



ORGANE DE CONSULTATION DU BASSIN DE MOBILITÉ DU HAINAUT

JEUDI 22 MAI 2025

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)

AUTRES PARTICIPANTS EXPERTS

1. INTRODUCTION

1.1 Cadre sectoriel régional et organe de consultation de bassin de mobilité : actualités

2. RESEAU TEC

2.1. Bilan de l'évolution de l'offre 2019-2024

2.2. Politique d'accessibilité au territoire en transport collectif : objectifs, méthodologie et planning d'adoption par le Gouvernement

2.3. Synthèse des évaluations d'offre réalisées : E44 Mons – Binche

2.4. Prochaines évaluations d'offre : E41 Renaix – Péruwelz, E42 Renaix - Tournai

2.5. Responsabilité des communes en matière d'arrêts

3. RESEAU FERROVIAIRE

3.1. Réforme tarifaire SNCB

4. MOBILITE PARTAGEE

4.1. Etat des lieux des services de mobilité partagée

4.2. Licences cyclopartage et rôle des communes

5. DIVERS : SUGGESTION DE POINTS POUR UN OCBM ULTERIEUR

2.1. Bilan de l'évolution de l'offre 2019-2024

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

Evolution de l'offre TEC 2019- 2024 :

- + 10% de km

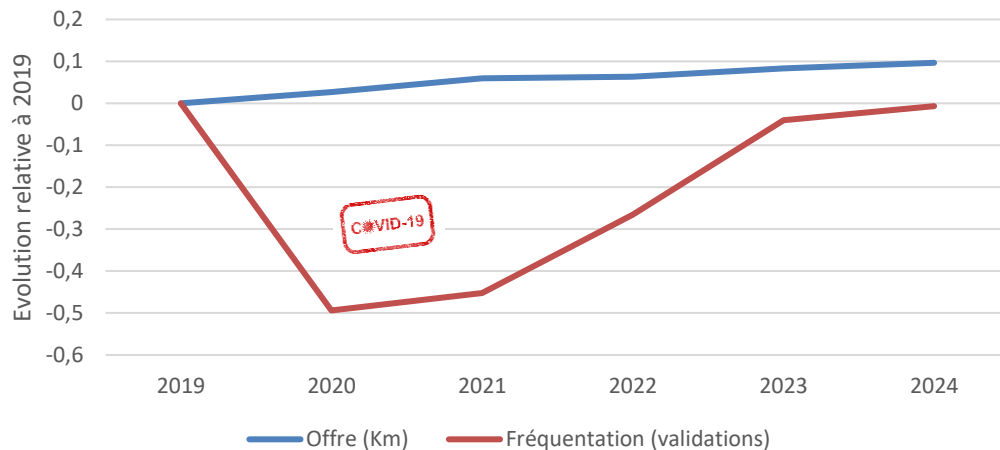
3 axes d'actions:

- Création d'offre (réseau Express)
- Renforcement d'offre (urbain)
- Redéploiement par zone

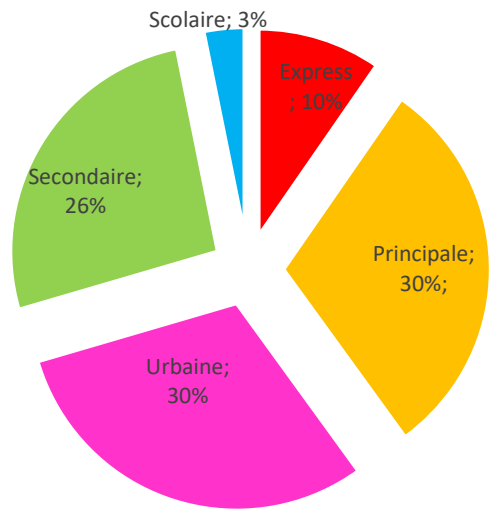
Fréquentation globale TEC :

- 2019 = 2024

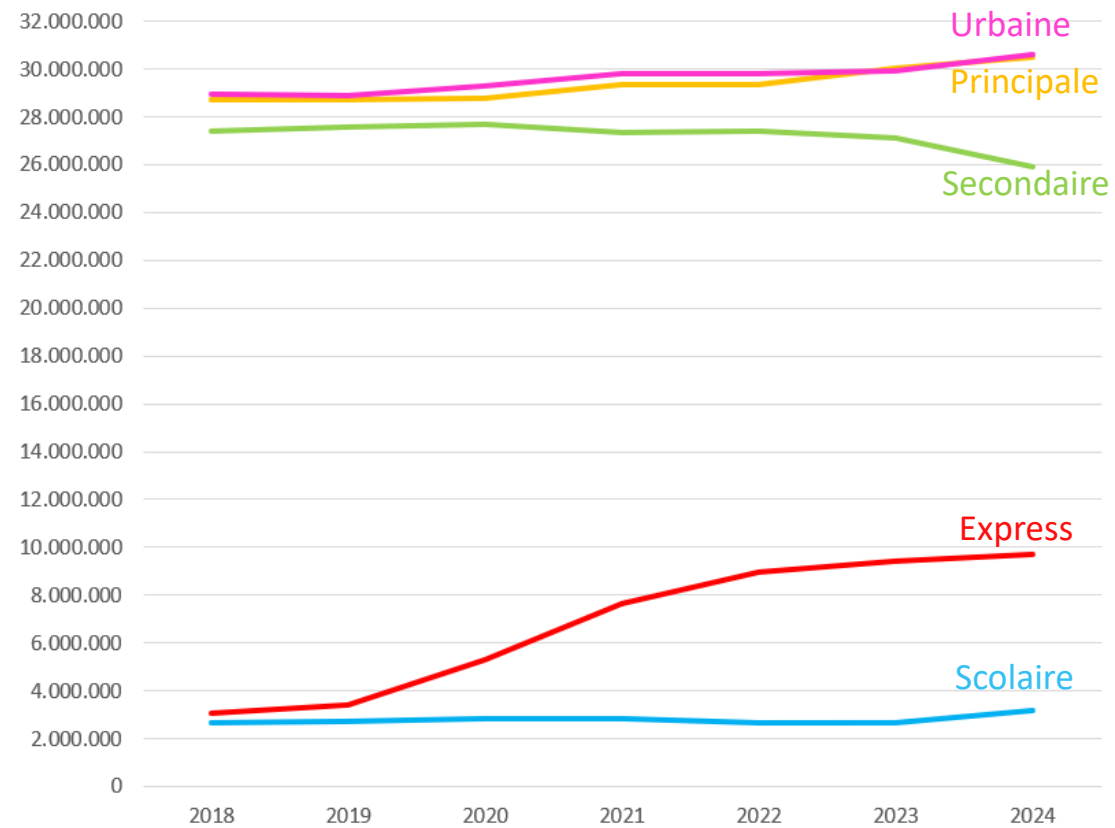
Evolution de l'offre et de la fréquentation
2019-2024



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



Evolution de l'offre 2018-2024 (km)



AUGMENTATION GLOBALE DES DISTANCES PARCOURUES EN TEC À FRÉQUENTATION GLOBALE CONSTANTE

21/05/2025
7

	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%



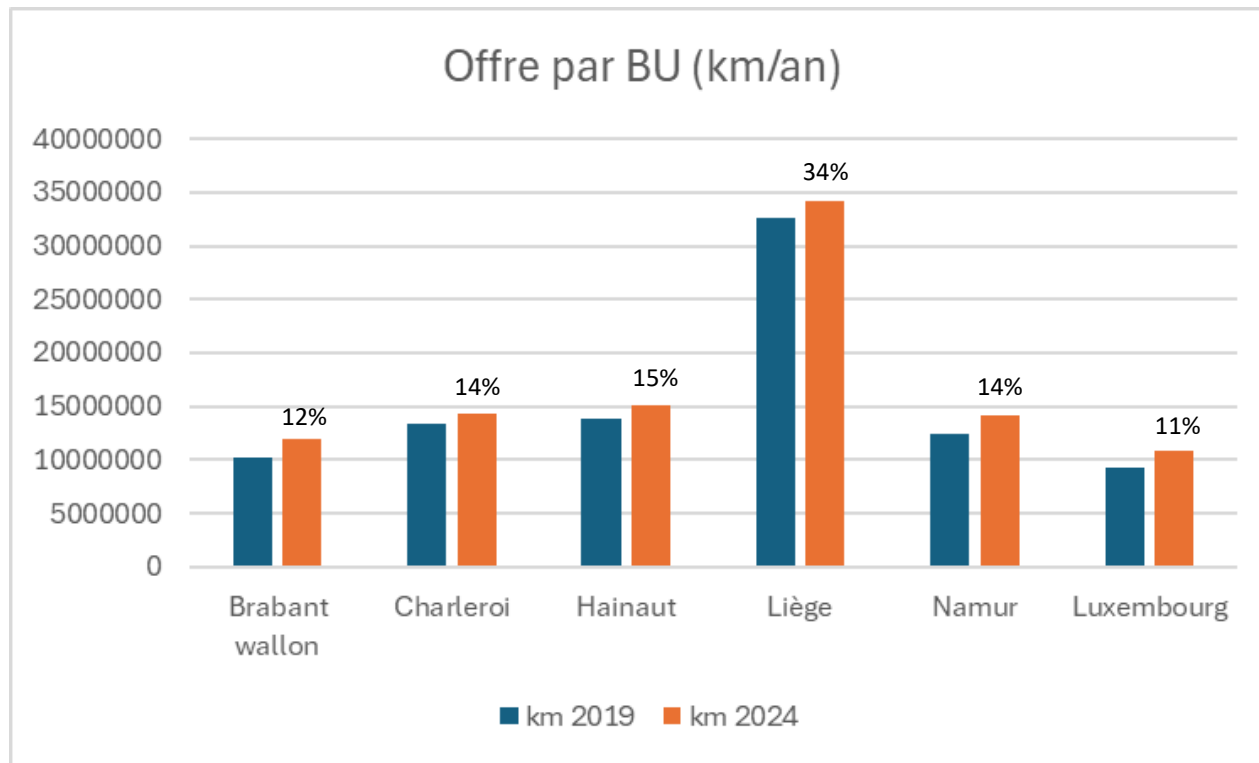
Enquête de satisfaction client TEC 2022 - 2024 menée par le SPW :

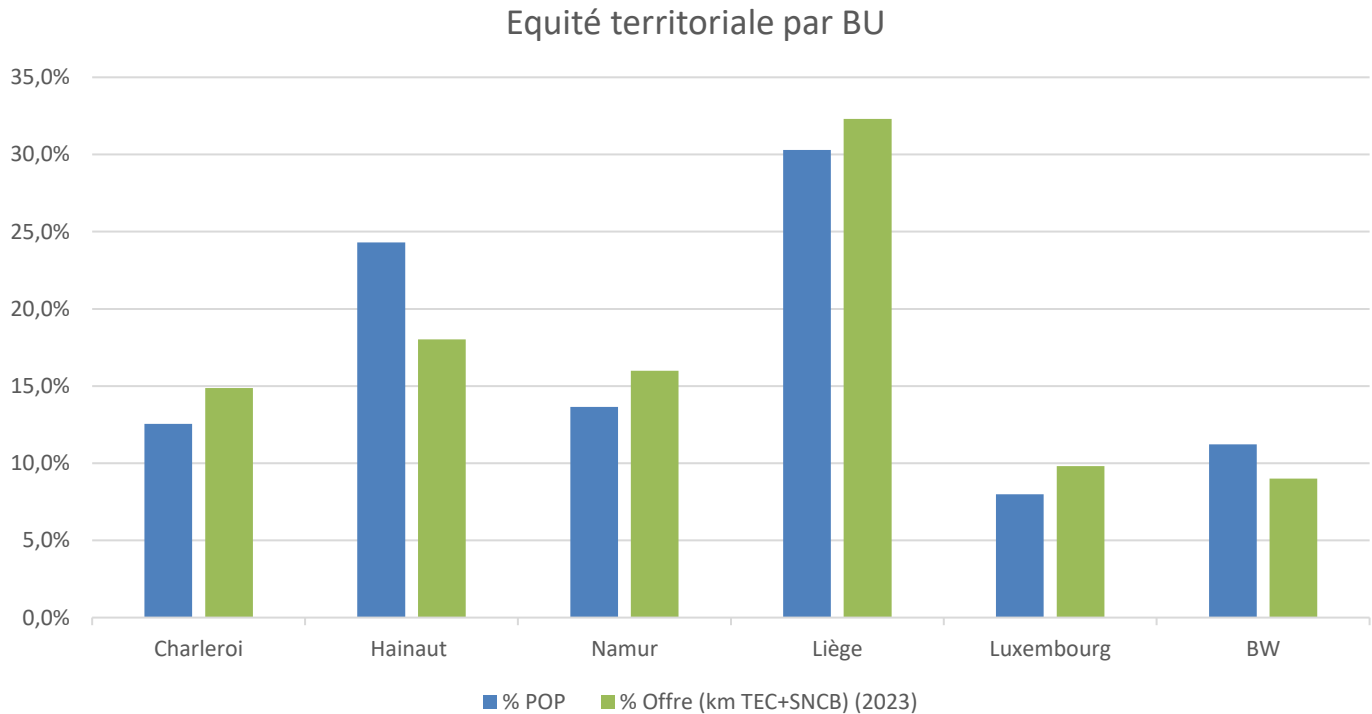
- hausse des trajets en bus $\geq 1h$

Répartition de l'offre TEC par BU

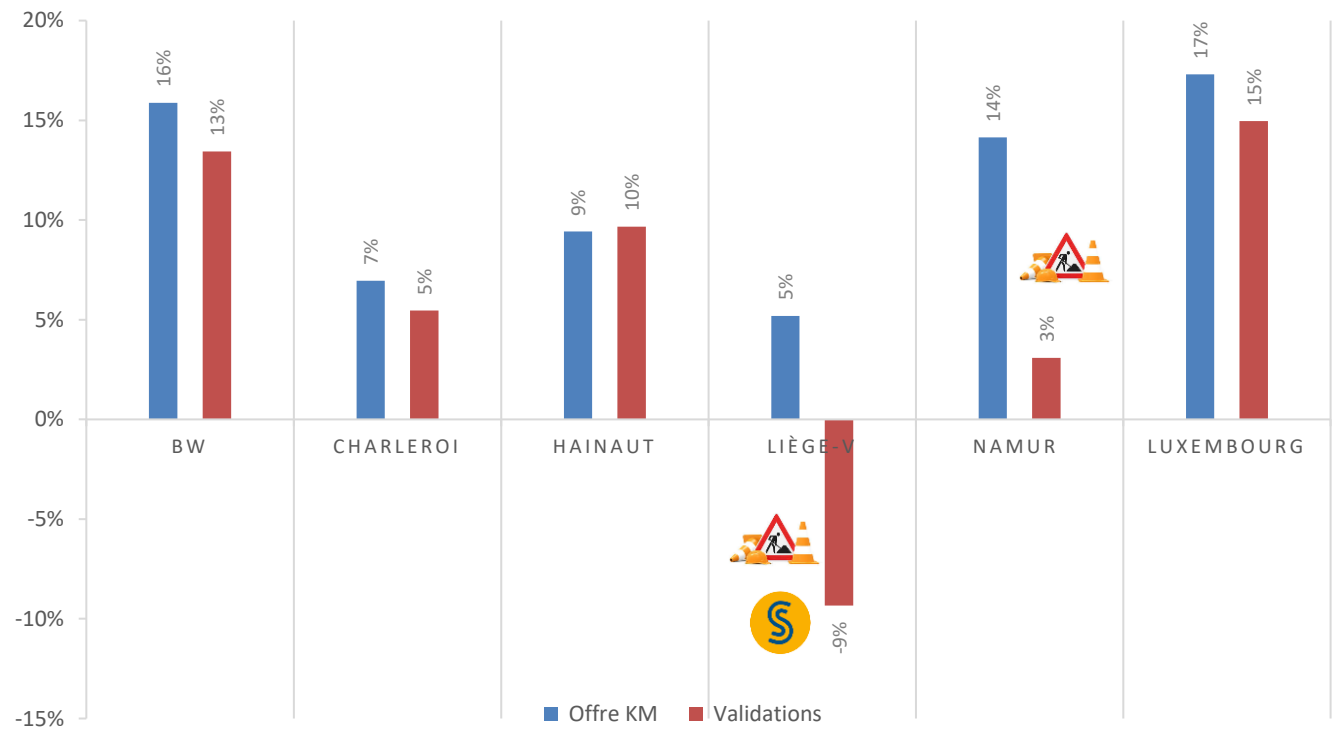
21/05/2025

8

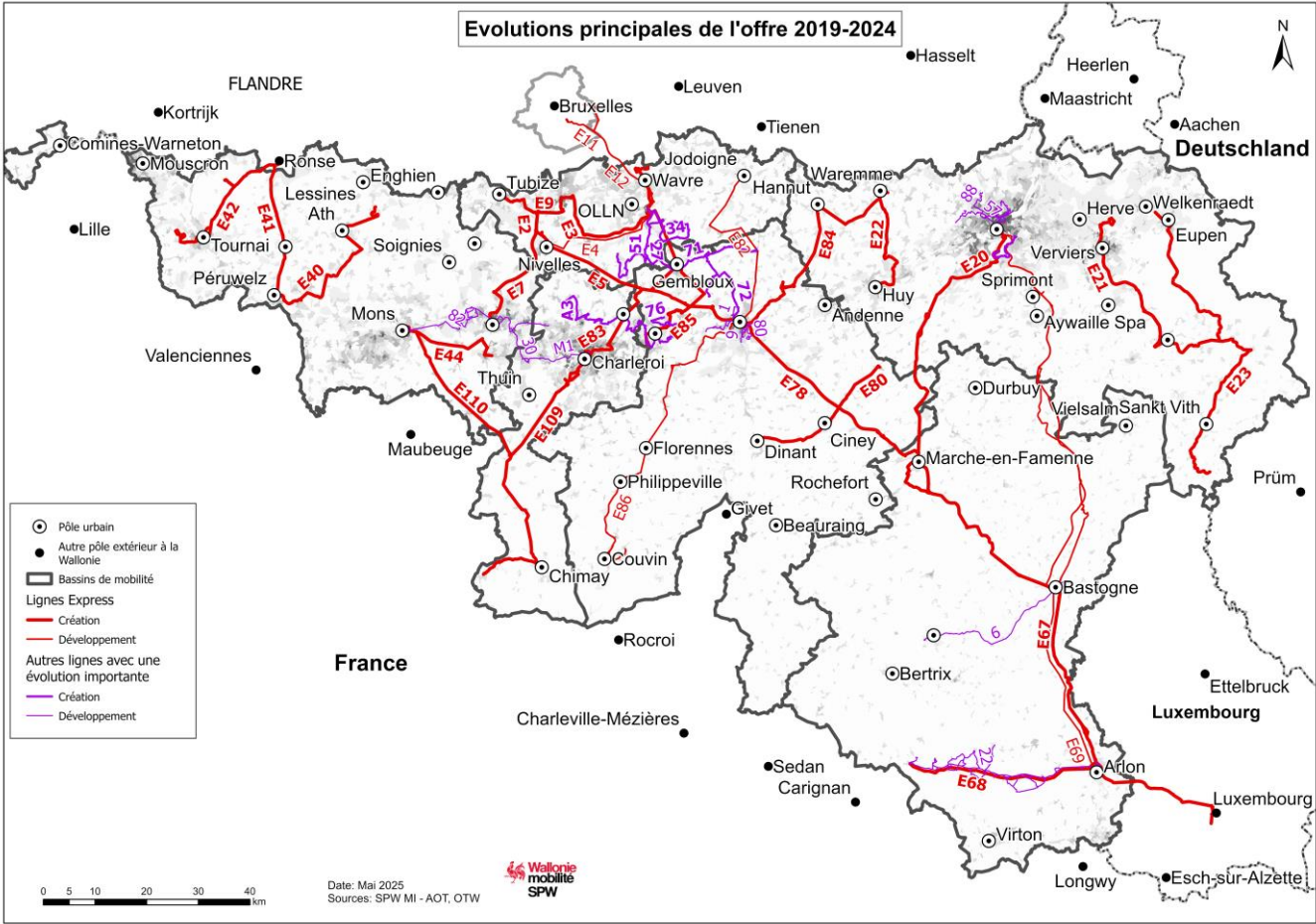




EVOLUTION DE L'OFFRE ET DE LA FRÉQUENTATION 2019-2024



Fréquentation
globale TEC :
2019 = 2024



■ Equité territoriale :

- Part de la population : 24,3 %
- Part de l'offre : 18,3 %

■ Evolution de l'offre (+9%)

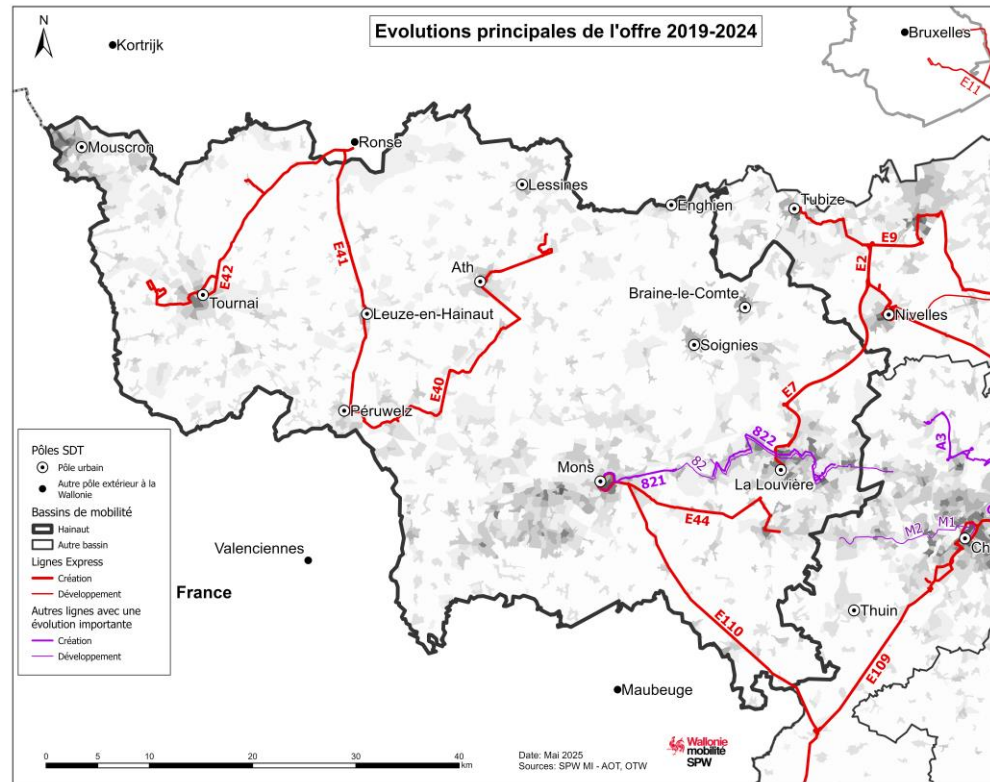
Croissance d'offre de +1.300.000 km

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

- Renfort de l'offre sur l'axe Mons-La Louvière : L. 82, L.821, L.822 (+ 700.000 km)
- Création de lignes Express : E40, E41, E42, E44 (+ 550.000 km)

■ Evolution de la fréquentation (+ 10 %)

- Une augmentation de la fréquentation de la ligne 82 (+34%)
- Une augmentation de la fréquentation des lignes au départ de Mons : L.7, L9, L15 (+20%) ;
- Une réponse modérée en termes de fréquentation à la création des lignes Express (E40, E41, E42, E44).



Sur base des constats et du contexte budgétaire

Actions prioritaires d'évolution d'offre à CT:

- Traiter les **doublons d'offre** TEC interurbaine et Express (E40, E41, E42, E44) dans le cadre des évaluations des lignes
- **Optimiser le réseau** TEC pour prendre en compte les priorités suivantes:
 - Renforcer l'offre urbaine (Mons et Borinage)
 - Développer la capacité et l'intermodalité des lignes de la zone Ath et du Borinage
 - Actualiser la liaison transfrontalière Mons-Maubeuge

PROPOSITION DE DÉCISION DE L'ORGANE

L'Organe prend acte du bilan de l'évolution de l'offre TEC 2019-2024 de la BU du Hainaut 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 le renforcement de la desserte au sein du pôle urbain majeur de Mons et du Borinage ;***
 - o la connexion transfrontalière de Maubeuge ;***
 - o (autres enjeux à déterminer par l'Organe).***

2.2. Politique d'accessibilité au territoire : Réseau structurant interurbain - objectifs, méthodologie et planning d'adoption par le Gouvernement

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

Contexte

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 »

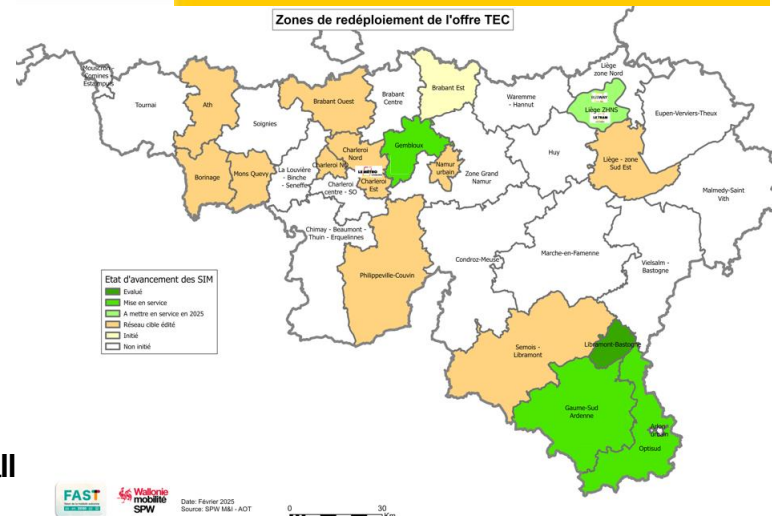
Contexte

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 :

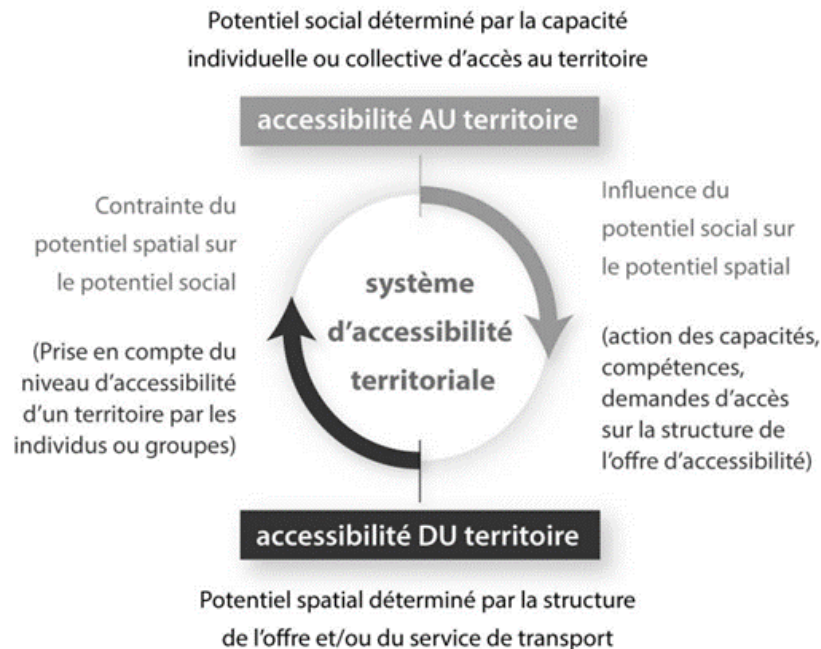
- Réflexion globale sur l'ensemble de la Wallonie



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



Objectifs

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, ...)

Renforcement lien mobilité - développement territorial

21/05/2025
20



EDIWALL

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

20 objectifs classés en 3 axes

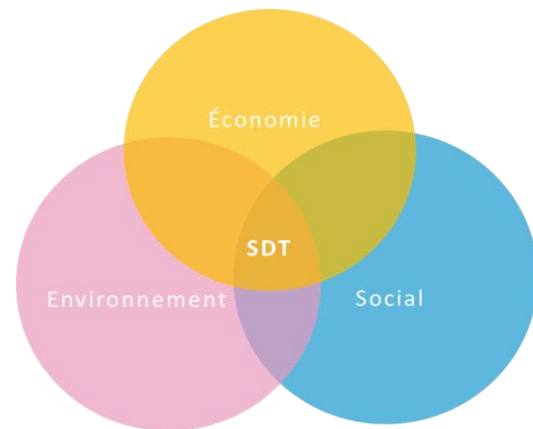


SCHÉMA DE
DÉVELOPPEMENT
DU TERRITOIRE

sdt

optimisation spatiale



2

Le projet de SDT - mars 2023 Vision, centralités et structures territoriale



Le Schéma de Développement du territoire

Renforcement lien mobilité - développement territorial

21/05/2025
23

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 ».

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 (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 :

Ecaussines
Dour, Boussu
Quiévrain

Urbaine d'ancrage :

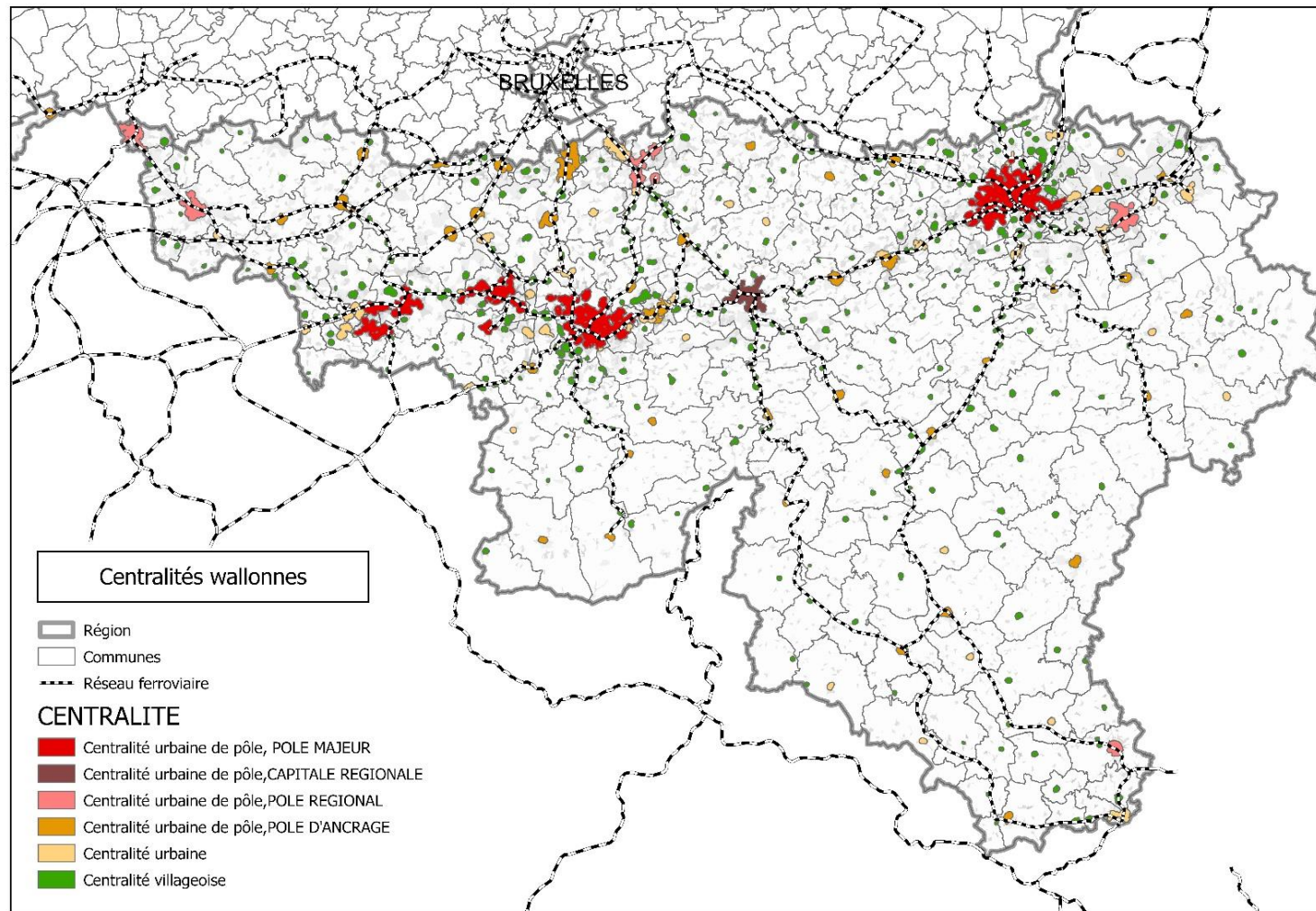
Ath
Enghien
Soignies

Urbaine de pôle régional :

Tournai, Mouscron

Urbaine de pôle majeur :

Liège, Charleroi, La Louvière,
Mons



Renforcement lien mobilité - développement territorial

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

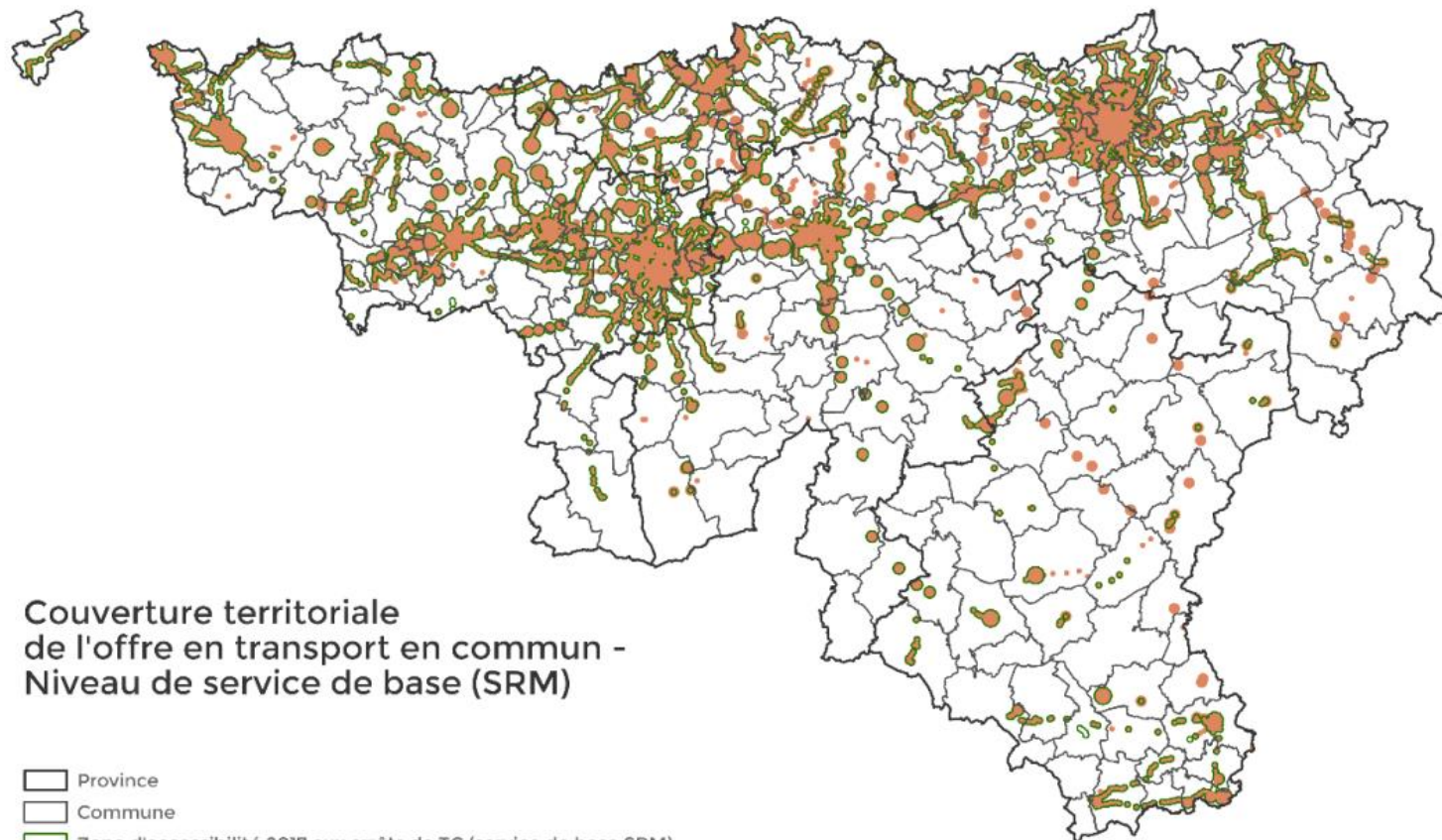
Ambition = la mobilité contribue à renforcer la stratégie territoriale wallonne de limitation de l'étalement urbain en garantissant une bonne offre de transport en commun pour connecter ces centralités aux pôles.

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

21/05/2025
27



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

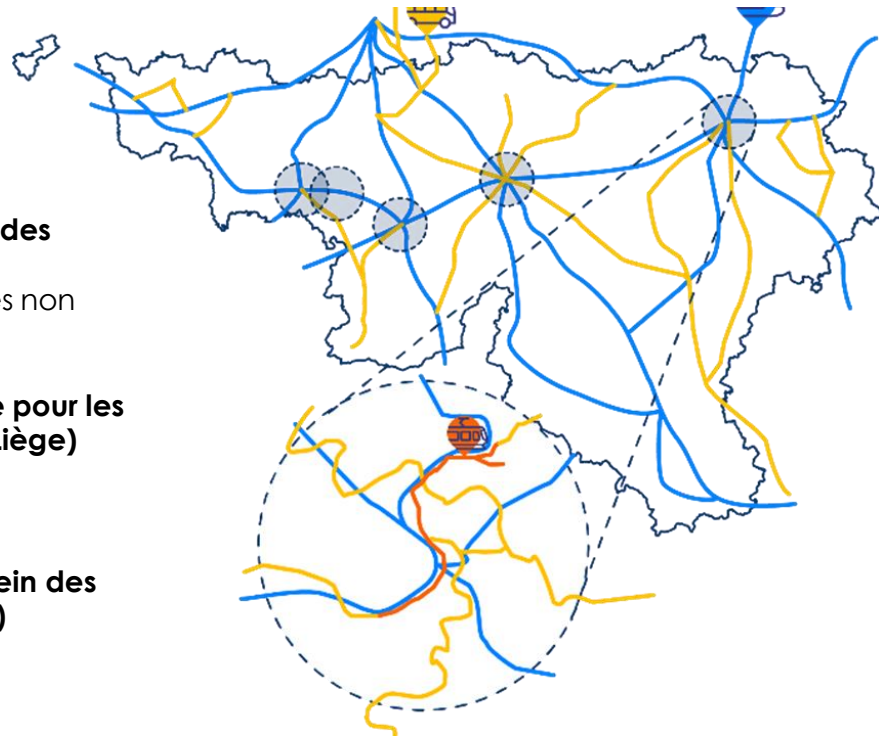
19. VALORISER LE RÉSEAU FERROVIAIRE PARTOUT OÙ IL EST PRÉSENT



EN QUOI CONSISTE LA POLITIQUE D'ACCESSIBILITÉ ?

LIVRABLES :

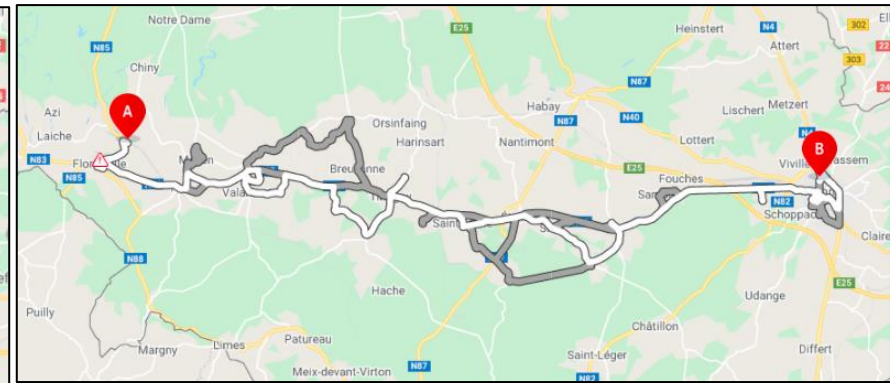
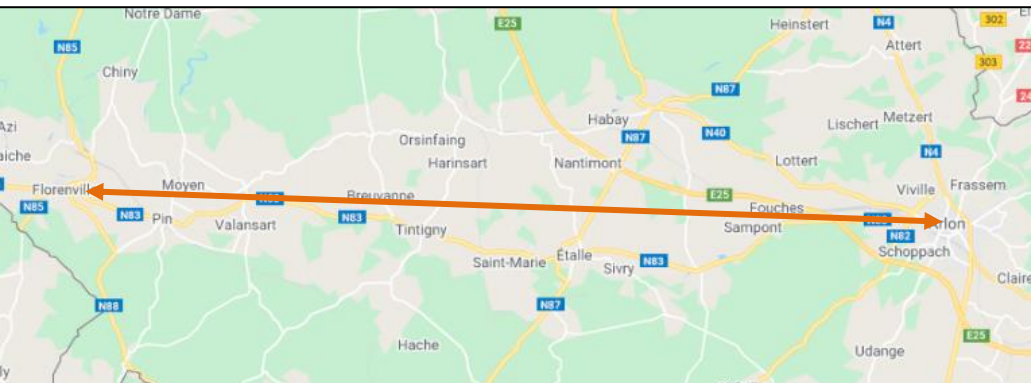
- **Schéma régional cible de mobilité collective structurante (train+bus)**
 - Liaisons et niveaux de services
 - Mobipôles de correspondance
- **Cadre pour l'optimisation de l'offre bus secondaire autour des liaisons structurantes**
 - Principes de rabattement des centralités villageoises non desservies
- **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 ?

LIAISON (TACTIQUE)

LIGNE (OPÉRATIONNEL)



Fiche liaison

Hiérarchisation : structurant

Niveau de service :

POI à desservir : gare X, PAE Y, musée Z, etc

Correspondance :

[illegible]

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

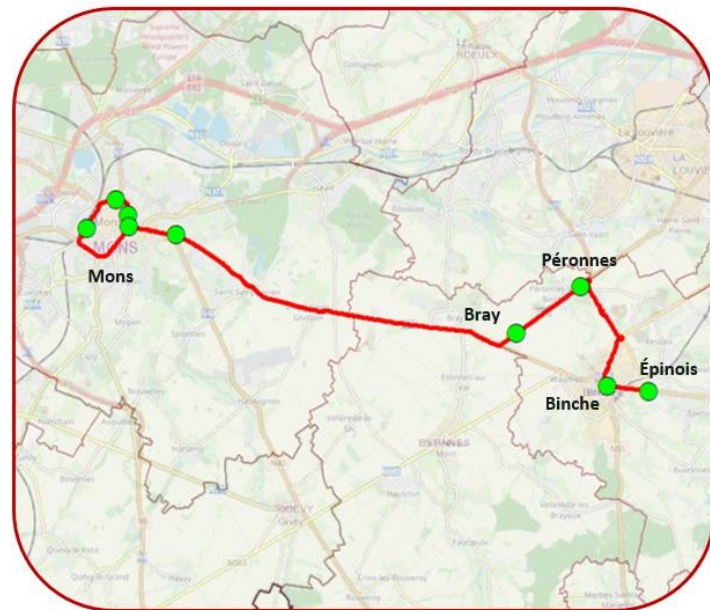
Présentation pour avis au prochain Conseil de bassin/Organes de Consultation de Bassin de mobilité

En vue d'une adoption par le Gouvernement Wallon

2.3. Synthèse des évaluations d'offre réalisées : E44 Mons – Binche

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

- Mise en service 09/2021
- Desserte des POI :
 - PAE Bray-Péronnes (815 emplois)
 - Pôles universitaires UCL (244 emplois, 1.400 étudiants), HELHa et Umons (1.400 emplois et 6.000 étudiants)
 - Hôpitaux CHU (1.900 emplois, 415 lits) et CHR (900 emplois, 233 lits)
- Type de desserte :
desserte fine pôles urbains + 1 arrêt Péronnes + 1 arrêt PAE
- Correspondance bus/train prévue : à Mons vers Tournai
- Niveau de service
 - Semaine : 1 voy/h/sens entre 6h-9h et entre 16h-19h



EVALUATION INTERMÉDIAIRE (AVRIL 2023)

Diagnostic

- Hausse des fréquentations mais indicateurs toujours faible
- V/K de 0,16 V/N de 4

Plan d'action

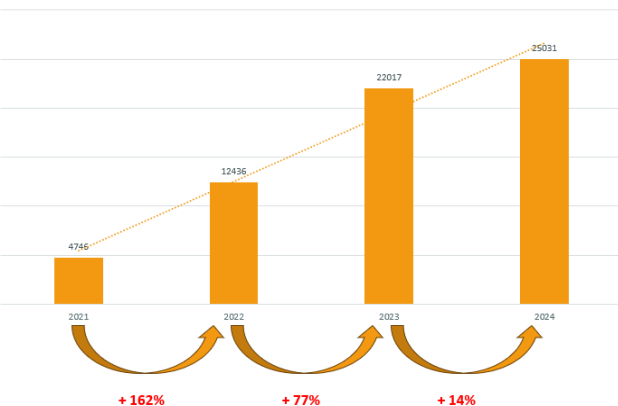
- Adaptation de la ligne Express E44 vers une ligne structurante principale,
- modification des correspondances ferroviaires visées
- Adaptations opérationnelles portant sur l'adaptation des temps de parcours aux horaires SNCB et modification d'arrêt

Avis OCBM

L'Organe émet un avis favorable sur les études tactiques envisagées sur la ligne E44 « Binche - Mons » afin d'attirer davantage d'usagers et demande à l'Autorité Organisatrice du Transport leur étude pour la session d'OCBM de printemps 2024

EVALUATION FINALE (MAI 2025)

Hausse des fréquentations mais indicateurs toujours faible



Années	Nbr de validation	Nbr de passage	Nbr de km	V/N	V/K
2021	4746	1032	25 025	4,60	0,19
2022	12436	3036	73 621	4,10	0,17
2023	22017	3036	73 330	7,25	0,30
2024	25031	3036	74 797	8,24	0,33

Validations/km (V/K) : **0,33**

Validations/nombre de passage (V/N) : **8,24**

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

EVALUATION FINALE (MAI 2025)

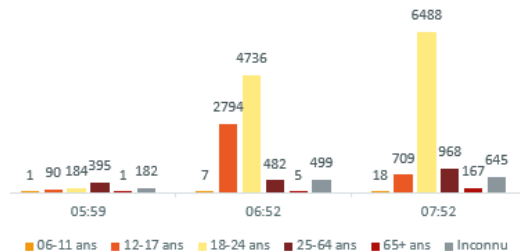
- 1^{er} parcours du matin très peu utilisé.
- Fréquentation plus faible en semaine de vacances qu'en semaine scolaire

Répartition déséquilibrée entre les deux sens de circulation :

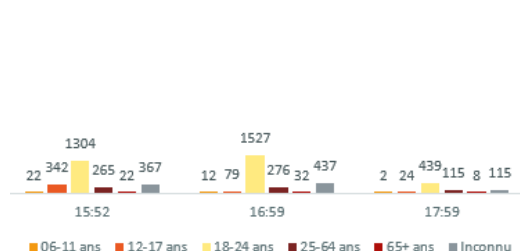
- 28.526 validations dans le sens vers Mons
- 18.792 dans le sens vers Binche.

Sens Épinois -> Mons

Matin



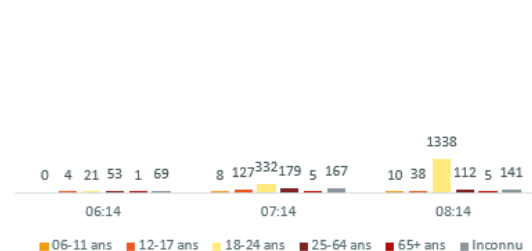
Soir



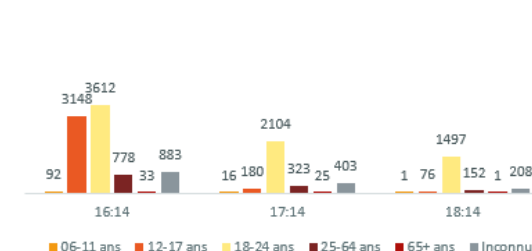
Semaine Scolaire

Sens Mons -> Épinois

Matin

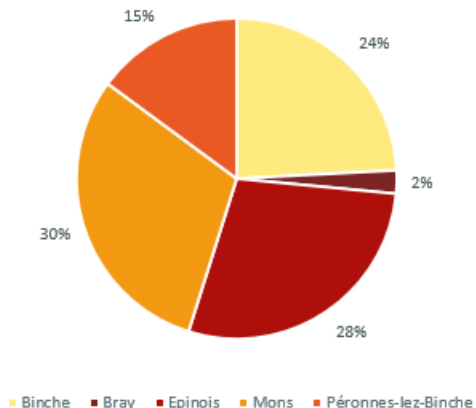


Soir

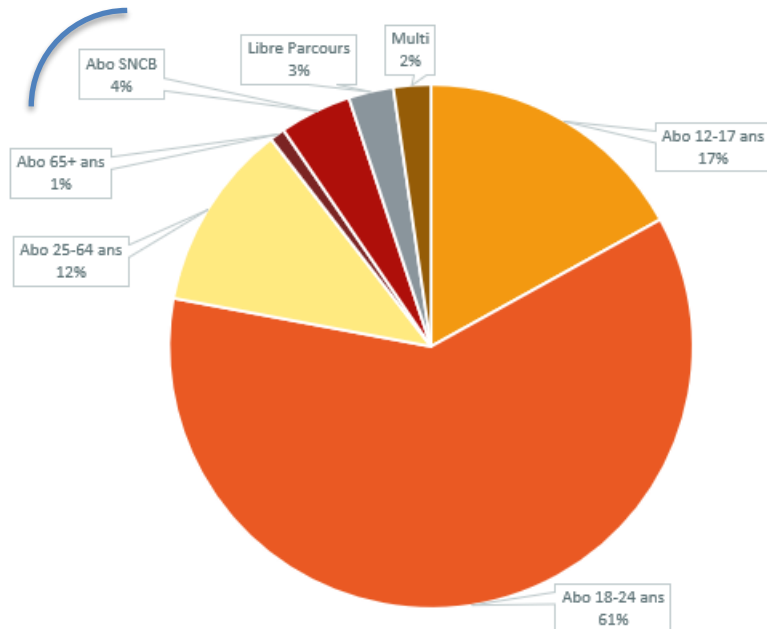
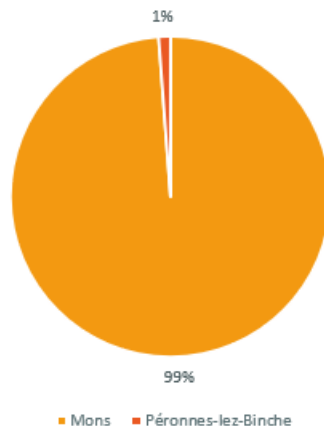


EVALUATION FINALE (MAI 2025)

Sens Épinois - Mons



Sens Mons - Épinois



EVALUATION FINALE (MAI 2025)

Satisfaction globale



Taux de clients
satisfaits

90%

Score NPS



+13

Promoteurs

39%

Détracteurs

26%

Les points forts de la ligne



L'accueil, la disponibilité des conducteurs	92%
L'expérience de voyage globale à bord du véhicule	92%
Les temps de trajets	91%

Ses axes d'amélioration



Le confort d'attente aux arrêts (banc, abris, éclairage, état général)	38%
L'information délivrée en cas de situation perturbée	45%
La fréquence de passage de la ligne / le temps d'attente	60%



EVALUATION FINALE (MAI 2025)

Vu faiblesse générale des indicateurs V/K et V/N

Vu public majoritairement étudiant et scolaire de certains parcours

→ AOT préconise de **déclasser la ligne E44 de son caractère structurant**.

Vu bonnes fréquentations de la ligne sur certains parcours qui connectent Epinois et Péronnes à Mons

→ OTW confirme la pertinence de leur **maintien en complément de ceux de la ligne 22**.

Plan d'action résiduel (suite à l'évaluation intermédiaire) :

- ☐ Adaptation des horaires pour cibler les parcours plus fréquentés et suppression des contraintes de correspondance ferroviaire.
- ☐ Adapter l'offre aux besoins de mobilité des travailleurs du PAE de Bray si le potentiel est confirmé après prise de contact avec le zoning (via AKT et le service des affaires économiques de Binche) pour déterminer l'origine des travailleurs et vérifier la pertinence de la desserte du PAE.

PROPOSITION D'AVIS DE L'ORGANE

L'Organe prend acte des résultats de l'évaluation de la ligne E44 qui ne présente pas la performance attendue pour une ligne Express ni un usage intermodal particulier. Après évaluation finale, la ligne Express E44 n'apparaît pas structurante pour la liaison "Mons - Binche", rôle assuré par la ligne 22.

Au vu de la fréquentation de certains parcours de la ligne E44, l'Organe confirme néanmoins le besoin de connexion de Péronnes et Epinois aux pôles scolaires et étudiants de Mons, besoin non rencontré par la ligne 22.

Il demande à l'OTW d'adapter l'offre à ce besoin de mobilité scolaire et d'étudier comment mieux répondre aux besoins de mobilité des travailleurs du PAE de Bray.

2.4. Prochaines évaluations d'offre : E41 Renaix – Péruwelz, E42 Renaix - Tournai

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 – BU Hainaut

2^{ème} Semestre 2025

- E41 Renaix-Péruwelz (Evaluation finale)
- E42 Renaix – Tournai (Evaluation finale)

Ligne E41 : Renaix - Péruwelz

21/05/2025

46



Mise en service en 2021

Principale vocation : travailleurs

Circule du lundi au vendredi :
6 parcours/jour en HP

Minibus de 14 places assises

Evaluation intermédiaire (Avril 2023)

- **Constats** : fréquentations très faibles

Avis de l'OCBM de septembre 2023

« L'Organe émet un avis favorable sur le maintien du niveau de service actuel de la ligne E41 « Ronse/Renaix – Péruwelz » conditionnel à l'amélioration de sa fréquentation d'ici l'évaluation finale prévue à l'automne 2024.

Il recommande également à l'Opérateur de Transport de Wallonie et aux parties prenantes (SNCB, SPW Routes, Communes, SPW Planification, UWE) de mettre en œuvre le plan d'actions en termes d'équipements, d'infrastructures, de promotion et de commercialisation d'ici le printemps 2024. »

Performances en 2024

Validations/km (V/K) : **0,10**

Validations/nombre de passage (V/N) : **2,8**

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

Fréquentation en légère hausse depuis 2022, mais reste très faible

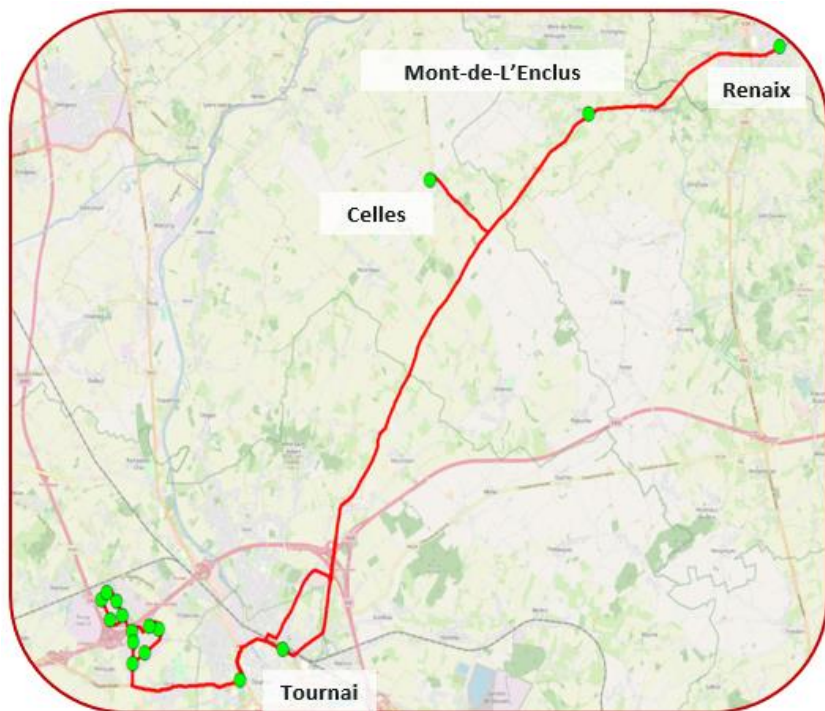
Enjeux :

- Se positionner sur la nécessité de cette ligne (ou de tronçon de la ligne)
- Confirmer du besoin de connexion transrégionale?

Ligne E42 : Renaix - Tournai

21/05/2025

49



Mise en service en 2021

Circule du lundi au vendredi :
6 parcours/jour en HP
+ desserte du zoning de Tournai

Minibus de 14 places assises

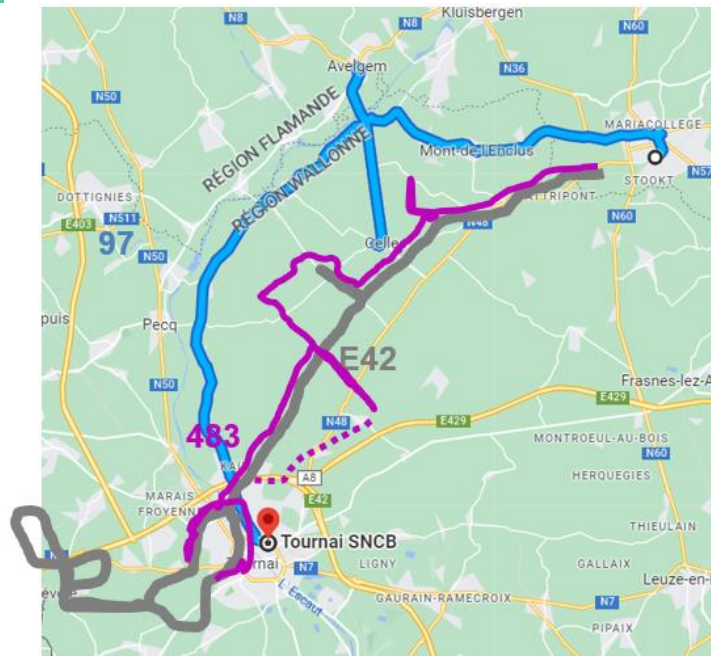
Ligne E42 : Renaix - Tournai

21/05/2025
50

Evaluation intermédiaire (Avril 2023)

Constats :

- fréquentations faibles
- objectifs de la ligne >< usage (connexion entre gar de Tournai et PAE)
- en doublon avec :
 - L.97 « Renaix – Tournai »
 - L.483 « Renaix – Tournai »



Avis de l'OCBM de septembre 2023

« L'Organe émet un avis favorable sur le maintien de la ligne E42 Renaix-Tournai conditionnel à l'amélioration de sa fréquentation d'ici l'évaluation finale prévue à l'automne 2024.

Il recommande également à l'Opérateur de Transport de Wallonie et aux parties prenantes (SNCB, SPW Routes, Communes, SPW Planification, UWE) de mettre en œuvre le plan d'actions en dehors de l'analyse croisée des lignes E42, 483 et 97 qui sera incluse dans l'étude du redéploiement de la zone Tournai. »

Performances en 2024

Validations/km (V/K) : 0,16

Validations/nombre de passage (V/N) : 5,8

< moyennes des Express V/K:0,45 V/N:18,83

Fréquentation en légère hausse depuis 2022, mais reste très faible

Enjeux :

Mener une analyse croisée E42 avec les lignes 483 et 97

En tenant compte de la desserte du PAE de Tournai depuis la gare

L'Organe prend acte que les lignes E41, E42, 493 et 97 feront l'objet d'une évaluation durant le prochain semestre.

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

- **E41 Renaix – Péruwelz :**
 - *analyse de l'opportunité de maintien de la ligne*
 - *confirmation du besoin de connexion transrégionale*
 - *(à compléter par l'Organe)*
- **E42 Renaix – Tournai :**
 - *analyse des doublons d'offre entre l'Express et les lignes 483 et 97 en vue d'une optimisation de l'offre*
 - *connexion du PAE depuis la gare de Tournai*
 - *confirmation du besoin de connexion transrégionale*
 - *(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.

2.5. Responsabilité des communes en matière d'arrêts

SPW MI – Julie Duvivier
Point pour information 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.

- 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. Réforme tarifaire SNCB

SPW MI – Mourad Baouche

Point pour information de l'Organe



Nouvelle gamme tarifaire

Présentation OCBM

2025





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:

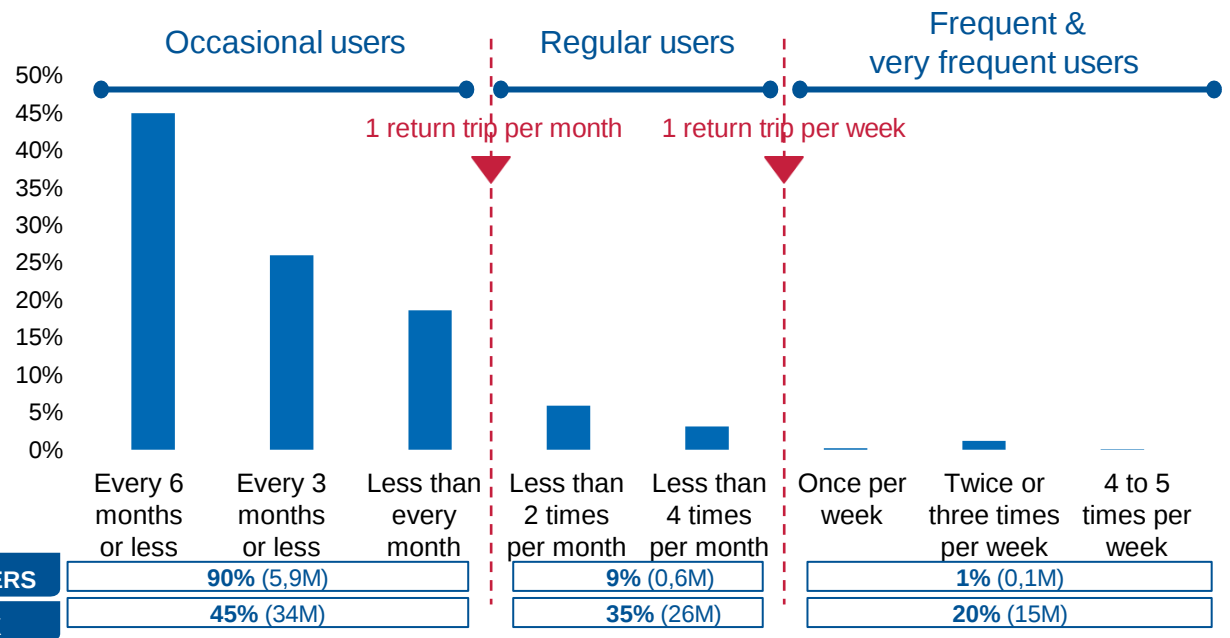
- Les tarifs régulés en 2^{ème} classe sont celui du **Standard Ticket** ; les **ristournes de -40%** pour Youth, Senior ticket et Intervention Majorée; les abonnements domicile-travail et domicile-école; les gratuités pour catégories sociales, patriotiques, professionnels et enfants <12 ans accompagnés.

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**,...

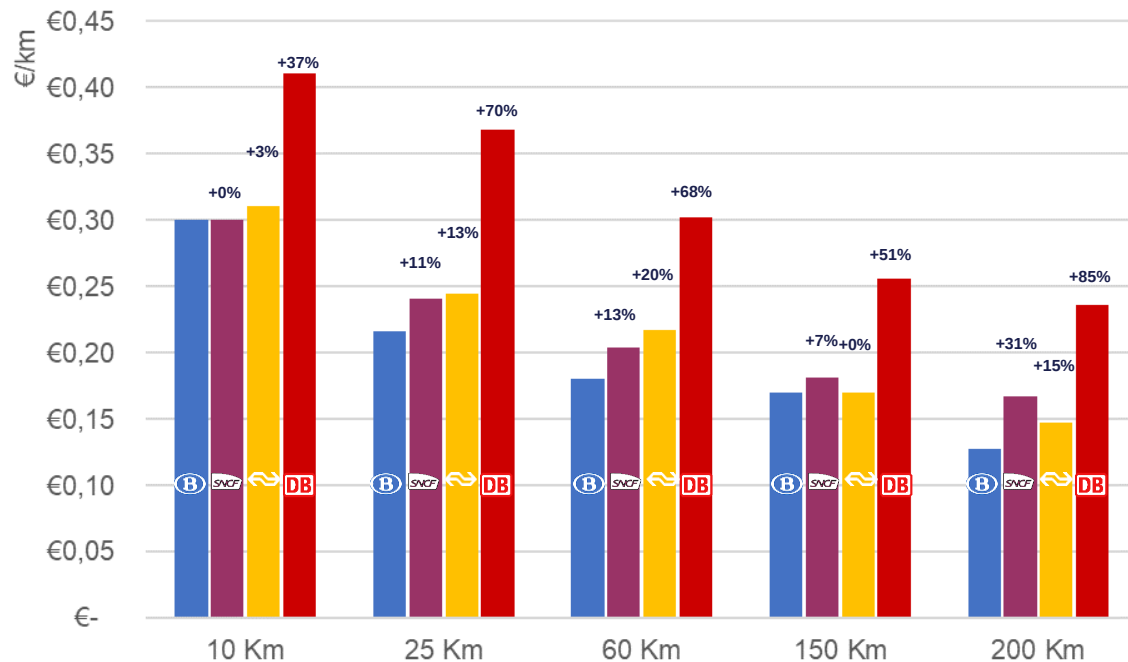
Fréquence de voyage | La majorité des voyageurs tickets/multis sont occasionnels, avec 90 % effectuant moins d'un aller-retour par mois.

- 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 voyageant 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



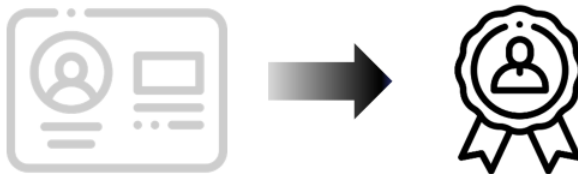
La préservation de **l'accessibilité pour les segments clés** : des tarifs très attractifs et alignés pour les jeunes, les seniors et les personnes bénéficiant d'une aide accrue.

**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)



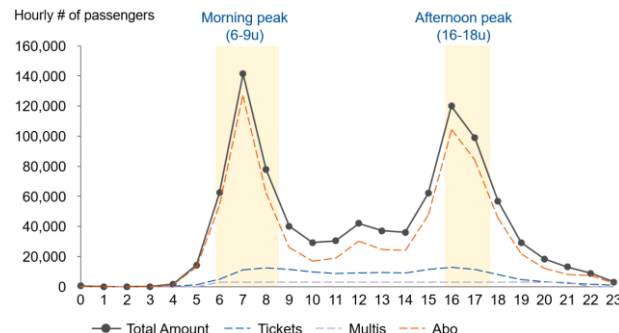
Définitions

- 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

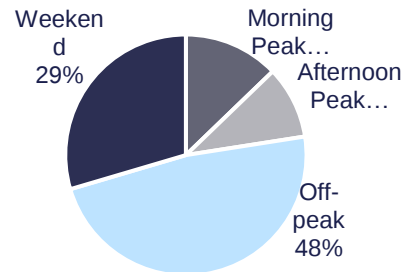
Principes peak vs. off-peak

- **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:



**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

**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.



An aerial photograph of a parking lot filled with cars, situated next to a railway track with a train. The parking lot is paved with light-colored bricks and has several cars parked in rows. To the right of the parking lot is a railway track with a train. The background shows a residential area with houses and a cloudy sky.

Flex Parking

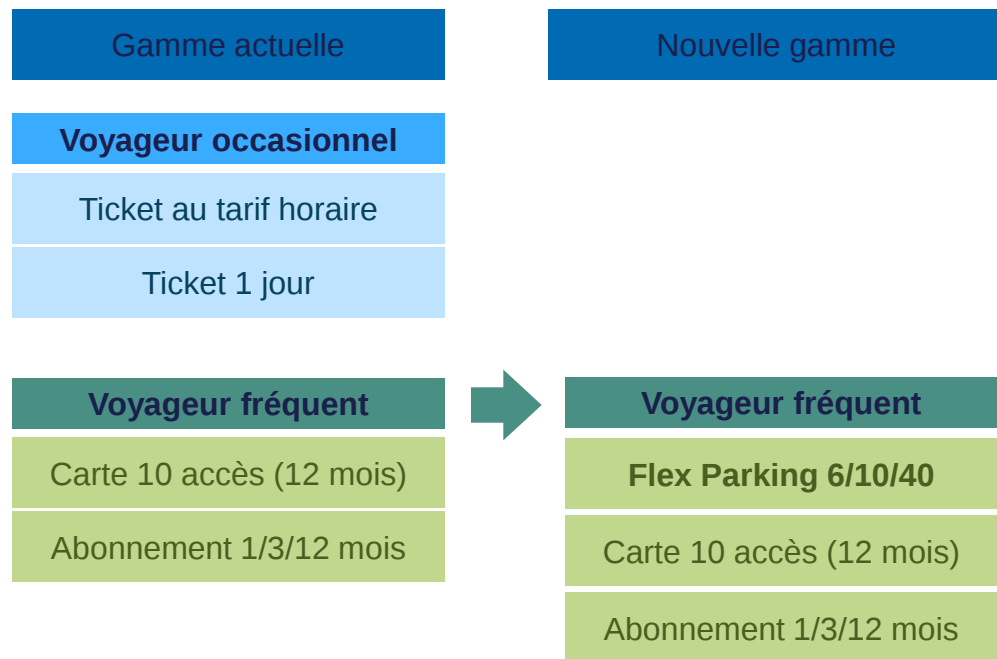
7

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)

A high-speed train, possibly a TGV, is seen from a side-on perspective as it travels along a set of tracks. The train is white with a yellow nose. The tracks are flanked by bare trees and a hazy, golden landscape, suggesting a sunrise or sunset. The sky is a warm, orange-yellow color. The overall mood is serene and hopeful.

Merci!

En route. Vers mieux.
Onderweg. Naar beter.



4.1. Etat des lieux des services de mobilité partagée

4.2. Licences cyclopartage et rôle des communes

SPW MI – Philippine Goffin
Point pour information 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



Service public de Wallonie | SPW Mobilité et infrastruct

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



Autopartage



Taxis et LVC



Covoiturage



Transport à la demande



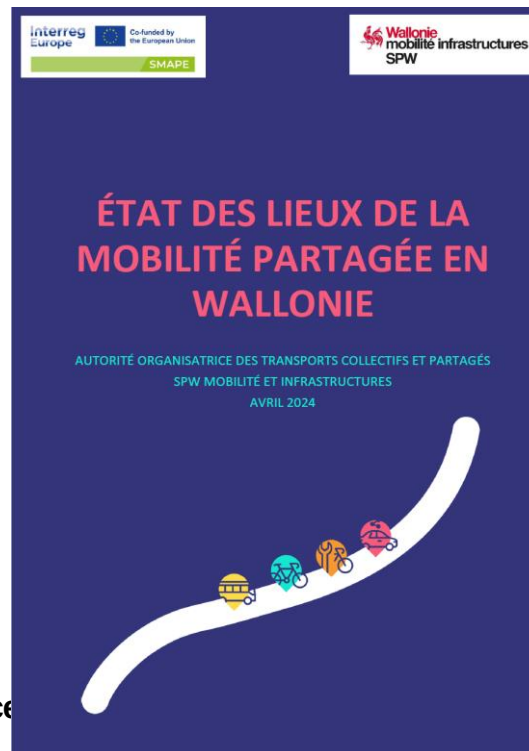
Mobipoints/pôles



Maas



Service



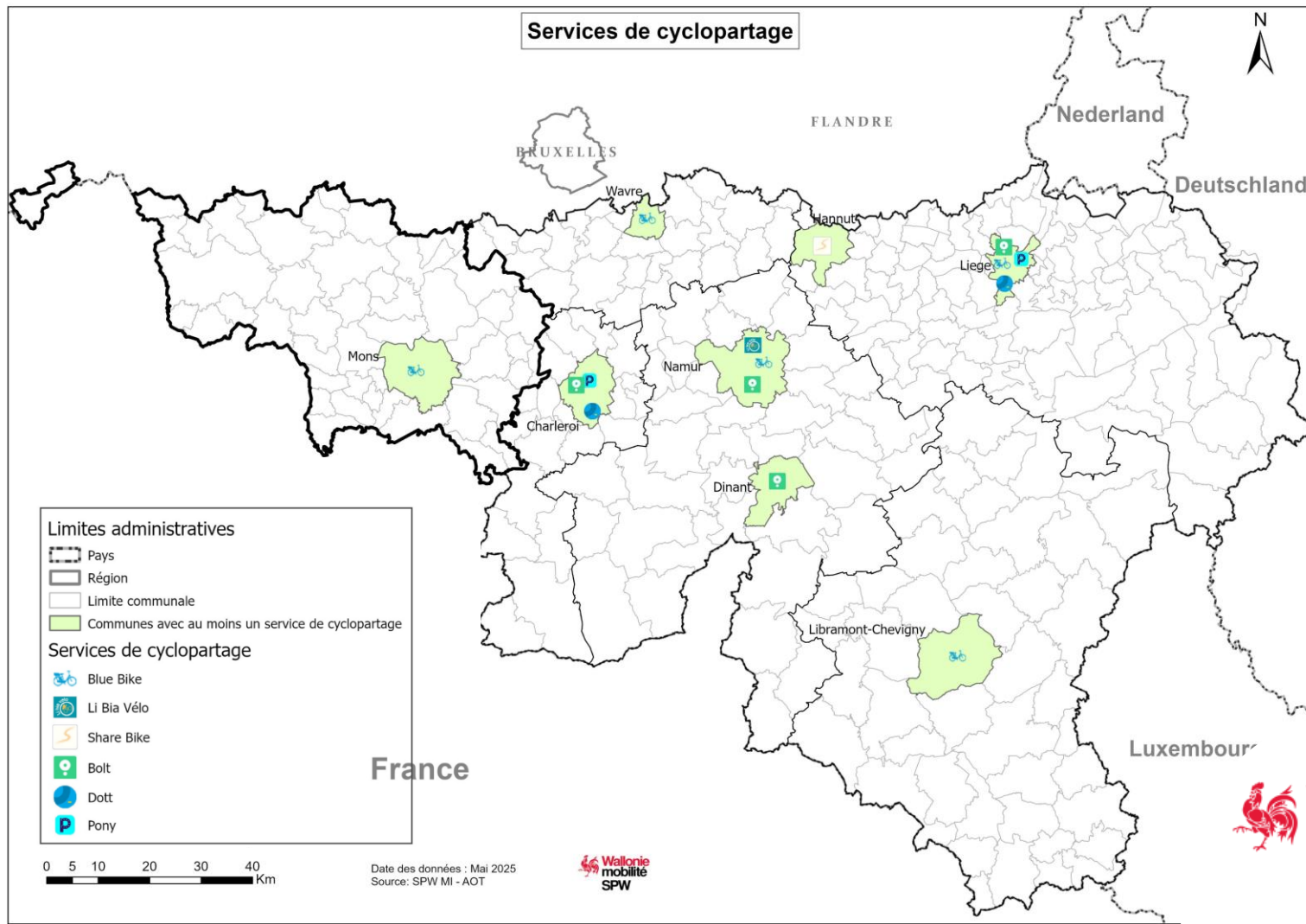
Infrastru



Services de cyclopartage



/C



Limites administratives

- Pays
- Région
- Limite communale
- Communes avec au moins un service de cyclopartage

Services de cyclopartage

- Blue Bike
- Li Bia Vélo
- Share Bike
- Bolt
- Dott
- Pony



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

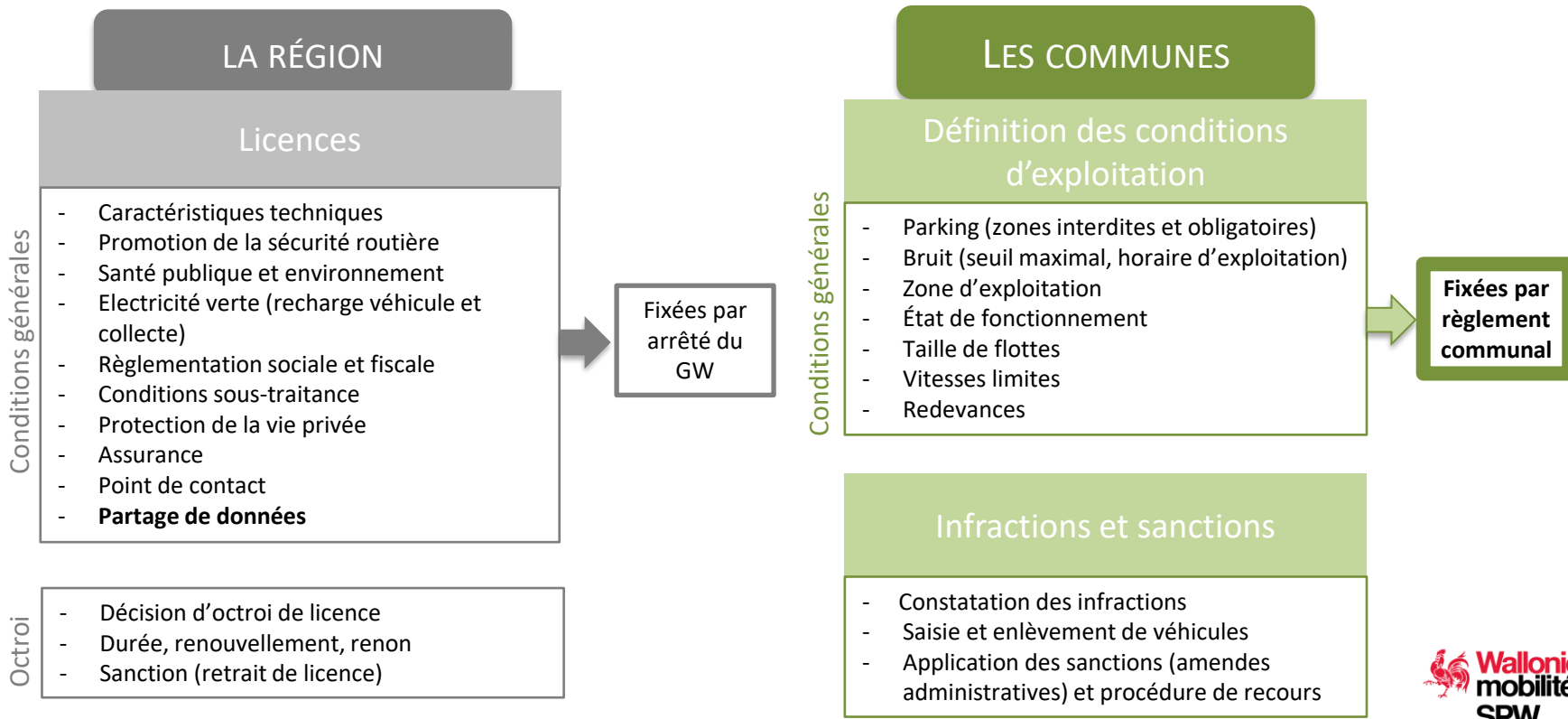


CYCLOPARTAGE EN FLOTTE LIBRE
DÉCRET DU 8 JUILLET 2021 ET ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT WALLON DU 24 AOÛT 2023
RÔLES DE LA RÉGION ET DES COMMUNES

21/



<https://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/une-entreprise/mobilite-des-personnes/licence-cyclopartage-en-flotte-libre.html>



LICENCES OCTROYÉES



Total :
+/- 90

	90 Namur Charleroi
	0
	0
	0
	0

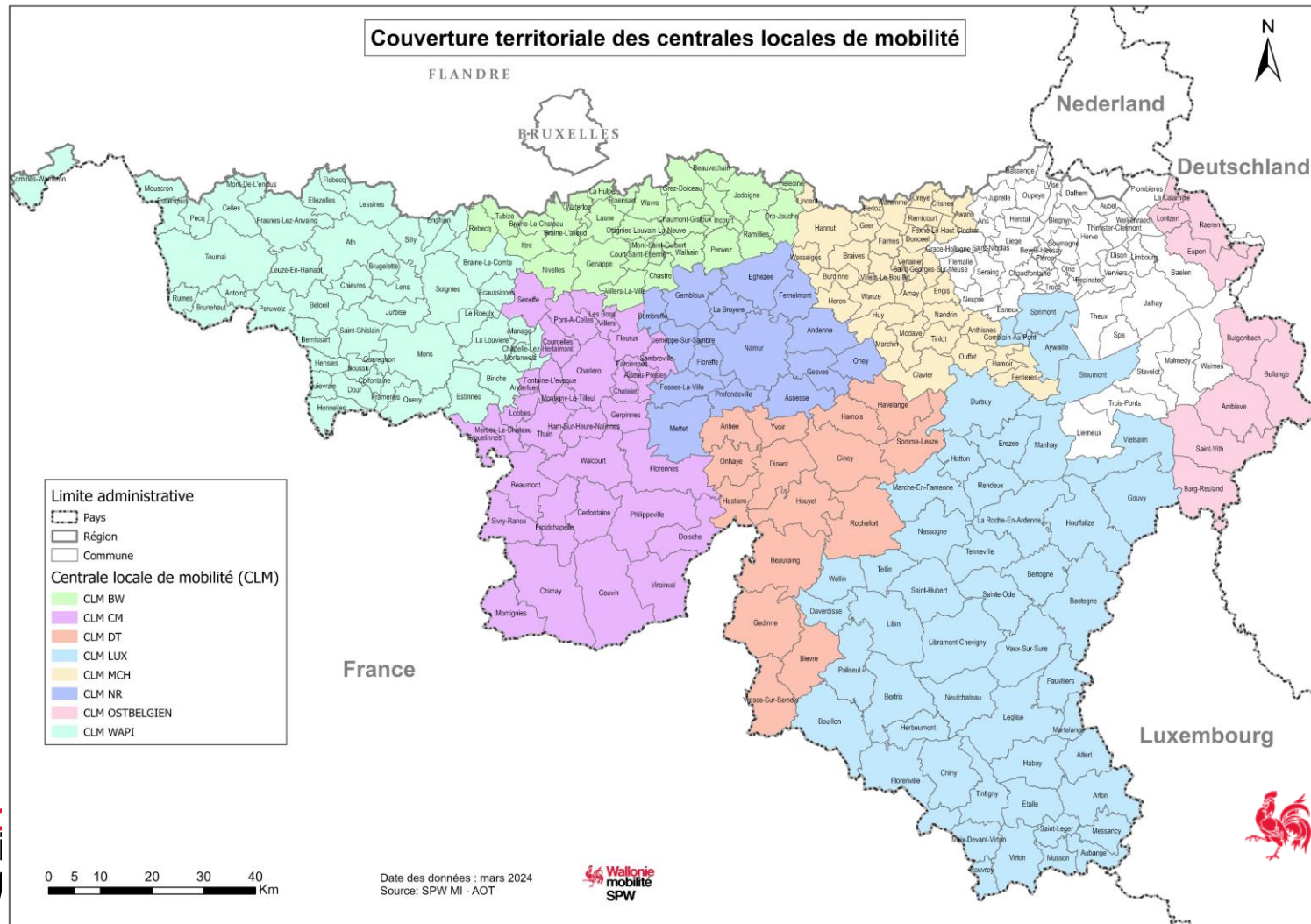


Total :
+/-
2000

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

Couverture territoriale des centrales locales de mobilité

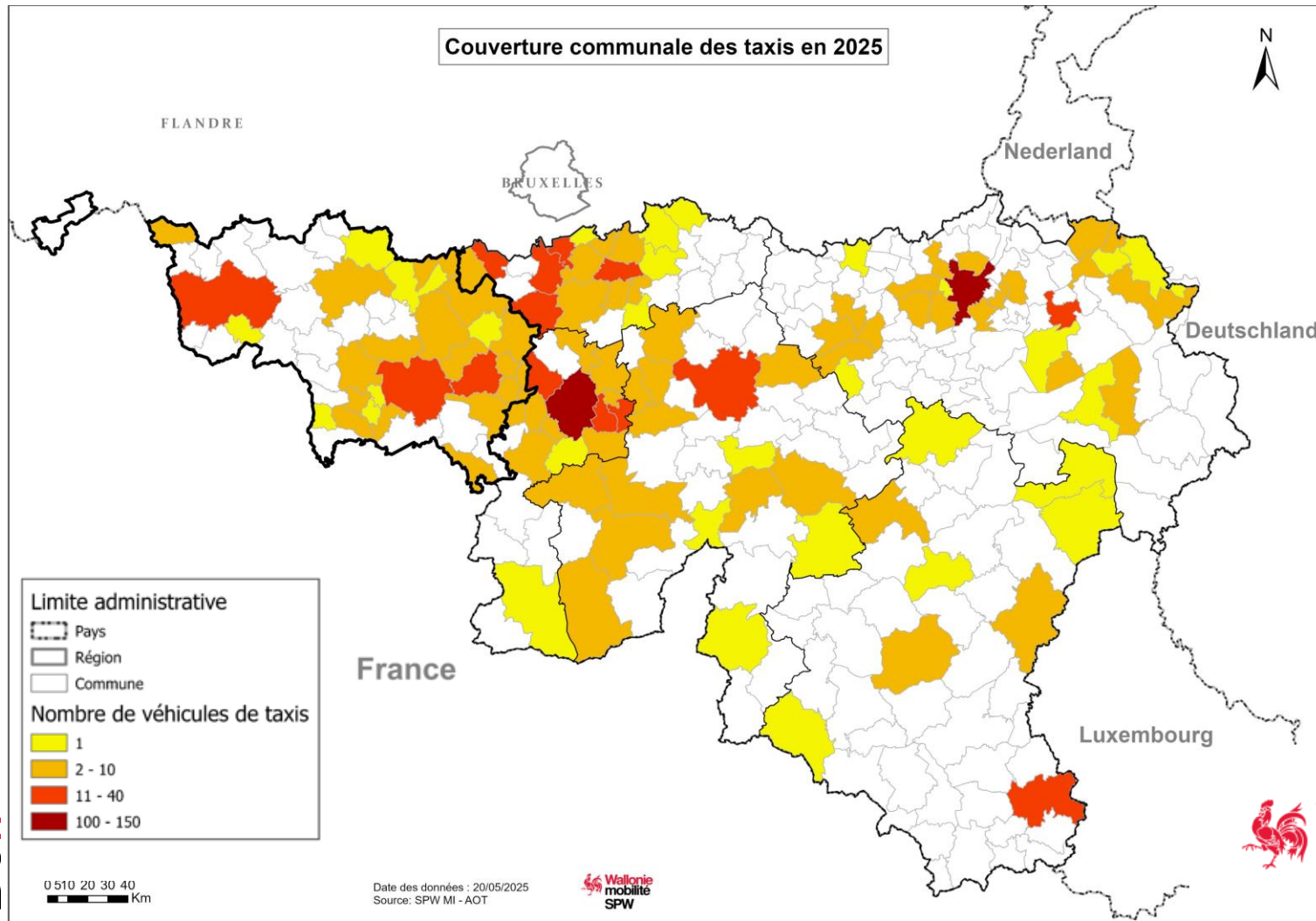
1/



Couverture communale des taxis en 2025



L/C

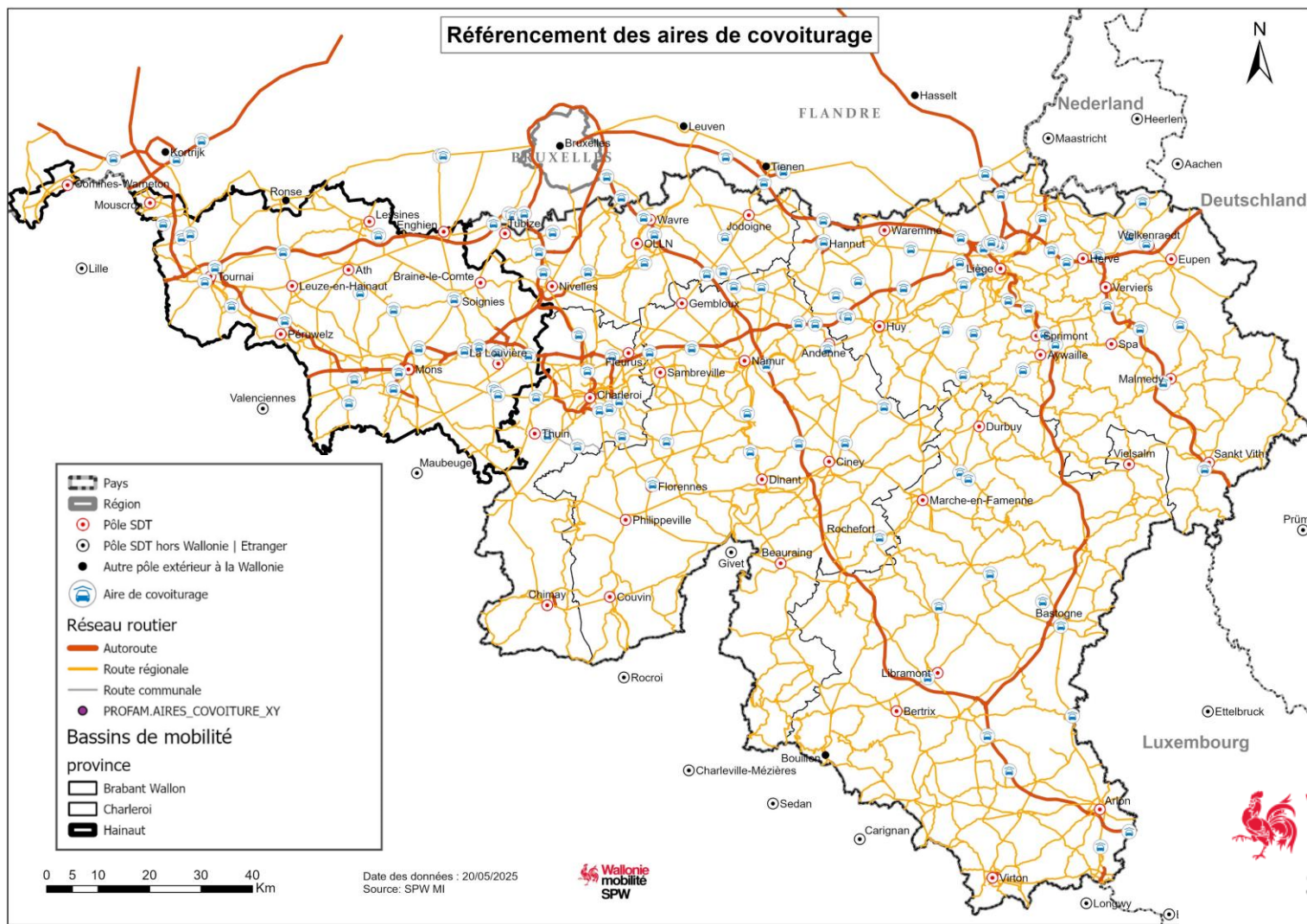


0 510 20 30 40
Km

Date des données : 20/05/2025
Source: SPW MI - AOT



Référencement des aires de covoiturage



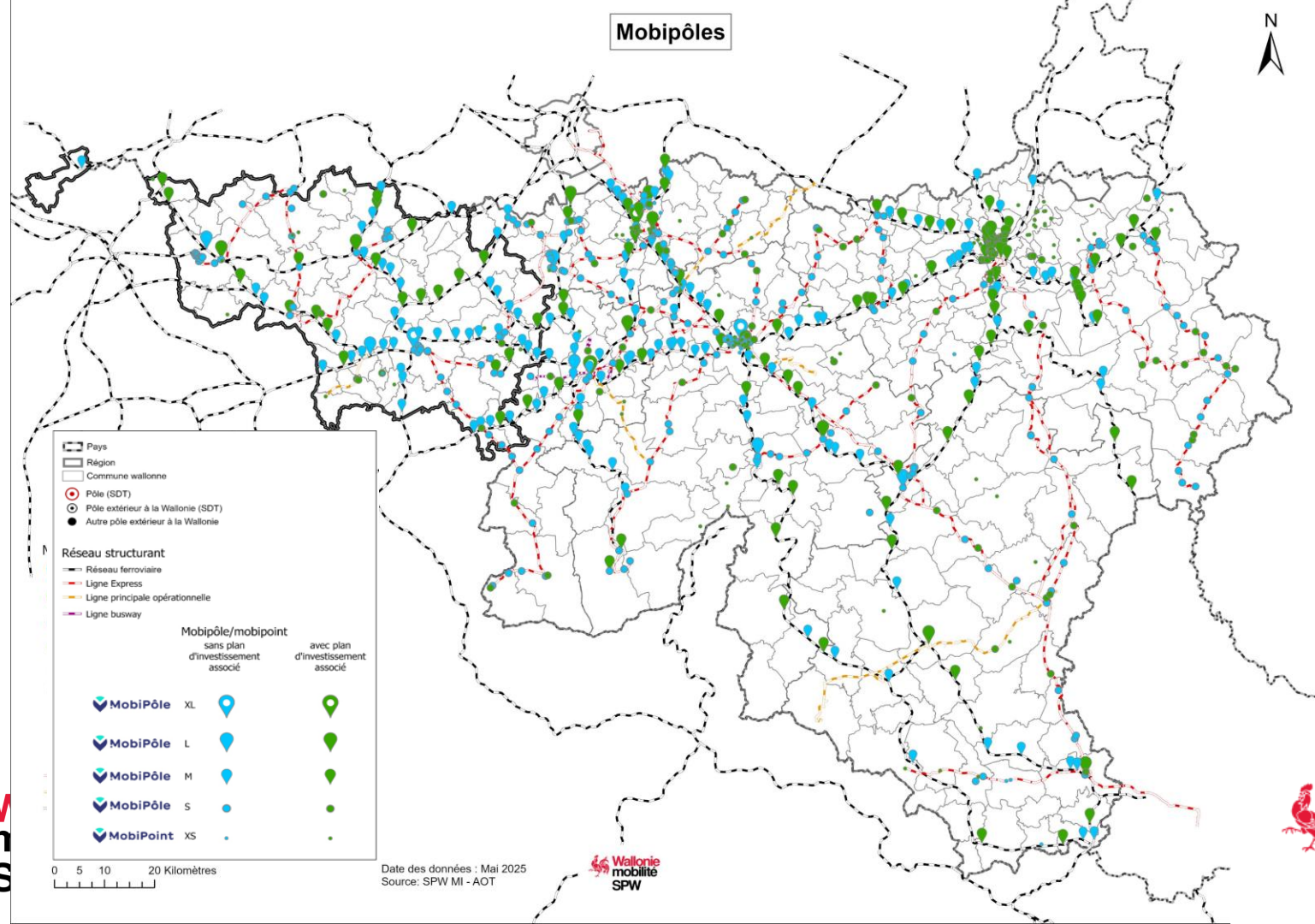
Mobipôles



21/C



MobiPôle



Pays

Région

Commune wallonne

Pôle (SDT)

Pôle extérieur à la Wallonie (SDT)

Autre pôle extérieur à la Wallonie

Réseau structurant

Réseau ferroviaire

Ligne Express

Ligne principale opérationnelle

Ligne busway

Mobipôle/mobipoint

sans plan d'investissement associé

avec plan d'investissement associé



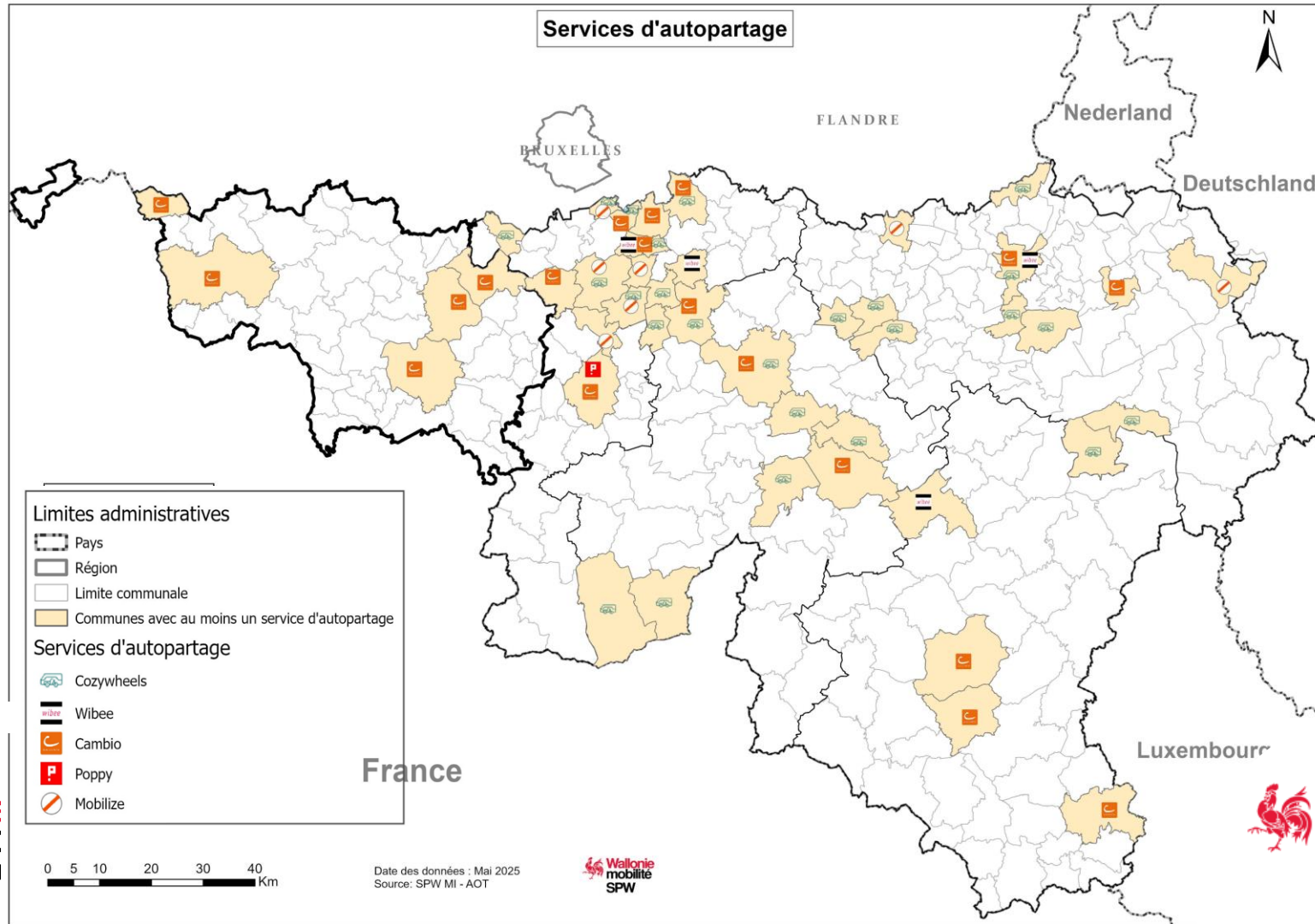
Date des données : Mai 2025
Source: SPW MI - AOT



Services d'autopartage



1/05

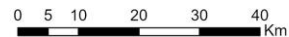


Limites administratives

- Pays
- Région
- Limite communale
- Communes avec au moins un service d'autopartage

Services d'autopartage

- Cozywheels
- Wibee
- Cambio
- Poppy
- Mobilize

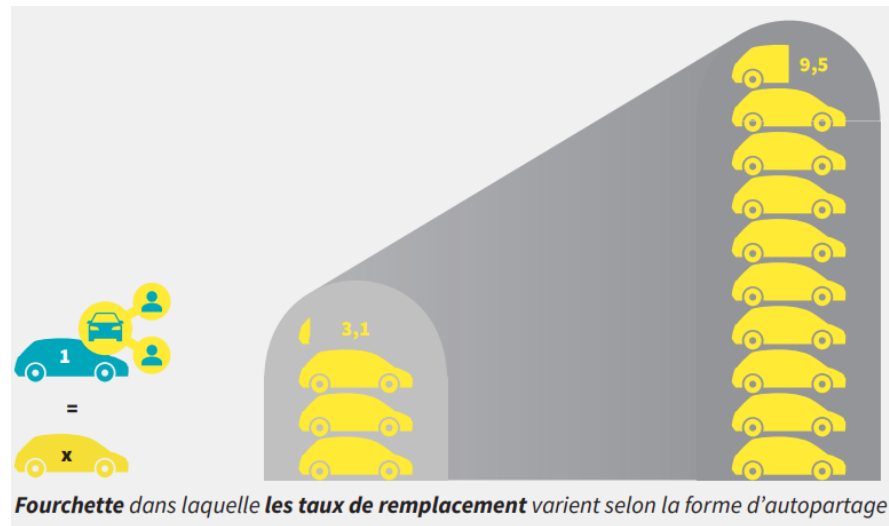
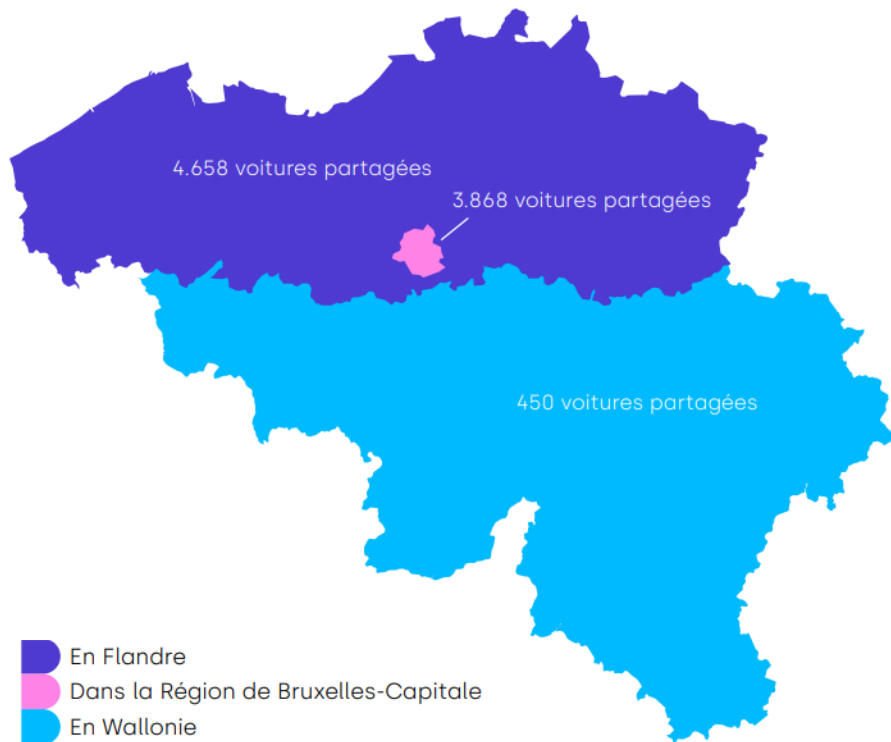


Date des données : Mai 2025
Source : SPW MI - AOT





Nombre de voitures en autopartage dans les 3 régions



Source: Way to Go ASBL, la mobilité partagée en Belgique – Rapport 2024

<https://www.waytogo.be/files/Publicaties/La-mobilit%C3%A9-partag%C3%A9e-en-Belgique-en-2024-Rapport-Way-To-Go.pdf>

95



LES ATELIERS DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE

Objectif : Consulter et mobiliser les parties prenantes.

5 ateliers :

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



Wallonie
mobilité
SPW



Wallonie
mobilité
SPW

Mobilité et Infrastructures

Questions ?

Autorité Organisatrice des transports collectifs et partagés

Boulevard du Nord 8

5000 Namur

juliette.walckiers@spw.wallonie.be

philippine.goffin@spw.wallonie.be



5. DIVERS : SUGGESTION DE POINTS POUR UN OCBM ULTÉRIEUR