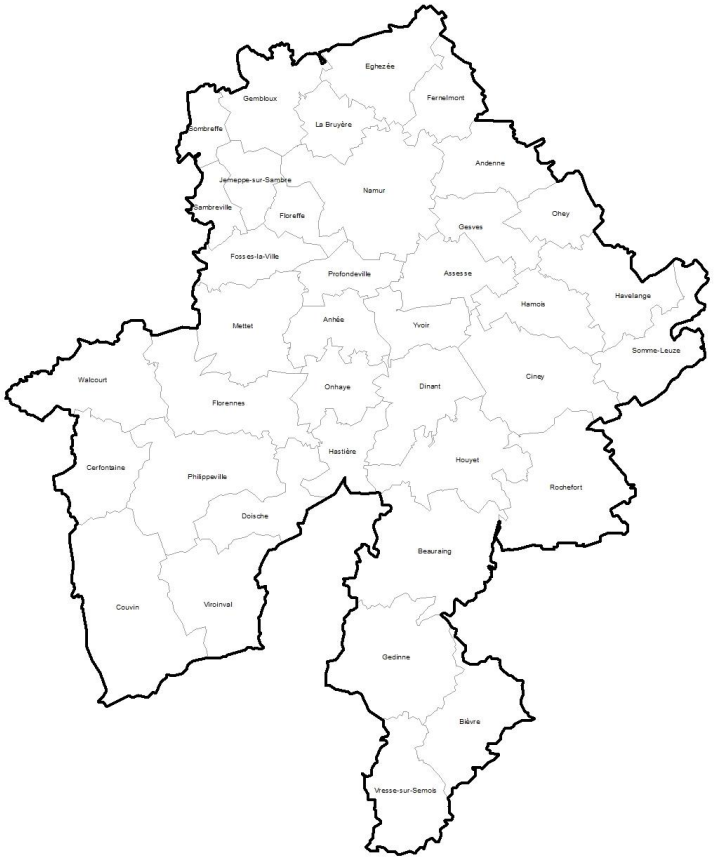
Wallonie
mobilité infrastructures
SPW

Organe de Consultation du bassin de mobilité Namur

Jeudi 8 décembre 2022
9h-12h30



1. Introduction

Ordre du jour (1/2)

1.	**Introduction**		
	Rappel du rôle de l'OCBM		5'
2.	**Redéploiements des réseaux TEC**		
2.1.	Redéploiement de la zone Philippeville – Couvin (élargie à la connexion des Lacs de l'Eau d'Heure): réseau cible	Avis	45'
2.2.	Redéploiement de la zone urbaine de Namur: réseau cible	Avis	30'
	Pause café		
3.	**Impact de la réforme des rythmes scolaires sur l'offre TEC du bassin**	Info	5'
4.	**Mises en œuvre du Plan de transport détaillé TEC au sein du bassin**		
4.1.	Redéploiement de la zone de Gembloux : planning prévisionnel de mise en exploitation	Info	5'
4.2.	Gare multimodale de Namur : phasage de la mise en exploitation	Info	5'
4.3.	Lignes express E83, E84 et E5 : ajustements opérationnels	Info	5'
4.4.	Mise en service de site spécial franchissable à Namur :	Info	5'

- Chaussée de Louvain : collaboration SPW M&I et TEC pour la signalétique routière (P+R)
- Avenue Bovesse

Ordre du jour (2/2)

5.	**Mobipôles et solutions de mobilité locale**		
5.1.	Volet intermodalité du Plan d'Investissement en Mobilité Active Communale et Intermodalité (PIMACI) : bilan de l'introduction des dossiers	Info	20’
5.2.	TEC à la demande : évolution du service en 2023	Info	20’
5.3.	Décret cyclopartage en flotte libre : entrée en vigueur en 2023	Info	15’
6.	**Démarrage du processus d’identification des nouveaux Bassins de mobilité**	Info	5’
7.	**Suivi des avis des précédents de l’OCBM**	Info	5’
8.	**Divers**		
	Suggestions de points pour de prochaines sessions OCBM	Info	5’
	Candidats au rôle de président	Info	5’
	Evaluation de la séance et agenda		

1.1. Tour des participants

MEMBRES

- Un membre des Collèges communaux de chaque commune du bassin de mobilité
- SPW Mobilité et Infrastructures
  - Autorité Organisatrice du Transport : Justine MARNEFFE, Marie VIDOTTO, Niels ANTOINE, Jonathan FRETIN (intervenants), Florianne MOSSOUX (secrétariat OCBM), Nadia NEVEN (responsable adjointe), Martin DUFLOU (directeur-expert)
  - Département des Routes de Namur-Luxembourg: Pol FLAMEND (inspecteur général)
- Opérateur de Transport de Wallonie (TEC)
  - Philippe COIBION (Directeur opérationnel de la Direction territoriale de Namur-Luxembourg)
  - Emilie ESPALARD (Responsable Projet et développement Namur)
- Cabinet du Ministre Philippe HENRY
- Président: Gauthier LE BUSSY

INVITES

- Autres communes
  - Froidchapelle
  - Burdinne
- SPW Mobilité et Infrastructures
  - Direction de la Planification de la Mobilité
    - Alain PIRON (chef de programme bassins de mobilité)
- Opérateur de Transport de Wallonie (TEC):
  - administrateurs.trices
  - Simon COLLET (Direction générale)
  - Benoit VANDER PUTTEN (Direction générale)
- SNCB: Marylin ENGLEBERT
- Représentants des usagers
  - CAWAB: Pierre GENTY
  - Tous à pied : Charlotte ANGERAND
  - Navetteurs.be: Daniel BASTIN
- Forem

1.2. Rappel : le rôle de l’OCBM

Le rôle de l’Organe de consultation du bassin de mobilité est d’émettre des **recommandations (avis)** en vue de **faire évoluer l’offre de transport** en commun à l’échelle du bassin de mobilité.

Les avis de l’Organe interviennent à l’échelon **supracommunal**, à deux niveaux: tactique et opérationnel.

1.2. Rappel : le rôle de l'OCBM

Niveau tactique: à charge de l'**Autorité organisatrice du Transport (AOT)**

Pour le transport public, le niveau tactique consiste à définir les **LIAISONS** entre les pôles. Ces liaisons sont des **obligations de service public**.

Exemples de questions relevant du niveau tactique: définition du réseau cible, redéploiement du réseau, connexion de la commune au réseau structurant, mobipôles,... : l'OCBM émet des recommandations à ces sujets.

1.2. Rappel : le rôle de l'OCBM

Niveau opérationnel: à charge de l'**Opérateur de Transport de Wallonie**

Le TEC traduit les liaisons en **LIGNES** (avec itinéraires précis, arrêts, horaires).

Le TEC prend en charge les études opérationnelles, les scénarios opérationnels d'un redéploiement, établit le plan de transport (lignes, arrêts, itinéraires, horaires) et le met en œuvre. L'OCBM émet des recommandations à ces sujets.

2. REDÉPLOIEMENT DES RÉSEAUX TEC

2.1. Redéploiement de la zone Philippeville – Couvin (élargie à la connexion des Lacs de l'Eau d'Heure): réseau cible

AOT

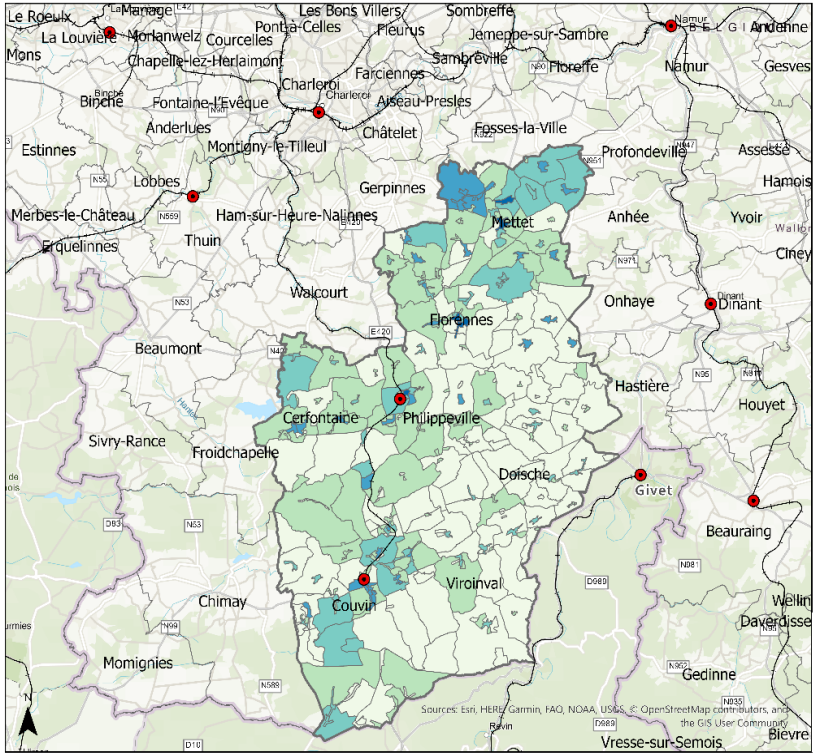
Point pour avis de l'Organe

Document préparatoire transmis

2.1. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE PHILIPPEVILLE-COUVIN

Communes dont on étudie les flux internes, ainsi qu'entrants et sortants :

Cerfontaine	Mettet
Couvin	Philippeville
Doische	Viroinval
Florennes	



Zone "Philippeville - Couvin"

Nombre d'habitants par secteurs statistiques

Légende

- Pôles SDT
- Réseau ferré_hors-Belgique
- Réseau ferré SNCB
- Communes belges
- Périmètre d'étude

Nbre habitants (2019)

- ≤82
- ≤216
- ≤418
- ≤728
- ≤1277

Kilomètres

0 1 2 4 6 8

Carte réalisée par le SPW-AOT en novembre 2021

Wallonie mobilité SPW

Processus de redéploiement d'offre : article 19 de CSP

Etude tactique (AOT)

- Partage d'un 1er diagnostic mobilité sur la zone en OCBM (AOT) ▶ **Avis OCBM**
  Invitation aux Collèges communaux concernés d'identifier les enjeux de leur territoire pour le 1er atelier
- Ateliers techniques d'affinage du diagnostic mobilité et de co-construction du réseau-cible (AOT)
  avec SPW M&I (Planification), OTW, SNCB, Communes, Province, UWE, interco, rep. usagers, …
- ~~Atelier de convergence avec les élus de la zone et OTW (AOT)~~
- ~~Présentation du réseau cible de la zone en OCBM (liaisons, niveaux de service, volume d'offre) par l'AOT~~ ▶ **Avis OCBM**
- Edition par la Région du **Plan Régional de Transport public de la zone (AOT)**
  Invitation aux Conseils communaux concernés de transmettre leurs points d'attention en vue des études opérationnelles

Etudes opérationnelles (OTW)

- Analyse de scénario(s) opérationnel(s) d'évolution de l'offre TEC sur la zone (OTW)
  (itinéraire, arrêts et temps de parcours des lignes, commercialisation, correspondance, besoin d'infrastructures, zones non-desservies, …)
- Démarche d'information publique et de participation citoyenne (facilitateur régional)
- Proposition du **scénario préférentiel** de la zone à l'AOT, amendant le cas échéant le PRTP (OTW)
- Proposition en OCBM du **scénario préférentiel** de la zone et de sa planification de mise en œuvre (OTW) ▶ **Avis OCBM**
  Invitation aux Conseils communaux concernés d'en débattre au préalable sur base du rapport du facilitateur, du PRTP amendé et du scénario préférentiel TEC
- Validation par la Région du scénario final à mettre en œuvre (AOT)
  Mise à jour des fiches tactiques par liaison, évolution de la compensation régionale globale sur la zone

Exploitation de l'offre

- Etude fine de mise en œuvre opérationnelle par l'OTW (graphicage, habillage, …) (OTW)
- **Approbation/avis sur les modifications opérationnelles de l'offre** transmises par l'OTW à la Région, sur base du PRTP amendé (AOT)
- Mise en service des créations/modifications d'offre (régie/sous-traitées) + communication commerciale (OTW)
- Evaluations (AOT) ▶ **Avis OCBM**

2.1. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE PHILIPPEVILLE-COUVIN

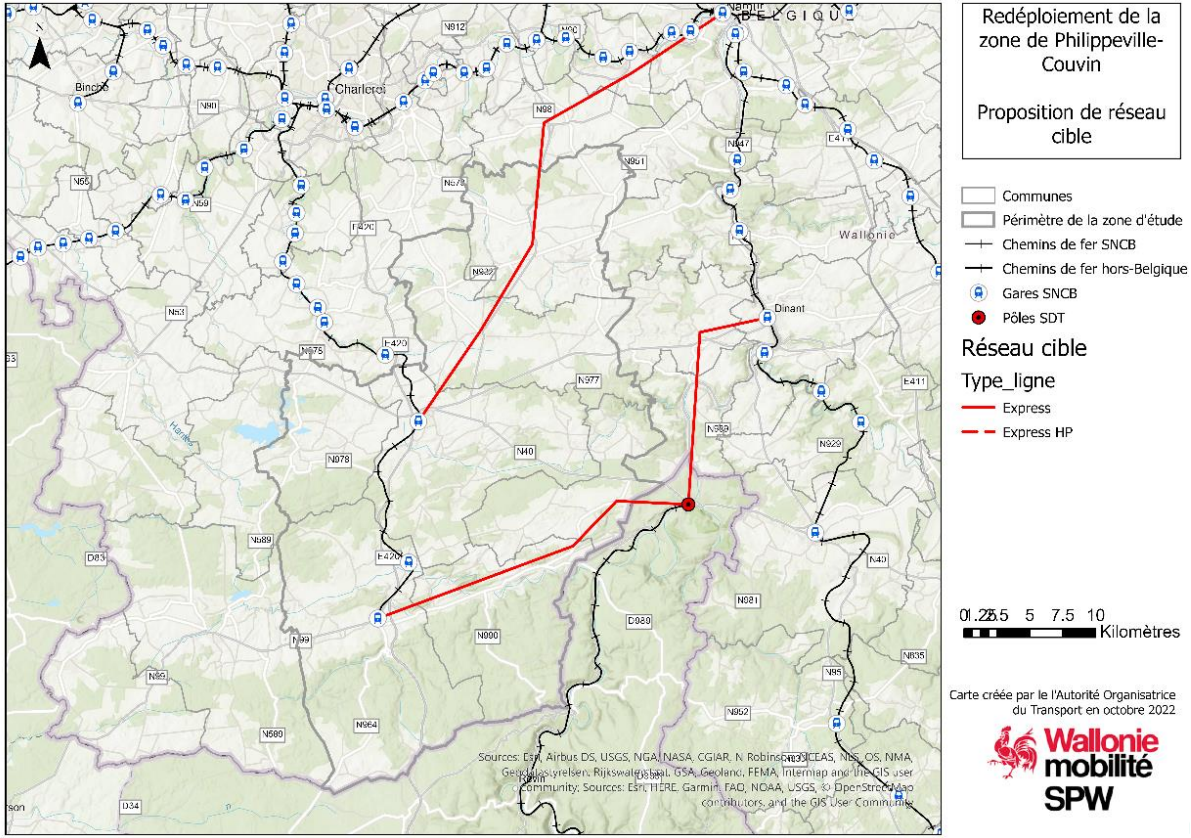
Rappel de la vision du système de transport public régional 2030

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

= Types d'offre intégrés au réseau cible de la zone

2.1. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE PHILIPPEVILLE-COUVIN

Documents préparatoires transmis

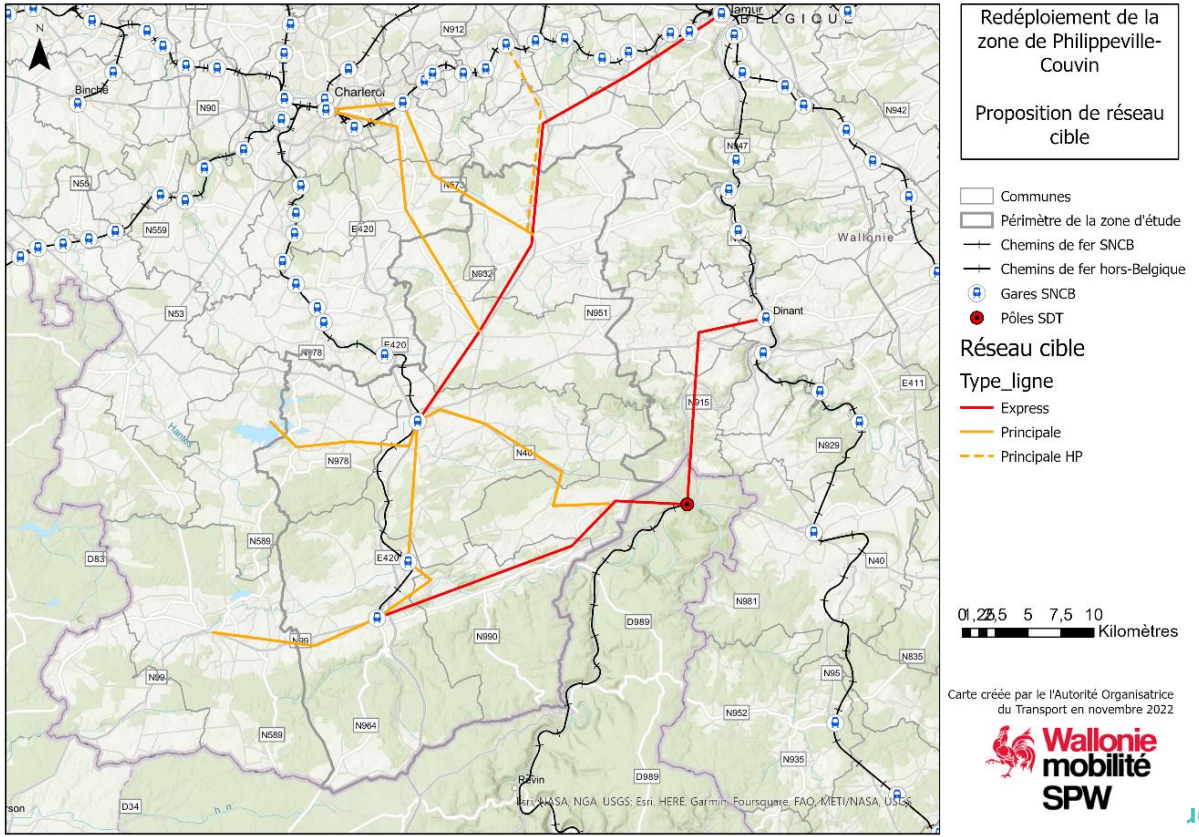


2 liaisons express :

33% de l'offre sur la zone

2.1. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE PHILIPPEVILLE-COUVIN

Documents préparatoires transmis

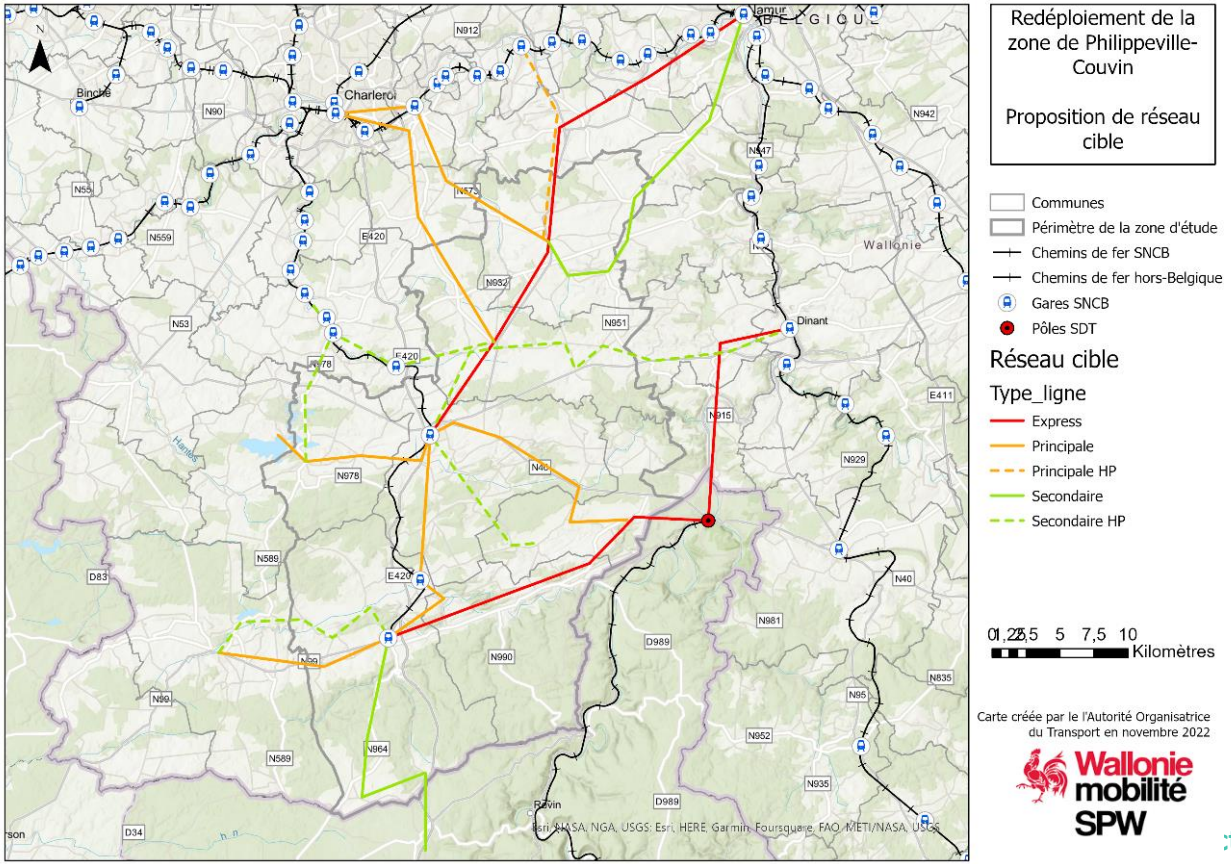


7 liaisons principales :

39% de l'offre sur la zone

2.1. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE PHILIPPEVILLE-COUVIN

Documents préparatoires transmis

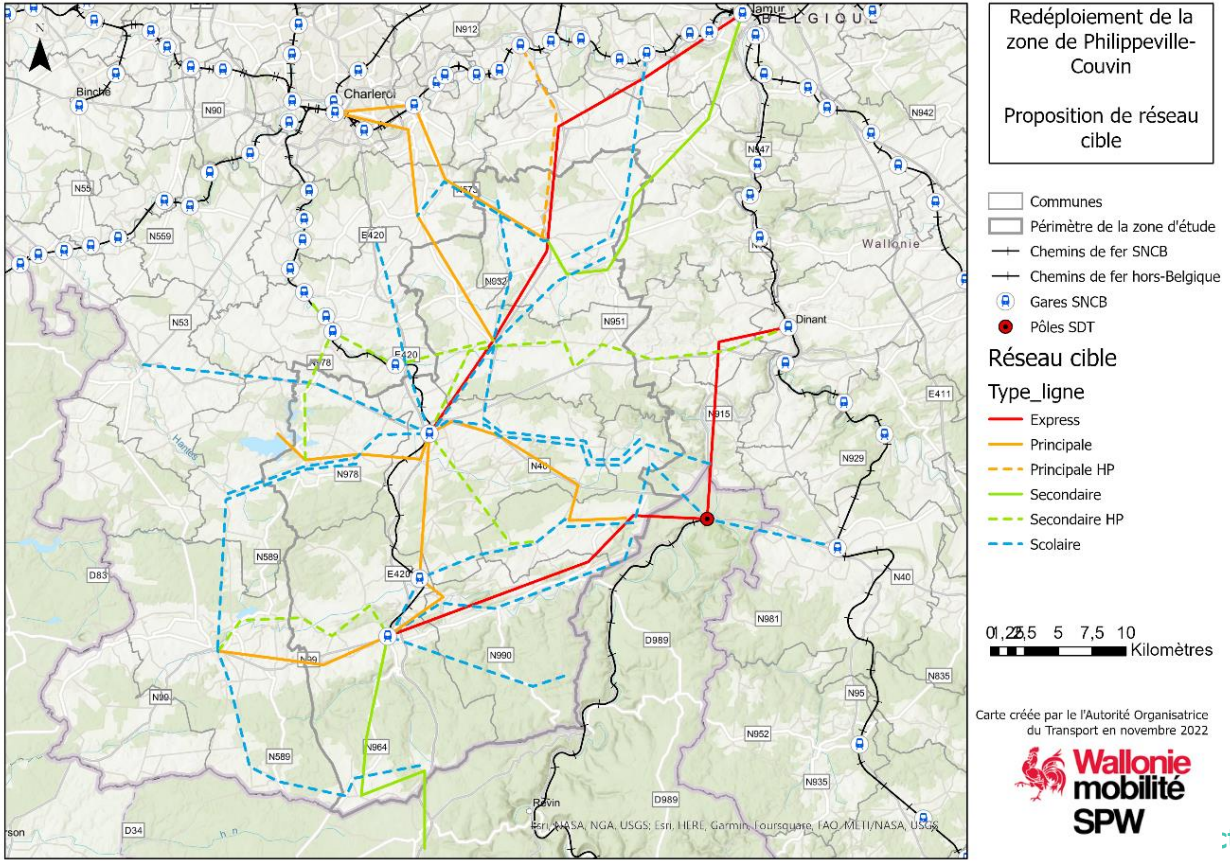


7 liaisons secondaires :

23% de l'offre sur la zone

2.1. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE PHILIPPEVILLE-COUVIN

Documents préparatoires transmis

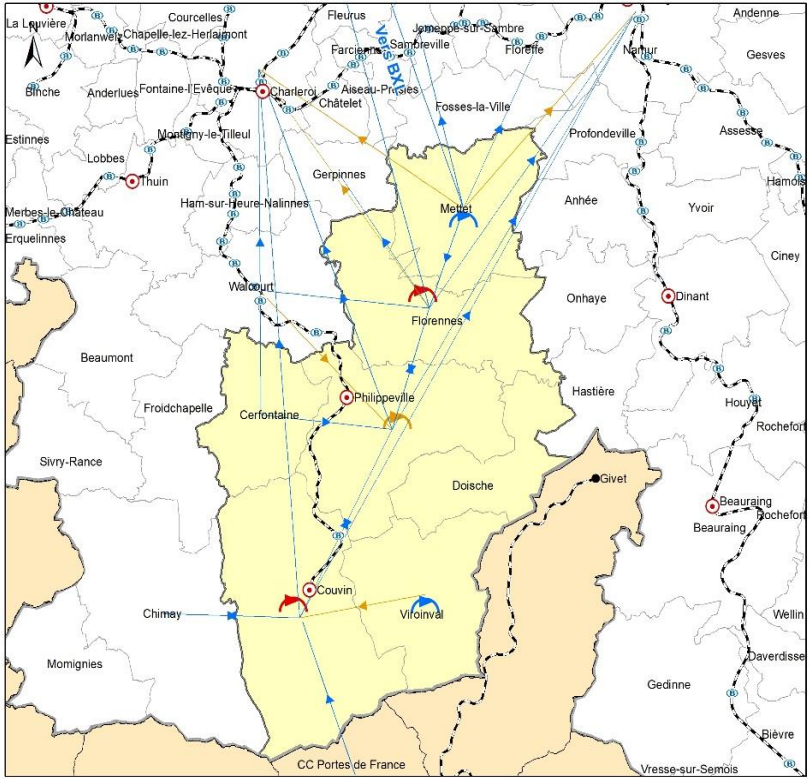


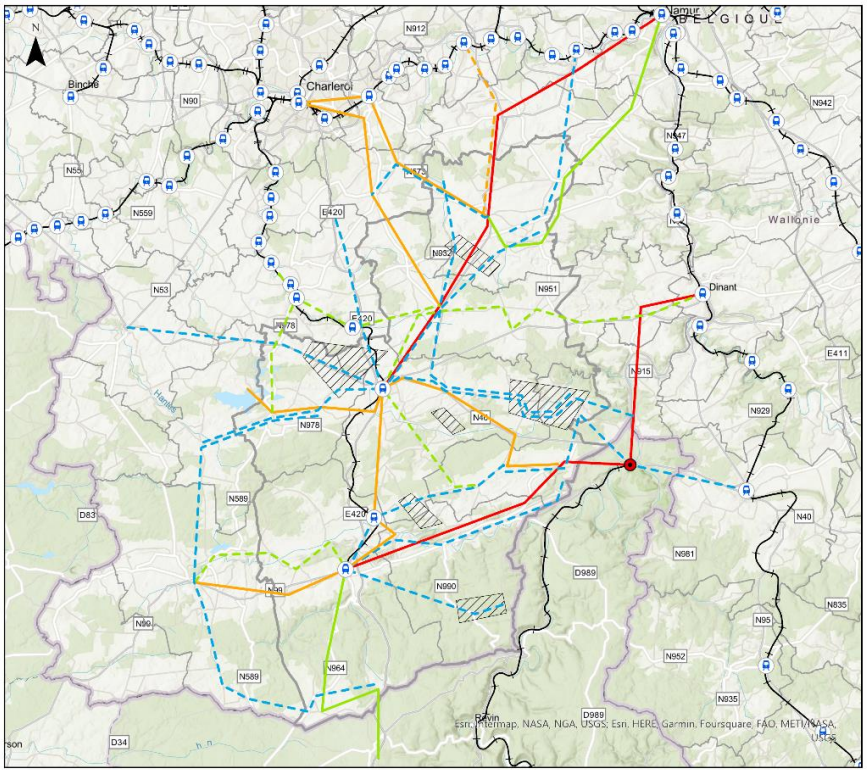
15 liaisons scolaires :

5% de l'offre sur la zone

2.1. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE PHILIPPEVILLE-COUVIN

Documents préparatoires transmis





Redéploiement de la zone de Philippeville-Couvin

Proposition de réseau cible

- Communes
- Périmètre de la zone d'étude
- Chemins de fer SNCB
- Chemins de fer hors-Belgique
- Gares SNCB
- Pôles SDT

Réseau cible

Type_ligne

- Express
- Principale
- Principale HP
- Secondaire
- Secondaire HP
- Scolaire
- Mobilité_locale

0 1,25 2,5 5 7,5 10 Kilomètres

Carte créée par le l'Autorité Organisatrice du Transport en novembre 2022

Wallonie mobilité SPW

2.1. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE PHILIPPEVILLE-COUVIN

Avantages mobilité de ce réseau cible :

- Adaptation à l'évolution de la **demande réelle de mobilité ;**
- **Meilleure appropriation du réseau** via sa clarification (en termes d'itinéraires et d'horaires) ;
- **Valorisation du réseau ferroviaire là où il est présent ;**
- Des **correspondances explicites** organisées entre bus et trains, afin de favoriser l'intermodalité;
- **Desserte améliorée de villages** et augmentation du niveau de service ;
- **Accessibilité améliorée des Lacs de l'Eau d'Heure par l'Est**
- **Desserte en services réguliers de tous les points d'intérêts identifiés en ateliers,** tant touristiques que culturels ou serviciels ;
- Mise en œuvre de **solutions de mobilité locale flexibles.**

2.2 Proposition d'avis de l'Organe

L'Organe émet un avis favorable au niveau tactique sur le nouveau réseau cible proposé par l'AOT (détaillé dans les fiches de liaison en annexe) suite aux ateliers de co-construction mené depuis janvier 2022.

Ce réseau cible :

- **prend en compte l'offre ferroviaire comme ossature du réseau de transport public permettant de connecter la zone étudiée à Charleroi et Namur ;**
- **représente + 10% d'offre kilométrique par rapport à l'offre existante, incluant la création d'une liaison Express entre Couvin et Dinant ;**
- **intègre des liaisons transfrontalières avec la France (connectant Rocroi et Givet) ;**
- **intègre la connexion des Lacs de l'Eau d'Heure par l'Est ;**
- **ne présage pas des besoins de liaisons intercommunales des zones adjacentes non encore étudiées.**

Il recommande à l'AOT d'officialiser sur cette base le Plan Régional de Transport Public de la zone de Philippeville-Couvin afin de permettre à l'OTW d'entamer les études de traduction opérationnelle.

Il demande que les experts mobilité (supra-)locaux soient concertés par l'OTW sur les scénarios opérationnels étudiés avant la mise en œuvre courant 2023 de la démarche d'information publique et de participation citoyenne souhaitée par le Ministre Henry.

L'objectif est de présenter le scénario préférentiel d'évolution du réseau TEC en 2024, en visant une mise en œuvre complète d'ici 2025.

2.2. Redéploiement de la zone urbaine de Namur: réseau cible

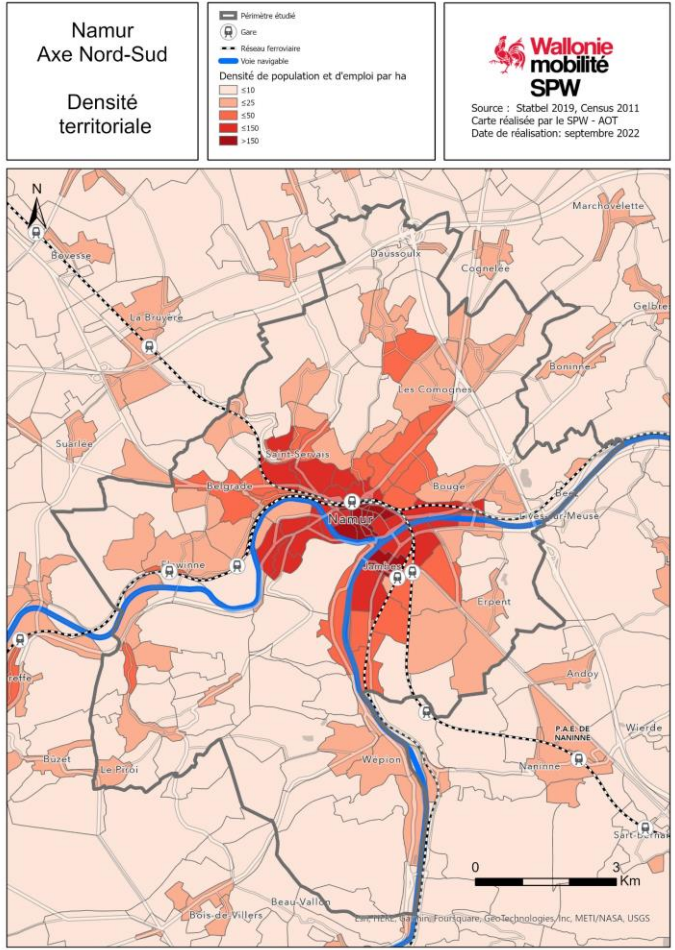
AOT

Point pour avis de l'Organe

Document préparatoire transmis

2.2. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE NAMUR URBAIN

	Nam'In Move	Redéploiement		Nam'In Move	Redéploiement
Temploux	Non inclus	Non inclus - Etudiés dans redép. Gembloux	Marche-les-Dames	Non inclus	Non inclus – A étudier ds redép. Grd Namur
Suarlée/ Rhisnes			**Beez**		Inclus ds redép. Namur Urbain
Flawinne	Inclus	Inclus ds redép. Namur Urbain	**Namur**		
Belgrade			**Wépion**		
St-Servais			**Malonne**		
St-Marc			**Jambes**	Inclus	
Daussoulx	Non inclus		**Erpent**		
Cognelée		Non inclus – A étudier ds redép. Grd Namur	Lives-sur-Meuse	Non inclus	Non inclus – A étudier ds redép. Grd Namur
Champion		Inclus ds redép. Namur Urbain	Loyers		
Vedrin			Wierde		
Bouge			Naninne		
Boninne		Non inclus – A étudier ds redép. Grd Namur	Dave		
Gelbressée					



Processus de redéploiement d'offre : article 19 de CSP

Etude tactique (AOT)

- Partage d'un 1er diagnostic mobilité sur la zone en OCBM (AOT) ▶ **Avis OCBM**
  Invitation aux Collèges communaux concernés d'identifier les enjeux de leur territoire pour le 1er atelier
- Ateliers techniques d'affinage du diagnostic mobilité et de co-construction du réseau-cible (AOT)
  avec SPW M&I (Planification), OTW, SNCB, Communes, Province, UWE, interco, rep. usagers, …
- ~~Atelier de convergence avec les élus de la zone et OTW (AOT)~~
- ~~Présentation du réseau cible de la zone en OCBM (liaisons, niveaux de service, volume d'offre) par l'AOT~~ ▶ **Avis OCBM**
- Edition par la Région du **Plan Régional de Transport public de la zone (AOT)**
  Invitation aux Conseils communaux concernés de transmettre leurs points d'attention en vue des études opérationnelles

Etudes opérationnelles (OTW)

- Analyse de scénario(s) opérationnel(s) d'évolution de l'offre TEC sur la zone (OTW)
  (itinéraire, arrêts et temps de parcours des lignes, commercialisation, correspondance, besoin d'infrastructures, zones non-desservies, …)
- Démarche d'information publique et de participation citoyenne (facilitateur régional)
- Proposition du **scénario préférentiel** de la zone à l'AOT, amendant le cas échéant le PRTP (OTW)
- Proposition en OCBM du **scénario préférentiel** de la zone et de sa planification de mise en œuvre (OTW) ▶ **Avis OCBM**
  Invitation aux Conseils communaux concernés d'en débattre au préalable sur base du rapport du facilitateur, du PRTP amendé et du scénario préférentiel TEC
- Validation par la Région du scénario final à mettre en œuvre (AOT)
  Mise à jour des fiches tactiques par liaison, évolution de la compensation régionale globale sur la zone

Exploitation de l'offre

- Etude fine de mise en œuvre opérationnelle par l'OTW (graphicage, habillage, …) (OTW)
- **Approbation/avis sur les modifications opérationnelles de l'offre** transmises par l'OTW à la Région, sur base du PRTP amendé (AOT)
- Mise en service des créations/modifications d'offre (régie/sous-traitées) + communication commerciale (OTW)
- Evaluations (AOT) ▶ **Avis OCBM**

2.2. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE NAMUR URBAIN

Rappel de la vision du système de transport public régional 2030

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

= Types d'offre intégrés au réseau cible de la zone

2.2. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE NAMUR URBAIN

En termes de niveaux de service:

- Amplitude horaire
  - En semaine: 5h-23h
  - Samedi: 7h–23h
  - Dimanche: 7h-21h
- Fréquence
  - Diminuée en heures très creuses (tôt le matin & tard le soir)
  - Renforcée si besoin en HP*

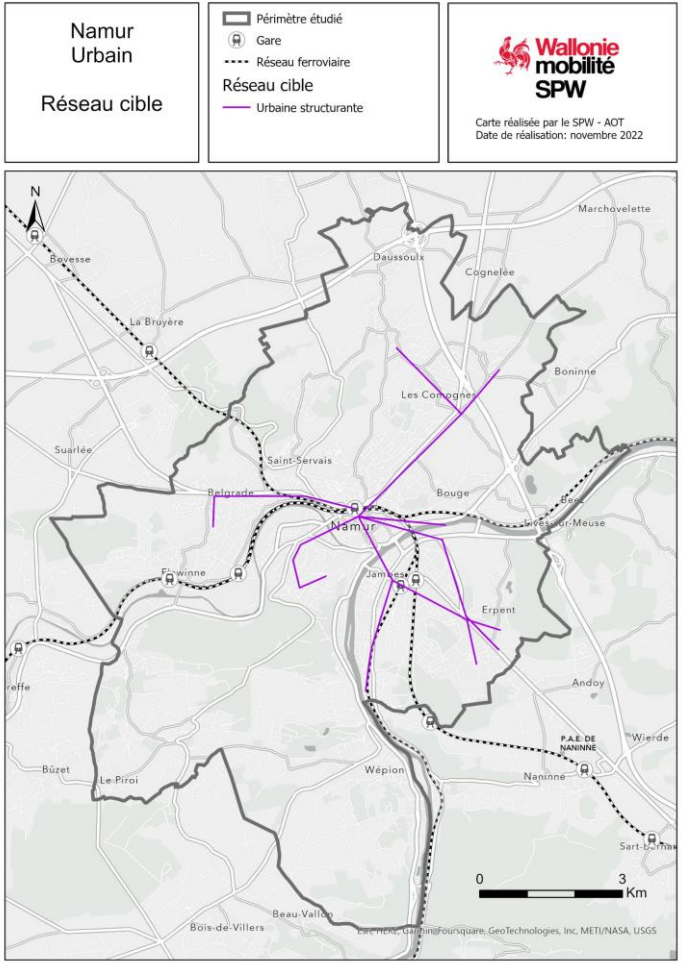
Principe de fréquence	Pour une fréquence X
Semaine (HC)	X
Samedi	X
Dimanche	X/2

* Liaisons concernées par un renfort en HP mises en évidence **en gras** plus tard dans la présentation

2.2. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE NAMUR URBAIN

6 liaisons structurantes urbaines : 36% de l'offre sur la zone

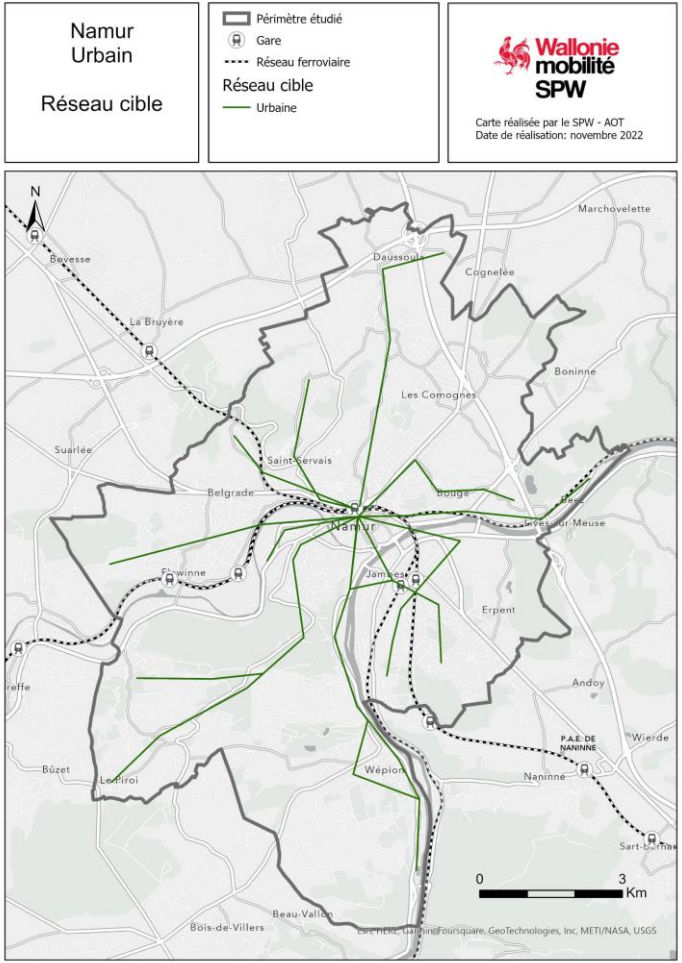
	En journée en semaine (HC)		Desserte	Correspondance
Amée – Jambes – Namur (– Bouge – Vedrin)	**4bus/heure/sens entre Amée & Namur**	**2 bus/heure/sens entre Namur & Vedrin**	P+R Bouge St-Luc	Depuis Vedrin vers Bxl
Champion - Bouge – Namur	**2bus/heure/sens**		P+R Bouge	
Belgrade – Saint-Servais – Namur	**4bus/heure/sens**			
(Citadelle -) Salzinnes (Ste Elisabeth) - Namur - Jambes – Erpent (Collège/P+R/Vieil)	4bus/heure/sens entre Salzinnes & Erpent (2 vers Collège & 2 vers Vieil Erpent)	2 bus/heure/sens entre Citadelle et Salzinnes	P+R Erpent St-Elisabeth	Depuis la Citadelle vers Bxl
Erpent (mobipôle P+R) – Namur	Offre uniquement en HP 4bus/heure/sens		P+R Erpent	
Namur – CHR	4bus/heure/sens			



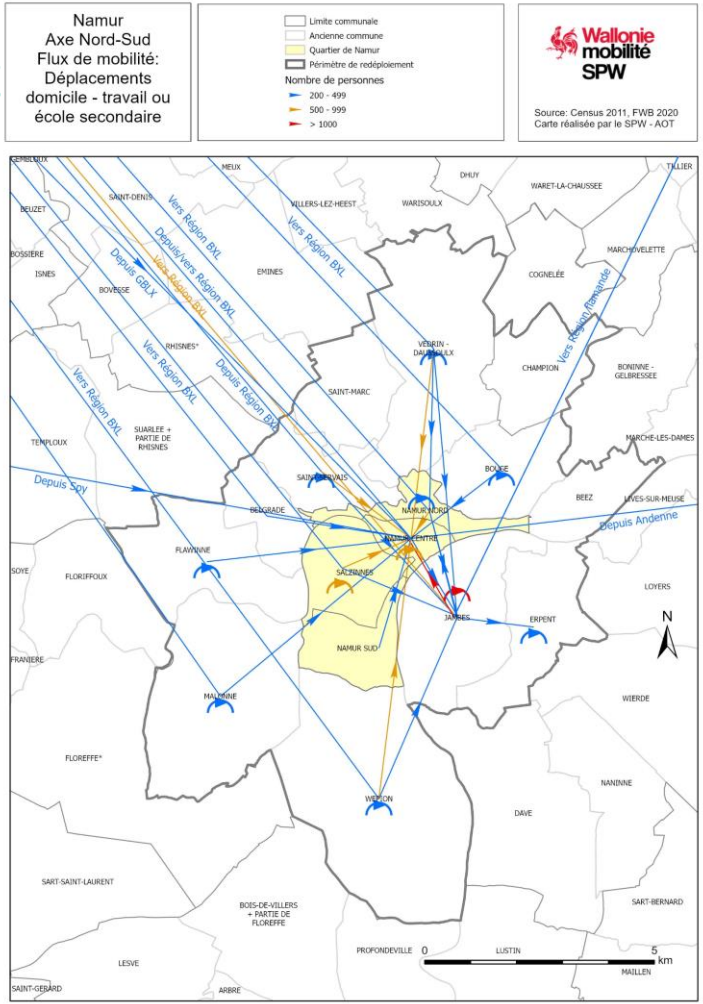
2.2. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE NAMUR URBAIN

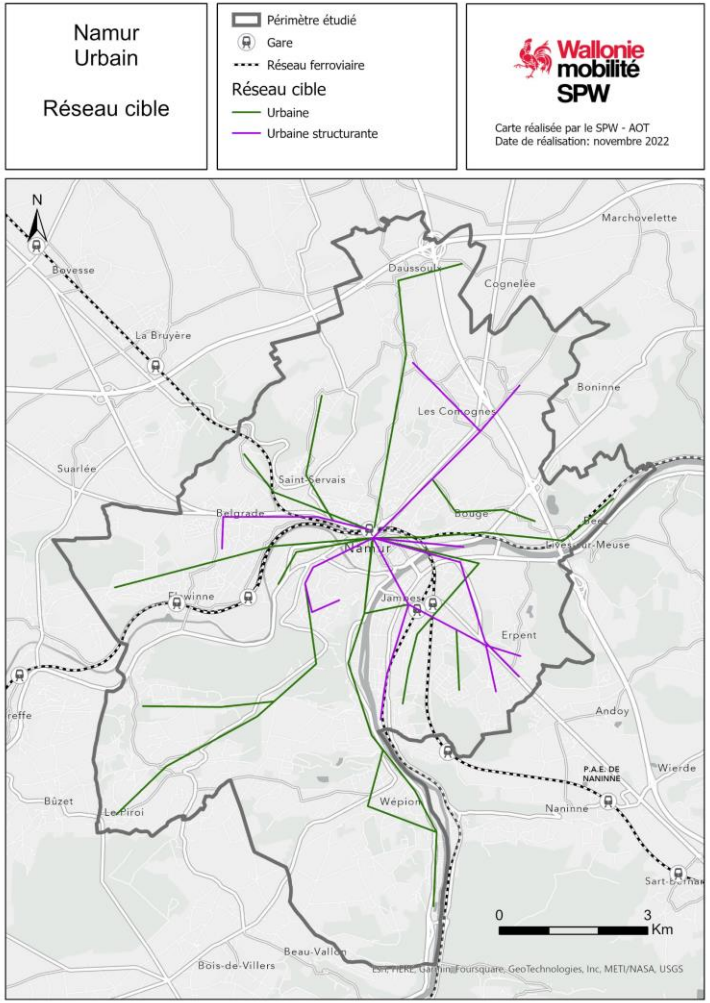
12 liaisons urbaines : 64% de l'offre sur la zone

	En journée en semaine (HC)		Correspondance
Beez (Haut) - Bouge - Namur	**2 bus/heure/sens**		
(Beez (Vallée) -) Plomcot - Herbatte - Namur	**2 bus/h/sens entre Plomcot et Namur**	**1 bus/h/sens entre Beez et Namur**	
Comognes - Jambes - Namur	4 bus/heure/sens		
Daussoulx - Vedrin - Namur	2 bus/heure/sens		
Flawinne - Belgrade - Namur	4 bus/heure/sens		Vers Bruxelles
La Sauge - Jambes - Namur	2 bus/heure/sens		En gare de Jambes vers Bxl
Malonne (Piroi/Berthuin) - Salzinnes (Haut) - Namur	**2 bus/heure/sens (1 depuis Piroi & 1 depuis Berthuin)**		Vers Bruxelles
Saint-Marc - Saint-Servais – Namur	**4 bus/heure/sens**		Vers Bruxelles
Saint-Servais (Beau Vallon) – Namur	2 bus/heure/sens		
Salzinnes (Balances) - Namur	4 bus/heure/sens		
Wépion - La Plante – Namur/Jambes	3 bus/h/sens (**2 vers Namur** & 1 vers Jambes)		En gare de Namur vers Bxl
Wépion (Vallée) - La Plante - Namur Centre	1 bus/heure/sens		



2.2. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE NAMUR URBAIN





2.2. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE PHILIPPEVILLE-COUVIN

Avantages mobilité de ce réseau cible :

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

2.2 Proposition d'avis de l'Organe

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

Ce réseau urbain cible :

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

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

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

3. Impact de la réforme des rythmes scolaires sur l'offre TEC du bassin

OTW

Point pour information de l'Organe

Réforme des rythmes scolaires

- Adaptation de l'offre TEC aux nouvelles périodes scolaires
- Offre actuelle en non-scolaire suffisante pour les Hautes Ecoles et Universités, concentrées sur Namur
- Aucune demande d'adaptation suite aux vacances d'automne
- Adaptation de la période d'examen en juin

4. Mises en œuvre du Plan de transport détaillé TEC au sein du bassin

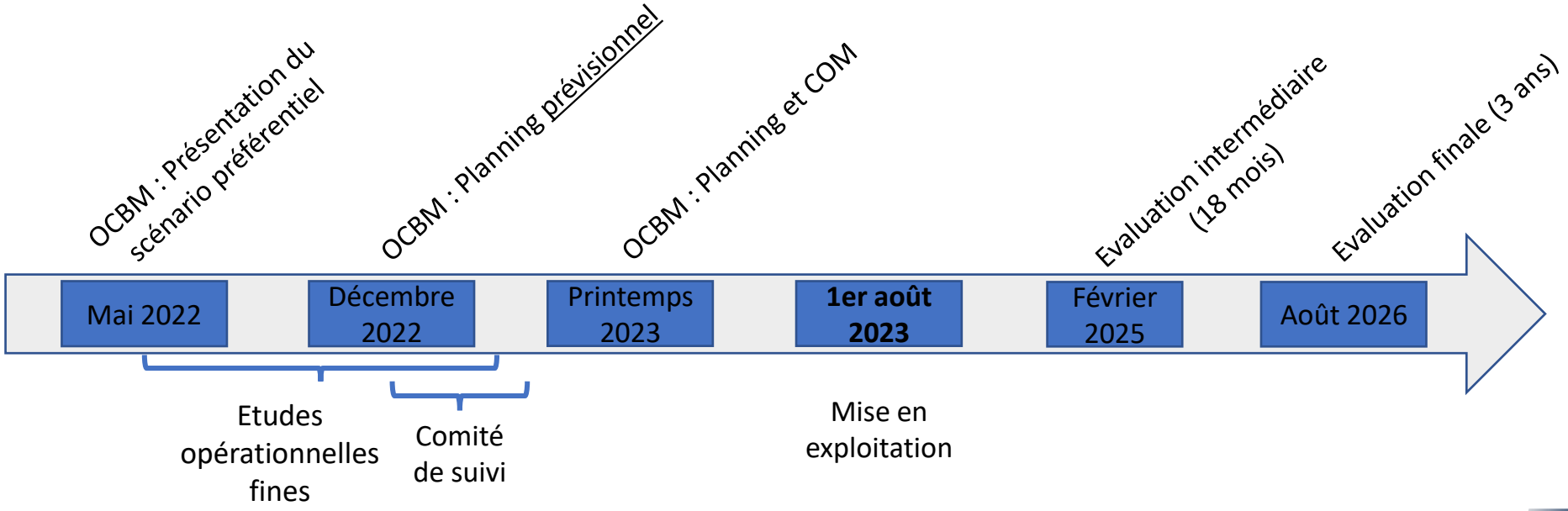
4.1. Redéploiement de la zone de Gembloux : planning prévisionnel de mise en exploitation

OTW

Point pour information de l'Organe

Mise en œuvre du Plan de transport détaillé TEC au sein du bassin de Namur

4.1. Redéploiement de la zone de Gembloux : planning <u>prévisionnel</u> de mise en exploitation



4.2. Gare multimodale de Namur : phasage de la mise en exploitation

OTW

Point pour information de l'Organe

Mise en œuvre du Plan de transport détaillé TEC au sein du bassin de Namur

4.2. Gare multimodale de Namur, mise en exploitation : Printemps 2023

4.3. Lignes express E83, E84 et E5 : ajustements opérationnels

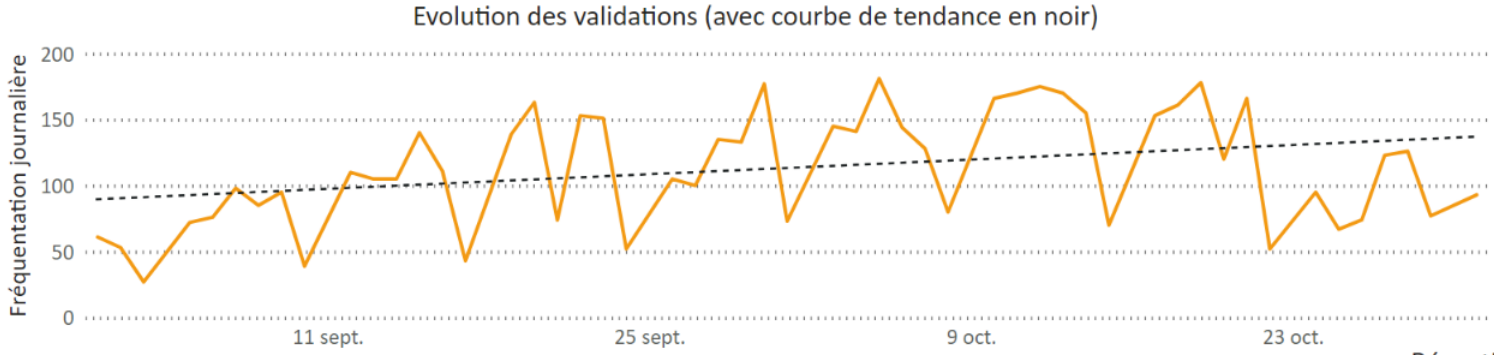
OTW

Point pour information de l'Organe

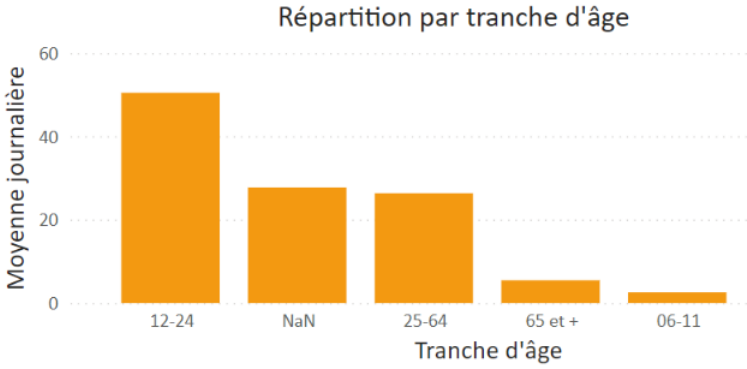
Mise en œuvre du Plan de transport détaillé TEC au sein du bassin de Namur

Ligne Express E83 : Gembloux - Charleroi

- **Mise en service le 1er septembre 2022**



- Données entre le 1er septembre et le 31 octobre 2022



Prochaine évaluation : Printemps 2024

Mise en œuvre du Plan de transport détaillé TEC au sein du bassin de Namur

Ligne Express E84 : Waremme – Namur

Adaptation et augmentation de l'offre sur la ligne E84 : Waremme – Namur au 1er septembre 2022 :

- **Ajout d'un parcours supplémentaire en semaine le soir au départ de Namur (scolaire et vacances) ;**
- **Création de deux parcours par sens le dimanche en soirée (scolaire), avec correspondance en gare de Waremme ;**
- **Ajout de l'arrêt BIERWART «Carrefour» ;**
- **Remplacement de l'arrêt FRANC-WARET « Carrefour » par l'arrêt FRANC-WARET « Calvaire »**
- **Changement de nom pour l'arrêt AVIN « Tige Jacquette » en AVIN « Ciplet »**

Infrastructures :

- **PAE de Fernelmont : aménagement de l'arrêt et cheminement piéton => en cours**
- **Coordination à prévoir entre le SPW, les communes et le TEC pour l'aménagement des autres arrêts => abris voyageurs, cheminement piéton, information voyageurs, stationnement vélo : pas réalisé mais contacts locaux**

Prochaine évaluation : Printemps 2023

Mise en œuvre du Plan de transport détaillé TEC au sein du bassin de Namur

Ligne Express E5 : Nivelles – Namur : Expérience pilote vélo + bus

Projet-pilote du TEC BW mêlant transport en bus et vélo sur la ligne E5

- **Prolongé jusqu'au 31 décembre 2022**

TEC

PROJET «VÉLO ET BUS»,

L'EXPÉRIENCE SE POURSUIT JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 2022 !

PARTICIPEZ-Y !

Infos et inscription

4.4. Mise en service de sites spéciaux franchissables à Namur

OTW

Point pour information de l'Organe

Mise en œuvre du Plan de transport détaillé TEC au sein du bassin de Namur

Mise en service du site spécial franchissable

Chaussée de Louvain, en service depuis le 1er juillet 2022

- **Satisfaction des conducteurs et de la clientèle**
- **Quelques objections de certains riverains**

=> Propositions d'adaptations de l'OTW en cours

- **Impact positif sur les temps de parcours**

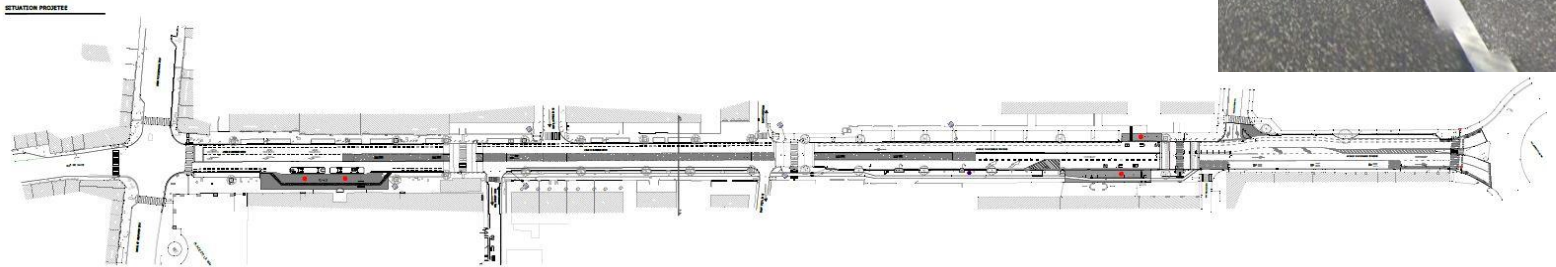
Mise en œuvre du Plan de transport détaillé TEC au sein du bassin de Namur

Mise en service du site spécial franchissable central à double sens et à vue

Avenue du Gouverneur Bovesse

- **Mise en service le 5 décembre 2022**
- **En fonction des conditions de circulation à Jambes**

=> Avantages pour la clientèle : Fiabilisation de l’horaire



5. Mobipôles
et
solutions de mobilité locale

5.1. Volet intermodalité du Plan d'Investissement en Mobilité Active Communale et Intermodalité (PIMACI) : bilan de l'introduction des dossiers

AOT

Point pour information de l'Organe

Bilan général (Situation le 2 décembre 2022)

- **110** communes ont introduit un dossier PIMACI
- **199** projets « intermodalité » analysés
- **36** % acceptés <u>sans</u> conditions
- **48** % acceptés <u>avec</u> condition(s)
- **7** % impossible de remettre un avis
- **9** % refusés

Bilan détaillé

- **9** % refusés
  - ➢ Problèmes de compréhension, d'interprétation de la thématique
    (p. ex. : plaine de jeux, toilettes publiques, parking du terrain de foot)
- **7** % impossible de remettre un avis
  - ➢ Dossier incomplet, pas de mobipôle ciblé, dépenses sans justificatif

Bilan détaillé

- **48** % acceptés <u>avec</u> condition(s)

  - Continuité du cheminement vers le mobipôle : à vérifier, à mettre en œuvre
  - Glissement vers un autre volet du PIMACI (piétons, vélos)
  - Clarifications attendues
  - Respect d'un critère de la circulaire PIMACI
  - Diverses (p. ex. adaptation périmètre du projet)

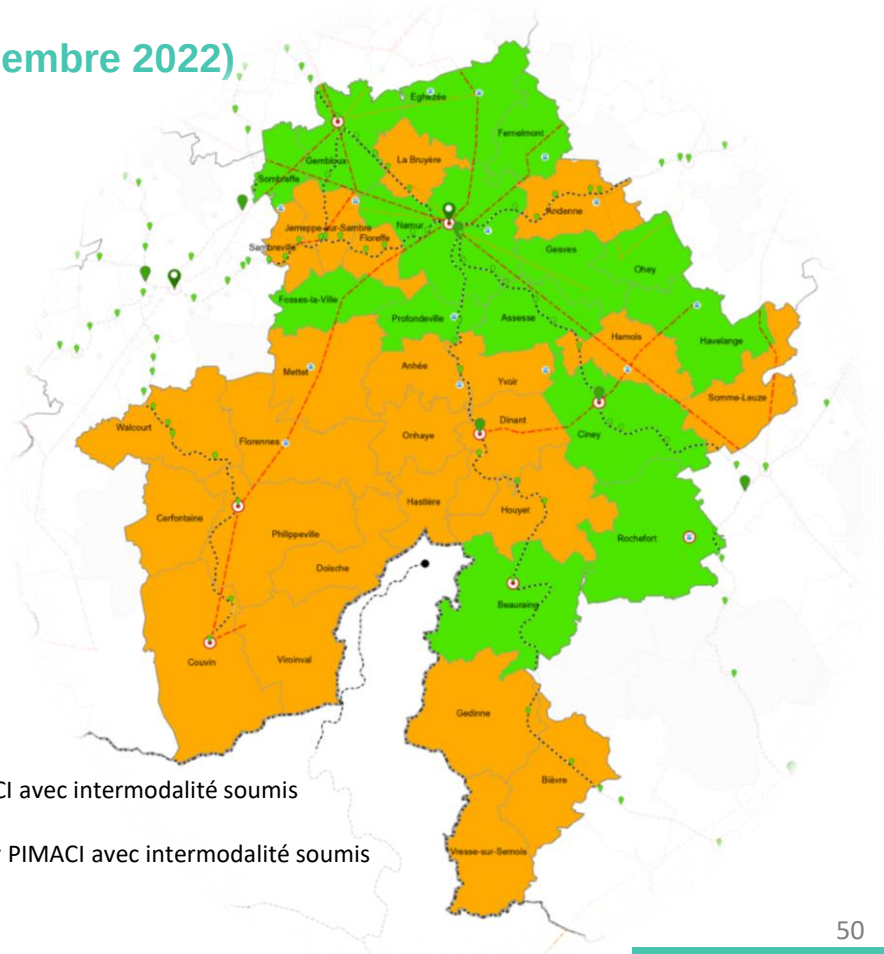
Focus OCBM Namur (Situation le 2 décembre 2022)

Dossiers PIMACI:

- **14 communes** (sur 38) ont introduit un dossier PIMACI avec volet intermodalité
- **27** projets analysés:
  - **63** % acceptés <u>sans</u> conditions
  - **37** % acceptés <u>avec</u> condition(s)
  - **0**% refusés
  - **0**% pas d'avis remis

Budget:

- Bassin Namur : droit de tirage prévu:
  - € 36,4 M PIMACI dont
  - **€ 10,9 M intermodalité**
- 10 communes : droit de tirage prévu:
  - € 14 M PIMACI dont
  - **€ 4,2 M intermodalité**



Dossier PIMACI avec intermodalité soumis

Pas de dossier PIMACI avec intermodalité soumis

Focus OCBM Namur (Situation le 2 décembre 2022)

- **Cheminements vers le mobipôle (aménagements cyclables, trottoirs)**

Beauraing, Ciney, Eghezée, Gembloux, Gesves, Havelange, Namur, Profondeville, Rochefort, Sombreffe

- **Equipement du mobipôle (box vélos, bornes de rechargement électrique)**

Ciney, Namur, Profondeville, Rochefort, Sombreffe

- **Signalétique du mobipôle**

Namur, Rochefort, Sombreffe

Un exemple de projet retenu

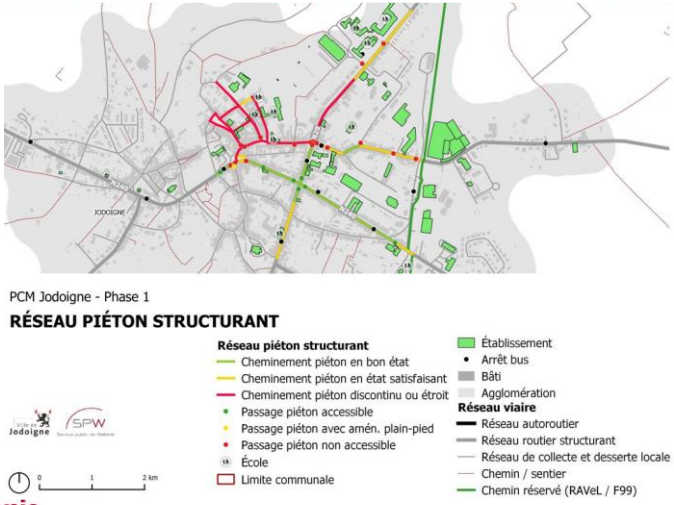
Jodoigne : un mobipôle existant, déjà largement équipé

- Arrêt de bus lignes express, structurantes, scolaires
- Stationnement vélos (couvert, box sécurisés accès libre / abonnement)
- Borne électrique de rechargement (voitures / vélos)
- Valorisation d'une zone de stationnement existante

Un exemple de projet retenu

Jodoigne : un mobipôle existant amplifié par l'amélioration des cheminements piétons

(logique de réseau, mise en conformité traversées piétonnes)



Un exemple de projet refusé

Localisation proposée

- 6 bus / jour scolaire/ sens
- à l’extrémité d’une urbanisation en ruban
- pas de trottoir pour y accéder
- route régionale insécurisante pour les vélos
- loin d’un accès autoroutier (pour du covoiturage)

Localisation à réenvisager

- au centre du village principal de la commune
- deux nouvelles lignes de bus structurantes
- arrêts de bus déjà en partie équipés
- stationnement existant à proximité valorisable

D’autres projets intéressants

- **« Simple mais efficace »**

Aubange : SUL et rampe d’accès au quai de la gare de Halanzy

Grez-Doiceau : adaptations ponctuelles de trottoirs au départ de la gare

- **« De belles opportunités »**

Eghezée, Lessines, Colfontaine, Oupeye :

développement du réseau cyclable au départ du mobipôle équipé / à équiper

- **« Parfaitement dans les clous »**

Nassogne : parking en lien avec l’arrêt de bus express le long de la N4

D’autres projets intéressants

- **« Vélo + train : le duo gagnant »**

Theux, Esneux,… : box vélos aux différentes gares de la commune
Mouscron : module pour une vingtaine de vélos avec accès sécurisé
Soignies : « point vélo » (réparation et stationnement)
dans l’ancienne halle aux marchandises

- **« Il fallait y penser »**

Baelen, Plombières, Rumes : identification d’un mobipôle sur une commune voisine
connexion vers celui-ci via un RAVeL, des chemins réservés, …

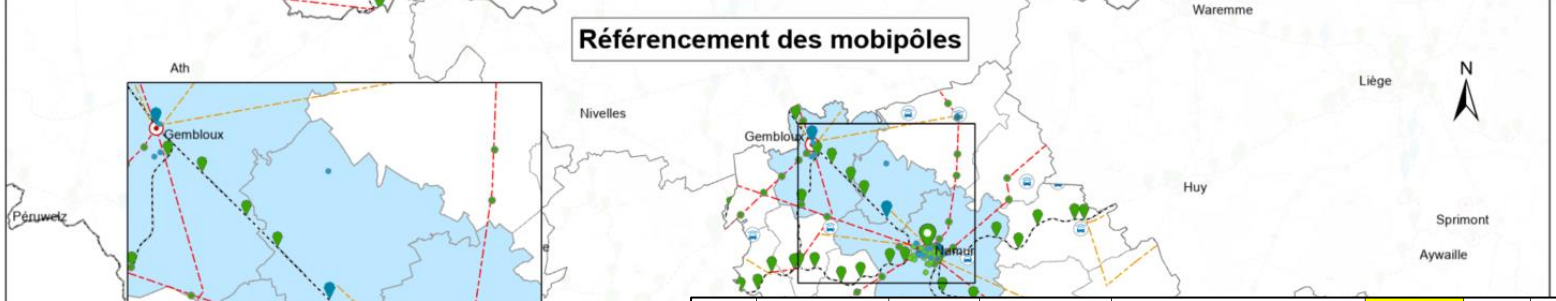
- **« Parvis de gare »**

Hensies, Profondeville : dépose minute, navette locale, cheminements gare/ arrêt de bus,
stationnement vélo, bornes de rechargement électrique, …

La signalétique du mobipôle

Référencement mobipôles et communication des projets

Référencement des mobipôles



Ins2019	Commune	Class Région	TypeInfra	DenomInfra	Code Mobipôle	Projet PIMACI	Projet FEDER	Projet eHubs (15)	Coordonnées X	Coordonnées Y
91013	Beauraing	M	GARE	BEAURAING	91013-01-00M	Oui			50,11438	4,95685
91015	Bievre	M	GARE	GRAIDE	91015-01-00M				49,933626	5,043744
91030	Ciney	L	GARE	CINEY	91030-01-00L	Oui			50,29136	5,091121
91030	Ciney	M	GARE	CHAPOIS	91030-02-00M				50,262012	5,124529
91030	Ciney	M	GARE	HAVERSIN	91030-03-00M				50,248986	5,194463
91030	Ciney	M	GARE	LEIGNON	91030-04-00M				50,267691	5,107713
91030	Ciney	S	ARRET EXPRESS	ACHENE Eglise	91030-05-05B				50,266656	5,045431
91030	Ciney	S	ARRET EXPRESS	CINEY Biron	91030-06-05B				50,302177	5,113503
91030	Ciney	S	ARRET EXPRESS	CINEY Gare	91030-07-05B				50,29142	5,091651
91034	Dinant	L	GARE	DINANT	91034-01-00L				50,261139	4,907703
91034	Dinant	M	GARE	ANSEREMME	91034-02-00M				50,238364	4,905915
91034	Dinant	S	ARRET EXPRESS	DINANT Gare	91034-03-05B				50,261432	4,907976
91034	Dinant	S	ARRET EXPRESS	DINANT Hôpital Saint-Vincent	91034-04-05B				50,265633	4,944441
91034	Dinant	S	ARRET EXPRESS	SORINNES PAE	91034-05-05B				50,260751	4,96914
91054	Gedinne	M	GARE	GEDINNE**	91054-01-00M				49,984315	4,978221
91059	Hamois	M	GARE	NATOYE	91059-01-00M				50,342813	5,061396
91059	Hamois	S	ARRET EXPRESS	HAMOIS Gare	91059-02-05B				50,341141	5,157157
91064	Havelange	S	ARRET EXPRESS	HAVELANGE Eglise	91064-01-05B				50,387596	5,241866
91064	Havelange	S	ARRET EXPRESS	MEAN Vieux Logis	91064-02-05B				50,363782	5,341199
91072	Houyet	M	GARE	GENDRON-CELLES**	91072-01-00M				50,210443	4,964647
91072	Houyet	M	GARE	HOUYET	91072-02-00M				50,190283	5,005853
91114	Rochefort	M	GARE	JEMELLE	91114-01-00M				50,160079	5,266607
91114	Rochefort	S	ARRET EXPRESS	ROCHEFORT Ancienne Gare	91114-02-05B				50,158566	5,220152
91120	Somme-Leuze	S	ARRET EXPRESS	SOMME-LEUZE Eglise	91120-01-05B				50,336847	5,366963
91141	Yvoir	M	GARE	GODINNE	91141-01-00M				50,348752	4,869075
91141	Yvoir	M	GARE	YVOIR	91141-02-00M				50,320661	4,878795
92003	Andenne	M	GARE	ANDENNE	92003-01-00M				50,496728	5,095226
92003	Andenne	M	GARE	CHATEAU-DE-SEILLES	92003-02-00M				50,497271	5,081141
92003	Andenne	M	GARE	NAMECHE	92003-03-00M				50,470057	4,997463
92003	Andenne	M	GARE	SCLAIGNEAUX	92003-04-00M				50,492082	5,026254
92006	Assesse	M	GARE	ASSESSE	92006-01-00M				50,368232	5,022472
92006	Assesse	M	GARE	COURRIERE	92006-02-00M				50,463019	4,400748
92006	Assesse	M	GARE	SART-BERNARD	92006-03-00M				50,406498	4,949636
92035	Eghezee	S	ARRET EXPRESS	EGHEZEE Centre	92035-01-05B	Oui			50,59509	4,90884
92035	Eghezee	S	ARRET EXPRESS	LEUZE Pharmacie	92035-02-05B				50,600639	3,617526
92035	Eghezee	S	ARRET EXPRESS	NOVILLE-SUR-MEHAIGNE Quatre coins	92035-03-05B				50,062628	5,760077
92035	Eghezee	S	ARRET EXPRESS	WARET-LA-CHAUSSEE Notre-Dame de Hal	92035-04-05B				50,539514	4,906539
92045	Floreffe	M	GARE	FLOREFFE	92045-01-00M				50,443389	4,762688
92045	Floreffe	M	GARE	FRANIERE	92045-02-00M				50,43955	4,733978
92045	Floreffe	S	ARRET EXPRESS	FLOREFFE Séminaire	92045-03-05B				50,429756	4,758049
92048	Fosses-La-Ville	S	ARRET EXPRESS	FOSSES-LA-VILLE Quatre bras	92048-01-05B				50,394963	4,697081
92087	Mettet	S	ARRET EXPRESS	METTET Place	92087-01-05B				50,32068	4,658108
92094	Namur	XL	GARE	NAMUR	92094-01-0XL				50,468982	4,862491
92094	Namur	L	GARE	JAMBES*	92094-02-00L			Oui	50,454652	4,875957
92094	Namur	M	GARE	DAVE-SAINT-MARTIN	92094-03-00M				50,428564	4,884041
92094	Namur	M	GARE	FLAWINNE*	92094-04-00M				50,456223	4,806358
92094	Namur	M	GARE	JAMBES-EST*	92094-05-00M				50,455115	4,880268
92094	Namur	M	GARE	MARCHE-LES-DAMES	92094-06-00M				50,480724	4,964777
92094	Namur	M	GARE	NANINNE	92094-07-00M				50,419727	4,92982
92094	Namur	M	GARE	RONET	92094-08-00M				50,457654	4,828624
92094	Namur	S	ARRET EXPRESS	BELGRADE Chemin de la Plaine	92094-09-05B				50,47238	4,820806
92094	Namur	S	ARRET EXPRESS	BOUGE Rue Saint-Luc	92094-10-05B				50,479352	4,880456

5.2. TEC à la demande : évolution du service en 2023

OTW

Point pour information de l'Organe

LE TEC, TELLEMENT EN COMMUN !

TEC à la demande

actualité 2023 du bassin de mobilité Namur

OCBM de la Province de Namur du 08 décembre 2022

Contexte

- **Du transport à la demande « collectif », tout public déjà existant au TEC (Telbus, FlexiTEC, TaxiTEC, …) – pas de concept unique et des questionnements divers sur leur devenir**

- **Le projet « NAVAJO » temporaire de TàD dit « intelligent » à Louvain-la-Neuve (avec Ville & autres partenaires dont Ministre de la Mobilité) en 2021, prolongé jusque 2022 (besoin de plus de données). Prolongation en 2022 100% financée par la Région à titre expérimental → Evaluation en 06/22 présentée au comité de suivi NAVAJO avec scénarios de suite pour 2023.**

- **Des projets de redéploiement de réseaux en Wallonie mettant en lumière :**
  - l'intérêt éventuel de solutions plus souples que le service régulier dans certaines situations
  - le besoin de solutions complémentaires à certains endroits/certains moments

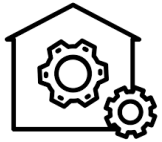
Le projet « TEC à la demande » consiste dès lors à développer un concept, se doter d'outils appropriés et identifier les cas d'usages appropriés *[en cours].*

TEC À LA DEMANDE
Vous réservez, on vient vous chercher

TEC à la demande, c’est quoi ?

Une expérimentation ambitieuse du Transport à la Demande collectif à l’échelle régionale

Une offre maîtrisée par le TEC (concept, marketing, sous-traitance



Offre adaptée aux contextes spécifiques

Plus souple, de petite capacité

App’ & call-center

Optimise le trajet de manière dynamique

Gamme tarifaire intégrée

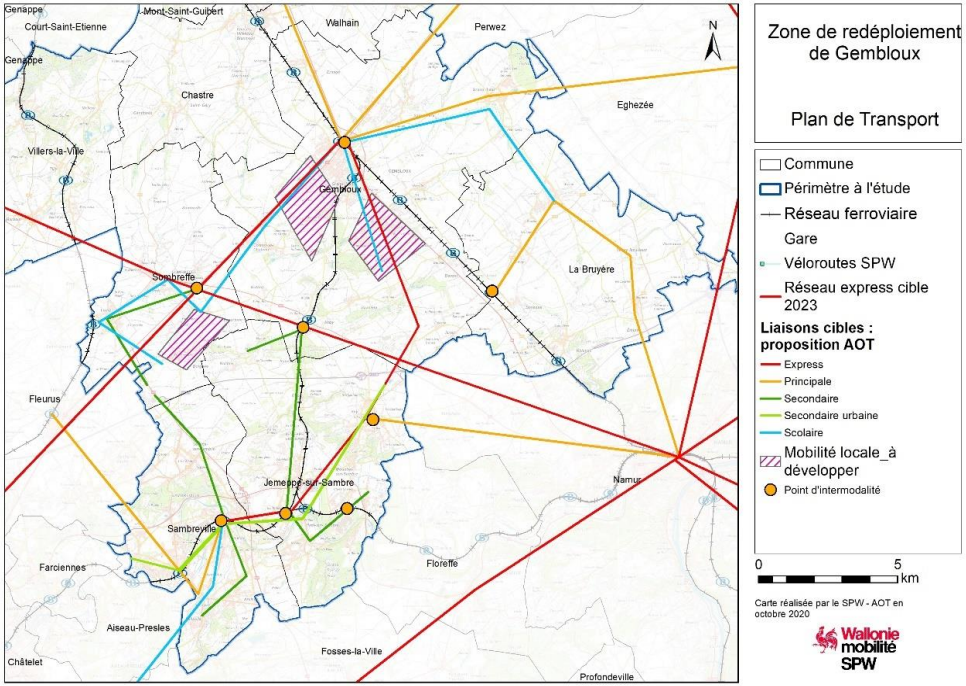
Complémentaires aux SR (trains, bus)
D’arrêt à arrêt

+

Une évaluation continue

TEC à la demande – actualité 2023 en Province de Namur

Redéploiement du réseau dans la région de Gembloux



TEC à la demande : pour deux besoins

1. Répondre au réseau cible du PRTP

→ Cas de la ligne secondaire Sombreffe – St-Martin - Gembloux
→ Un service similaire mais plus souple et plus rapide
→ Trafic local autorisé si pas contradictoire avec rabattement sur pôle
→ Niveau de service : fréquence & amplitude équivalentes

2. Accompagner les zones à enjeux identifiées dans le PRTP

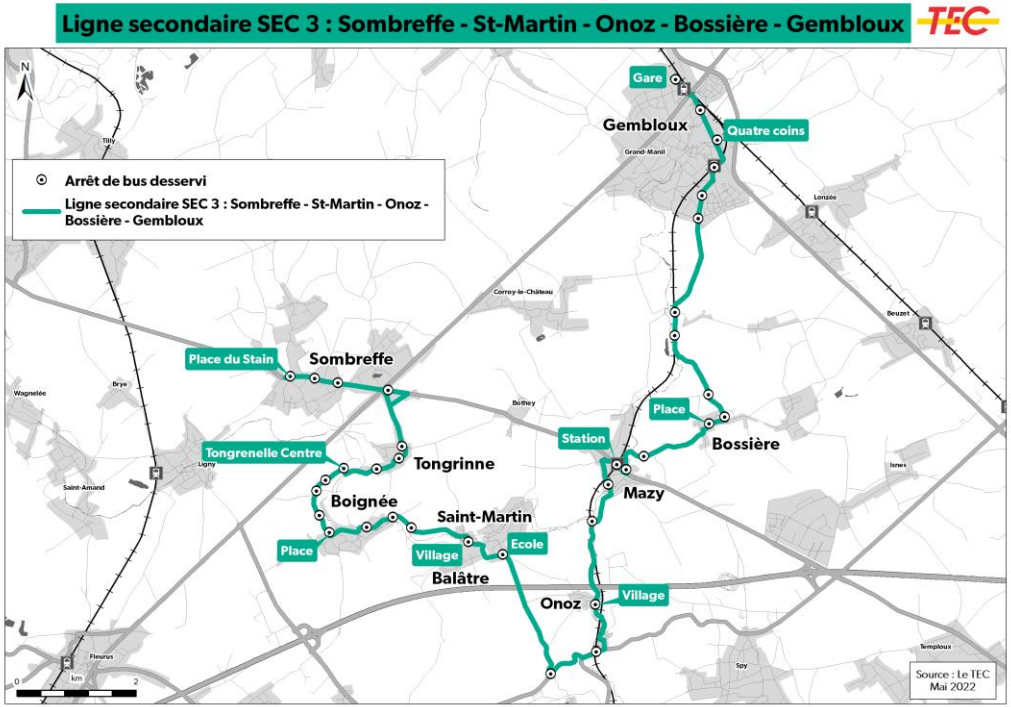
→ Dans les zones identifiées comme « à enjeux » (hachures)
→ Et si la desserte de bus en journée est supprimée
→ Niveau de service : 1 A/R avec durée de séjour de 1 à 2h dans un pôle de services/commerces proche
→ Temporaire pendant 2 ans, à titre d'accompagnement au changement. Evaluation après 18 mois pour décision suite

Trouver le **bon paramétrage** (lieux, horaires, contraintes de destination, …) pour favoriser le regroupement & obtenir un coût acceptable.

Deux coûts de référence pour la collectivité (LLN, 2022) :
+- 50€ / heure de service (coûts **directs** uniquement)
+- 15-20 € / personne transportée (dépend fortement du taux de regroupement mais entre 10 et 50 €)
→ Doit être utilisé de manière pertinente et en complémentarité d'autres solutions (services réguliers et autres solutions souples)

TEC à la demande – actualité 2023 en Province de Namur

1. Redéploiement du réseau dans la région de Gembloux | Ligne Somb-SM-Gbx | fiche tactique initiale



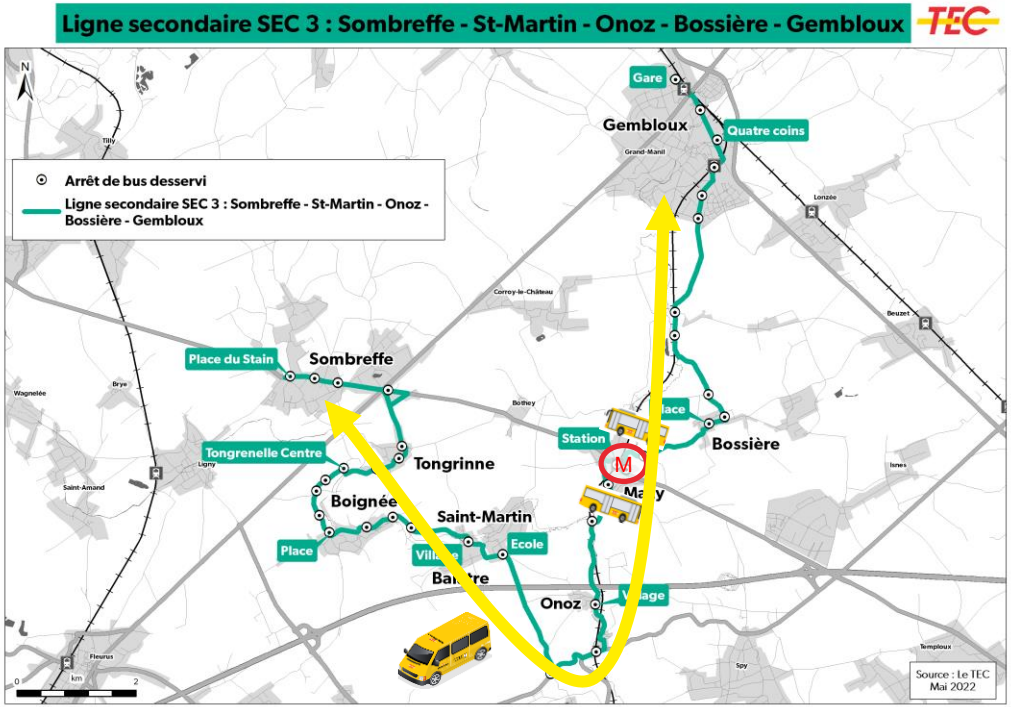
Fréquence à assurer :
- Bidirectionnelle
- Semaine (SCO+VAC) :1 passage/h/sens en HP + 1 à midi → 7/sens/j
- Samedi : 1 passage/2h/sens 9h-19h → 5/sens/j

Contrainte de correspondance :
- Partie Sombreffe-Mazy : E5 vers Namur (et inversément)

Paramètres utiles de la fiche tactique :
- VICOM : +- 25 km/h
- TP : 53’ (bus)
- 4052 passages
- +- 104.136,4 km

TEC à la demande – actualité 2023 en Province de Namur

1. Redéploiement du réseau dans la région de Gembloux | Ligne Somb-SM-Gbx | fiche tactique amendée pour le TàD



Réaliser ce service en bus classique (Service Régulier) nécessite deux bus (cher), plutôt lents (pas très attractif), probablement surcapacitaire (pollution) et réalisant des détours inutiles si personnes aux arrêts (pas très attractifs, pollution)

Contexte adapté pour proposer un **transport à la demande** offrant une qualité de service équivalente voire meilleure pour un coût & un impact environnemental plus faibles (1 véhicule TàD dédié au service)
+ Maintien d'un SR en bus aux HP scolaires entre Onoz & Gembloux

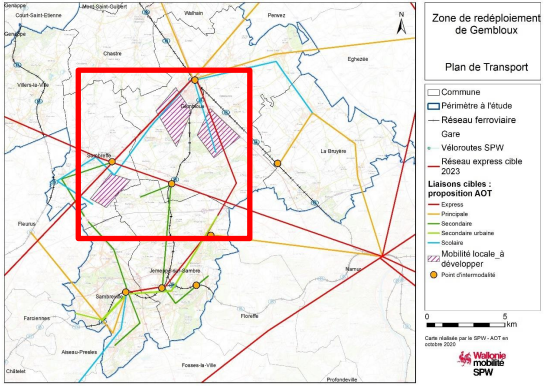
Sombreffe comme « destination » selon la fréquence indiquée supra ? Cela demanderait de doubler les moyens opérationnels et ne répondrait pas bien au besoin principal identifié : démarches / courses / visites (avec durée séjour 1-2h), peu ou pas rencontré avec les objectifs de la Fiche initiale

→ Proposition du TEC d'offrir d'autres voyages à la demande vers/depuis Sombreffe (destination) à des moments plus pertinents en journée

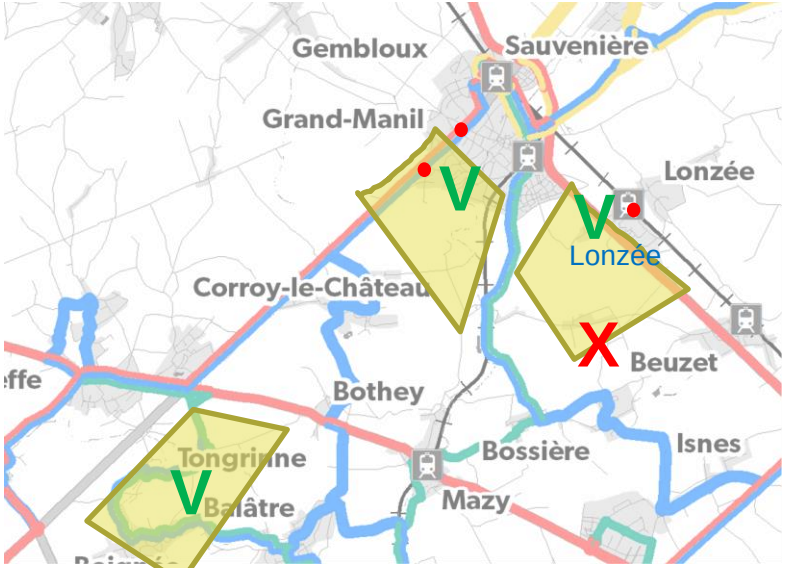
→ **Réunion dédiée avec les Communes** concernées dans les prochaines semaines pour présenter la solution & recueillir les remarques.

TEC à la demande – actualité 2023 en Province de Namur

2. Redéploiement du réseau dans la région de Gembloux | Accompagner le changement dans les zones à enjeux | validation des zones



Analyse à affiner lors d'une réunion avec les Communes

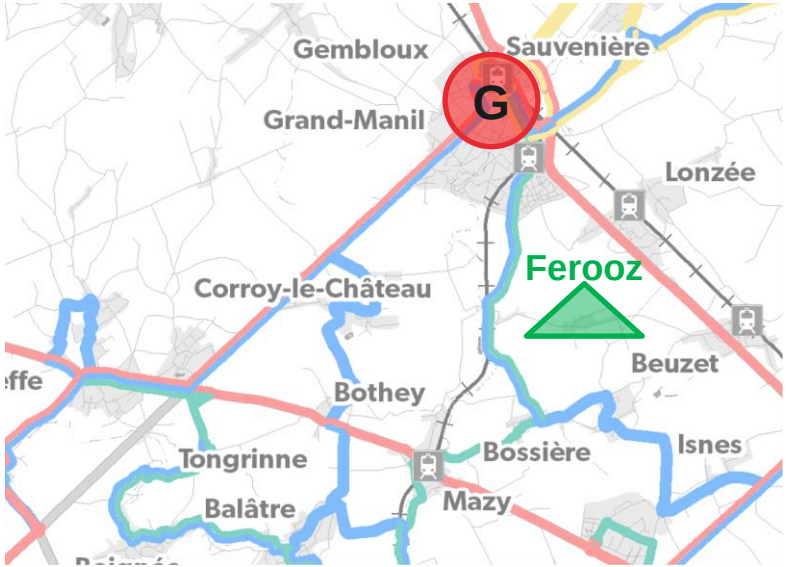


1 pôle potentiel : Gembloux

- → Dans les zones identifiées comme « à enjeux » (hachures)
- → Et si la desserte de bus en journée est supprimée (X)
- → Si la desserte en journée était déjà inexistante ou existe encore dans la nouvelle offre : pas d'enjeu d'accompagnement du changement (V)

TEC à la demande – actualité 2023 en Province de Namur

2. Redéploiement du réseau dans la région de Gembloux | Accompagner le changement dans les zones à enjeux | **niveaux de service**



Niveaux de service de TEC à la demande «en journée » :

- 1 passage par sens entre 9h et 16h (le ou les types de jours concernés : ici = **mercredi en période scolaire**)
- vers/depuis un pôle de services/commerces proche
- durée de séjour de 1 à 2h
- durée temporaire 2 ans, à titre d'accompagnement au changement
- financement régional
- évaluation après 18 mois pour décision quant à la suite

A présenter plus en détails en réunion de suivi du redéploiement (TEC-Communes)

5.3. Décret cyclopartage en flotte libre : entrée en vigueur en 2023

AOT

Point pour information de l'Organe

Arrêté d’exécution du décret Cyclopartage en flotte libre

1. Définitions
2. La ligne du temps
3. Le décret
4. L’arrêté d’exécution

1. Définitions

CYCLOPARTAGE en FLOTTE LIBRE

1. Définitions

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**

2. Ligne du temps

8 Juillet 2021

Adoption parlementaire d'un décret relatif au cyclopartage en flotte libre

16 Juin 2022

Décret modificatif et report de l'entrée en vigueur au 1/1/2023

Septembre 2022

Projet d'arrêté d'execution pour le volet licence régionale

Octobre 2022

1ere lecture en séance du GW du projet d'arrêté

Novembre 2022

Atelier cyclopartage

Decembre 2022

Passage de l'arrêté en 2ème et 3ème lecture

1er Janvier 2023

Entrée en vigueur du décret

Info portail mobilité SPW et formulaire d'introduction des demandes

1er trimestre 2023: Traitement des demandes (délais initiaux allongés)

2ème trimestre 2023: Réception reporting opérateurs

Rencontre annuelle ecosytème

3. Le décret cyclopartage

La Région

Octroi de licences aux opérateurs

Conditions générales

- Caractéristiques techniques
- Sécurité routière
- Santé publique et environnement
- Electricité verte (recharge véhicule et collecte)
- Règle sociale (conditions emploi)
- Conditions sous-traitance
- Règlementation fiscale
- Vie privée
- Partage de données
- Assurance
- Point de contact

Octroi

- Décision d'octroi de licence
- Durée, renouvellement, renon
- Sanction (retrait de licence)

Les Communes

Définition des conditions d'exploitation

- Parking
- Bruit
- Zone d'exploitation
- Période d'exploitation
- État de fonctionnement
- Taille de flottes
- Vitesses limites
- Redevances

Infractions et sanctions

- Infractions, saisie et enlèvement de véhicules de cyclopartage
- *Constatation des infractions*
- Application des sanctions (amendes administratives) et procédure de recours

4. L'arrêté d'exécution du décret

Précise les conditions d'obtention, de renouvellement et de retrait de la licence

DÉCRET	ARRÊTÉ

La Région

Octroi de licences aux opérateurs

Conditions générales

- Caractéristiques techniques
- Sécurité routière
- Santé publique et environnement
- Electricité verte (recharge véhicule et collecte)
- Règle sociale (conditions emploi)
- Conditions sous-traitance
- Règlementation fiscale
- Vie privée
- Partage de données
- Assurance
- Point de contact

Octroi

- Décision d'octroi de licence
- Durée, renouvellement, renon
- Sanction (retrait de licence)

- Charge minimale, taille utilisateurs, dispositif bridage vitesse, position batterie, dispositif contrôle du dépôt en temps réel,……
- Sensibilisation usagers, formations,…
- Véhicules électriques uniquement, durée de vie véhicules, recyclage,…
- Déclaration d'être en règle (fiscales, sociales, environnementales,..)
- Déclaration de sous-traitance
- Respect législation européenne, autoévaluation,…
- Partage en Open Data, contenu rapport trimestriel
- Souscription assurance(s)

- Modalités d'introduction d'une demande de licence (contenu du dossier)
- Procédure d'examen de la demande et décision du gouvernement
- Procédure pour le renouvèlement de la licence

Pour info

Mercredi 16 novembre de 9h00 à 14h00

les ateliers de la mobilité partagée

Au programme :

8h45 : Accueil

9h00 : Présentation par les opérateurs qui le souhaitent de leurs services

9h45 : Introduction et présentation par la Région du projet d'arrêté d'exécution du Décret Cyclopartage en flotte libre

10h30 : pause (+ démo)

11h00 : Partage par les villes qui le souhaitent de leur vision des conditions d'exploitation pour le cyclopartage en flotte libre sur leur territoire

12h00 : tables rondes

13h00 : Lunch et networking

TIER

Bolt

pony

voi.

dott

Pro Velo

Contact

Jonathan Fretin

Tel: 081 77 29 48

Email: mobipoles.mobilite@spw.wallonie.be

6. Démarrage du processus d'identification des nouveaux Bassins de mobilité

SPW M&I – Direction de la planification
Point pour information de l'Organe

Contexte stratégique wallon : Bassins de Mobilité « *tous modes - tous motifs* »

VISION FAST

- Gouvernance
- Offre
- Evolution des comportements

STRATEGIE REGIONALE DE MOBILITE

- 10 orientations stratégiques
- 35 chantiers

DPR du Gouvernement Wallon

DÉCLARATION DE POLITIQUE
WALLONIE
2019-2024

- contribution mobilité aux objectifs climatiques
- confirmation FAST et SRM
- investissement majeur en mobilité active et collective

Contexte stratégique wallon

Fluidité
Accessibilité
Santé/Sécurité
Transfert modal

FAST
Vision de la mobilité wallonne
2030

<u>Objectif</u> : contribuer à la (de)croissance de part modale

FAST 2030 :

2017	3%	1%	4%	9%	83%	1,3 p.
2030	5%	5%	10%	15%	60%	1,8 p.

95%

Contexte stratégique wallon

SRM *(extraits, pages 20-21)*

- Pour être pleinement effective, la stratégie régionale doit **se décliner au niveau local**.

  Le **Bassin de mobilité** constitue **le premier maillon** de cette déclinaison.
- La **Région** définira **le nombre de bassins de mobilité** dans le respect de la structure territoriale du Schéma de Développement du Territoire et en veillant à prendre en considération les enjeux transrégionaux et transfrontaliers.
- Compte tenu de la connaissance fine de leur territoire et habitudes locales, **les communes sont à même de définir à quel bassin elles appartiennent**.
- Lors de cette démarche, il sera pertinent que chacun de ces acteurs (Région et communes) aient en parallèle un regard sur **les structures déjà existantes à ce type d'échelle géographique** (limites des directions des routes, projets de territoires déjà existants, Plans Intercommunaux de mobilité à l'échelle Bassins, bassins de soins ou Bassins EFE, …). **Elles se baseront au besoin sur une objectivation des déplacements tous modes**.

Contexte stratégique wallon

Mise en place des BM : ***Transport public***

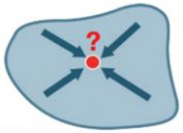
- **Cadre régulatoire**

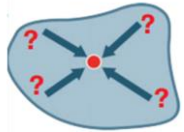
Décret du 29 mars 2018 réformant la gouvernance au sein de la SRWT (=> OTW)

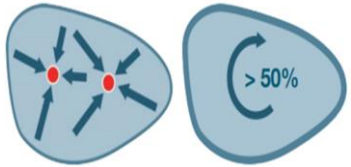
Création de **bassins de mobilité** sur l'ensemble de la Wallonie

Définition : une **circonscription géographique** comprenant plusieurs territoires **communaux** résultant de l'existence d'un ou de plusieurs **pôles d'attraction** vers lesquels les habitants du bassin se **déplacent quotidiennement** étant entendu que **les déplacements internes** au bassin de mobilité sont **plus imp**

que les déplacements vers ou depuis l'extérieur de ce même bassin



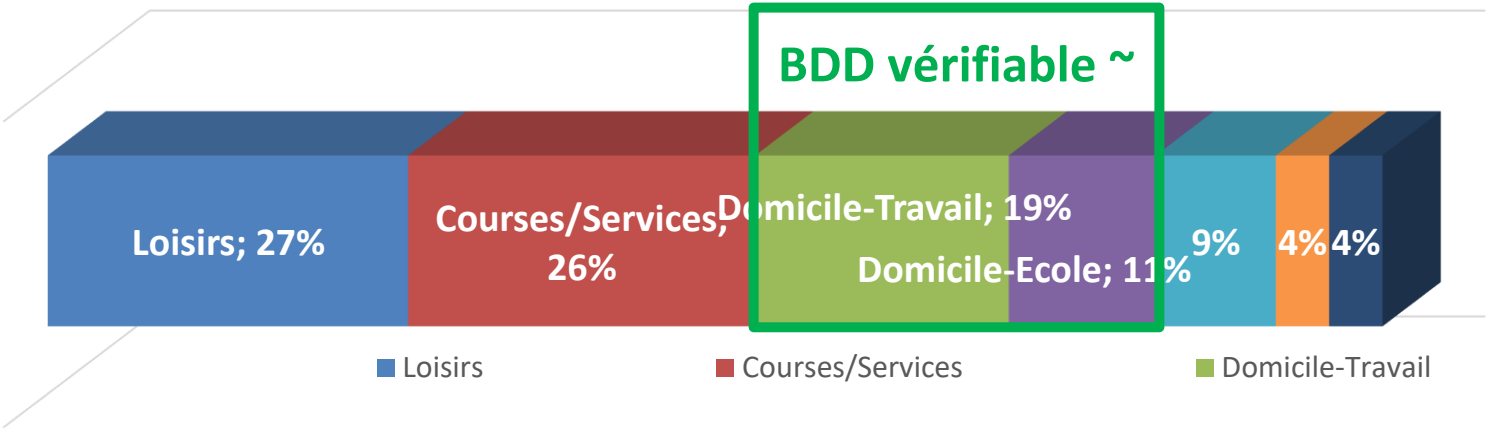




Contexte stratégique wallon

Bassins de Mobilité ***objectivation*** : *tous modes - tous motifs*

RÉPARTITION DU NOMBRE DE DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS WALLONS
(MONITOR *2017*) SOURCE : SPF M&T



Contexte stratégique wallon

Bassins de Mobilité : Foating Mobile Data (FMD)

L'objectif : **faire un état des lieux, définir et analyser les flux** au sein de la Région Wallonne, tous modes confondus,

de sorte à identifier la demande de mobilité.

- Le zonage est en termes de précision les **anciennes communes** (important pour les grandes villes).
- Le **découpage temporel** doit être suffisamment fin car la répartition temporelle des flux est essentielle dans la compréhension des problèmes de mobilité.

Ces flux permettront d'alimenter des **études à l'échelle** locale, communale, supracommunale, etc…
on s'attend à **une dizaine de bassins de mobilité**.

7. Suivi des avis des précédents de l'OCBM

Animé par le président
Document préparatoire transmis

8. Divers

8.1. Suggestions de points pour un OCBM ultérieur

Point animé par le Président

8.2. Candidatures au rôle de président de l’OCBM

AOT / secrétaire de l’Organe

8.2. Présidence de l'OCBM : appel à candidatures

Rôles de la présidence

- Avant la séance
  - ✓ Contribution et validation de l'ordre du jour (préparé par l'AOT) ;
- En séance
  - ✓ Accueille les participants ;
  - ✓ Veille au bon déroulement de l'ordre du jour et maître du temps ;
  - ✓ Facilite les discussions ;
  - ✓ Synthétise les discussions et dégage un avis de l'organe ;
- Après la séance
  - ✓ Validation du PV provisoire (préparé par l'AOT) ;
  - ✓ Lorsqu'un point majeur du PV provisoire est remis en cause par un participant, le (la) Président(e) valide sa prise en compte dans le PV.

Condition pour candidater

- ✓ Avoir déjà participé activement aux séances de l'Organe.

Modalité de candidature

- ✓ Communiquez votre candidature reprenant vos principales motivations à l'adresse bassins.mobilite@spw.wallonie.be au plus tard pour le **15 janvier 2023** en vue de la prochaine session OCBM de printemps 2023.

Durée du mandat : 2 ans (4 sessions d'OCBM)

8.3. Evaluation de la réunion de l'OCBM et agenda

Président

8.3. Evaluation de la réunion de l’OCBM

Votre avis sur la réunion est pris en compte par l’AOT qui épluche les formulaires d’évaluation après la réunion.

Les points à aborder qui y sont suggérés sont notés par l’AOT et sont examinés lors de la construction de l’ordre du jour.

Pour donner votre avis sur la réunion d’aujourd’hui, participez à l’évaluation en ligne via ce QR code ou via le lien qui vous sera envoyé par email après la réunion.

Merci pour votre participation.

Prochaine réunion de l’OCBM : **le mardi 16 mai 2023.**

N’hésitez pas à nous contacter sur
bassins.mobilite@spw.wallonie.be