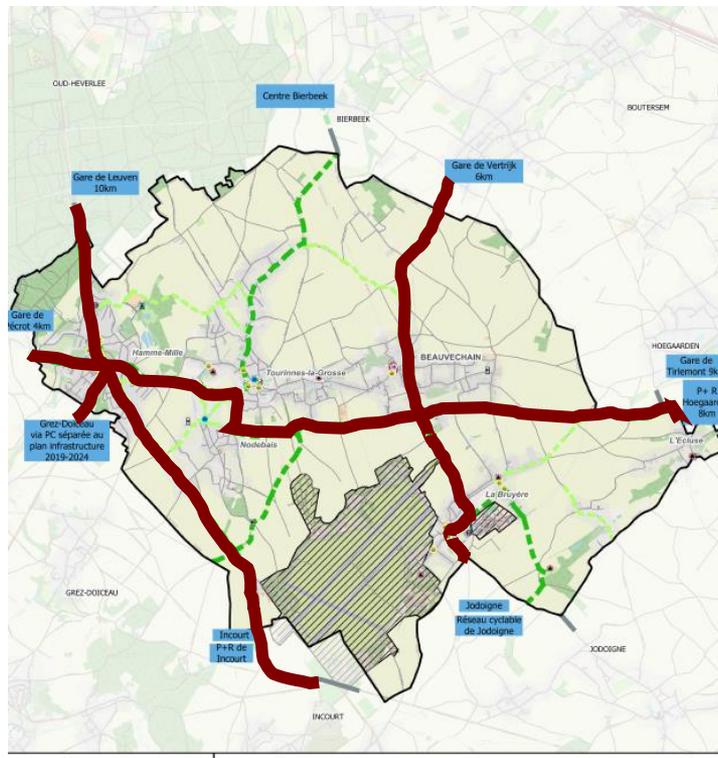
Liaisons cyclables
supra-locales
fonctionnelles



Liaisons cyclables
de desserte locale

Réseau cyclable structurant

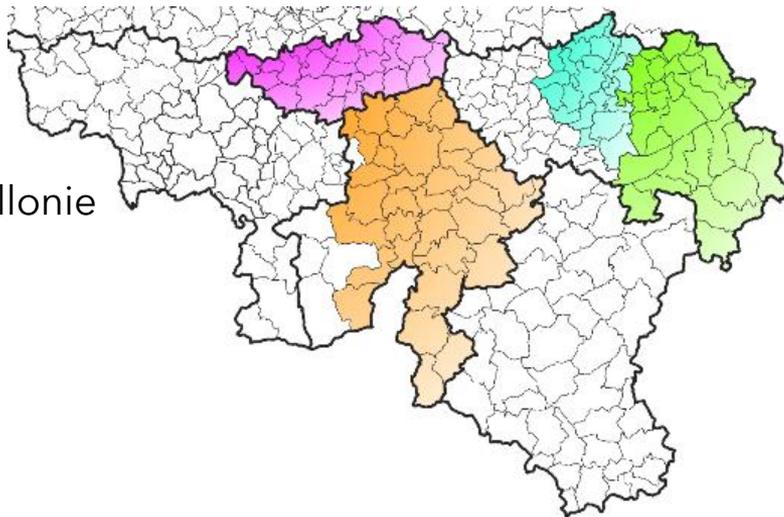
Réseau cyclable local



PCM de Beauvechain – réseau vélo

Objectifs de la mission

- Définir un réseau cyclable structurant horizon 2040 **en concertation avec les acteurs locaux**
- Proposer une **priorisation** réaliste des interventions en vue de la **mise en œuvre** de ce réseau



→ 4 études lancées simultanément en Wallonie



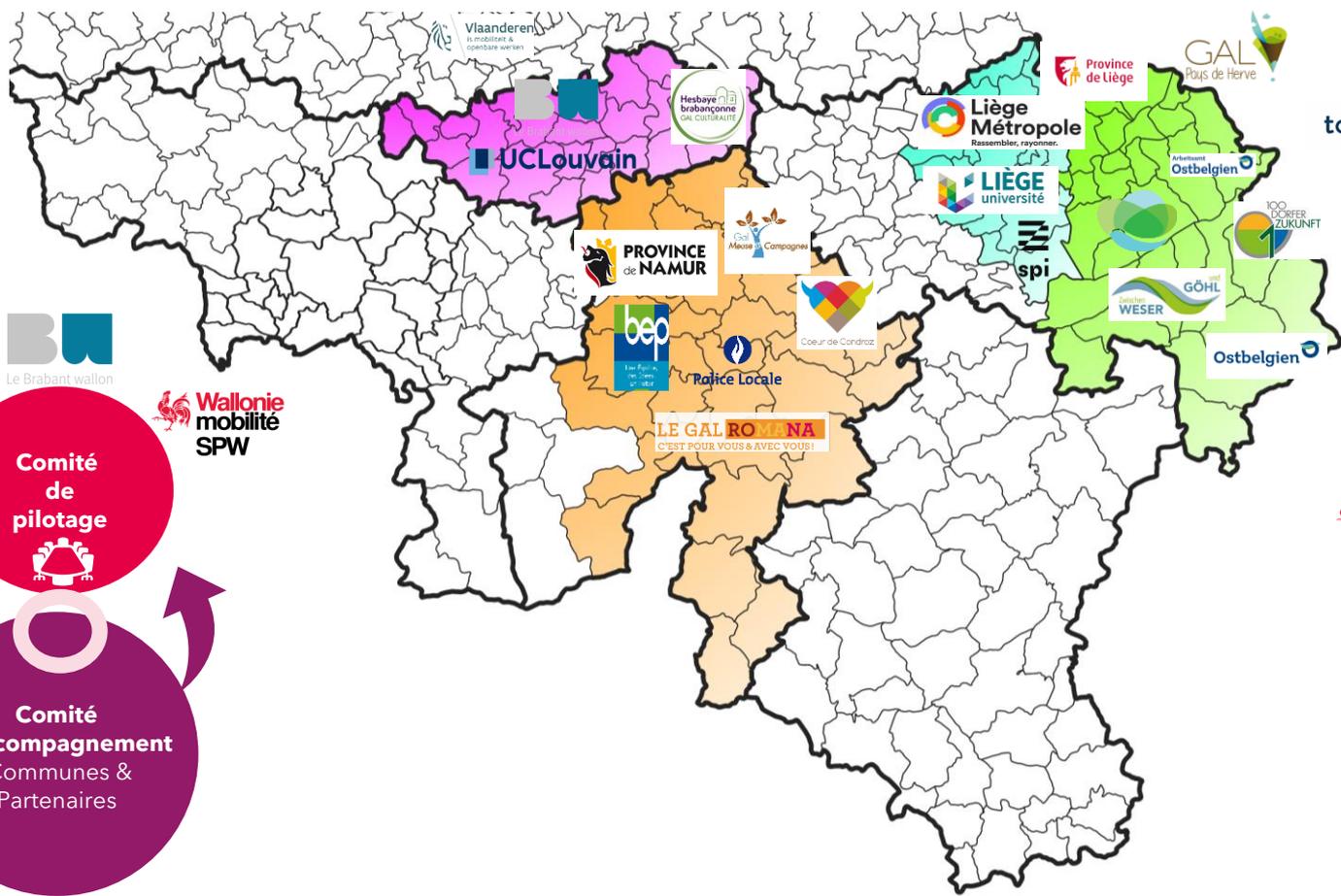
Planning 2024-2025

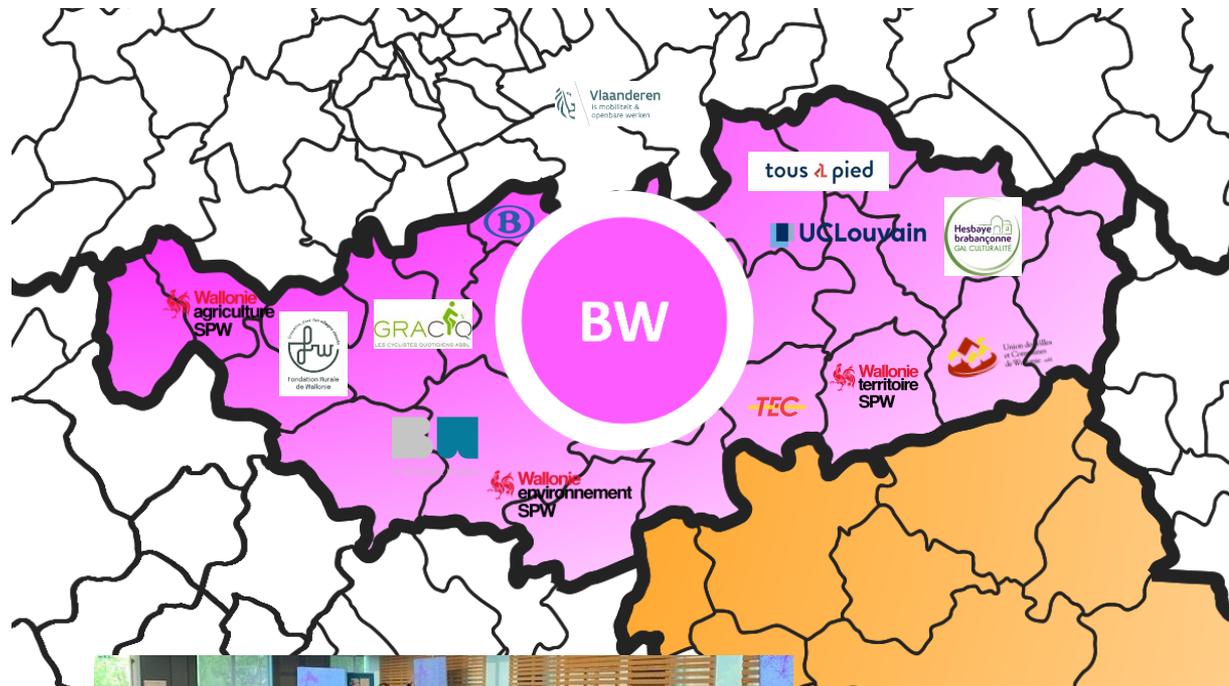
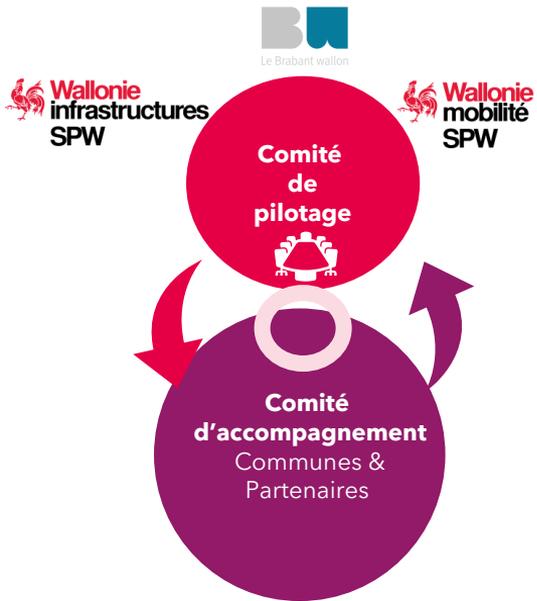
- **Février 2024:** séance d'information
- **23 avril :** Comité d'accompagnement - phase 1
- **Mai- juin :** Trois ateliers participatifs citoyens:
 - Mercredi **29 mai** à Jodoigne
 - Mardi **4 juin** à Louvain-la-Neuve
 - Mercredi **12 juin** à Braine-le-Château
- **15 juin - 15 août :** consultation citoyenne via plateforme en ligne
- **Août- septembre :** bilatérales communes
- **24 septembre :** Comité d'accompagnement - phase 2
- **18 février 2025 :** Comité d'accompagnement - phase 3
- **Avril-Juin 2025 :** Avis Collèges/Conseils



le réseau
cyclable
structurant

Il est
défini
avec qui?



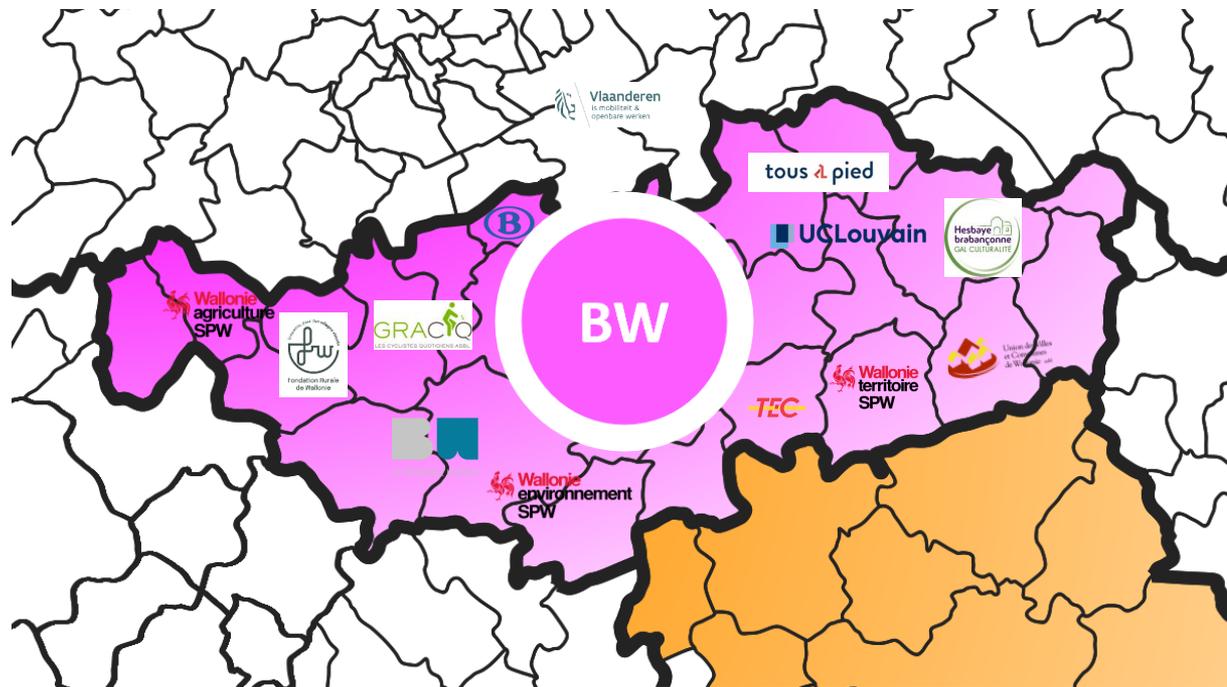


Ateliers
participatifs

120 personnes

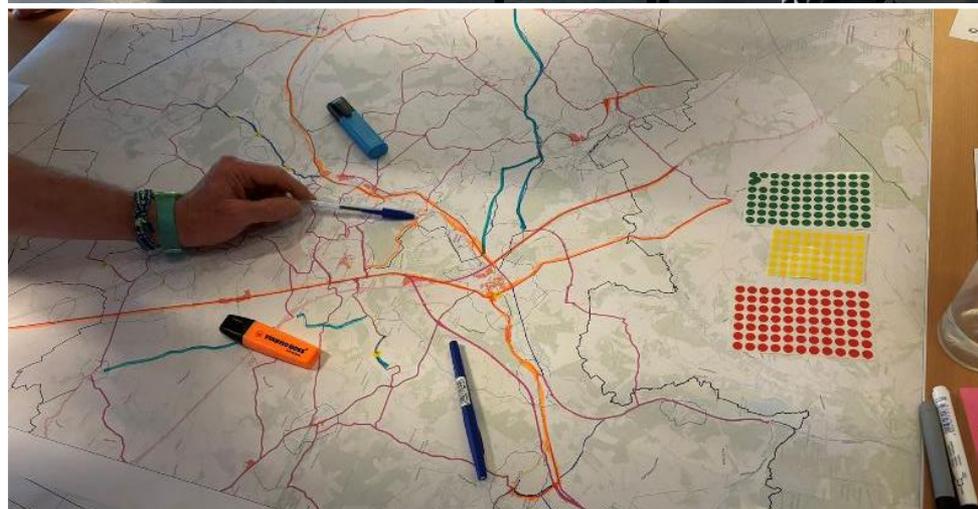
Plateforme
en ligne

530 personnes



Wallonie
infrastructures
SPW

Wallonie
mobilité
SPW



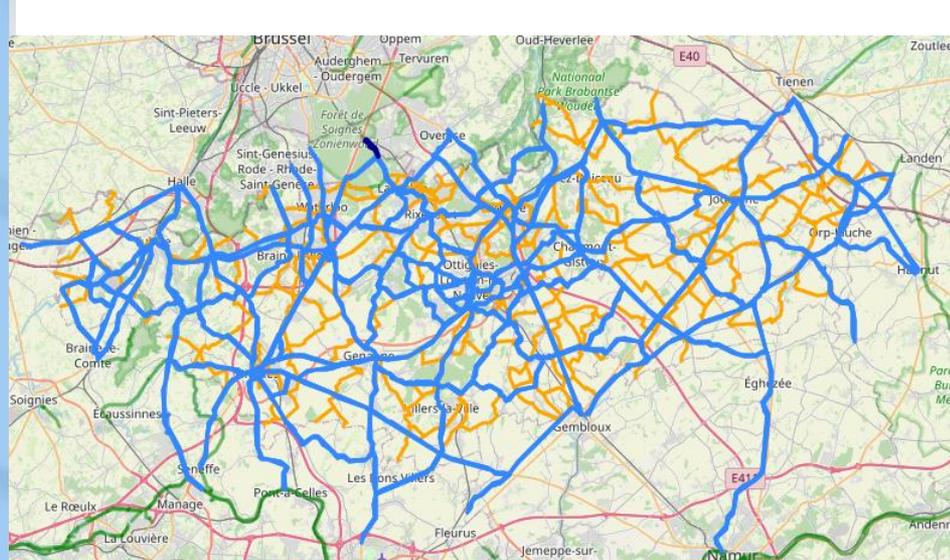


Plateforme interactive en Brabant wallon

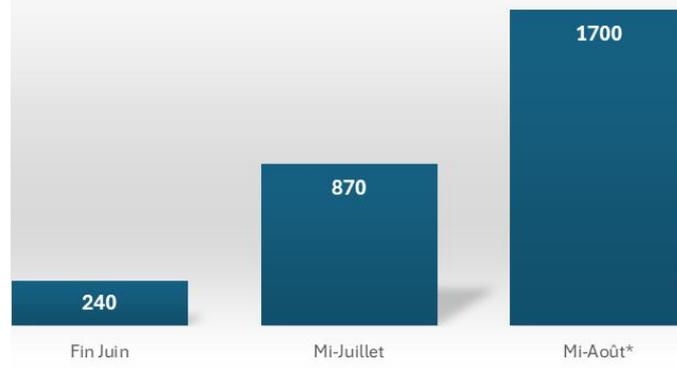
Venez donner votre avis sur les
priorités du réseau structurant
cyclable de toute la province !



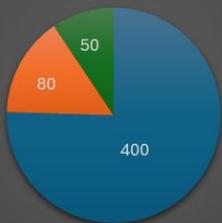
ICEDD



Quantité de remarques reçues



Parmi les 530 utilisateurs de la plateforme...

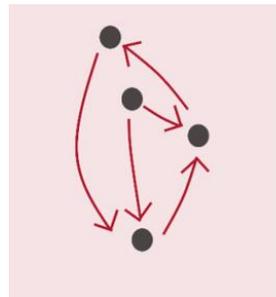


■ Annoncent une/des priorité(s) ■ Inactifs** ■ Commentateurs***

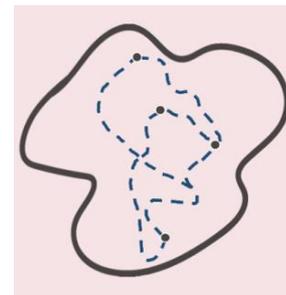


**Comment
définit-on le
réseau
cyclable
structurant?**

PHASE 1
Etat des lieux du potentiel cyclable



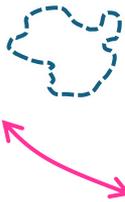
PHASE 2
Construction d'un réseau cyclable structurant à vocation utilitaire



PHASE 3
Priorisation et catégorisation des interventions en vue de rendre le réseau opérationnel

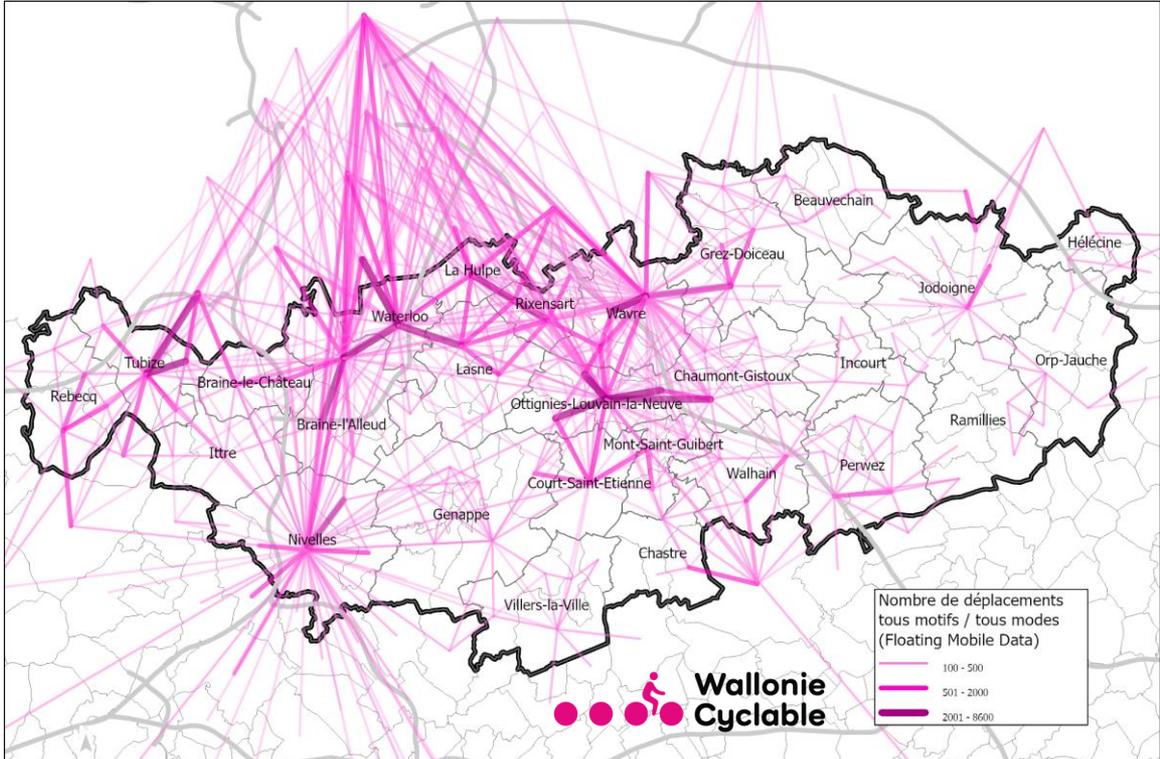


Phase 1 : flux, pôles, besoins de liaisons



Des besoins de liaisons dans **une aire qui cumule la plus grande quantité de déplacements** « origine / destination », pas seulement liée à l'attractivité de Bruxelles, mais à la densité d'urbanisation.

Des besoins de liaisons, notamment pour **connecter les communes entre-elles**.

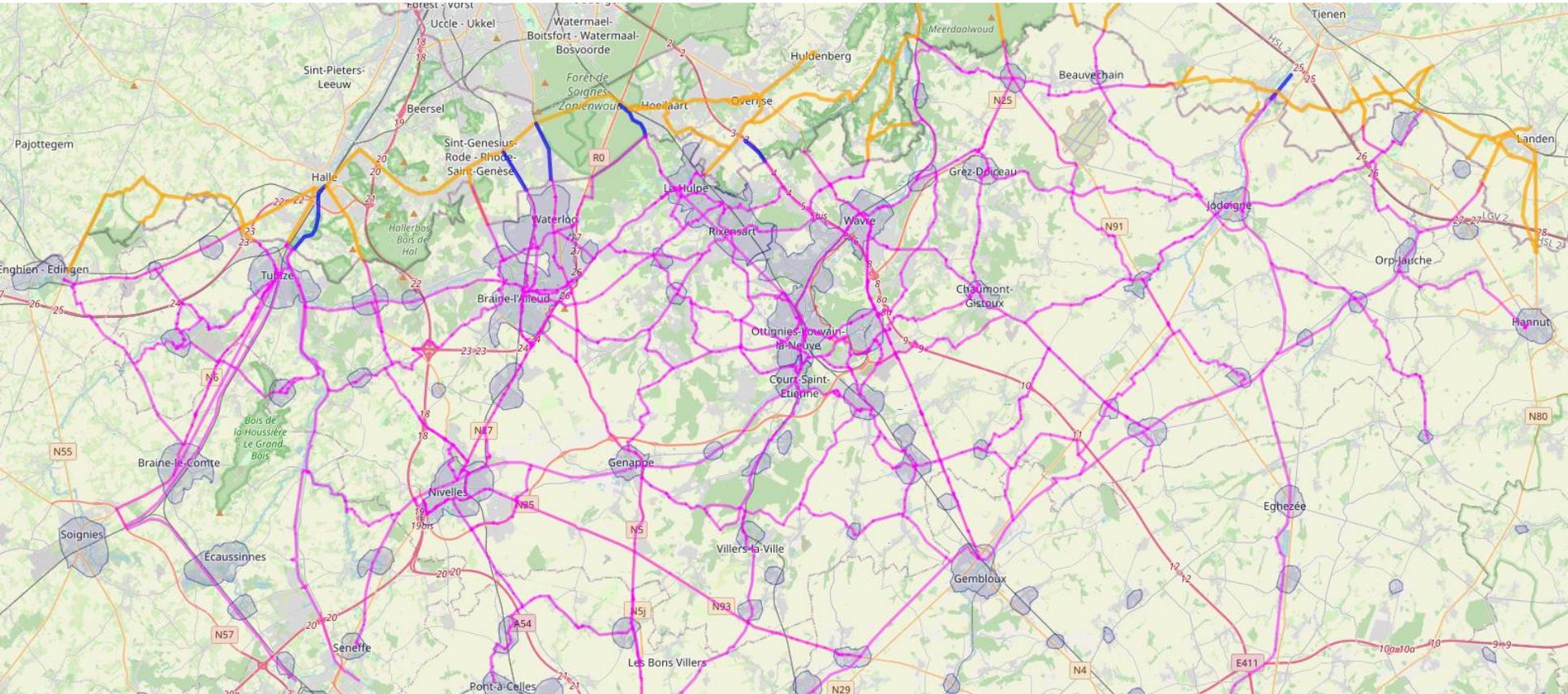


Source : Proximus 2022
Réalisé en avril 2024

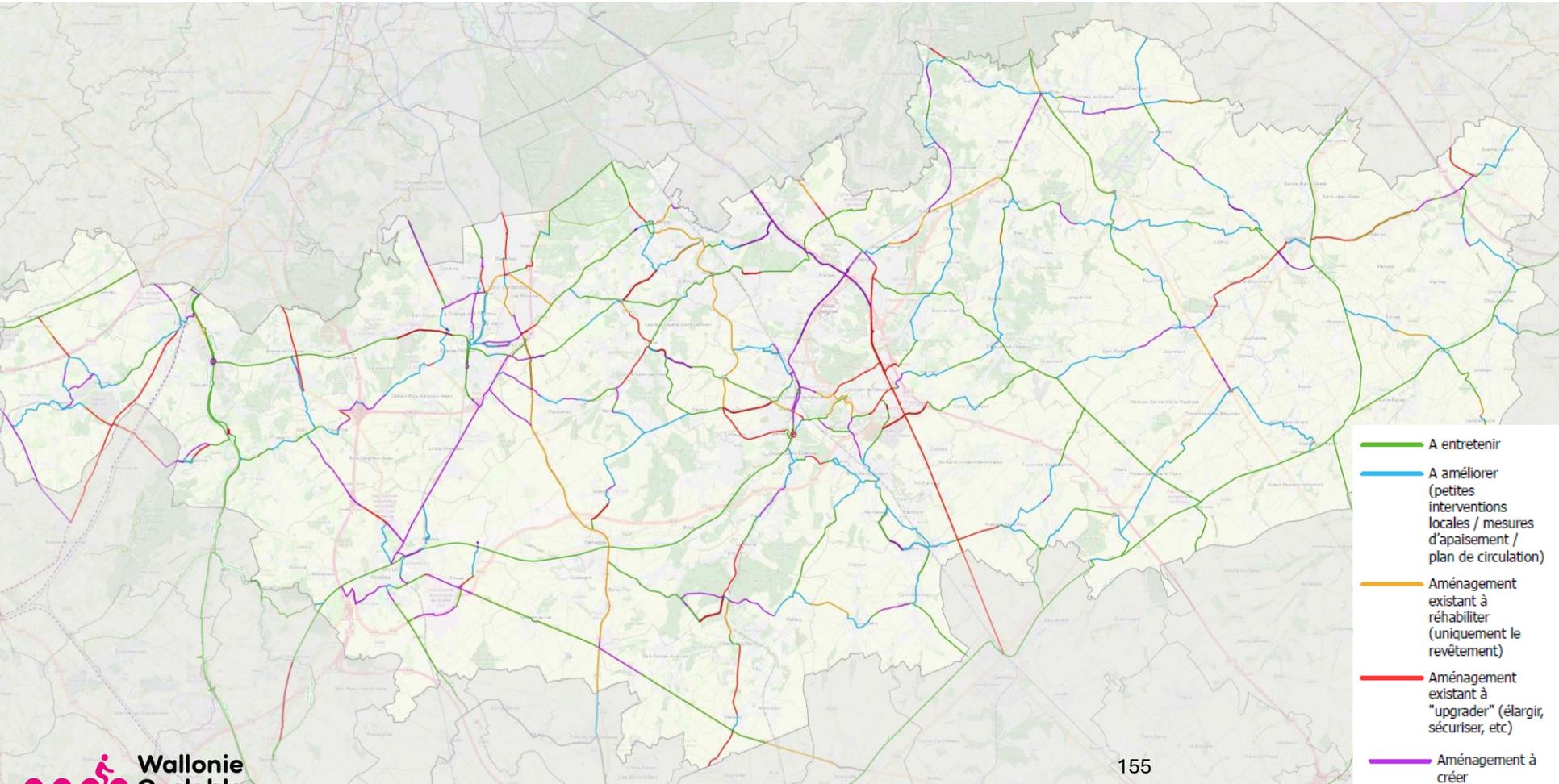


Nombre de déplacements tous motifs / tous modes (Floating Mobile Data)	
	100 - 500
	501 - 2000
	2001 - 8600

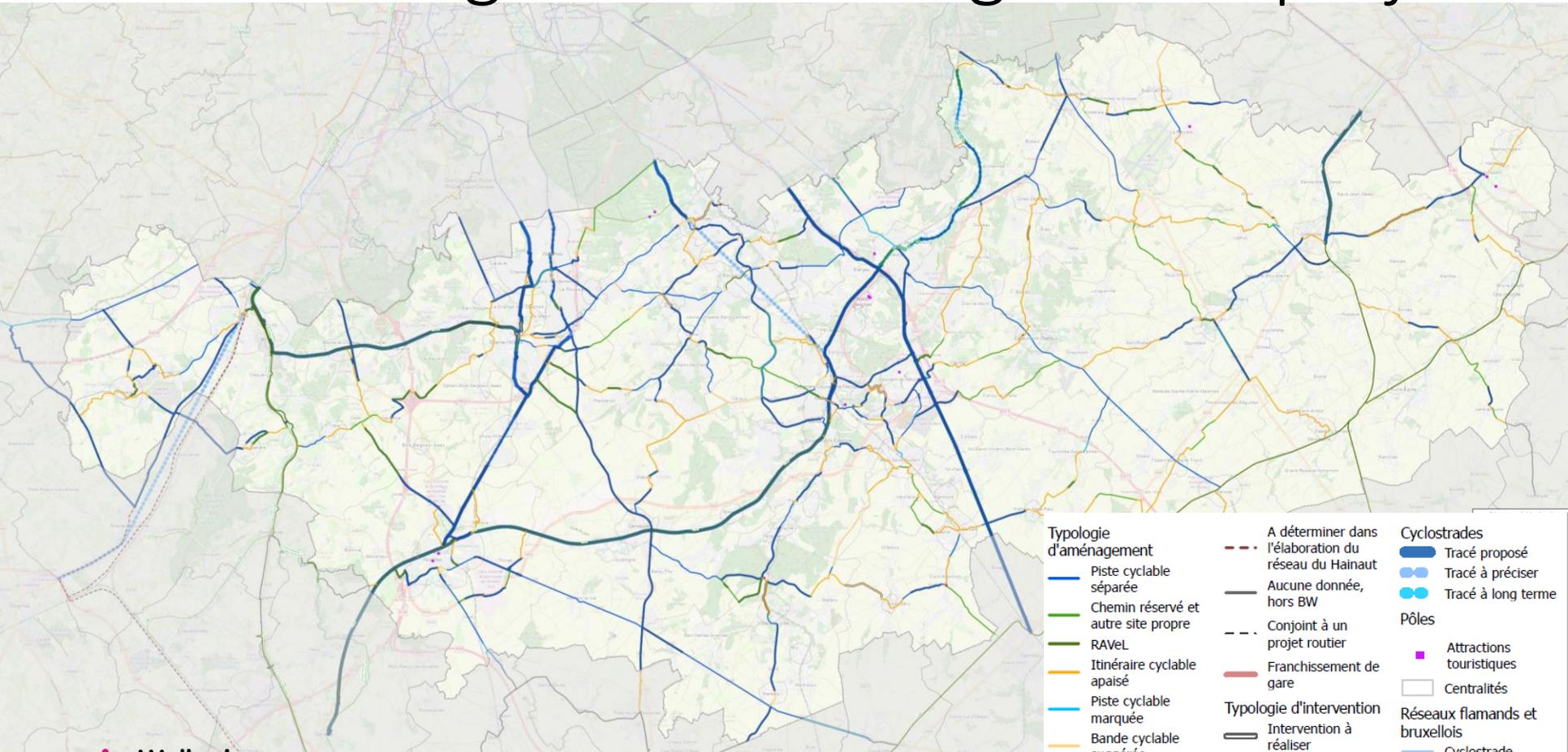
Phase 2 : par où on passe ?



Phase 3 : définir les interventions



Phase 3 : catégories d'aménagements projetés



Typologie d'aménagement

- Piste cyclable séparée
- Chemin réservé et autre site propre
- RAVEL
- Itinéraire cyclable apaisé
- Piste cyclable marquée
- Bande cyclable suggérée

A déterminer dans l'élaboration du réseau du Hainaut

Aucune donnée, hors BW

Conjoint à un projet routier

Franchissement de gare

Intervention à réaliser

Cyclostrades

- Tracé proposé
- Tracé à préciser
- Tracé à long terme

Pôles

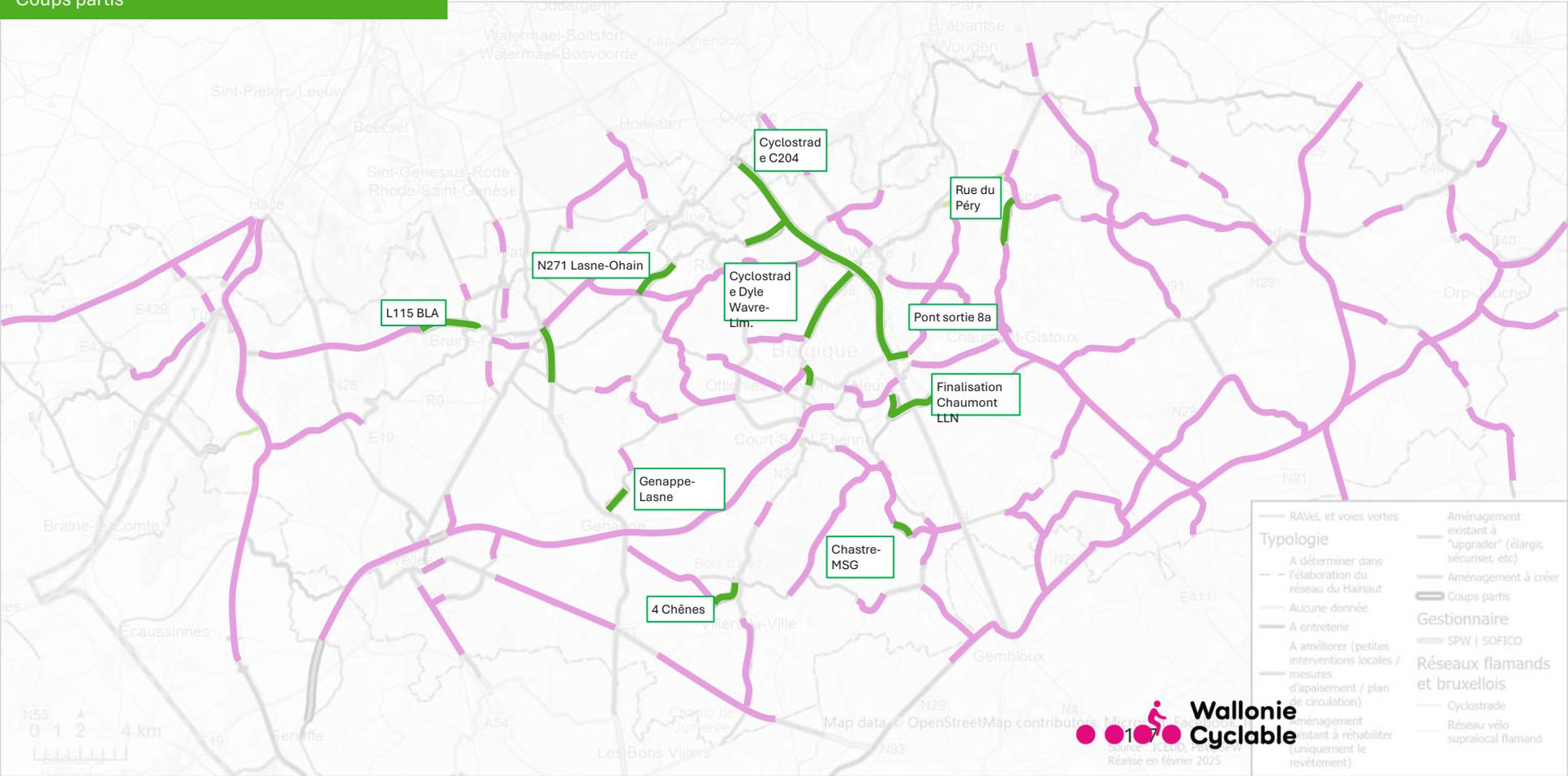
- Attractions touristiques
- Centralités

Réseaux flamands et bruxellois

- Cyclostrade
- Réseau vélo supralocal flamand

Phase 3 : prioriser les interventions

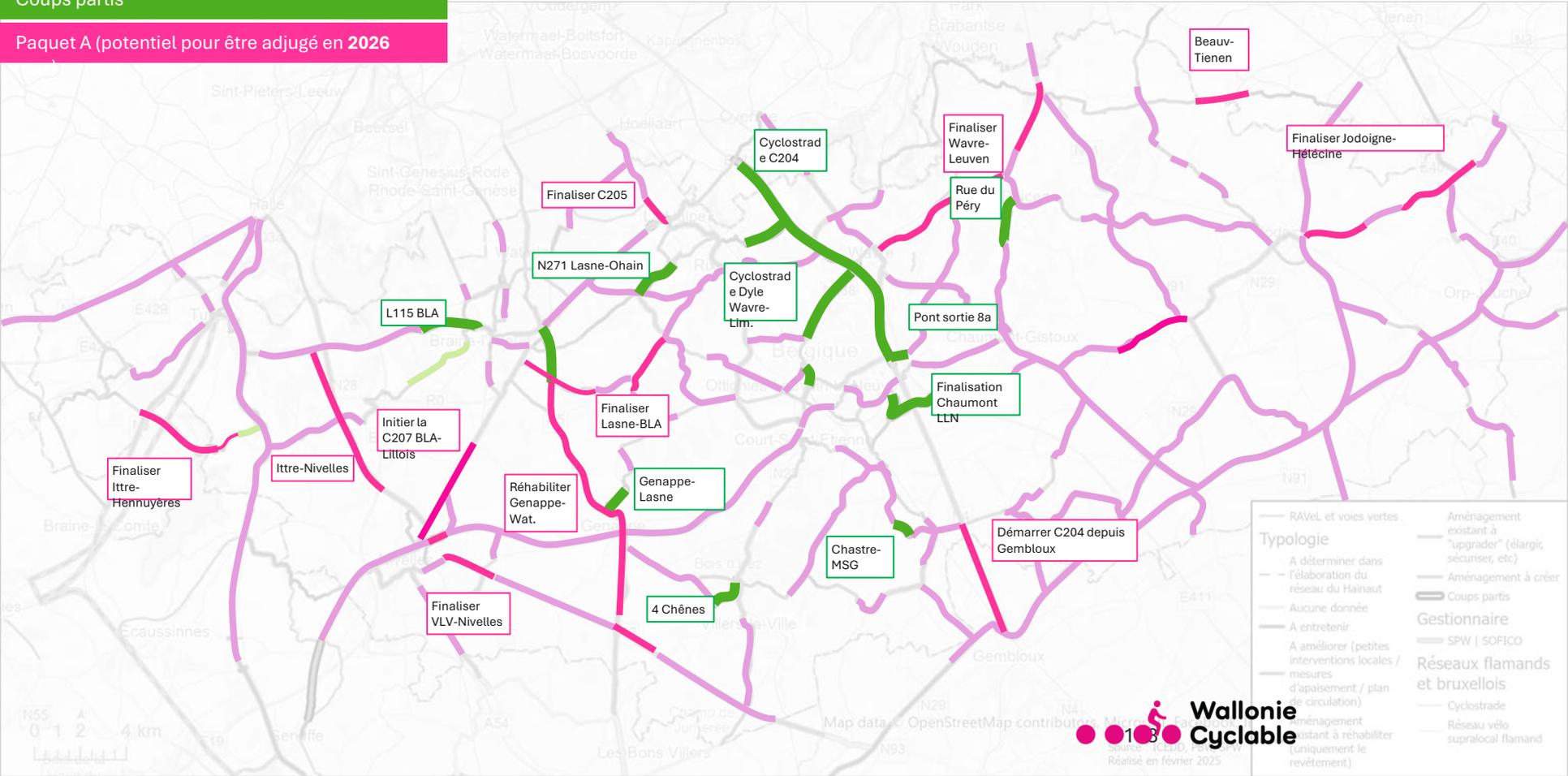
Coups partis



Phase 3 : prioriser les interventions

Coups partis

Paquet A (potentiel pour être adjudgé en 2026)

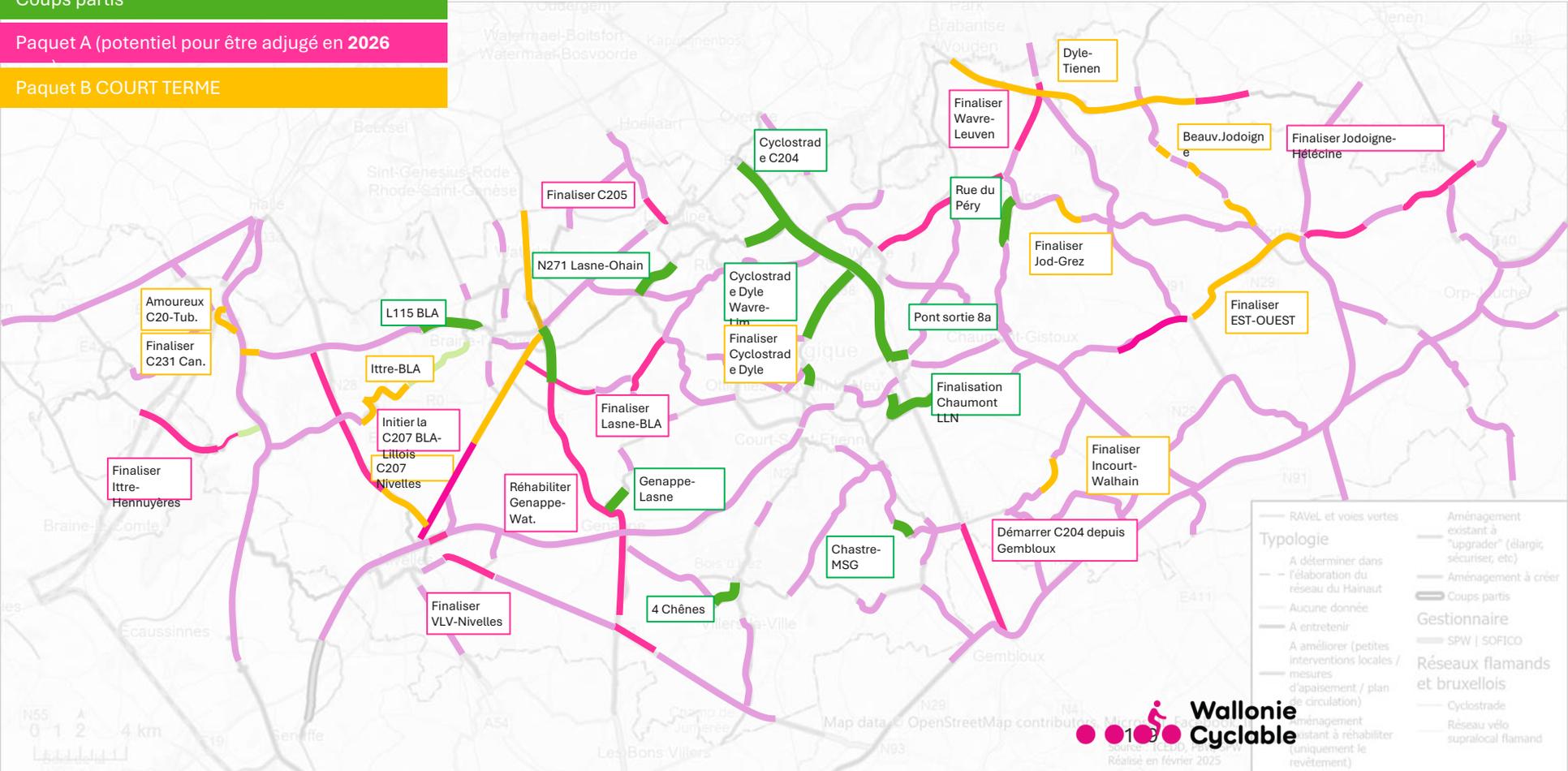


Phase 3 : prioriser les interventions

Coups partis

Paquet A (potentiel pour être adjudgé en 2026)

Paquet B COURT TERME



Typologie

- RAVEL et voies vertes
- A déterminer dans l'élaboration du réseau du Hainaut
- Aucune donnée
- A entretenir
- A améliorer (petites interventions locales / mesures d'apaisement / plan de circulation)
- Aménagement existant à "upgrader" (élargir, sécuriser, etc)
- Aménagement à créer

Gestionnaire

- SPW | SOFICO

Réseaux flamands et bruxellois

- Cyclostrade
- Réseau vélo supralocal flamand

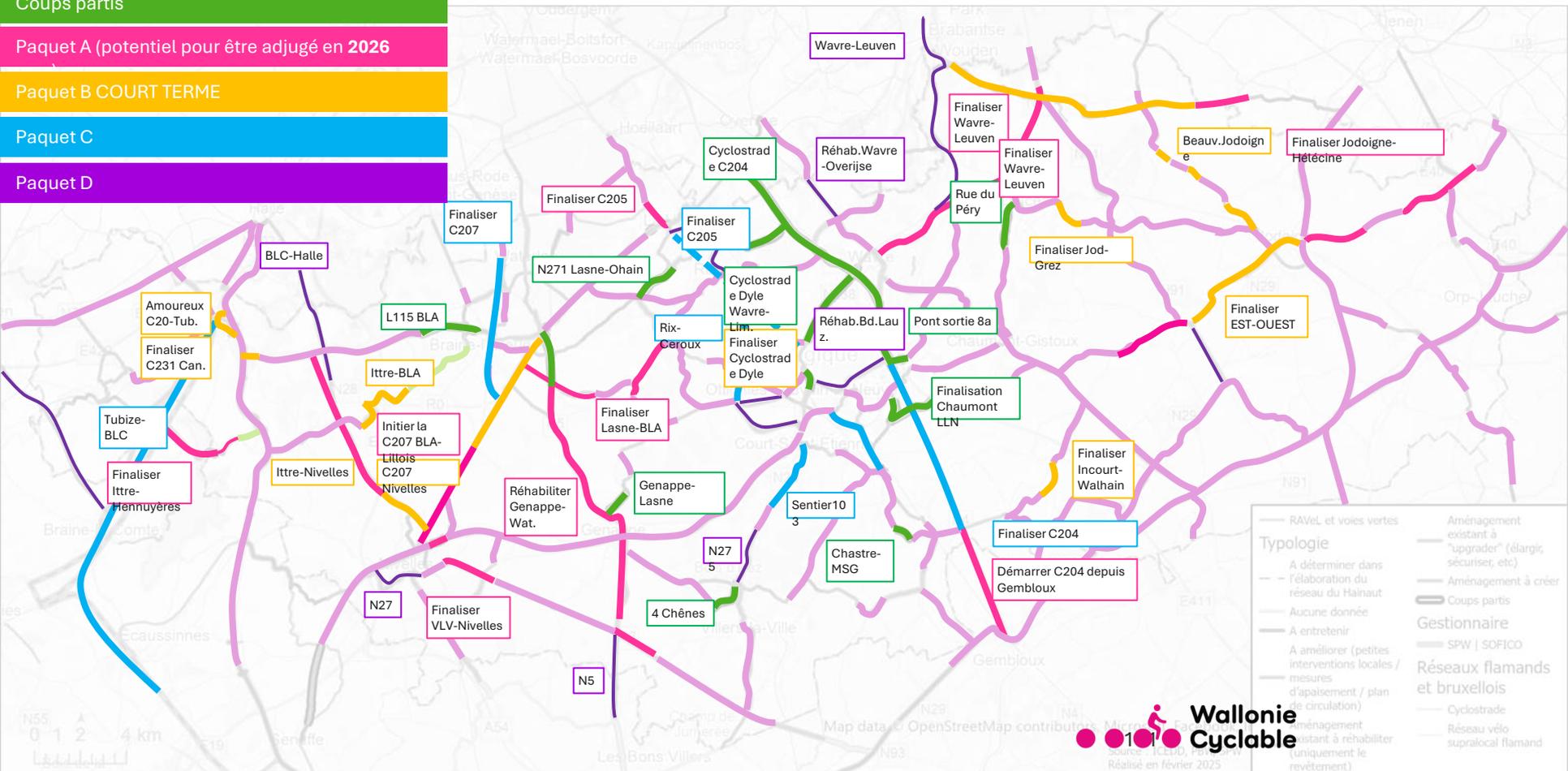
100

Wallonie Cyclable

Réalisé en février 2025

Phase 3 : prioriser les interventions

- Coups partis
- Paquet A (potentiel pour être adjudgé en 2026)
- Paquet B COURT TERME
- Paquet C
- Paquet D



Typologie

- RAVEL et voies vertes
- A déterminer dans l'élaboration du réseau du Hainaut
- Aucune donnée
- A entretenir
- A améliorer (petites interventions locales / mesures d'apaisement / plan de circulation)
- Aménagement existant à "upgrader" (élargir, sécuriser, etc)
- Aménagement à créer

Gestionnaire

- SPW | SDFICO

Réseaux flamands et bruxellois

- Cyclostrade
- Réseau vélo supralocal flamand

101

Wallonie Cyclable

Réalisé en février 2025

An aerial photograph of a road construction site. A red truck with 'Maurice Ch.' on its hood is in the foreground. Behind it is a yellow truck. Further back, a black car is visible. The road is partially closed, and workers in high-visibility vests are present. A speech bubble on the left contains the text 'Qui finance? Dans quelle programmation ?'. A speech bubble on the right contains the text 'Et quelles sont les suites?'.

**Qui finance?
Dans quelle
programmation
?**

**Et quelles
sont les
suites?**

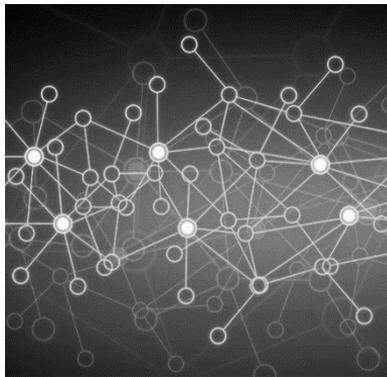
THINK GLOBAL
ACT LOCAL

ALIGNEMENTS

des acteurs



des échelles



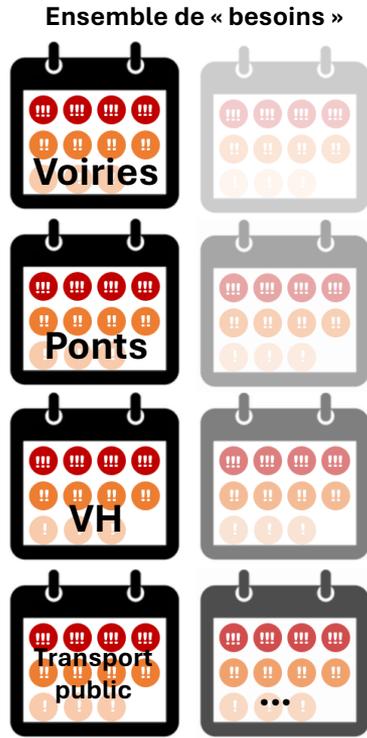
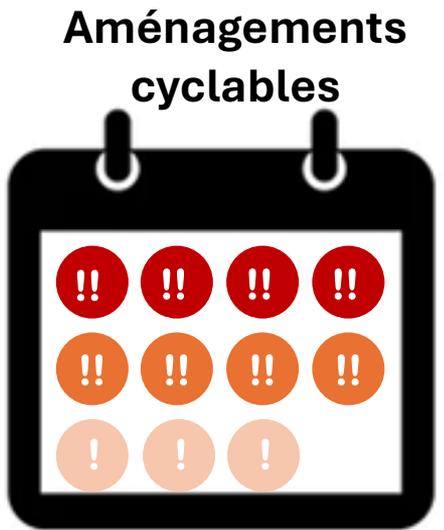
de
programmation



LES SUITES

- 🚲 Juin 2025 : Avis des communes (Collège ou Conseil selon leur choix). A défaut d'avis, il sera réputé favorable.
- 🚲 Septembre-octobre 2025 :
 - Réseau cyclable structurant transmis au Gouvernement pour prise d'acte.
 - Retour vers les citoyens qui ont participé à la consultation.
- 🚲 Automne 2025 : publication des cartes sur le géoportail wallon
- 🚲 Réseau cyclable = document indicatif. Les adaptations locales motivées restent possibles.

Investissements régionaux (sur voiries régionales, cyclostrades ou RAVeL)



Processus de
priorisation GPS1

Investissements communaux (sur voiries communales)

Avec moyens propres

Investissements provinciaux

Proposition de plan
d'investissement proposé au
Conseil provincial du BW en
septembre 2025

A photograph of a cyclist riding on a sidewalk. The cyclist is wearing a red helmet, a dark jacket, and black pants. They are riding a blue bicycle with an orange pannier bag on the front and a black pannier bag on the rear. The sidewalk is made of concrete and has a manhole cover in the foreground. To the left of the sidewalk is a road with a silver car and a building with a sign that says 'Marché'. To the right of the sidewalk is a grassy area with a metal fence and a road with a silver pickup truck. In the background, there are other cyclists and a pedestrian. A large white speech bubble with a black border is overlaid on the right side of the image, containing the text 'Qui va entretenir?'.

**Qui va
entretenir?**

Et notre
réseau local
sur voiries
régionales?



Bonne route!



Wallonie
Cyclable



Wallonie
mobilité
SPW



5.1 Etat des lieux en Wallonie

Décret cyclopartage en flotte libre: Rôles de la région et des communes

SPW MI – Juliette Walckiers
Point pour info de l'Organe



MobiPôle



La mobilité partagée couvre la **mutualisation** de moyens de transports que ce soit par le partage de **véhicule** ou par le partage de **trajet**.

LA MOBILITÉ PARTAGÉE: UN LARGE SCOOP



L'ÉTAT DES LIEUX DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE

Quelles solutions existent déjà en Wallonie? → Un état des lieux a été réalisé par le SPW en 2024.



Cyclopartage



Transport à la demande



Taxis et VTC



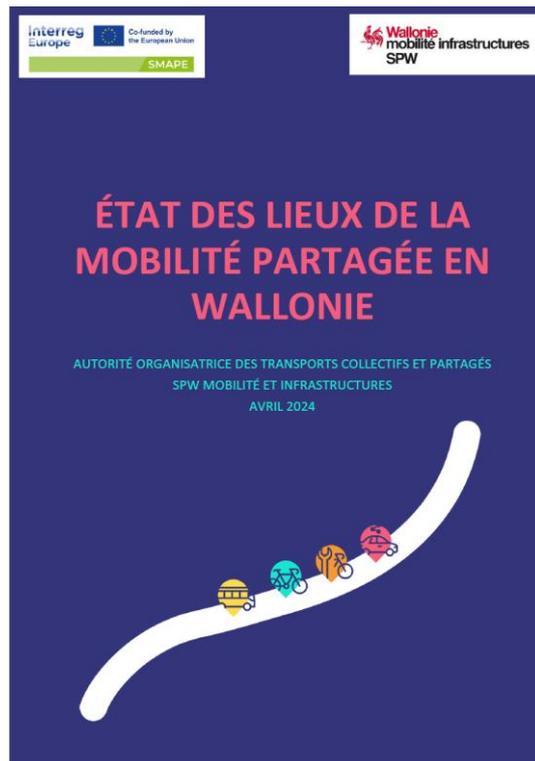
• Covoiturage



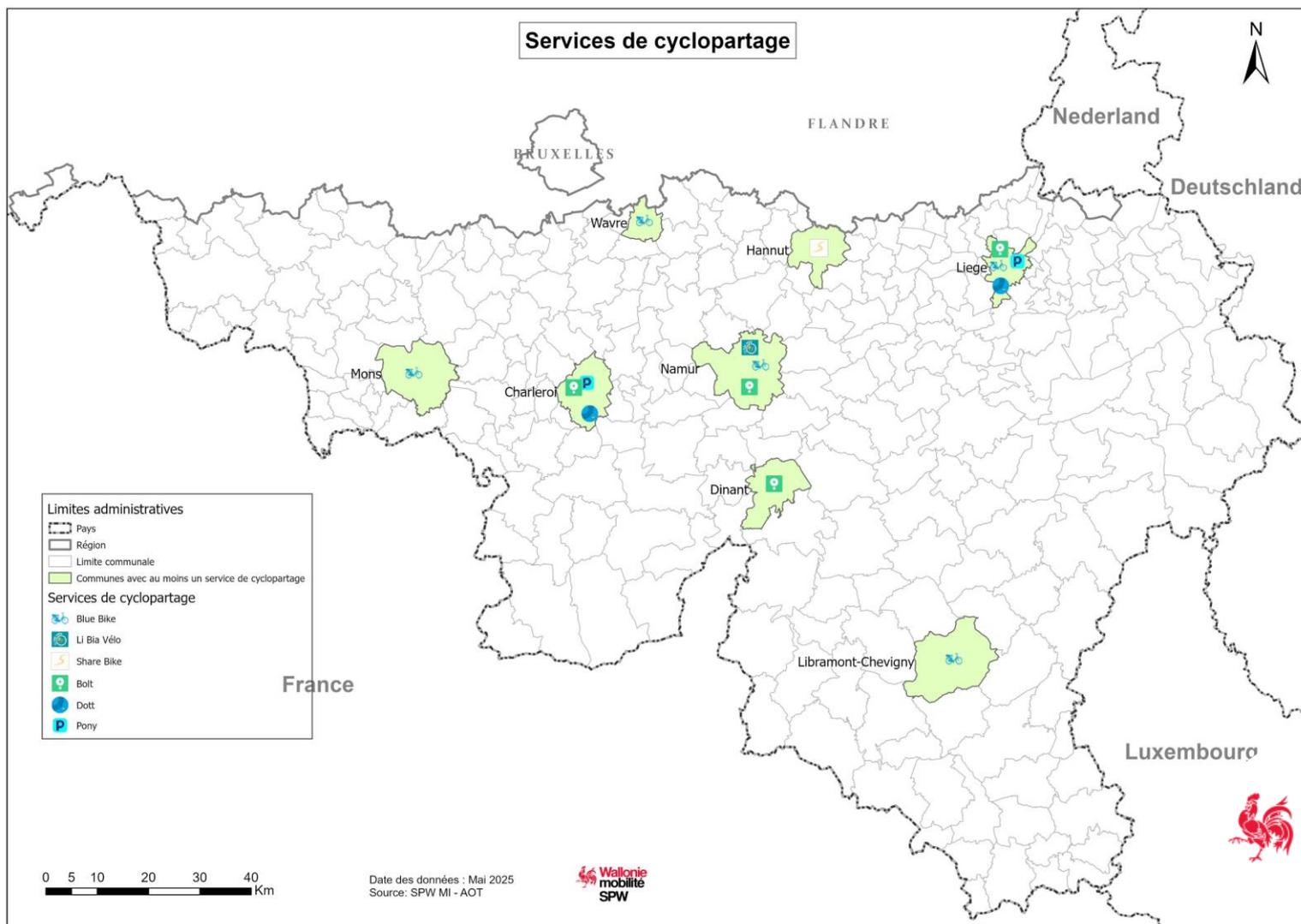
MobiPôle



Autopartage



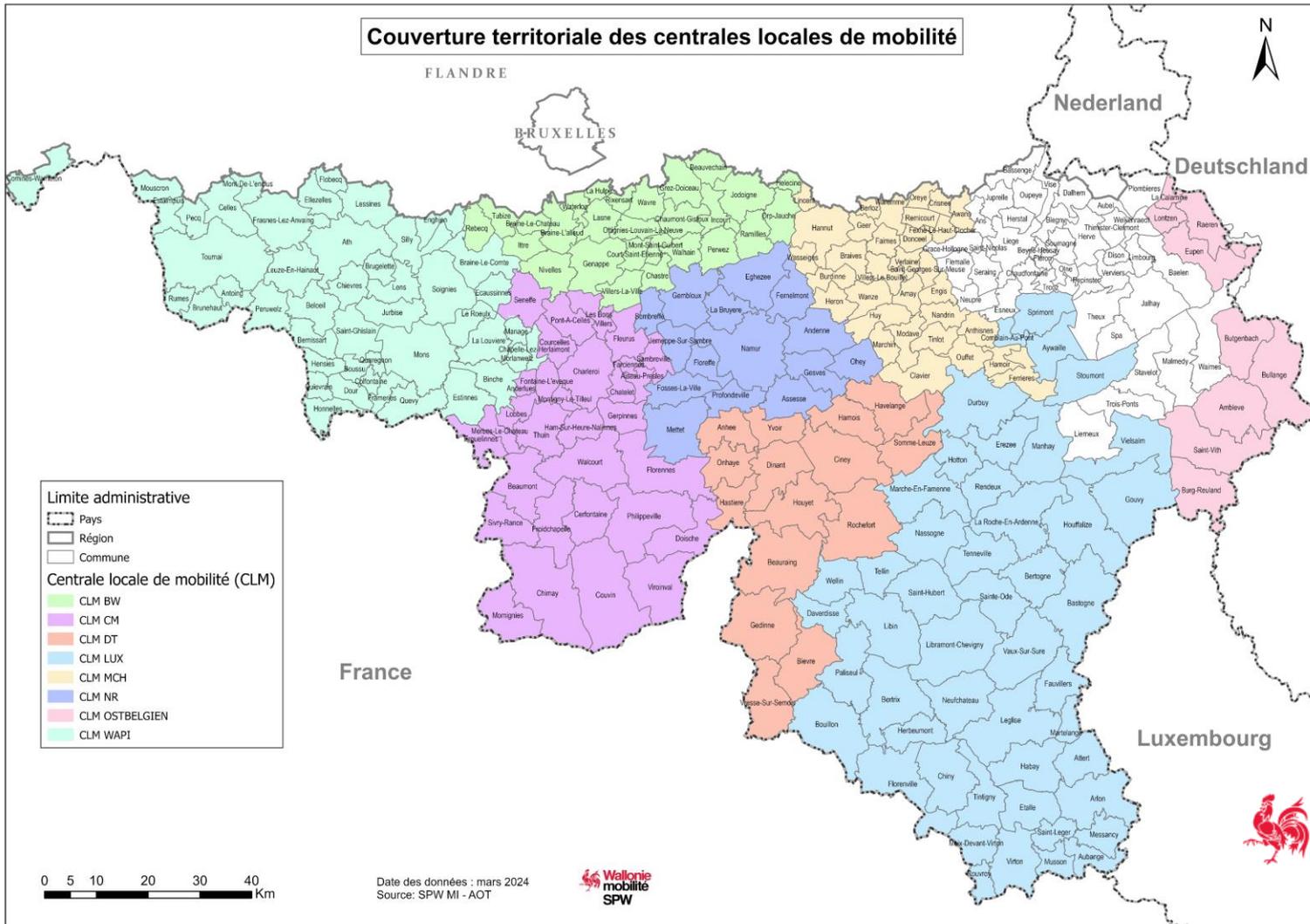
Services de cyclopartage



Date des données : Mai 2025
Source: SPW MI - AOT



Couverture territoriale des centrales locales de mobilité

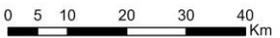


Limite administrative

- Pays
- Région
- Commune

Centrale locale de mobilité (CLM)

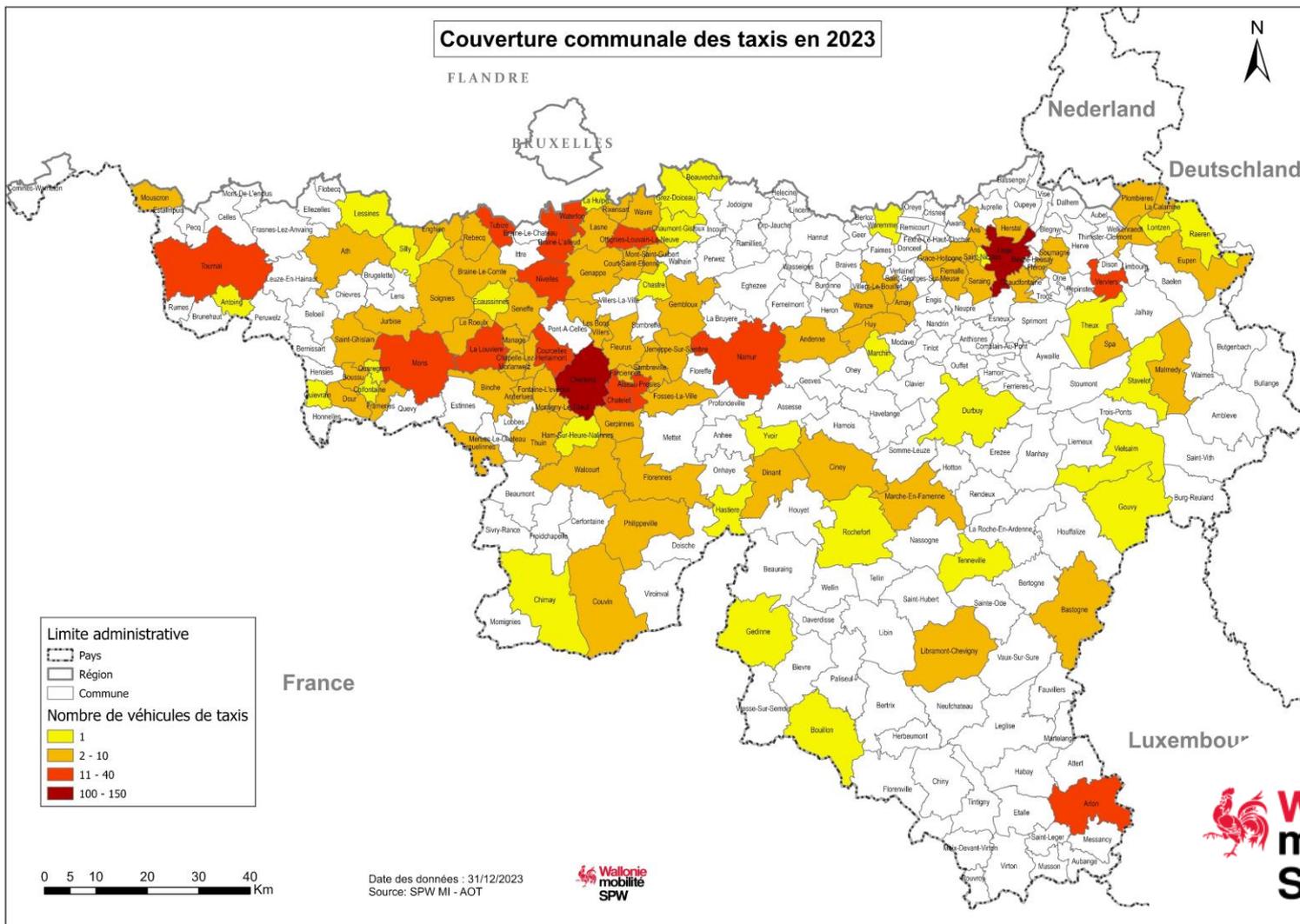
- CLM BW
- CLM CM
- CLM DT
- CLM LUX
- CLM MCH
- CLM NR
- CLM OSTBELGIEN
- CLM WAPI



Date des données : mars 2024
 Source: SPW MI - AOT

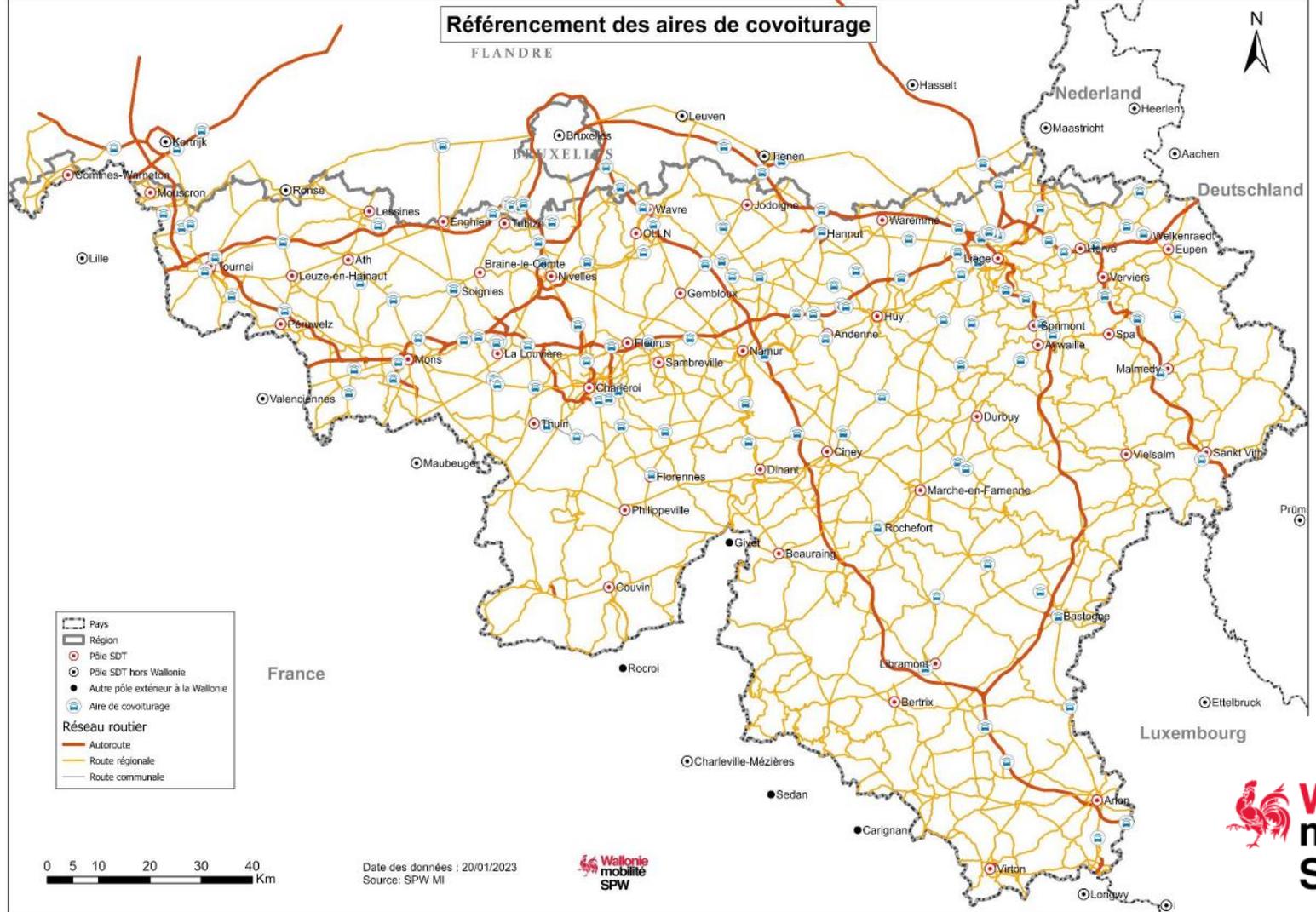


Couverture communale des taxis en 2023



Référencement des aires de covoiturage

FLANDRE



Legend

- Pays
- ▭ Région
- Pôle SDT
- Pôle SDT hors Wallonie
- Autre pôle extérieur à la Wallonie
- ⊖ Aire de covoiturage

Réseau routier

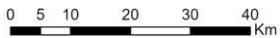
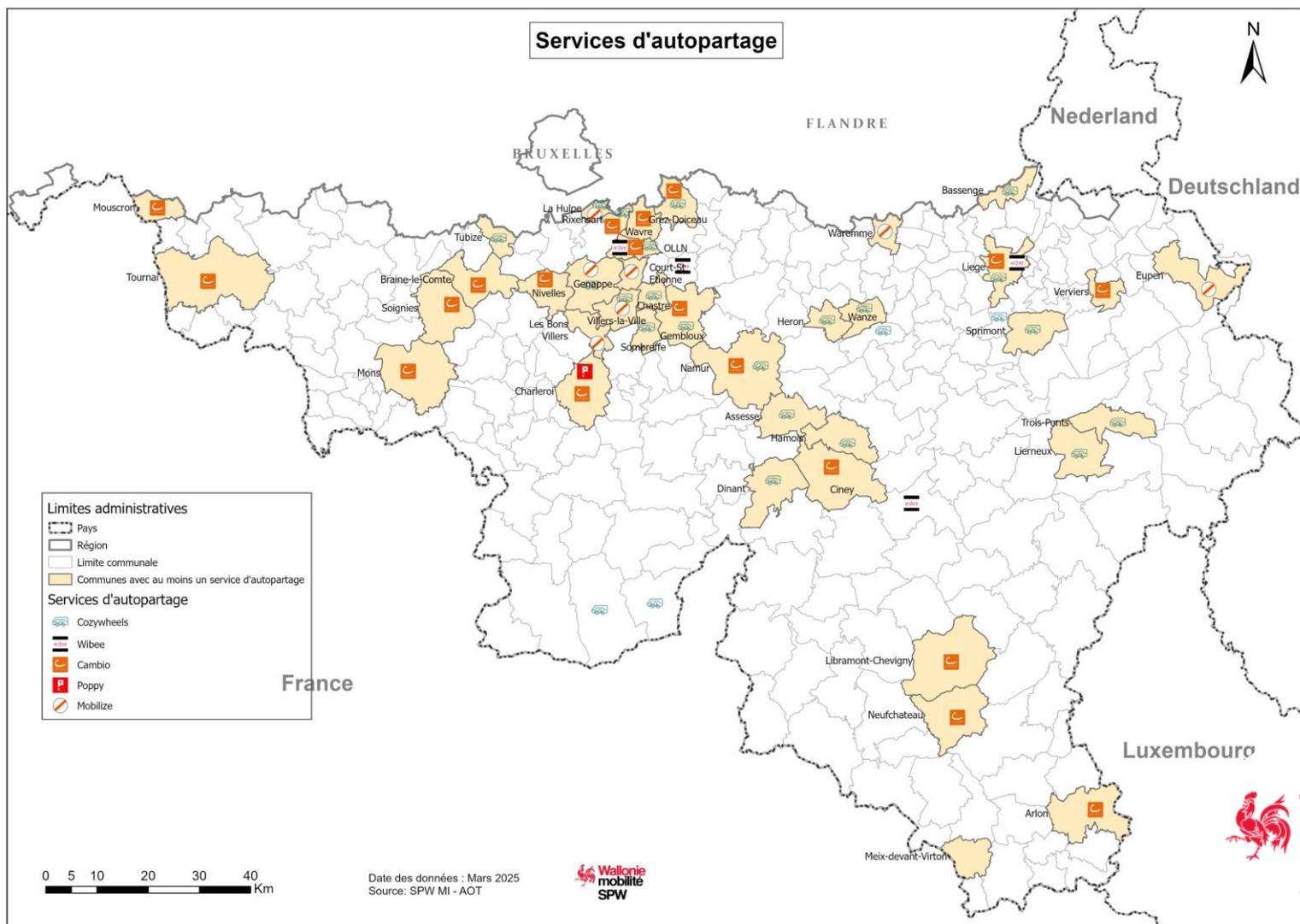
- Autoroute
- Route régionale
- Route communale



Date des données : 20/01/2023
Source: SPW MI



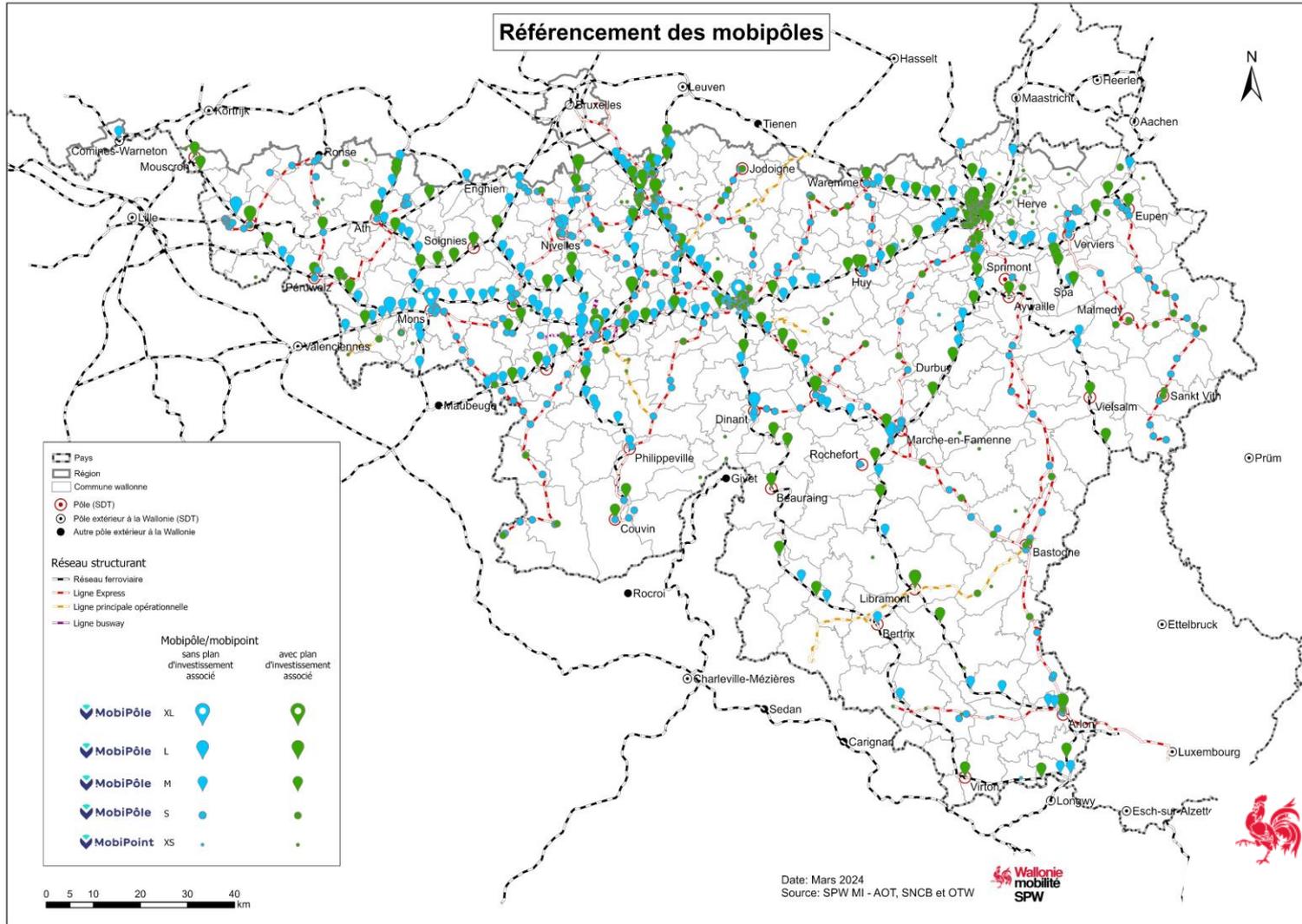
Services d'autopartage



Date des données : Mars 2025
Source: SPW MI - AOT



Référencement des mobipôles



UNE MULTIPLICITÉ D'ACTEURS EN MOBILITÉ COLLECTIVE ET PARTAGÉE À CONCERTER



LES ATELIERS DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE

Objectif : Consulter et mobiliser les parties prenantes.
Créer un **écosystème** Mobilité partagée.

5 ateliers :

- Cyclopartage (novembre 22 et avril 24)
- Transport à la demande (mars 24)
- Forum ouvert mobilité partagée (octobre 23)
- Autopartage (mars 25)



RAPPEL : CADRE LÉGAL RÉGIONAL RELATIF AU CYCLOPARTAGE EN FLOTTE LIBRE



- **Décret** du 8 juillet 2021
 - Définitions
 - Principes
 - Rôles des communes et de la Région
 - Infractions et sanctions

- **Arrêté du Gouvernement wallon** du 24 août 2023
 - Conditions d’octroi de la licence
 - Délais d’octroi de licence
 - Procédure demande de licence
 - Transmission de données - **Arrêté Ministériel** précisant l’article 13 de l’arrêté du GW du 29 novembre 2023



DÉCRET: DÉFINITIONS

Chapitre I :

CYCLO

- ✓ Un **cycle**: tout véhicule à 2 roues ou plus **propulsé par le(s) occupants et non pourvu d'un moteur** ou pourvu d'un **moteur électrique** d'une puissance maximale de 0,25 kW et interrompue lorsque le véhicule atteint **25 km/h**
- ✓ Un **cyclomoteur** (classe A, classe B, speedpedelec)
- ✓ Une **motocyclette** (tout véhicule à moteur à deux roues qui ne répond pas à la définition du cyclomoteur).
- ✓ un **engin de déplacement**:
 - **non motorisé**: Tout véhicule non motorisé ne correspondant pas à la définition de cycle
 - **motorisé**: tout véhicule à moteur à une roue ou plus et dont la vitesse maximale est, par construction, limitée à 25 km à l'heure (trottinettes, appareils électriques autoéquilibrants à une ou deux roues,...)

PARTAGE

Service où des véhicules sont mis à disposition **de plusieurs utilisateurs** pour des déplacements **occasionnels** où le véhicule est **entreposé**, après chaque usage, pour un autre utilisateur

FLOTTE LIBRE

Forme de cyclopartage où les véhicules sont mis à disposition des utilisateurs notamment sur la voie publique et où le **début et la fin** de la période de location des véhicules de cyclopartage **ne sont pas uniquement autorisés dans les parkings réservés**

DÉCRET: PRINCIPES



Chapitre II :



Tous les opérateurs qui organisent du cyclopartage en flotte libre en Wallonie **doivent être en ordre de licence (1 licence/type de véhicule)**



Durée de la licence : **3 ans** (renouvelable)



Pour la licence, le Gouvernement Wallon fixe :
Les **conditions d'obtention**. Le décret détermine 16 points sur lesquels ces conditions portent.

La procédure pour

- **l'introduction**
- **l'examen**
- **l'octroi**
- **le renouvellement**

Chapitre III et IV :



Les **conditions d'exploitation** sont fixées par voie de **règlement par le conseil communal**. Le décret détermine 10 points sur lesquels ces conditions portent (chap. III)



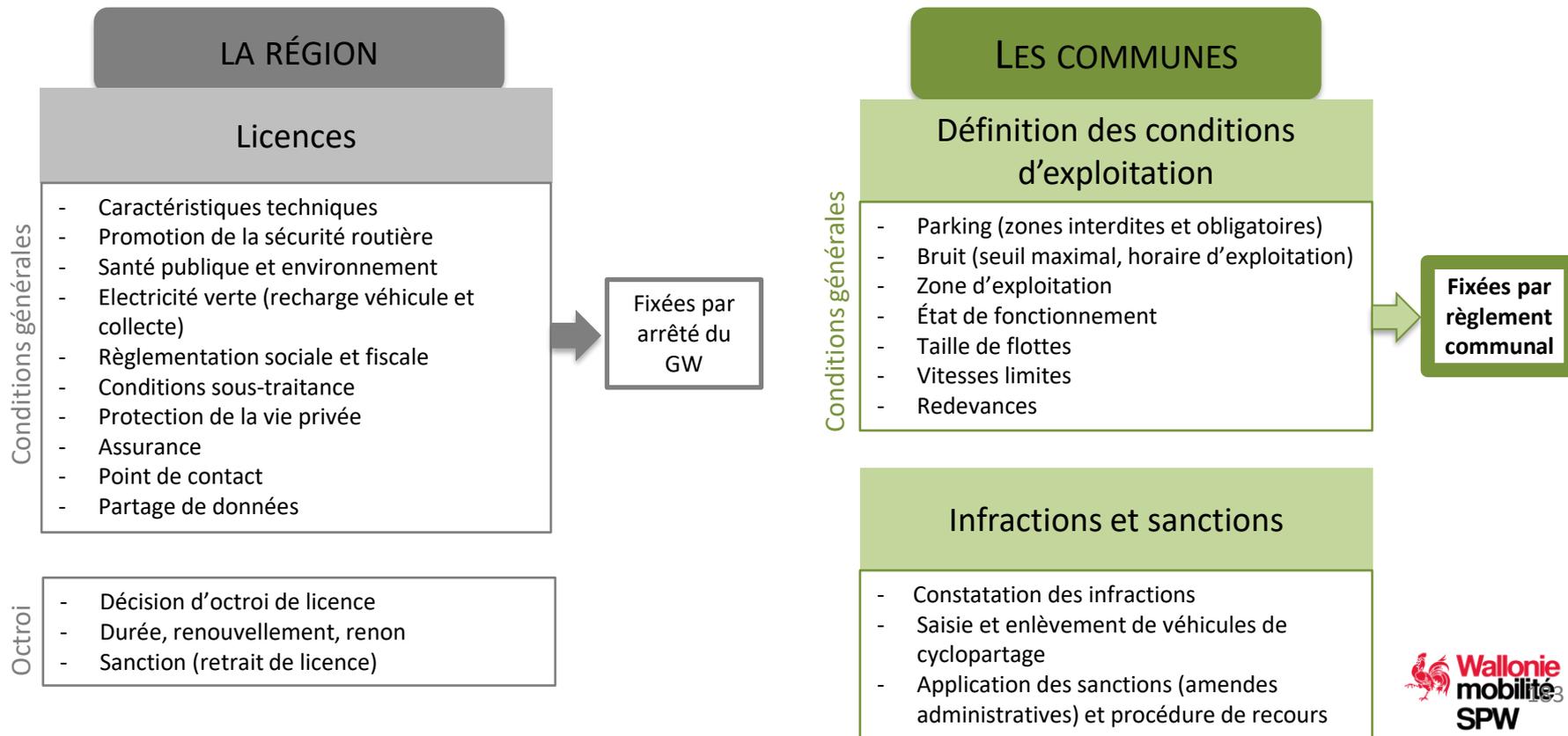
Le conseil communal peut appliquer une **redevance** (chap. IV)

Chapitre V :



Les agents qualifiés et sanctionneurs constatent les **infractions**, appliquent les **sanctions** et gèrent les **procédures de recours**

DÉCRET: RÔLES DE LA RÉGION ET DES COMMUNES





DÉCRET: INFRACTIONS ET SANCTIONS

Chaque commune désigne un agent qualifié et un agent sanctionnateur

AGENT QUALIFIE



= agent communal, agent intercommunal dont les activités sont liées à la gestion de voirie, fonctionnaire provincial qui est/sont désigné(s) par le conseil communal

= agent désigné par le

- Recherche et constate les infractions aux dispositions du décret (conditions de la licence et d'exploitation)
- Réalise des avertissements, des PV, les saisies des véhicules
- Peut requérir l'aide la police fédérale ou locale ou d'autres services communaux provinciaux ou régionaux à cet effet

AGENT SANCTIONNATEUR



= agent désigné par le conseil communal

Poursuit et sanctionne administrativement les infractions.

Amende administrative : 50€ – 25.000€



DÉCRET: INFRACTIONS ET SANCTIONS

- Avertissement et délai de 24h-48h pour mettre fin à l'infraction
- Après le délai :
 - PV de constatation de l'infraction
 - Possibilité de saisir les véhicules concernés
- ➔ Si violation répétée, PV de constatation de l'infraction directement

Violation des conditions de la licence

- PV de constatation de l'infraction
- Possibilité de saisir les véhicules concernés

Exploitation sans licence

- Saisie des véhicules concernés

Agent qualifié

L'agent qualifié transmet le PV à l'auteur et à l'agent sanctionnateur dans les 15 jours

Le GW peut sanctionner en **retirant ou suspendant la licence** pour max. un an

GW

Si **violation répétée** des conditions d'exploitation **ou infractions** aux conditions de la **licence** : **informe le GW**

Agent sanctionnateur

Si l'agent sanctionnateur l'estime nécessaire:
Amende administrative : 50€ –25.000€.



TRANSMISSIONS DE DONNÉES

Des **données doivent obligatoirement être transmises à la Région et aux communes**

Rythme : Un **rapport semestriel** → **juillet et janvier**

Périodes : **Données sur un mois** d'exploitation

Formats : précisés **dans l'art. 13 de l'arrêté Ministériel du 29 novembre 2023**

1° les **zones d'exploitation** en Wallonie où il a opéré sur la période

2° la **fréquentation des rues** par ses véhicules de cyclopartage en **moyenne** sur la période, sous forme de carte de chaleur

3° le **classement des lieux**, par volume agrégés sur la période, de **retraits et de dépôts** de ses véhicules de cyclopartage ;

4° le **nombre cumulé** sur la période **par zone d'exploitation**, détaillée par commune le cas échéant, par plage horaire et par type de jour:

a) **d'utilisateurs**, répartis par **genre** et **tranches d'âge**, et de manière anonymisée ;

b) **de trajets** parcourus en ce compris leur distance cumulée ;

c) **de véhicules** de cyclopartage disponibles ;

5° Le **nombre de locations par véhicule** de cyclopartage d'un même type et par jour calculé sur la période ;

6° Les statistiques concernant la **vitesse moyenne** des parcours réalisés par ses véhicules de cyclopartage sur la période ;

7° Le **nombre total d'utilisateurs** sur la période, détaillé en nouveaux utilisateurs et en utilisateurs actifs ;

8° La **durée de vie moyenne de sa flotte** de véhicules en Wallonie depuis l'obtention de la licence.

LICENCES OCTROYÉES



Total

:
+/-
90

	90 Namur Charleroi
	0
	0
	0
	0



Total

:
+/-
2900

	1040 Charleroi Dinant Liège Namur
	1247 Charleroi Liège
	0
	0
	0
	600 Charleroi Liège

6.1 Divers: Suggestions de points pour un OCBM ultérieur

SPW MI – Martin Duflou
Point animé par le Président



Wallonie
mobilité infrastructures
SPW

Merci