

Organe de Consultation du Bassin de Mobilité Namur

Mardi 3 Juin 2025
9h30 – 13h30

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

CONTENU

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. Evaluation de la E86 Philippeville-Namur
 - 2.4. Prochaines évaluations d'offre
 - 2.5. Responsabilité des communes en matière d'arrêts
3. RESEAU FERROVIAIRE
 - 3.1. Réforme tarifaire SNCB
4. RESEAU CYCLABLE STRUCTURANT
5. MOBILITE PARTAGEE
 - 5.1. Etat des lieux des services de mobilité partagée et licences cyclopartage
6. DIVERS : SUGGESTION DE POINTS POUR UN OCBM ULTERIEUR

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

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

BILAN GLOBAL EN WALLONIE SUR 5 ANS

Evolution de l'offre TEC 2019- 2024 :

- + 10% de km

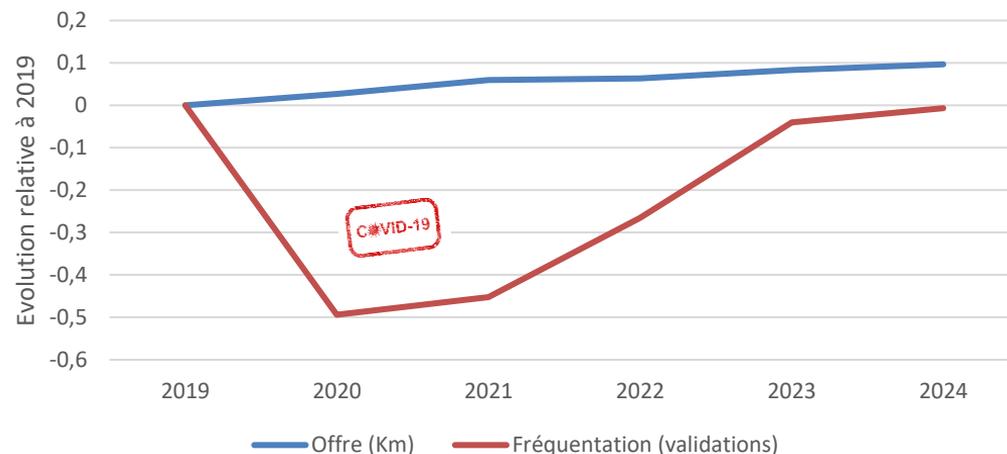
3 axes d'actions:

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

Fréquentation globale TEC :

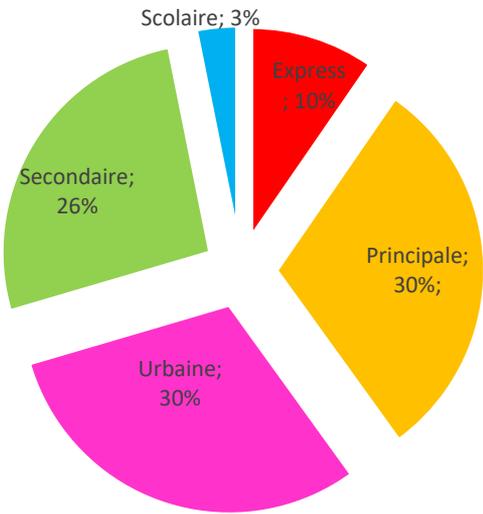
- 2019 = 2024

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

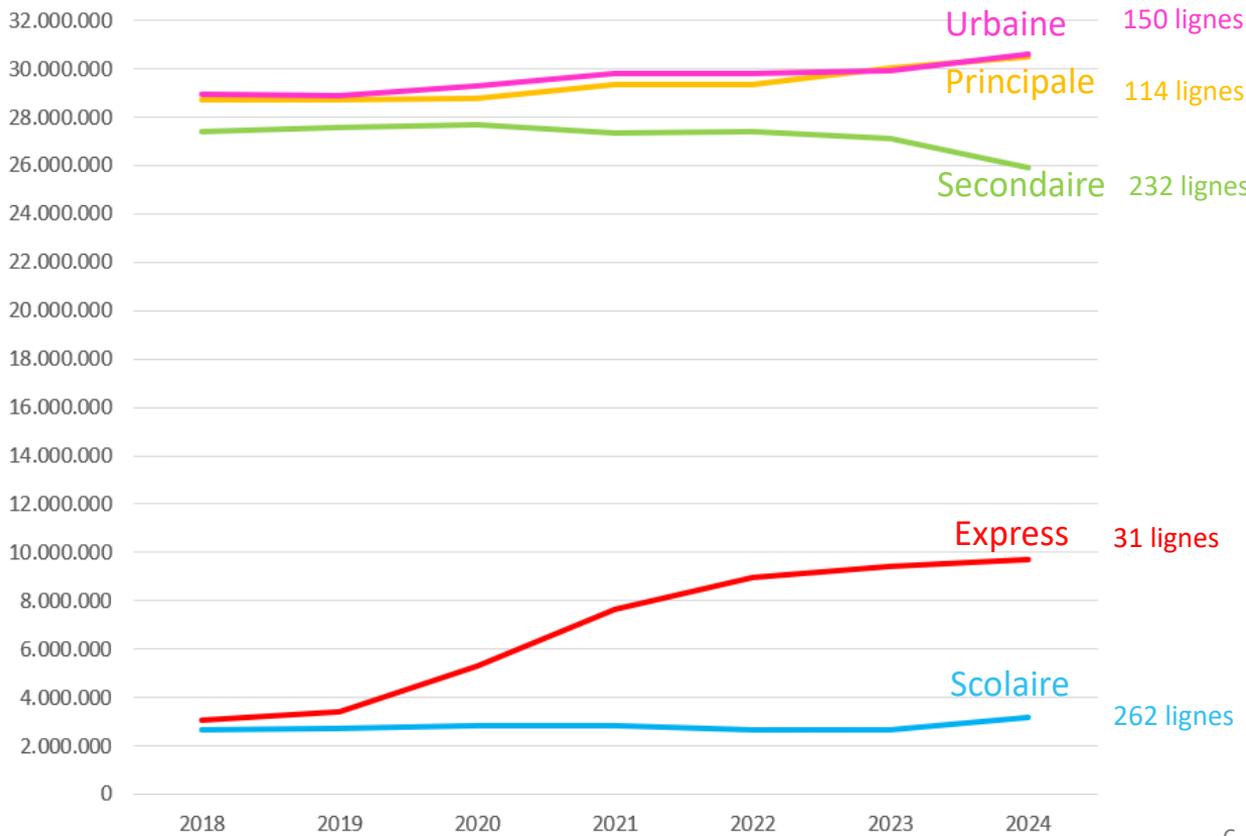


L'OFFRE TEC

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

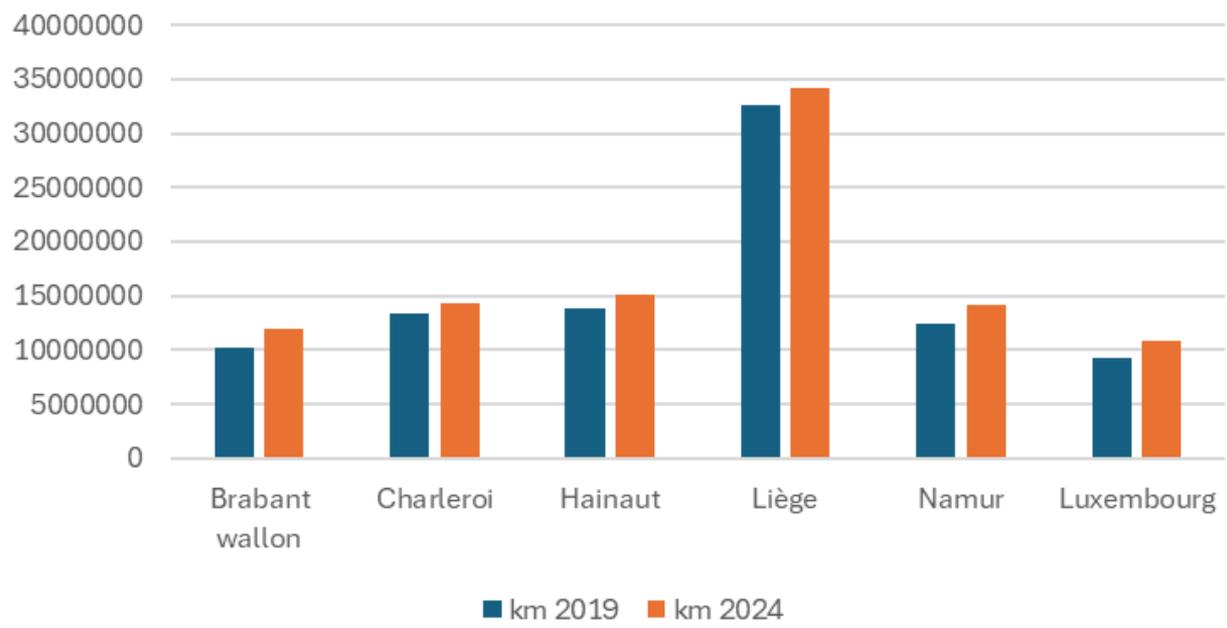


Evolution de l'offre 2018-2024 (km)

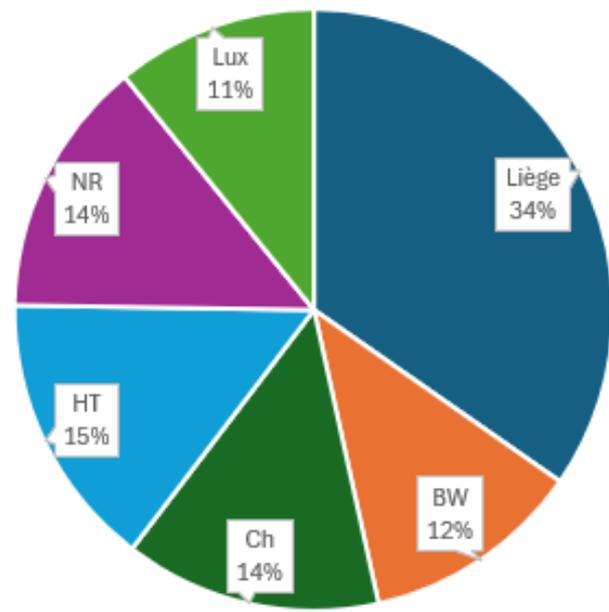


RÉPARTITION DE L'OFFRE TEC PAR BU

Offre par BU (km/an)



Part de l'offre TEC par BU (2024)



AUGMENTATION GLOBALE DES DISTANCES PARCOURUES EN TEC À FRÉQUENTATION GLOBALE CONSTANTE

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

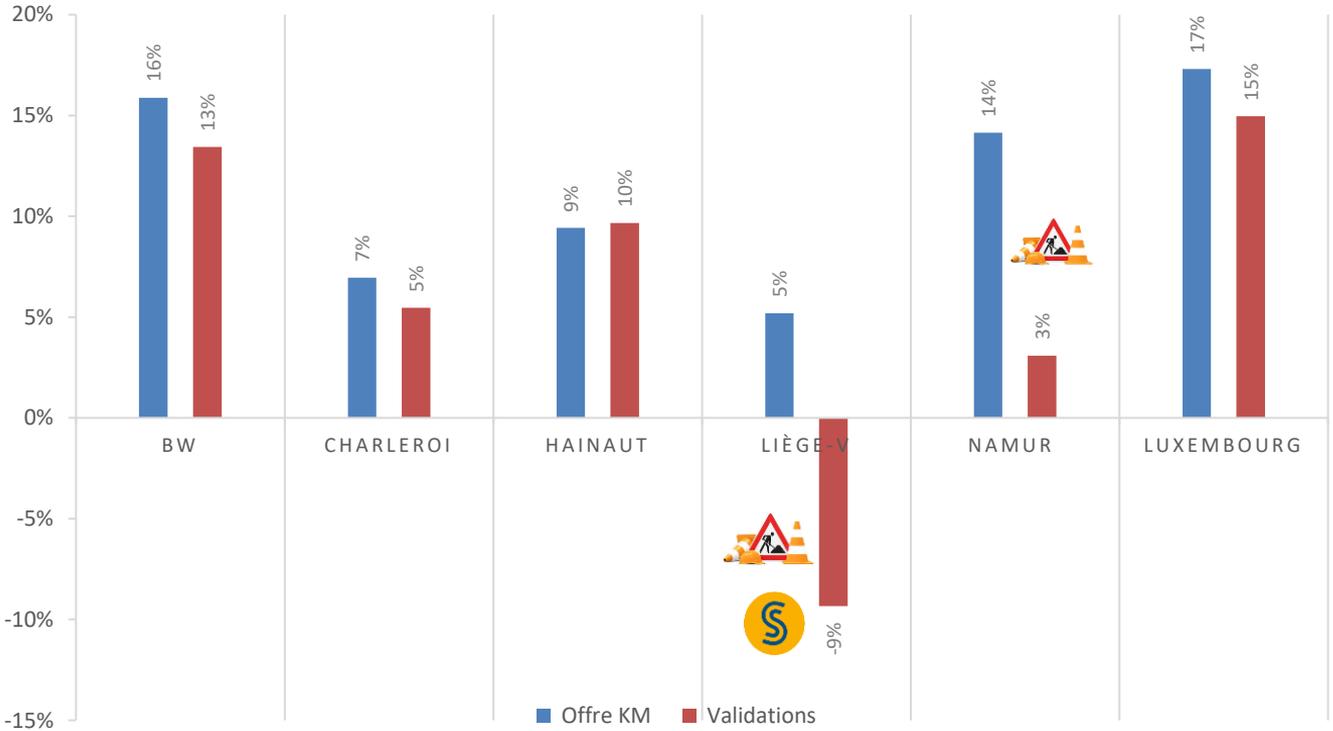


Enquête de satisfaction client TEC 2022 - 2024 menée par le SPW :

- hausse des trajets en bus \geq 1h

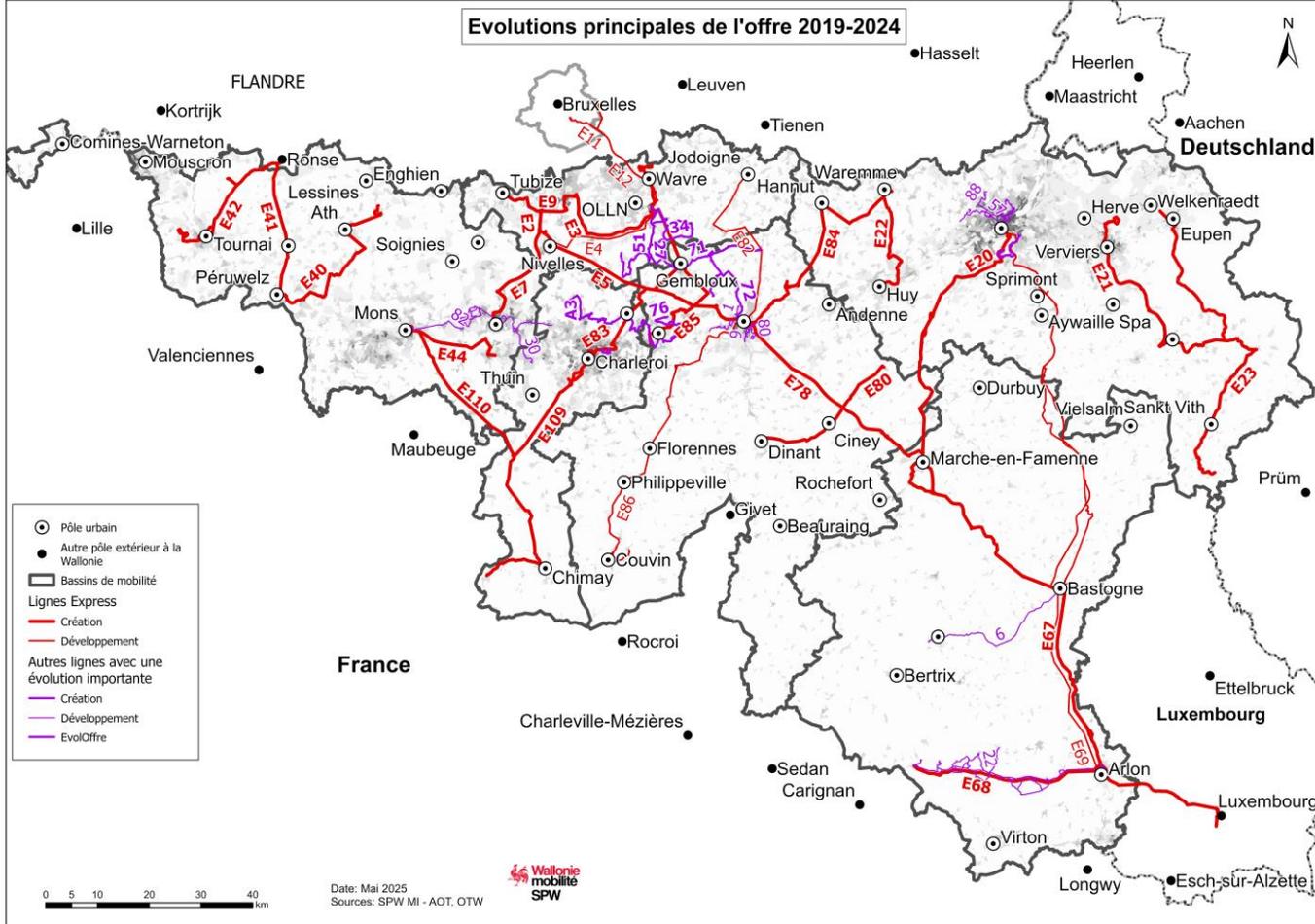
IMPACT NUANCÉ SUR LA FRÉQUENTATION

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



Fréquentation globale TEC : 2019 = 2024

EVOLUTION DE L'OFFRE TEC SUR 5 ANS



EVOLUTIONS PRINCIPALES DE L'OFFRE 2019-2024 : NAMUR

- Part de la population : 13,6 %
- Part de l'offre : 16 %

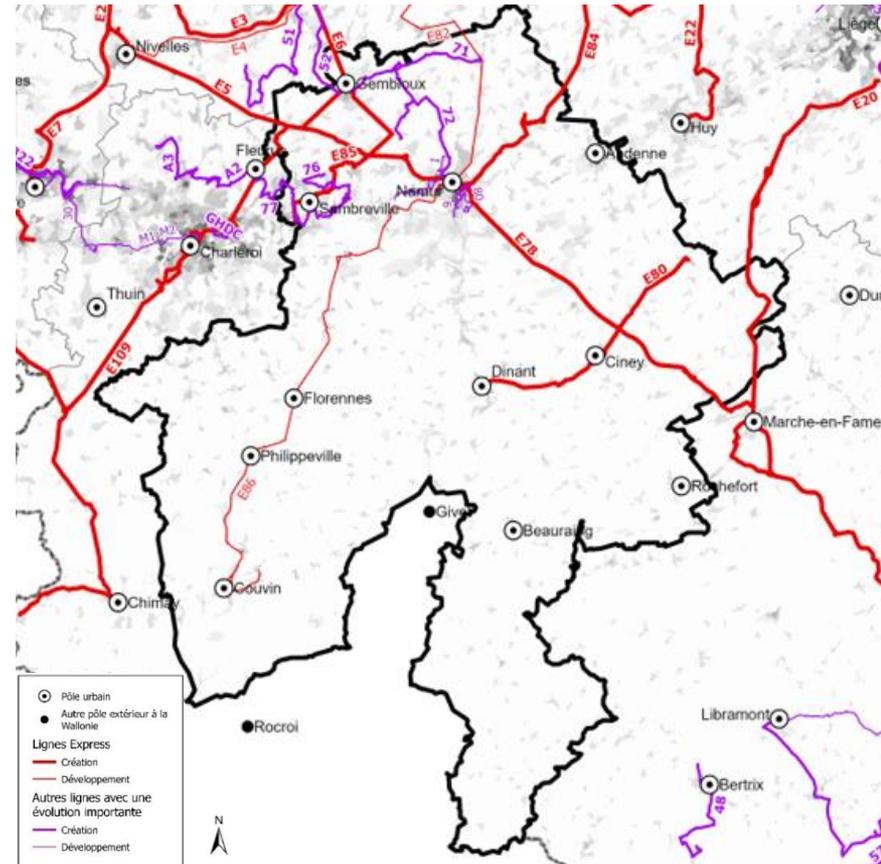
■ Evolution de l'offre (+14%)

Croissance d'offre de +1.700.00 km

- Création et renforcement de lignes Express : E80, E81, E82, E83, E84, E86 (+ 800.000 km)
- Renfort d'offre urbaine : L. 1, L.9, L.80 (+400.000 km)
- Redéploiement de la zone Gembloux – Basse-Sambre (hors Express) (+ 300.000 km)

■ Evolution de la fréquentation (+ 3 %)

- Redéploiement de Gembloux récent
- Express (E86,E83,E84)



Sur base des constats et du contexte budgétaire contraint

Actions prioritaires d'évolution d'offre à CT:

- Poursuivre les évaluations et adapter l'offre qui en découleront:
 - Évaluation des lignes urbaines
 - Evaluation du redéploiement « Gembloux Basse Sambre »

- Développer le réseau intercommunal structurant (chainon manquant) : Couvin – Givet - Dinant

Proposition de décision de l'organe :

L'Organe prend acte du bilan de l'évolution de l'offre TEC 2019-2024 de la BU de Namur 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:***
 - ***Lignes urbaines de Namur***
 - ***Redéploiement Gembloux – Basse Sambre***

- ***optimiser le réseau TEC pour prendre en compte les enjeux d'accessibilité territoriale prioritaires suivants :***
 - o ***le développement du réseau intercommunal structurant (chainon manquant) : Couvin – Givet – Dinant***
 - o ***(autres enjeux à déterminer par l'Organe).***

2.2 Politique d'accessibilité au territoire

Transports collectifs – objectifs et planning

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

CONTENU

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

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

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

CONTEXTE

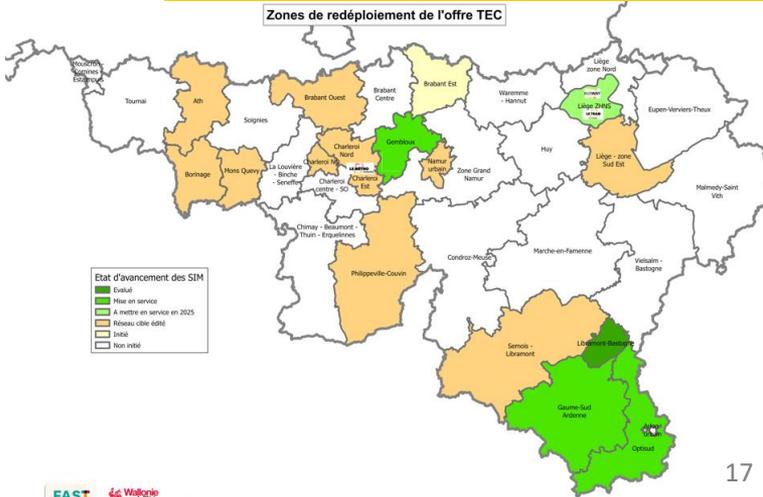


Depuis 2018 :

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

Aujourd'hui :

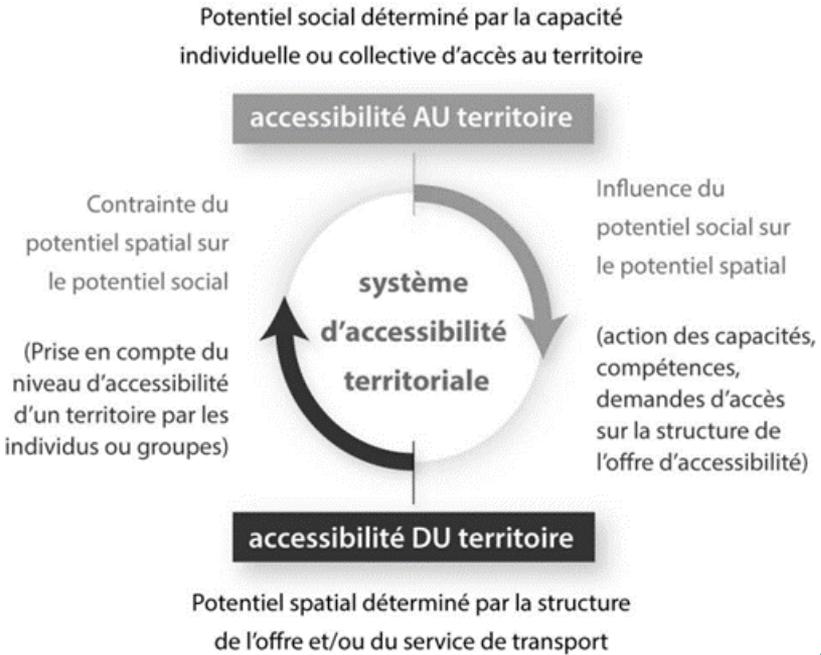
- Réflexion globale sur l'ensemble de la Wallonie



POLITIQUE D'ACCESSIBILITÉ

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

Figure 1 Le système d'accessibilité territoriale



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

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

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

Renforcement lien mobilité - développement territorial

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

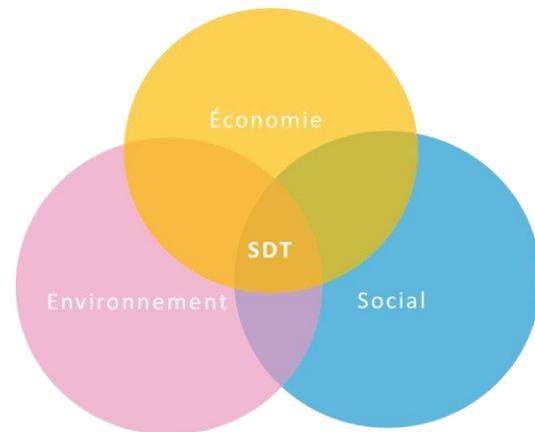


SCHÉMA DE
DÉVELOPPEMENT
DU TERRITOIRE

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

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

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

RENFORCEMENT LIEN MOBILITÉ – DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

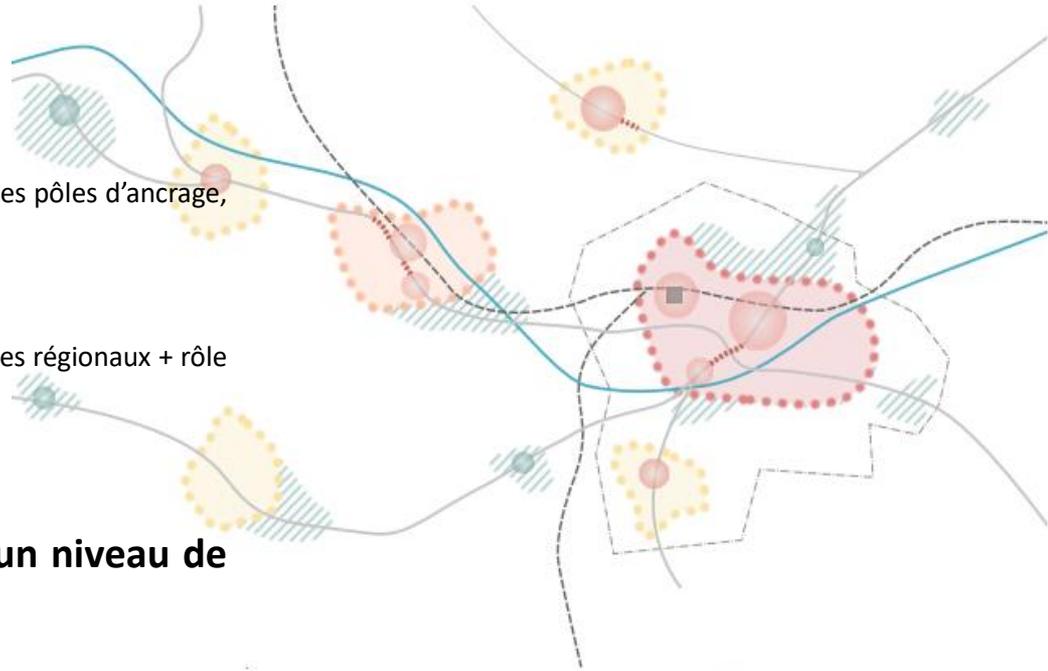
Le SDT distingue trois types de centralités :

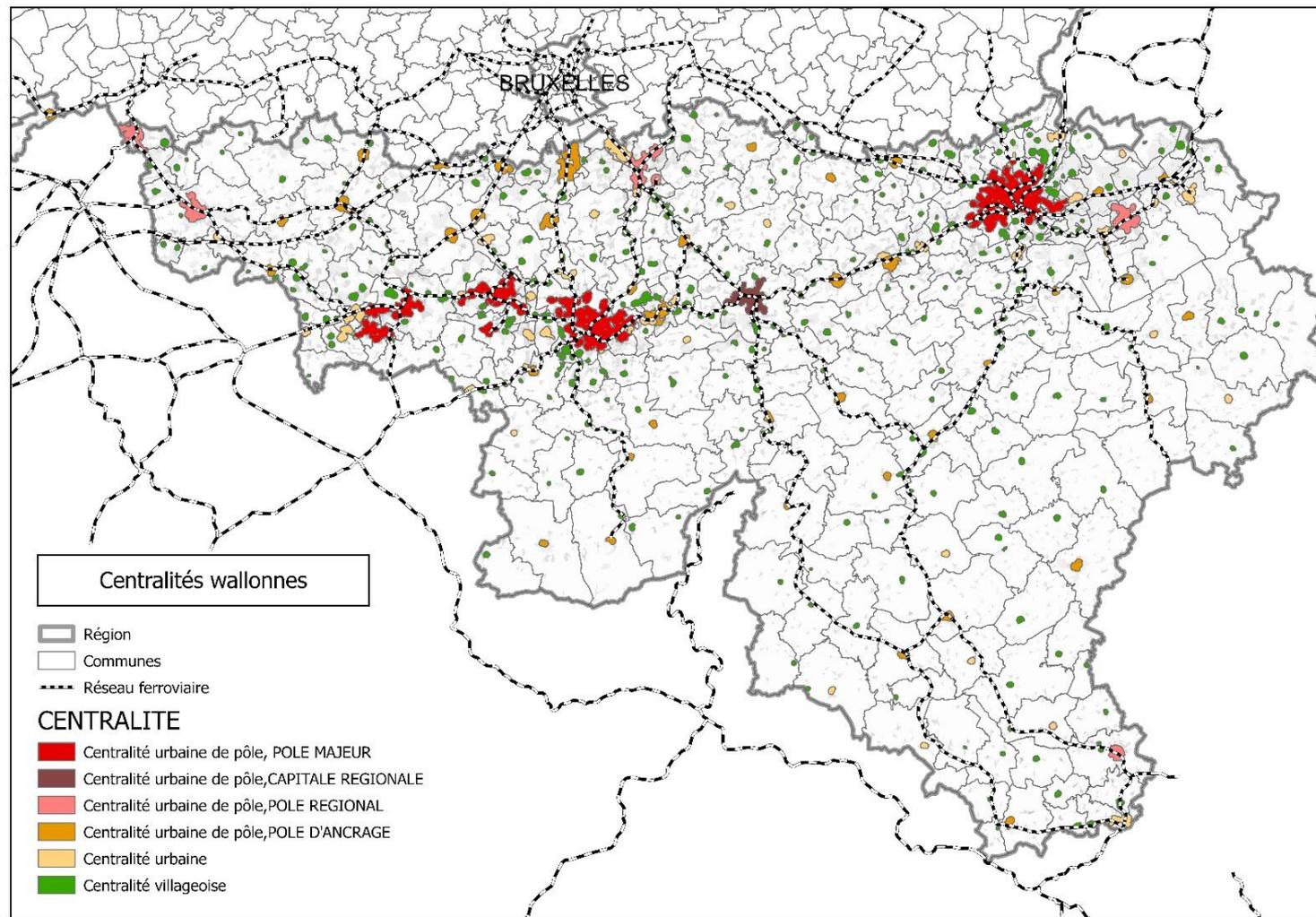
- les centralités urbaines de pôle
- les centralités urbaines
- les centralités villageoises

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

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

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





Exemples centralités

Urbaine :

Genappe
Rixensart/La Hulpe
Perwez

Urbaine d'ancrage :

Braine-l'Alleud/Waterloo
Jodoigne
Tubize

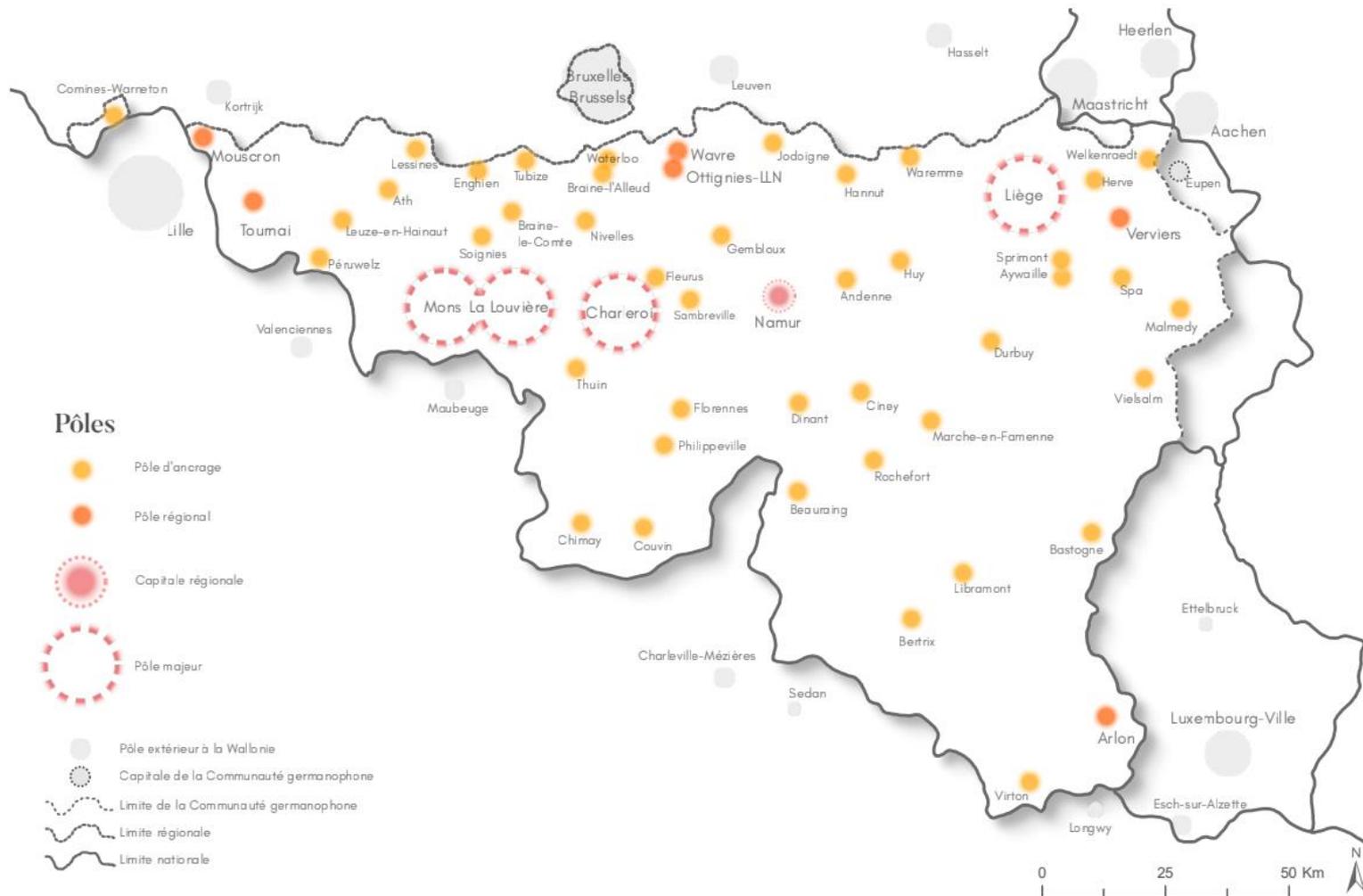
Urbaine de pôle régional :

Ottignies-LLN/Wavre

Urbaine de pôle majeur :

Liège, Charleroi, Mons/La Louvière

PÔLES



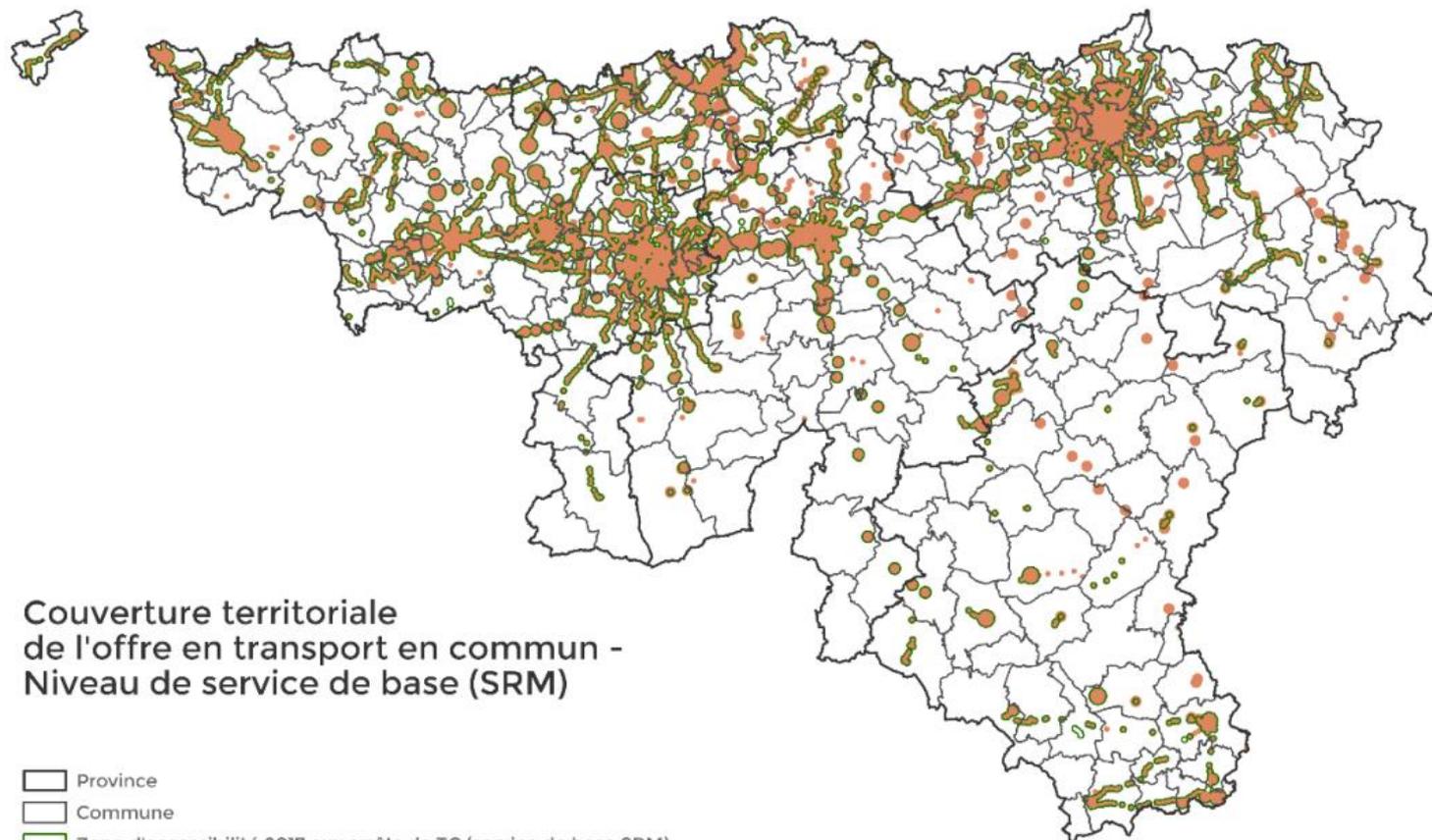
=> Centralités au cœur de la définition de la politique d'accessibilité

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

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

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

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



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

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

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

VS

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

UNE POLITIQUE D'ACCESSIBILITÉ AU TERRITOIRE QUI DÉCLINE LA SRM

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

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

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

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

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

12. CONNECTER LES QUARTIERS DES AGGLOMÉRATIONS URBAINES

19. VALORISER LE RÉSEAU FERROVIAIRE PARTOUT OÙ IL EST PRÉSENT



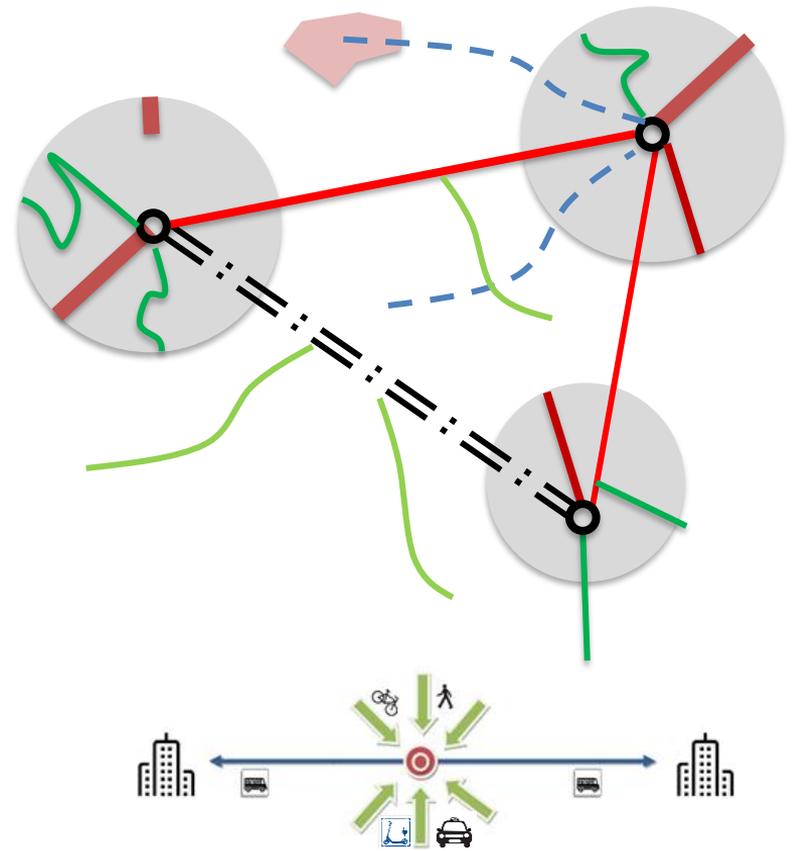
EN QUOI CONSISTE LA POLITIQUE D'ACCESSIBILITÉ ?

LIVRABLES :

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

EN QUOI CONSISTE LA POLITIQUE D'ACCESSIBILITÉ ?

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



EN QUOI CONSISTE LA POLITIQUE D'ACCESSIBILITÉ ?

Actuellement : uniquement transport collectif.

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

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

PROCHAINES ÉTAPES

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

En vue d'une adoption par le Gouvernement Wallon

2.3 Evaluation de la ligne E86 Namur - Philippeville

SPW MI – Noël RENSON
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

AVIS NOVEMBRE 2021

Demande OTW :

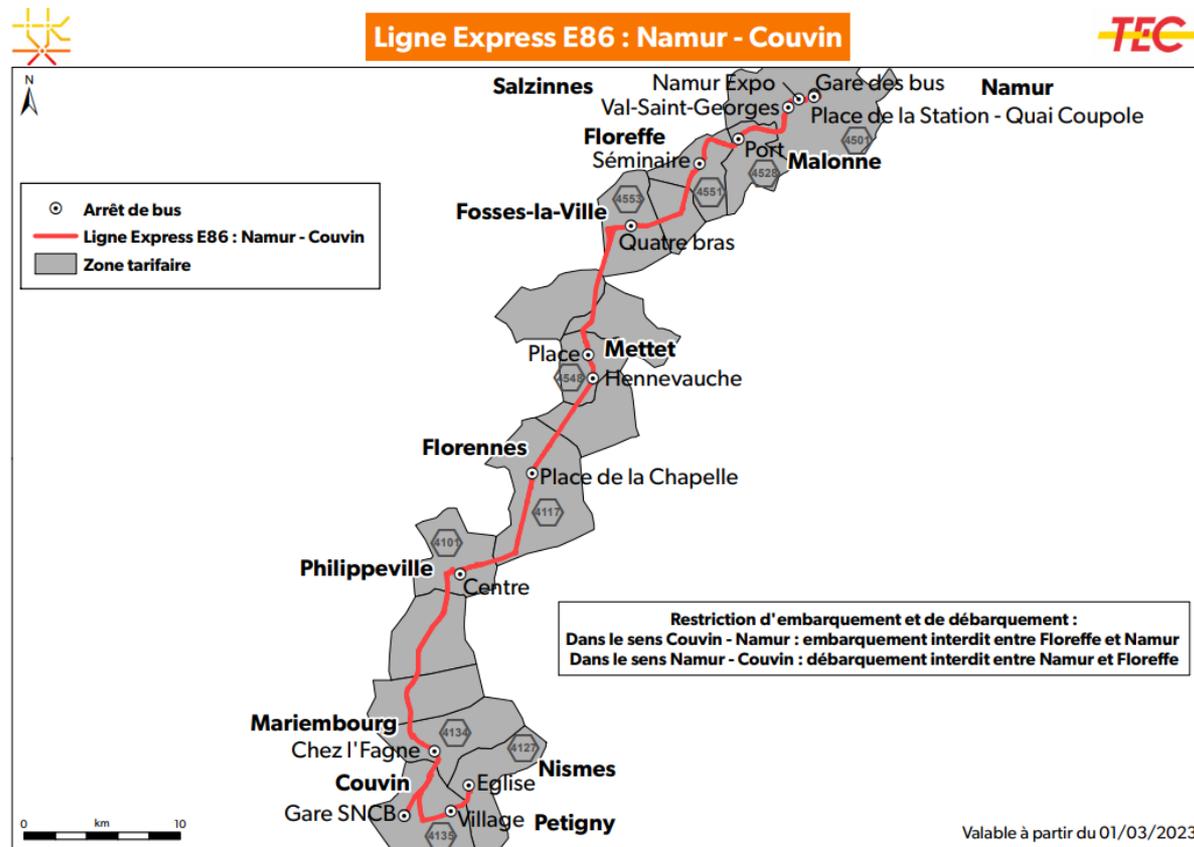
- Changement du matériel roulant améliorant la capacité ;
- Suppression de l'extension bidirectionnelle Jambes-Namur ;
- Ajout de la desserte du PAE de Mettet ;

Avis AOT (condition):

- La mise en place de correspondances systématiques à Namur depuis/vers Liège (en particulier depuis Liège la semaine, dans les deux sens le dimanche)
- Le renfort d'offre au regard des ambitions régionales en termes d'amplitude horaire (parcours en soirée) ;

1. CONTEXTE

- 8 communes
- 16 arrêts
- 63 km



2.1. PRÉSENTATION DE L'OFFRE : NIVEAUX DE SERVICES

- En semaine hors congés scolaires:
 - 25 parcours en direction de Namur (4:47 – 16:47)
 - 2 en partance de Mettet
 - 3 en partance de Florennes
 - 5 en partance de Philippeville
 - 15 en partance de Nismes
 - 36 parcours en direction de Couvin (7:19 – 19:29)
 - 2 avec terminus Mettet
 - 9 avec terminus Florennes
 - 5 avec terminus Philippeville
 - 3 avec terminus Couvin
 - 17 avec terminus Nismes
- En semaine de vacances :
 - 18 parcours en direction de Namur
 - 3 en partance de Philippeville
 - 1 en partance de Couvin
 - 14 en partance de Nismes
 - 18 parcours en direction de Couvin
 - 3 avec terminus Philippeville
 - 1 avec terminus Couvin
 - 14 avec terminus Nismes
- Samedi :
 - 7 parcours en direction de Namur
 - 2 en partance de Couvin
 - 5 en partance de Nismes
 - 7 parcours en direction de Couvin
 - 2 avec terminus Couvin
 - 5 avec terminus Nismes
- Dimanche :
 - 3 parcours en direction de Namur
 - 1 en partance de Florennes
 - 2 en partance de Couvin
 - 1 parcours en direction de Nismes

KPI

Indice de fréquentation :

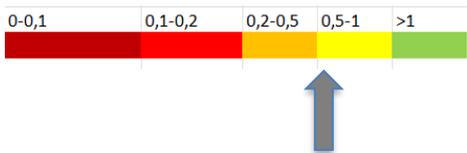
- V/N : **32,83**



⇒ V/N : Très bon

10 étant le seuil à partir duquel l'usage du bus est plus pertinent que la voiture

- V/K : **0,52**



⇒ V/K : Niveau acceptable, au-dessus de la moyenne des Express

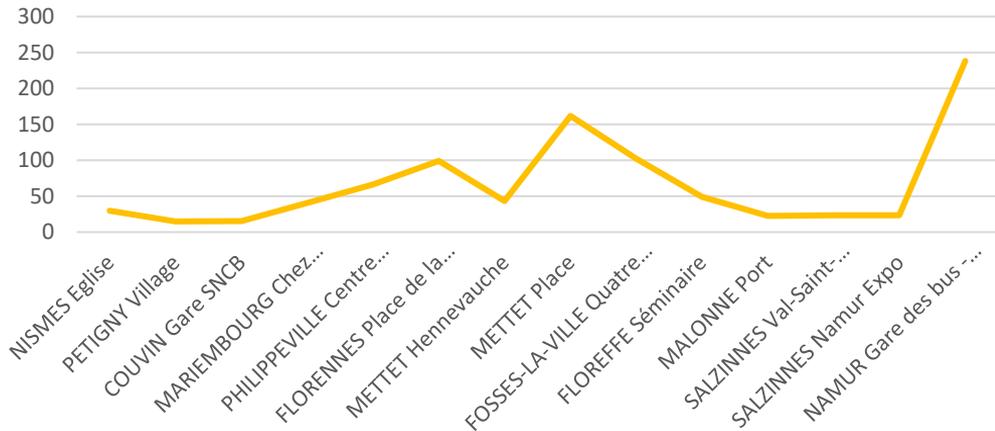
E86	2019	2023	2024
V	370 991	408 553	412 992
N	11 322	12 580	12 580
K		801555.699	801555.699
V/N	32.83	32.48	32.83
V/K	0.52	0.51	0.52

Blue curved arrows indicate a +10% increase from 2019 to 2023 for V and N, and a decrease from 2023 to 2024 for V/N and V/K.

	Moyenne générale	Moyenne Express	Moyenne générale
V/N		18.83	22.54
V/K		0.45	1.36

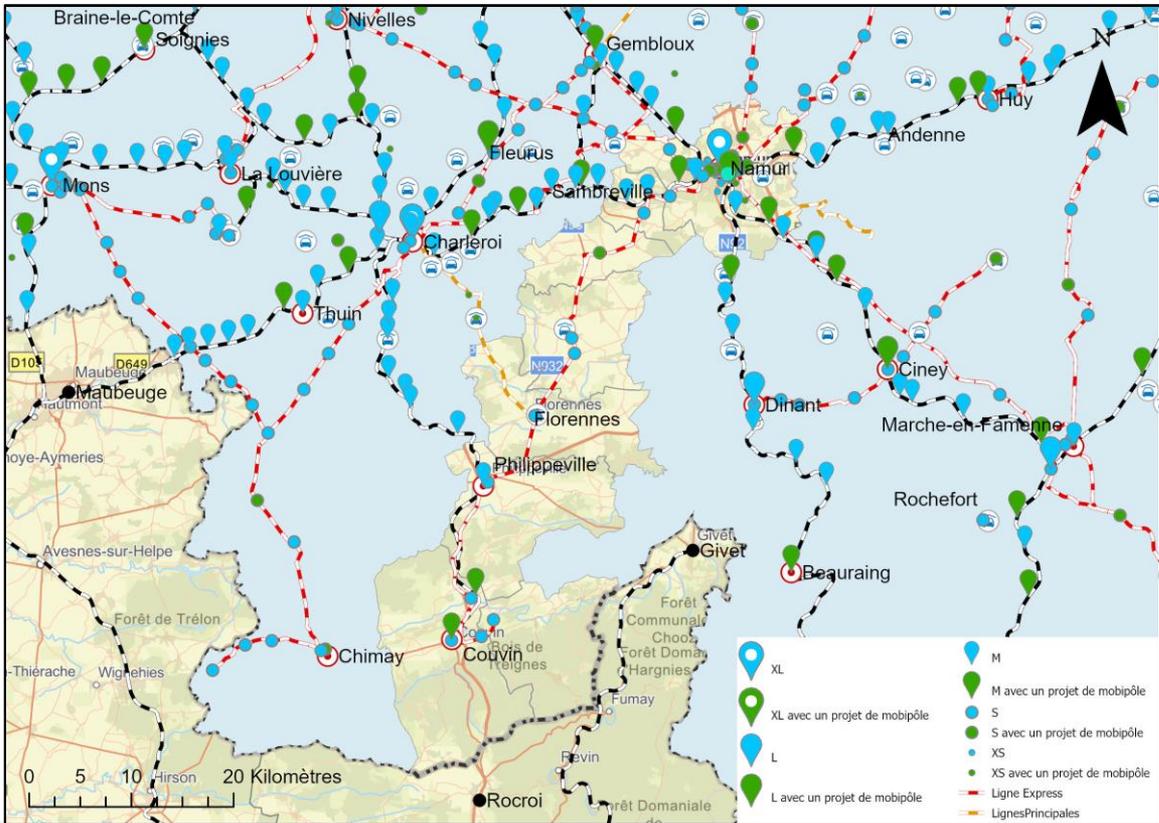
MONTÉES PAR ARRÊTS

Montées journalières aux arrêts



Démographie	Pop (hab)	Surface (km²)	Densité (hab/km²)
Namur	114 142	175	649
Floreffe	8 000	39	205
Fosses-la-Ville	10 400	63	165
Mettet	13 500	117	115
Florennes	11 000	134	82
Philippeville	9 500	157	61
Couvin	13 000	206	63
Viroinval	5 649	121	46

MOBIPÔLES ET INFRASTRUCTURES D'ARRÊT



MARIEMBOURG Chez l'Fagne



FLOREFFE Séminaire

CONCLUSION

- Améliorer la **correspondance** à Namur avec le train en direction de Liège (actuellement un temps d'attente à Namur en correspondance avec Liège d'environ 20 minutes dans les deux sens est nécessaire) ;
- Améliorer l'**amplitude horaire** conformément aux ambitions régionales pour la ligne et celles du PMCM (14 h contre 12 h actuellement) ;
- Réaliser un audit pour identifier les améliorations nécessaires pour faire évoluer les arrêts structurants en de véritables **mobipôles** (trottoirs, abris, accessibilité, stationnement vélo, cheminement modes actifs jusqu'à l'arrêt, ...), notamment :
 - Le futur pôle bus à Philippeville (déplacé vers la gare) ;
 - L'arrêt FLOREFFE Séminaire (débarquement) ;
 - L'arrêt MARIEMBOURG Chez l'Fagne ;
- Organiser le **rabattement** et des correspondances efficaces entre la ligne Express et les lignes secondaires qui l'alimentent.

PROPOSITION D'AVIS DE L'ORGANE

- L'Organe prend acte du bon fonctionnement de la ligne E86.
- Il recommande à l'ensemble des acteurs concernés de mettre en œuvre les actions qui leur incombent dans le plan d'action établi lors de cette évaluation intermédiaire afin d'améliorer encore l'attractivité de cette ligne, notamment les améliorations nécessaires en matière d'équipements et d'accès aux mobipôles desservis.

2.4 Planning des prochaines évaluations d'offre

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

Processus « Evaluation de l'offre de bus TEC »

Evaluation en 2 temps :

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

En vue de :

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

Pourquoi présenter les prochaines évaluations de ligne?

02/06/2025

46

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 Namur

2^{ème} Semestre 2025

1. 827 « Eghezée – Hannut » (Evaluation finale)
2. Express E82 « Namur–Jodoigne » (Evaluation intermédiaire)
3. Ligne 41 Gesves – Namur (Evaluation finale)
4. lignes urbaines 1 « St-Marc – Jambes (Petit Ry) », 9 « Flawinne-Jambes (Amée) » et 80 « Namur (Gare) – Jambes (La Sauge) » (Evaluation intermédiaire)
5. Redéploiement de la zone « Gembloux - Basse-Sambre » (Evaluation intermédiaire)

Constats :

- Fréquentation très faible sauf 1 parcours scolaire
En moyennes :
 - en période scolaire : 4 validations/parcours
 - en période vacances : 3 validations/parcours
 - samedi : 2 validations/parcours
- Retards récurrents (entrée ville)

Pistes d'améliorations identifiées :

- Ajout de la desserte du centre commercial de Hannut ;
- Enquête de satisfaction pour les (non-)clients ;
- Adaptations des horaires aux temps de parcours réels;
- Améliorer l'information sur les correspondances

Malgré fréquentation en hausse 2020-2024

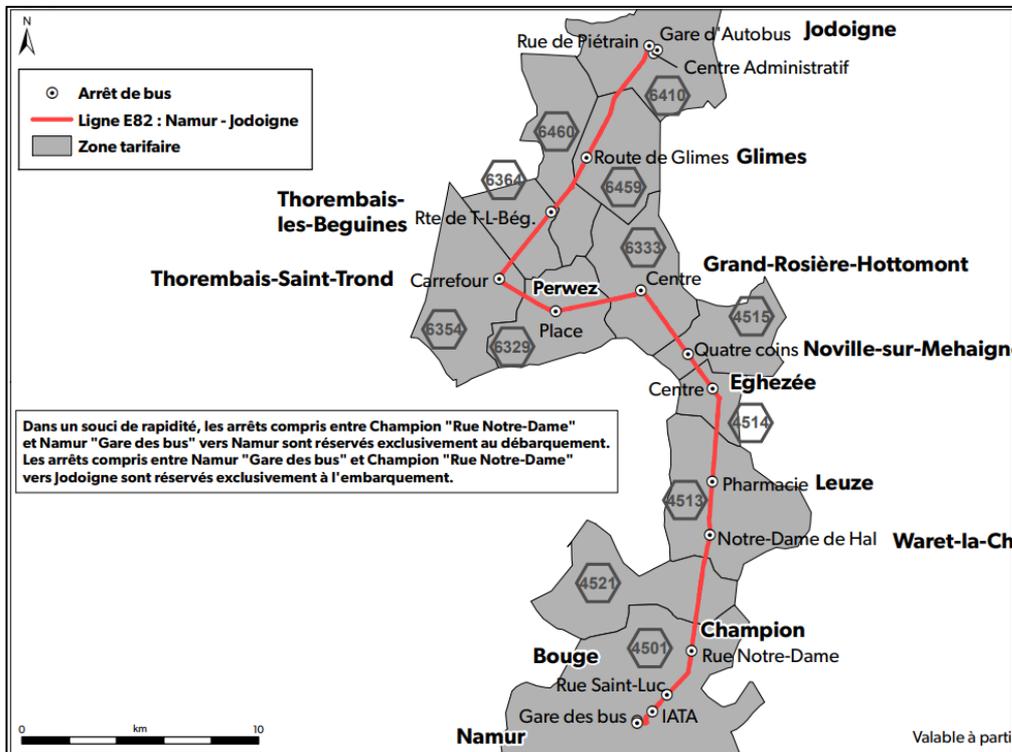
2024 V/K : **0,30** < 0,75 (V/K moyen des lignes secondaires)
V/N : **6,26** < 15,89 (V/N moyen des lignes secondaires)

Enjeux de l'évaluation à mener

- Vérifier la mise en œuvre des 4 pistes d'actions identifiées lors de l'évaluation intermédiaire ;
- Confirmer la pérennité des parcours non scolaires de la L.827 au regard des autres offres existantes dans cette même zone Eghezée – Wasseiges – Hannut :
 - L. 815 Hannut – Wasseiges - Forville,
 - L.823 Jodoigne - Eghezée,
 - L.824 Hemptinne – Wasseignes – Eghezée.

Ligne E82 « Namur – Eghezée - Jodoigne »

02/06/2025
51



Octobre 2020 : L.82 devient E82
Renforcée par les parcours Namur-
Eghezée de ex L.81

Offre actuelle :
En semaine: 1bus/h/sens de 6h à 19h
(+ renforts en période scolaire)

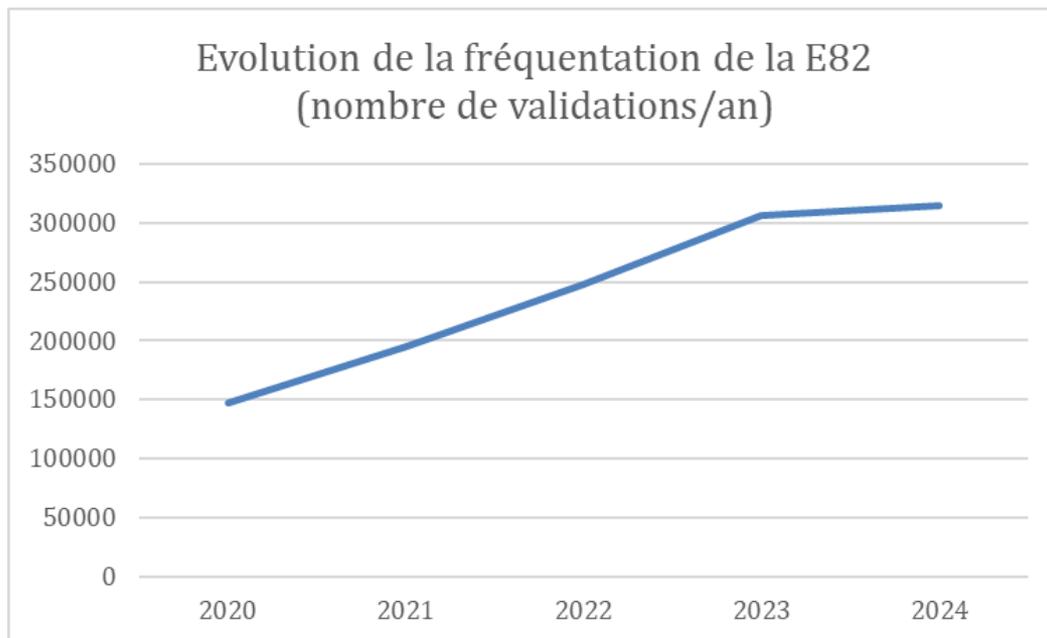
Le samedi: 1bus/2h
de 8h à 19h Jodoigne->Namur,
De 12h à 20h Namur->Jodoigne.

370.500 km/an
1.160.000€/an

Performance

- Offre inférieure aux attentes régionales
cadencement et amplitude de l'offre le samedi
- Croissance continue des fréquentations depuis 2020
- V/K (2024) **0,85** > 0,45
V/N (2024) **28,49** > 18,83

= Ligne performante

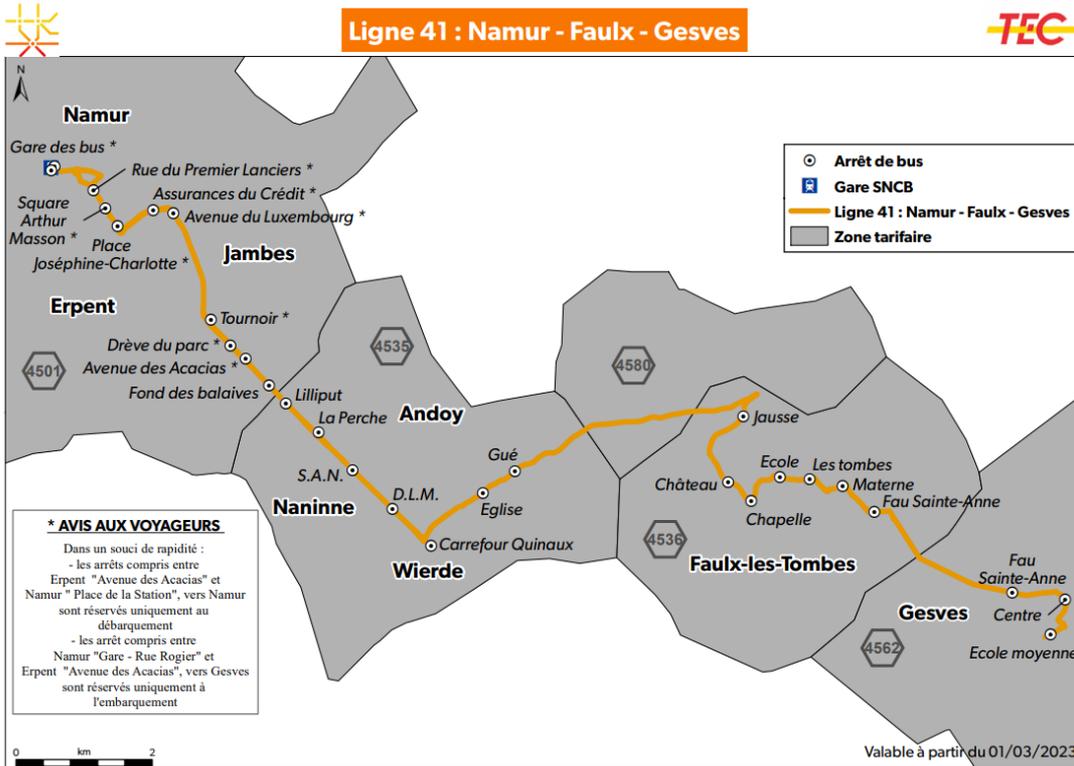


- Analyse des écarts de niveaux de service avec les **ambitions régionales** ;
- Analyse des **arrêts structurants** (Mobipôles)
- Analyse de la qualité de la **correspondance** (en gare de Namur vers Liège) et de l'usage intermodal de ligne ;
- Cohérence d'arrêts ou au contraire complémentarité à viser **avec la ligne E1** pour la desserte du tronçon Thorembois - Jodoigne (enjeu issu de l'OCBM du BW) ;
- Confirmation de la pertinence des **parcours de renfort** sur le tronçon Namur – Eghezée.

Lignes 41 « Gesves – Namur » et 42 « Namur – Faulx – Andenne »

02/06/2025

54



Mise en service en 2021

Du lundi au vendredi :
3 aller le matin et 3 retour le soir
et 1 A/R le midi

Le samedi à raison : 5 A/R entre
9h et 18h

56.000 km/an
176.000€/an

Evaluation intermédiaire (Avril 2023) : constats

1) Niveau de fréquentation satisfaisant

Un indicateur **V/K** (nombre de validations par kilomètre) de **0,5** ce qui correspond à une **charge moyenne continue de 11,5** passagers (dans l'hypothèse optimiste que tous les usagers restent dans le véhicule durant la totalité du trajet).

2) Les parcours d'heure de pointe 7h23 et 15h49 en semaine sont les plus utilisés (environ 40 personnes en moyenne aux parcours de pointe scolaire). La fréquentation est plus faible en semaine de vacances

3) La création de la ligne 41 a eu un impact sur la ligne 42 : environ 1/3 des voyageurs (+/-100 personnes) qui empruntaient précédemment la ligne 42 prennent aujourd'hui la ligne 41

Avis de l'OCBM (septembre 2023)

L'Organe émet un avis favorable sur les adaptations opérationnelles prévues sur la ligne 41 « Namur – Faulx – Gesves » afin de correspondre davantage aux ambitions tactiques et demande à l'Opérateur de Transport de Wallonie leur mise en oeuvre d'ici 2024.

Il recommande également à l'Opérateur de Transport de Wallonie et aux parties prenantes de mettre en oeuvre le plan d'actions en termes d'équipements, d'infrastructures et de promotion.

Il recommande également à l'AOT d'intégrer à l'évaluation finale le renfort d'offre dominical à destination du public étudiant ainsi que le renfort de fréquence à 7h en semaine.

Lignes 41 « Gesves – Namur »

02/06/2025

57

Performances en 2024

Validations/km (V/K) : **0,79**

Validations/nombre de passage (V/N) : **18,18**

Ce qui est légèrement supérieur à la moyenne des lignes de même type (secondaire) (V/K 0,75 et V/N de 15,89)

Enjeux :

Pérennité de l'offre de la ligne 41 apparaît confirmée.

Principaux enjeux de l'évaluation finale identifiés par l'AOT :

- Adapter les horaires de la ligne à la demande ;
- Etudier la complémentarité des lignes 41 et 42 (en termes d'itinéraires ou d'horaires) en fonction des impacts de la ligne 41 sur la ligne 42 qui auront été mesurés.

Lignes urbaines Namur

1 Jambes-St Marc

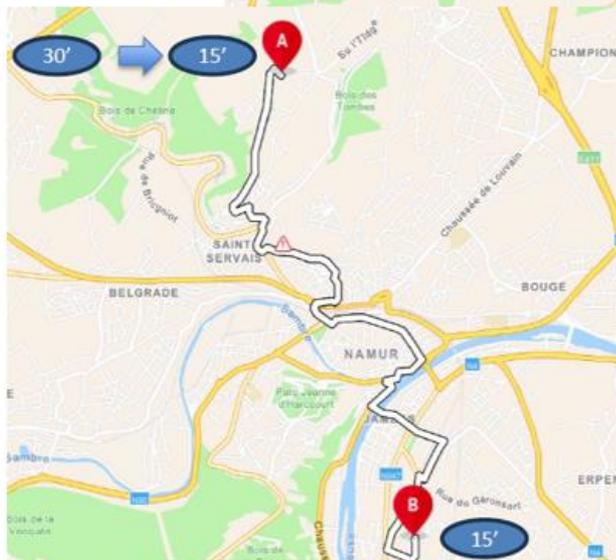
9 Jambes-Flawinne

80 Namur (Gare) - Erpent

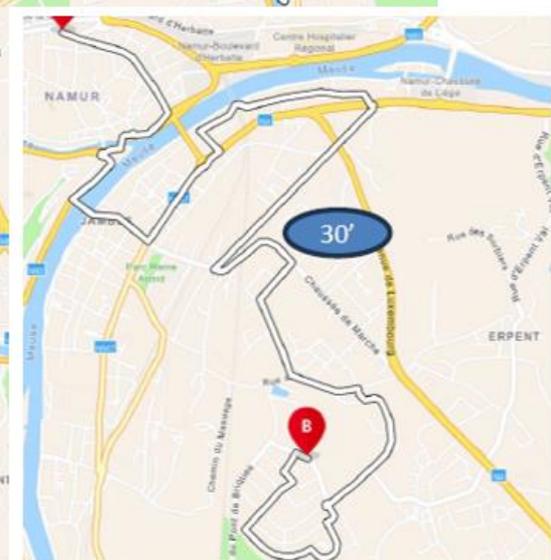
2021 : Fréquence doublée pour
certains tronçons de ligne :

1 Namur - St Marc

9 Namur - Flawinne



Ligne 1 : St-Marc – Jambes



Ligne 80 : Namur – Jambes (La Sauge)

L.1 : Saint-Marc – Jambes (Petit Ry)

du lundi au samedi 4bus/h de Jambes à St-Marc

le dimanche 2bus/h vers Jambes et 1bus/h vers St-Marc

Urbaine structurante

430.000 km/an pour 2.100.000 €/an

L.9 : Saint-Servais – Jambes (Amée)

du lundi au samedi 4bus/h de Namur à Flawinne, 2bus/h de Namur à Jambes

le dimanche 1bus/h de 7h à 21h

Urbaine secondaire

390.000 km/an pour 2.000.000 €/an

L.80 : Namur (Gare) – Jambes (La Sauge)

du lundi au samedi 2bus/h

Le dimanche 1bus/h de 7h à 18h

Urbaine secondaire

190.000 km/an pour 1.000.000 €/an

Evolution des validations et V/K (voyageur par parcours)

			2019	2024	delta relatif 2024 vs 2019	
Jambes (Petit-Ry) - Saint-Marc (Pl. Communale)	1	Offre	331.771	428.819	29%	Offre
		Fréquentation	1294607	1482748	15%	Fréquentation
		V/K	3,90	3,46		
Jambes (Amée) - Flawinne	9	Offre	279.483	392.835	41%	Offre
		Fréquentation	784.343	841.077	7%	Fréquentation
		V/K	2,81	2,14		
Namur (Gare) - Jambes (La Sauge)	80	Offre	122.302	191.980	57%	Offre
		Fréquentation	218175	275566	26%	Fréquentation
		V/K	1,78	1,44		

V/N (voyageur par parcours)

L.9 : 11 à Namur et Jambes >< **6** à Flawinne et Belgrade;

L.1 : 12 à Jambes, Namur, St-Servais >< **2** à St Marc;

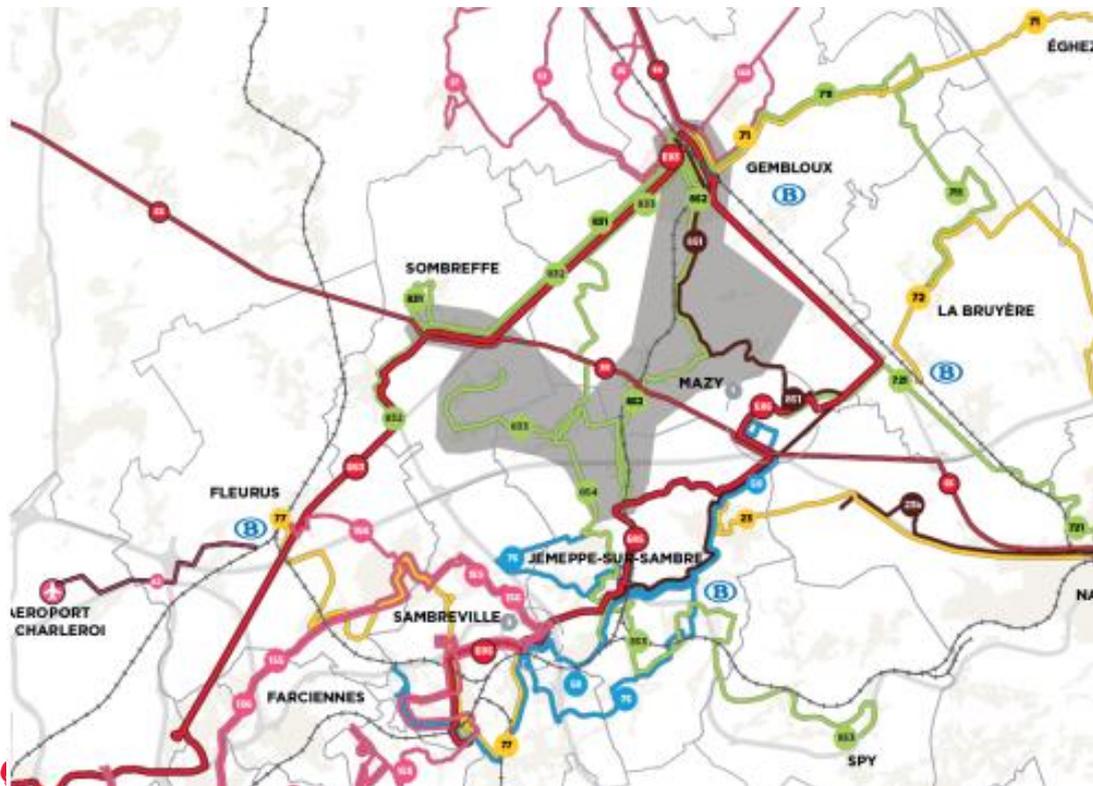
L.80 : 16 Namur et Jambes cité Souvenir >< **3** au-delà de Jambes Belle-vue

Enjeux de l'évaluation à mener

- Etude de l'ajustement de la fréquence en fonction de la demande ;
- Adapter les horaires et éventuellement les diamétrales des lignes urbaines namuroises selon les besoins identifiés.

Redéploiement de la zone « Gembloux – Basse-Sambre »

02/06/2025
62



Mise en service en 2023

- 2 lignes express
- 5 lignes principales
- 1 ligne urbaine
- 3 lignes secondaires
- 9 lignes scolaires
- TEC à la Demande

Redéploiement de la zone « Gembloux – Basse-Sambre »

02/06/2025

63

Aout 2023 : mise en service

Fin 2023 : premières adaptations (ajout d'arrêts, modifications d'itinéraires et adaptations d'horaires, etc)

Août 2024 (après étude) : renforcement de l'offre (l'extension de la ligne 77 jusque Gembloux, la croissance d'offre sur la E83 et l'extension des services de TEC à la Demande)

Par rapport à 2019 :

+776.400 km/an (+60% d'offre)

+2,2 M€/an

Redéploiement de la zone « Gembloux – Basse-Sambre »

02/06/2025

64

Comparaison des périodes septembre-décembre

En 2024, hausse de 14% par rapport à 2019

Ligne	2019	2023	2024
23 : Namur - Spy		76.768	74.425
23b : Namur - Suarlée - Temploux		31.443	40.243
58 : Créalys - Spy - Moignelée		123.045	139.752
71 : Gembloux - Eghezée		10.546	10.098
711 : Gembloux - Grand-Leez - Saint-Denis		16.047	15.445
72 : Namur - Bovesse		31.250	41.919
721 : Namur - Rhisnes - Les Isnes		3.004	4.705
76 : Jemeppe-sur-Sambre - Moustier - Auvelais		11.150	12.745
E83 : Gembloux - Charleroi		60.906	58.113
77 : Fleurus - Tamines - Auvelais		32.772	51.856
831 : Gembloux - Sombreffe		4.938	5.923
832 : Gembloux - Sombreffe - Ligny		22.744	14.224
833 : Gembloux - Corroy-le-Château - St-Martin - Tongrinne		9.256	8.842
851 : Gembloux - Bossière - Les Isnes - Spy		6.159	5.090
852 : Gembloux - Bossière - Mazy - Onoz		4.351	3.496
853 : Floreffe - Jemeppe-sur-Sambre Spy		3.688	5.664
854 : Jemeppe-sur-Sambre - St-Martin - Onoz		572	284
E85 : Gembloux - Tamines		6.379	5.894
Total	436.041	455.018	498.718
Evolution de la fréquentation /2019		4,4	14,4

Redéploiement de la zone « Gembloux – Basse-Sambre »

02/06/2025

65

1) Sur base données fournies par l'OTW (fréquentations, ponctualité, intermodalité, coûts, etc) => réalisation bilan global conjoint AOT-OTW

- ✓ identification principaux enjeux
- ✓ Identification lignes à évaluer plus finement
- ✓ Proposition de planification et des modalités pratiques d'évaluation

2) Organisation d'un « comité de zone » (= communes et parties prenantes concernées)

- ✓ Remis d'avis sur le bilan global présenté ainsi que sur la sélection de lignes à évaluer.
- ✓ début septembre 2025.

3) Evaluations des lignes identifiées

4) AOT compile et synthétise les différents plans d'actions réalisés (plan d'action global, complété d'éventuels plans d'actions spécifique par ligne qui le nécessite).

L'Organe prend acte que les lignes TEC 827, E82, 19, 41, 42, 1, 9, 80 et les lignes du redéploiement de la zone « Gembloux – Basse-Sambre » feront l'objet d'une évaluation durant le prochain semestre.

Il identifie les enjeux suivants à prendre en compte dans ces évaluations :

- Lignes 827 :

- Vérifier la mise en œuvre des 4 pistes d'actions identifiées lors de l'évaluation intermédiaire ;***
- Confirmer la pérennité des parcours non scolaires de la L.827 au regard des autres offres existantes dans cette même zone Eghezée – Wasseiges – Hannut (L. 815 Hannut – Wasseiges - Forville, L.823 Jodoigne - Eghezée, L.824 Hemptinne – Wasseignes – Eghezée) ;***
- (à compléter par l'Organe)***

SUITE SLIDE SUIVANTE

- **Ligne Express E82 :**

- **Analyse des écarts de niveaux de service avec les ambitions régionales, en termes d'amplitude, de constance temporelle et de cadencement ;**
- **Analyse des arrêts structurants (Mobipôles) en termes d'accessibilité depuis les alentours et d'équipements ou de services attendus ;**
- **Analyse de la qualité de la correspondance en gare de Namur vers Liège et de l'usage intermodal de ligne ;**
- **Cohérence d'arrêts ou au contraire complémentarité à viser avec la ligne E1 pour la desserte du tronçon Thorembais - Jodoigne (enjeu issu de l'OCBM du BW) ;**
- **Confirmation de la pertinence des parcours de renfort sur le tronçon Namur – Eghezée.**
- **(à compléter par l'Organe)**

- **Lignes 41 et 42 :**
 - **Adapter les horaires de la ligne selon les besoins identifiés ;**
 - **Etudier la complémentarité des lignes 41 et 42 (en termes d'itinéraires ou d'horaires), en fonction des impacts de la ligne 41 sur la ligne 42 qui auront été mesurés ;**
 - **(à compléter par l'Organe)**

- **Lignes 1, 9, 80 :**
 - **Etude de l'ajustement de la fréquence en fonction de la demande ;**
 - **Adapter les horaires et éventuellement les diamétrales des lignes urbaines namuroises selon les besoins identifiés;**
 - **(à compléter par l'Organe)**

- **Lignes du redéploiement de la zone « Gembloux – Basse-Sambre » :**
 - **S'assurer de la pertinence des différentes offres mises en place, au regard des moyens régionaux consacrés et de la réponse du marché aux offres déployées;**
 - **Identifier les actions nécessaires à l'amélioration de l'attractivité de l'offre sur ces lignes;**
 - **(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 – Justine Marneffe
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.

RÔLE DE LA COMMUNE

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

NOTE DÉTAILLÉE

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

3.1 Réforme tarifaire SNCB

SNCB – Mourad Baouche

Point pour information de l'Organe



Agenda

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



Pourquoi une nouvelle gamme ?

En route.
Vers mieux.



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

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

La SNCB s'efforce de :

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

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

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

Les tarifs régulés en 2^{ème} classe:

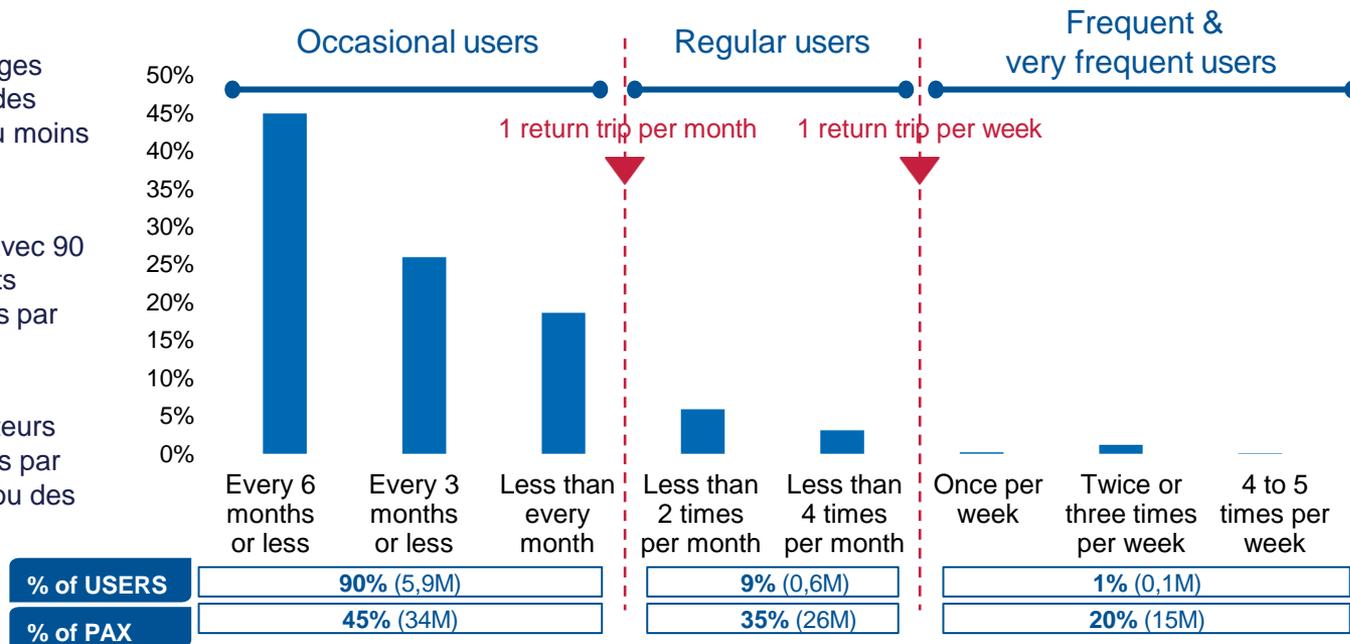
- Les tarifs régulés en 2^{ème} classe sont celui du **Standard Ticket** ; les **ristournes de -40%** pour Youth, Senior ticket et Intervention Majorée; les abonnements domicile-travail et domicile-école; les gratuités pour catégories sociales, patriotiques, professionnels et enfants <12 ans accompagnés.

Les autres tarifs sont non-régulés:

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

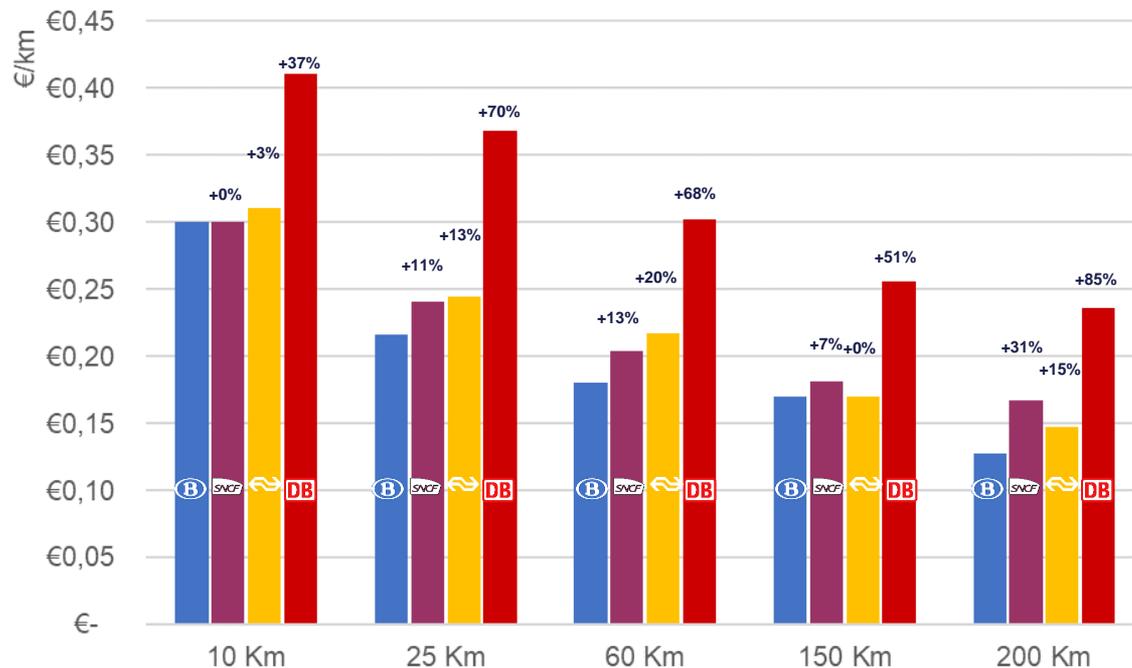
Fréquence de voyage | La majorité des voyageurs tickets/multis sont occasionnels, avec 90 % effectuant moins d'un aller-retour par mois.

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



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

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



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

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

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

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

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

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

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



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



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



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



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



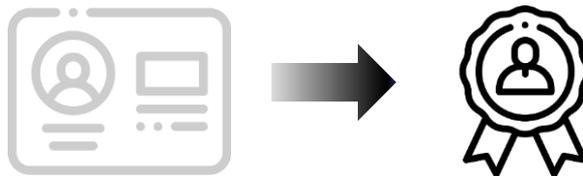
La préservation de **l'accessibilité pour les segments clés** : des tarifs très attractifs et alignés pour les jeunes, les seniors et les personnes bénéficiant d'une aide accrue.

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

En route.
Vers mieux.



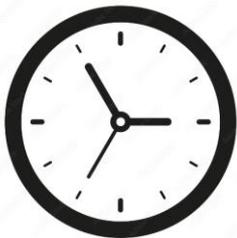
Nouvelle Carte Avantage | Une carte avantage personnelle qui permet de bénéficier de réductions sur les billets de la SNCB et d'autres avantages.



Principes de la carte de réduction :

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

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



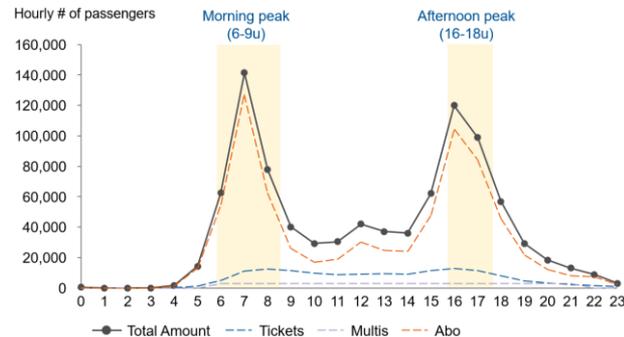
Définitions

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

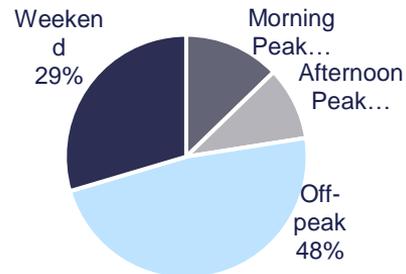
Principes peak vs. off-peak

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

Utilisation du train (incl. abos):



Utilisation des tickets/multis:



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

Des tarifs attractifs pour les adultes 26-64 ans

Des tarifs avantageux pour tous

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

Plus de réductions avec la nouvelle Carte Avantage

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

Prix min. de 2,5€ maintenu

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

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

Toujours une réduction !

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

Plus de réductions avec la nouvelle Carte Avantage

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

Prix min. de 2,5€ maintenu

Autres nouveautés

Vélos : 5€ “anytime” et 3€ “off-peak”



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

Groupes



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

Capping



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

Implémentation fin 2025

En route.
Vers mieux.





Flex Parking

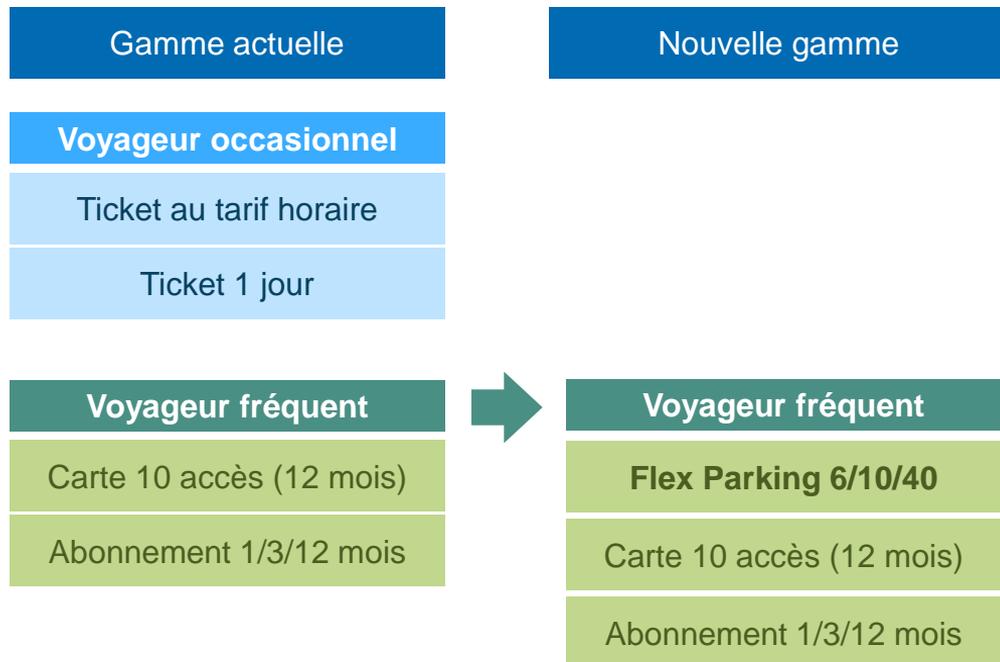
7

2025

En route.
Vers mieux.



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



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



Formules

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



Support:

Mobib personnalisée
reconnue SNCB



Ayants droits

**Abonnés Flex +
train 1/3/12 mois**

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



Prix

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

A high-speed train is shown from a low angle, moving away from the viewer on a set of tracks. The scene is bathed in a warm, golden light, likely from a low sun, creating a hazy atmosphere. Bare trees line the left side of the tracks, and the overhead power lines and support structures are visible on the right. The overall mood is serene and forward-moving.

Merci!

En route. Vers mieux.
Onderweg. Naar beter.



4.1 Réseau cyclable structurant

SPW – Benoît Dupriez

Point pour information de l'Organe

Définition du réseau cyclable structurant en Brabant wallon

3 juin 2025

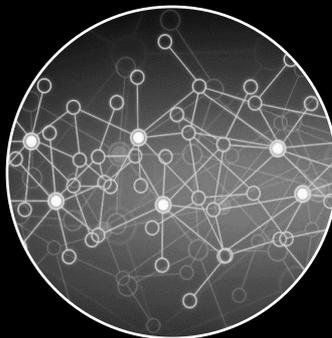
C'est quoi
le réseau
cyclable
structurant?

Le réseau cyclable structurant, c'est :



2040

Une vision



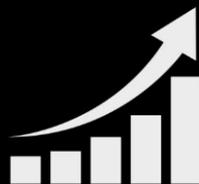
**de liaisons entre pôles
supra-locaux**



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



**Sur lesquelles
concentrer les efforts**



**en vue de développer la
pratique du vélo utilitaire**



Cyclostrades



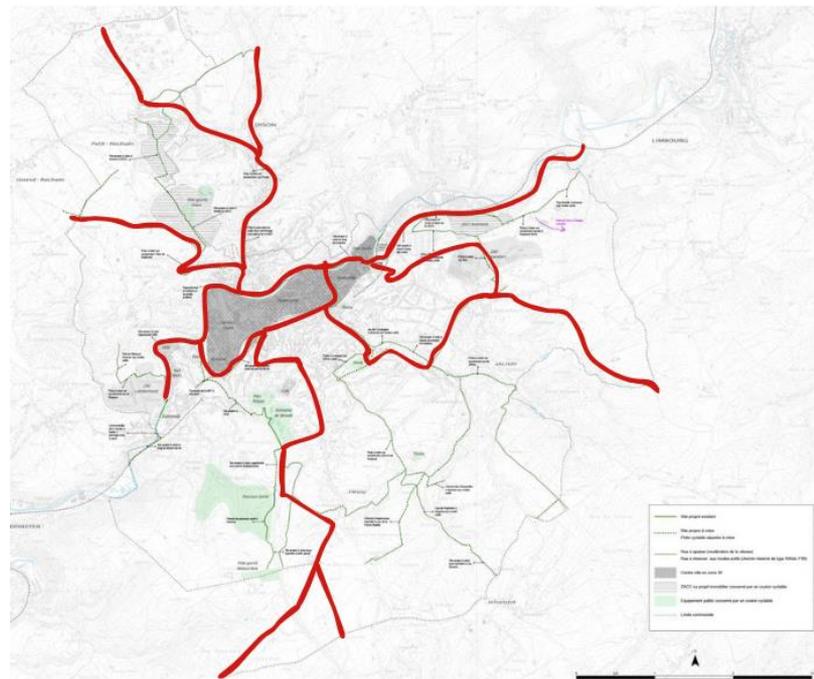
**Liaisons
cyclables
supra-locales
fonctionnelles**



**Liaisons cyclables
de desserte locale**

Réseau cyclable structurant

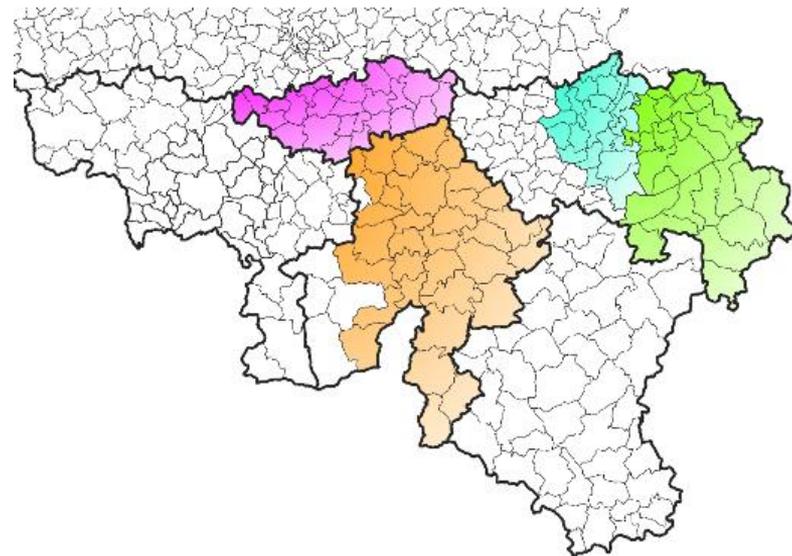
Réseau cyclable local



Objectifs de la mission

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

→ 4 études lancées simultanément en Wallonie



Moments-clefs de l'étude:



Février 2024 : Séance d'information

Mars 2024 : Atelier restreint : définition des liaisons

Avril 2024 : **CODAC 1** - Schéma directeur

Juin 2024 : Atelier sur les tracés

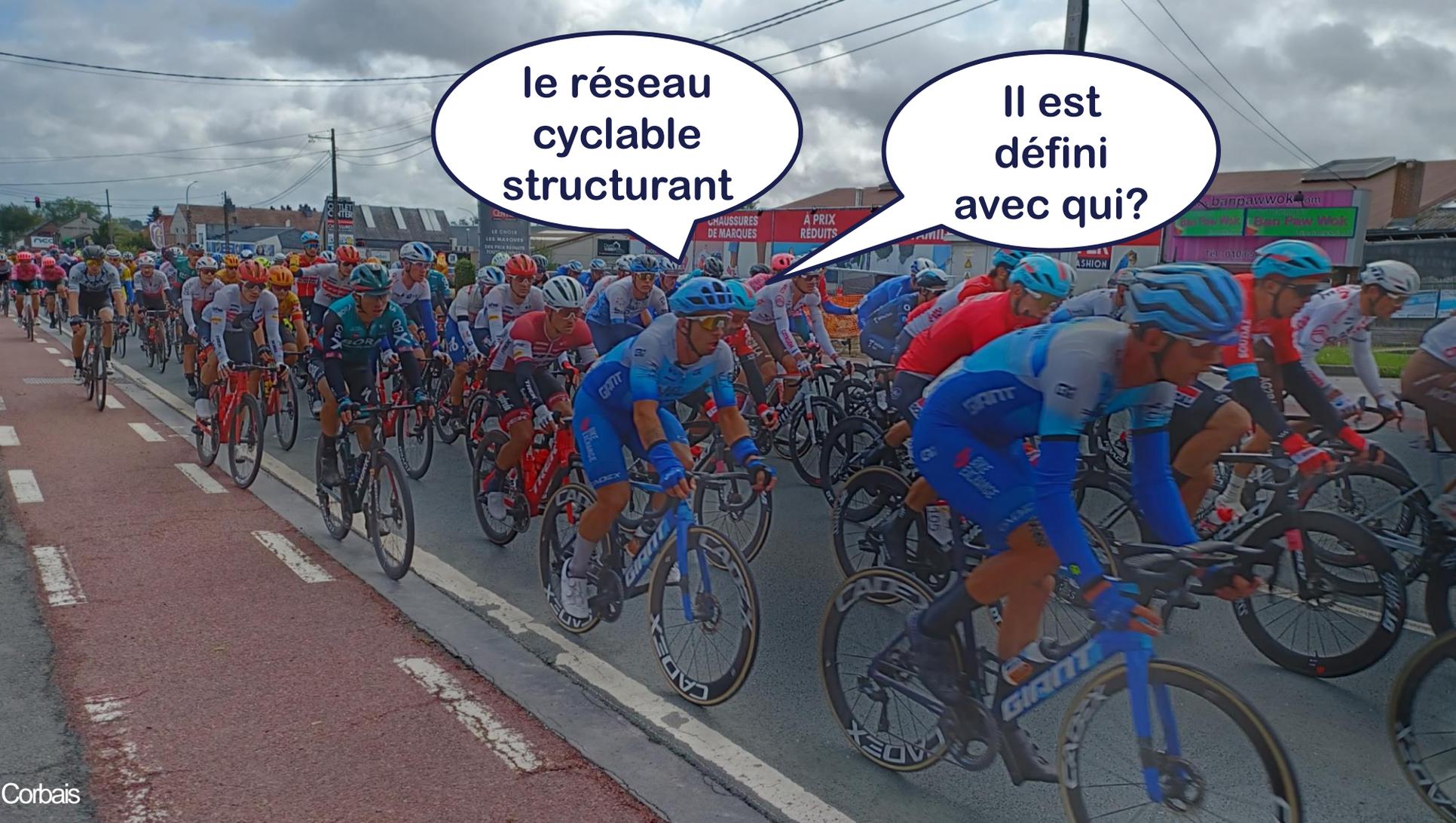
Octobre 2024 : **CODAC 2** - 1^{er} Tracés

Octobre - Novembre 2024 : Consultation Citoyenne

Janvier - Février 2025: Bilatérales avec les communes

Mars 2025: **CODAC 3**
Interventions et Priorisations



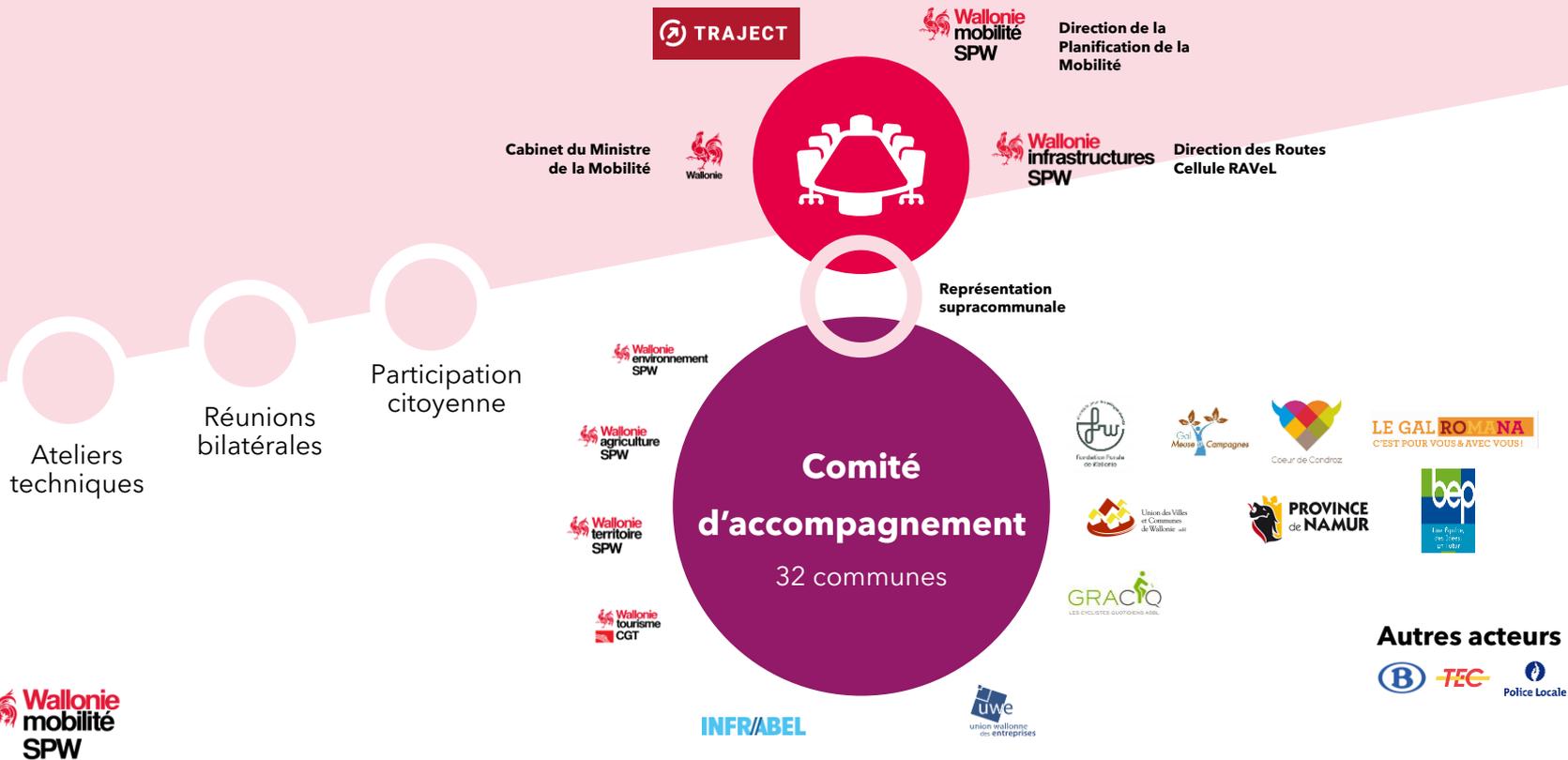


le réseau
cyclable
structurant

Il est
défini
avec qui?

Gouvernance du processus

Comité de pilotage



Bilan de la consultation – ateliers



4

Ateliers



Gesves
Onhaye
Gembloux
Namur

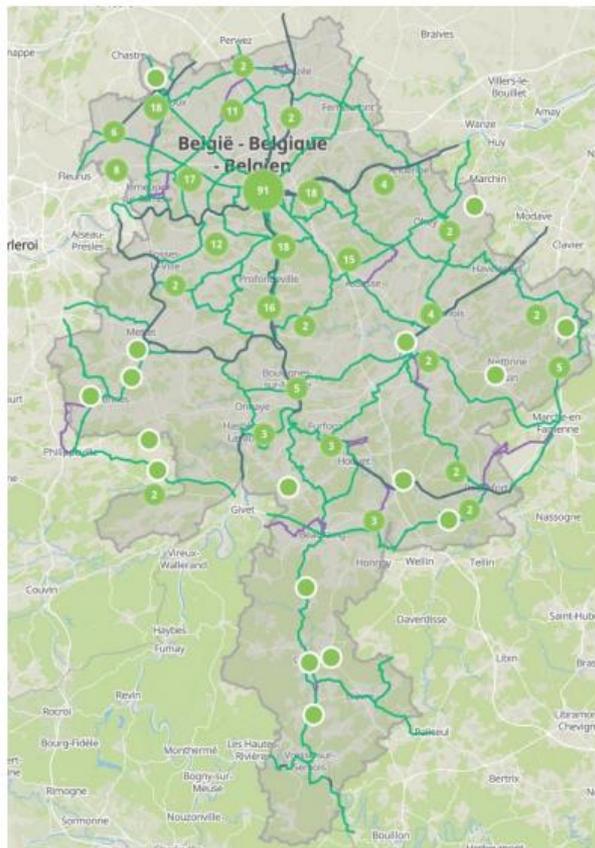
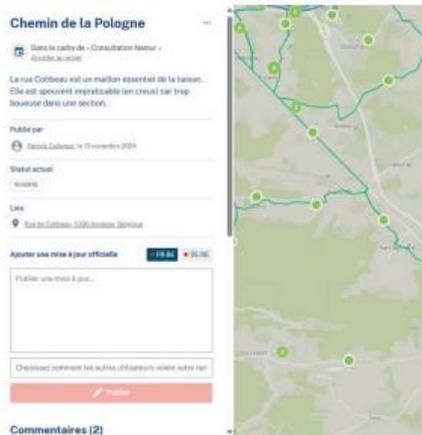
> 100

Participants
environ

BILAN DE LA CONSULTATION - PLATEFORME

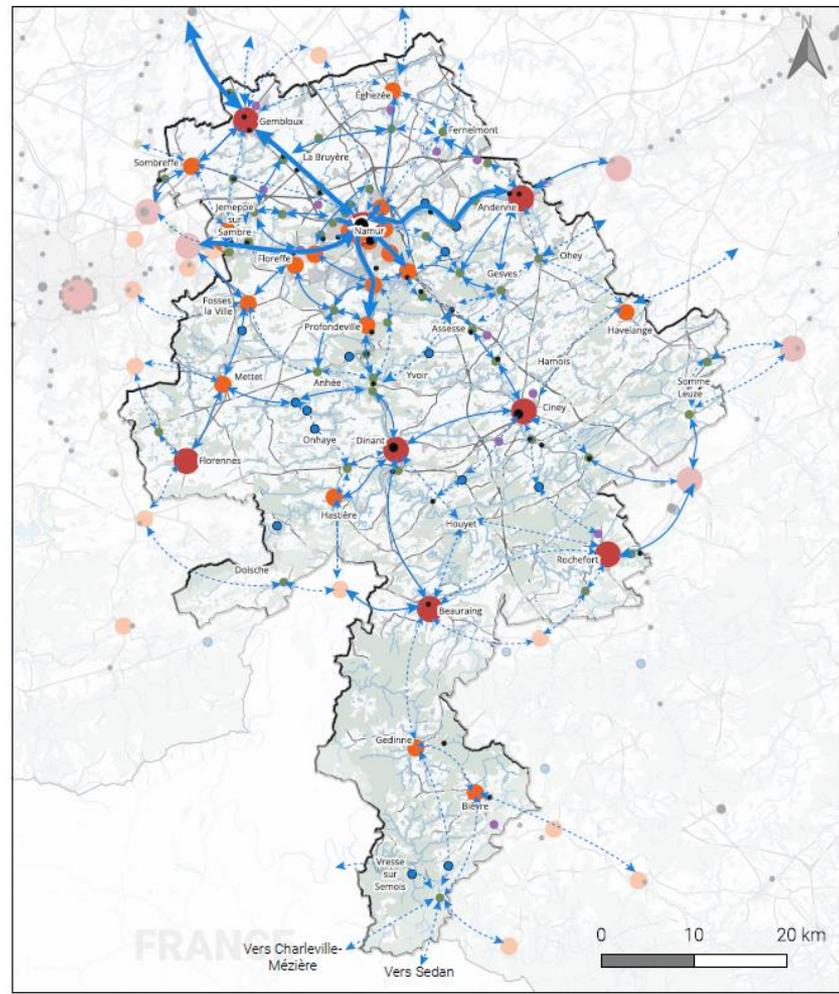
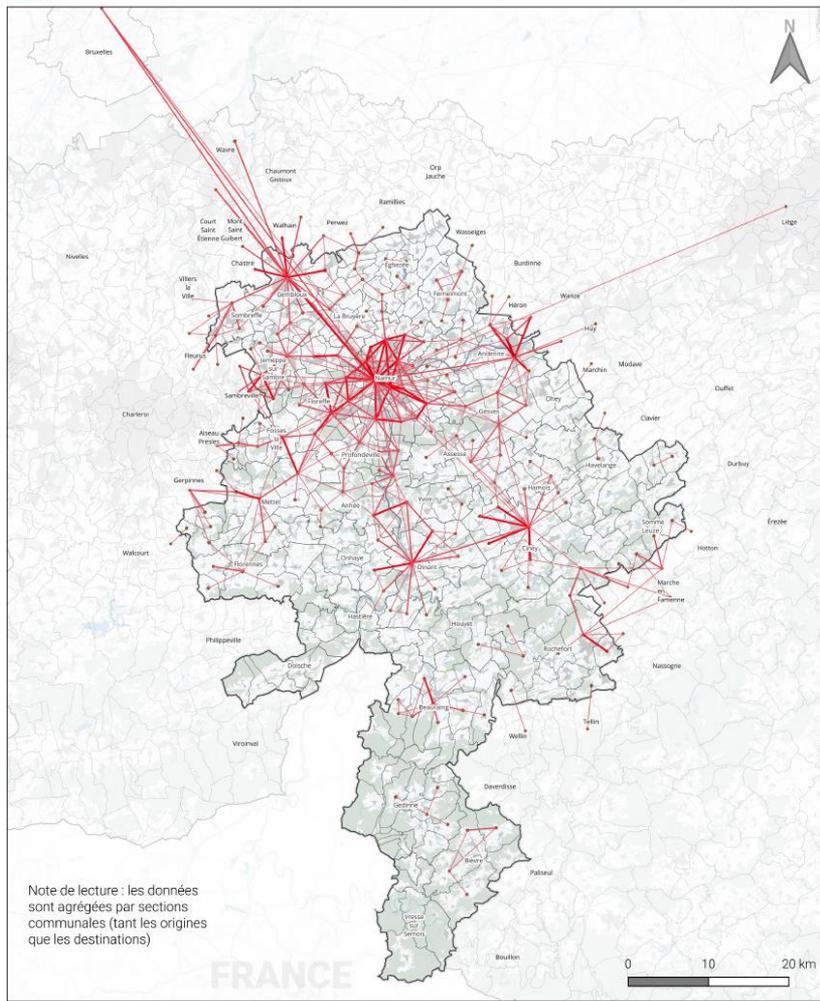
> 200
participants

> 250
contributions



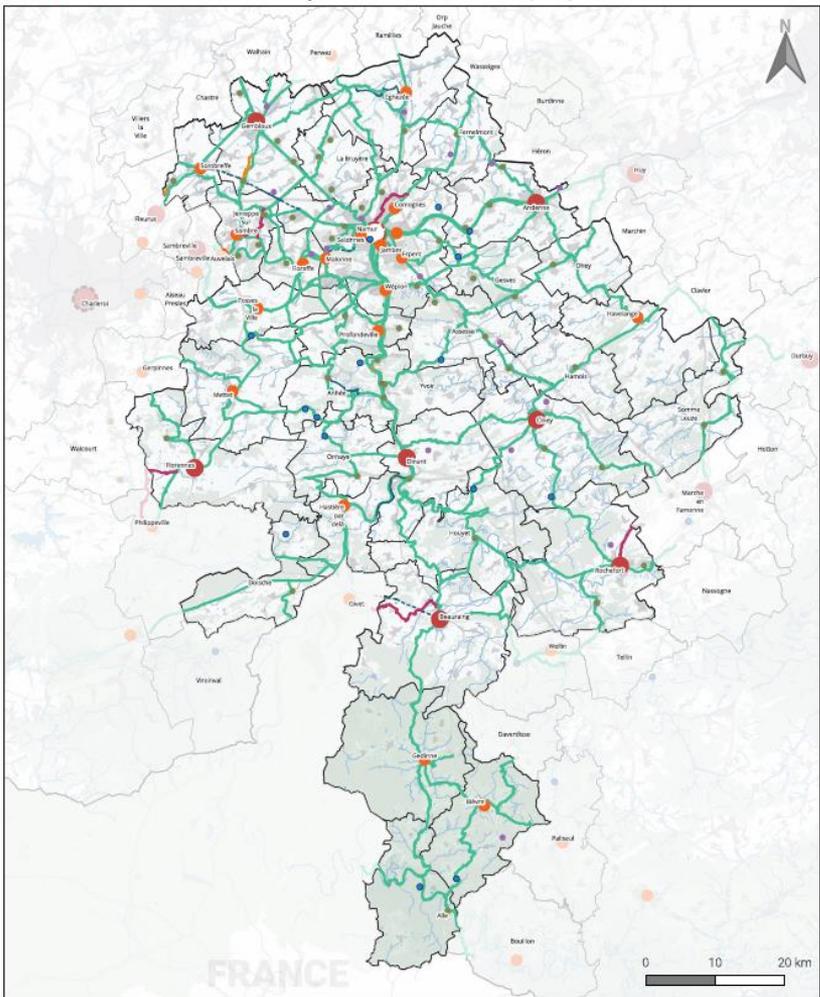


**Comment
définit-on le
réseau
cyclable
structurant?**

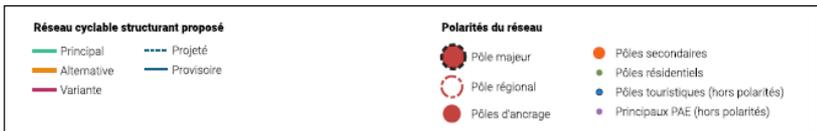


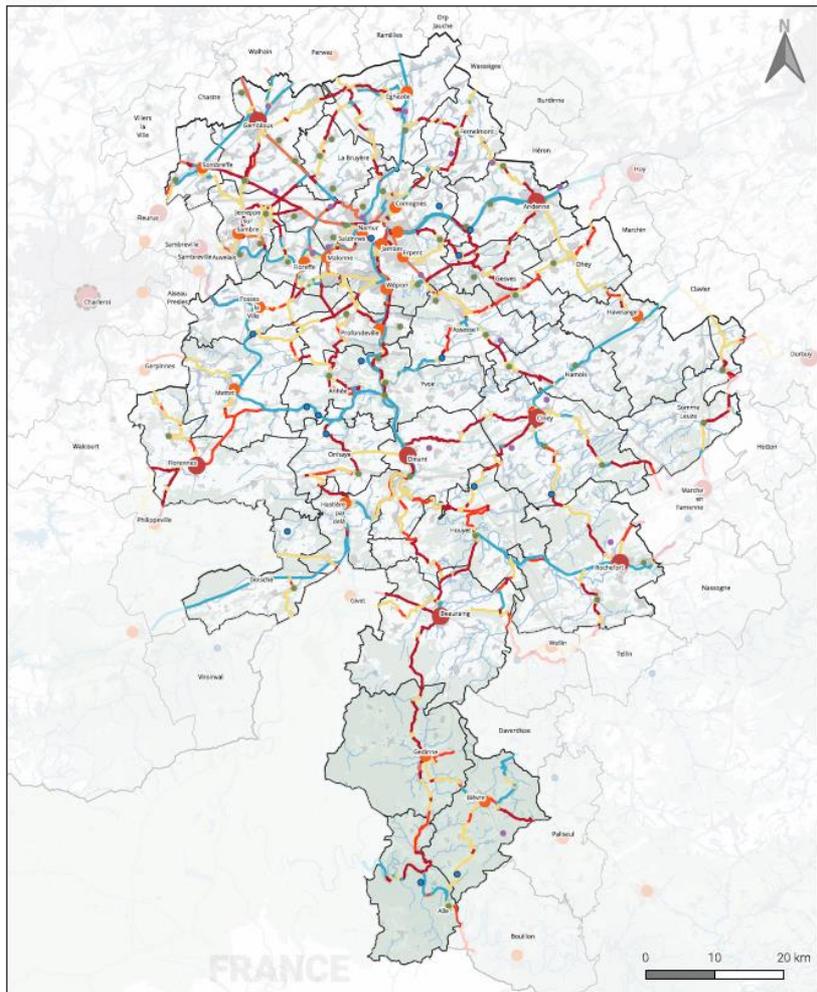


Réseau cyclable structurant proposé



PHASE 2 : CONSTRUCTION DU RÉSEAU



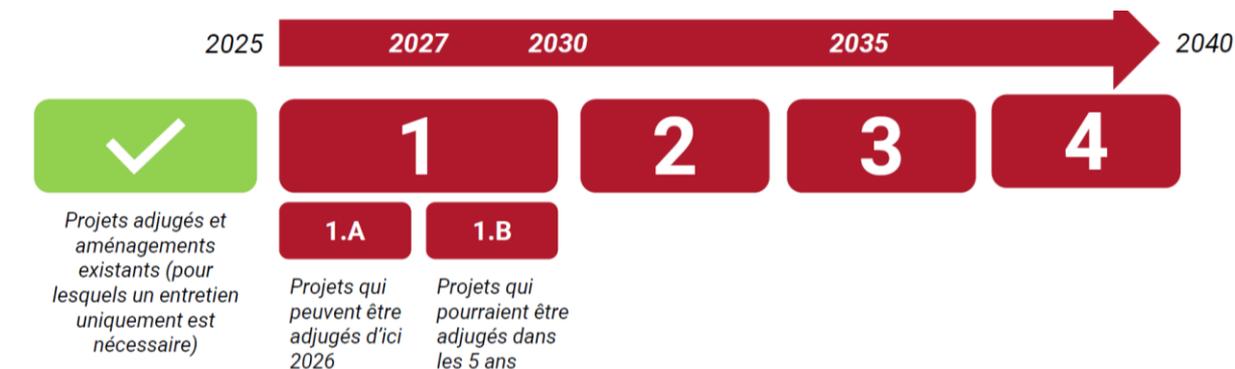


- 1 Identification du **statut actuel**
- 2 Identification du **statut envisagé**
- 3 Evaluation du **type d'intervention**
 - ➔ Interventions majeures
 - ➔ Interventions mineures
 - ➔ Pas d'intervention (entretien)

Type d'intervention nécessaire pour passer le segment du statut actuel au statut envisagé	Polarités du réseau
— NOU PC: intervention majeure de type création d'une piste cyclable	Pôle majeur
— NOU AUT: intervention majeure de type création d'un nouveau chemin induré autonome	Pôles secondaires
— AME: amélioration d'une infrastructure existante	Pôles résidentiels
— MIN: intervention type apaisement de voirie	Pôles touristiques (hors polarités)
— ENT: entretien des infrastructures existantes	Pôles d'ancrage
	Principaux PAE (hors polarités)

Que prioriser ?

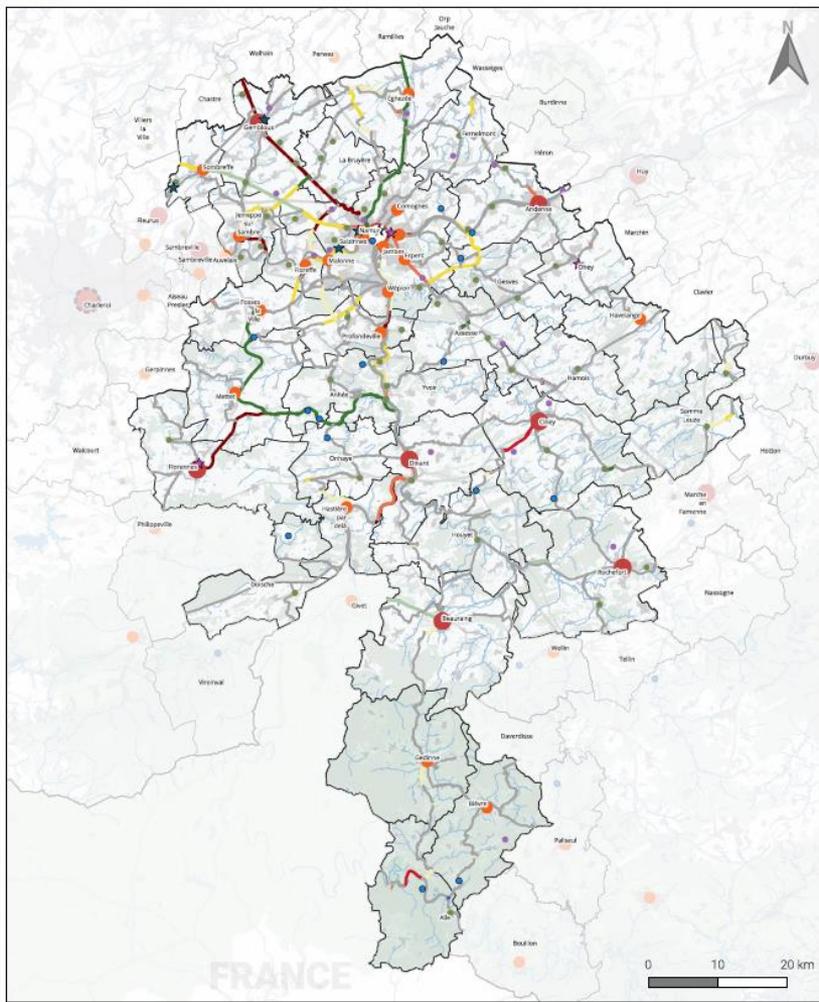
Identification des **tronçons** qui doivent être aménagés en priorité de manière à guider les investissements sur le **réseau régional**



Sur base de quels critères ?

- Potentiel utilitaire
- Intérêt local (desserte de services et équipements locaux)
- Chaînon manquant
- Itinéraire et intérêts touristiques

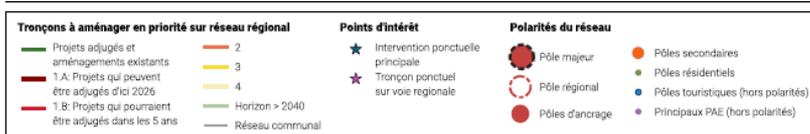
Priorisation des interventions



Des interventions ponctuelles prioritaires identifiées

Des tronçons communaux clés identifiés :

- Permettent de compléter une liaison ;
- Recherche de continuité ;
- En lien avec les interventions régionales les plus prioritaires.





Et maintenant, quelles sont les suites?

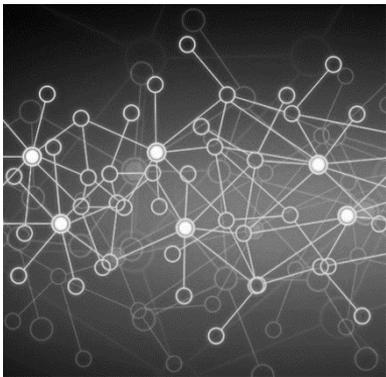
THINK GLOBAL
ACT LOCAL

ALIGNEMENTS

des acteurs



des échelles



de
programmation



LES SUITES

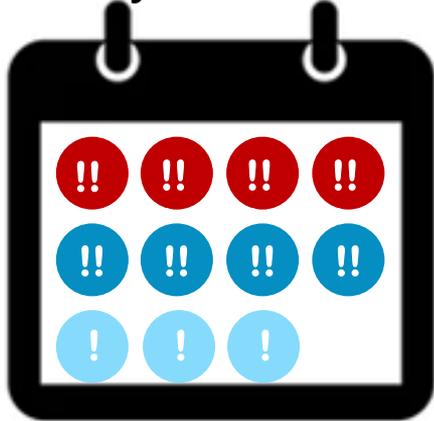
- 🚲 **15 juillet 2025: Avis des communes (Collège ou Conseil selon leur choix). A défaut d'avis, il sera réputé favorable.**
- 🚲 **Septembre-octobre 2025 :**
 - Réseau cyclable structurant transmis au Gouvernement pour prise d'acte.
 - Retour vers les citoyens qui ont participé à la consultation.
- 🚲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

Qui finance?
Dans quelle
programmation
?

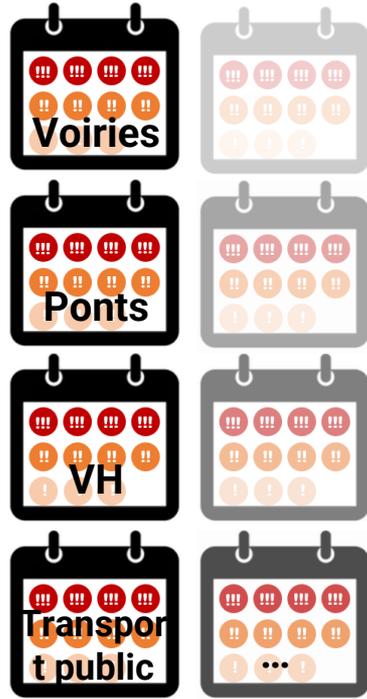


Investissements régionaux (sur voiries régionales, cyclostrades ou RAVeL)

Aménagements cyclables



Ensemble de « besoins »



Investissements communaux (sur voiries communales)

Avec moyens propres



Processus de priorisation GPS1

A cyclist wearing a red helmet and dark clothing is riding a blue bicycle on a concrete sidewalk. The bicycle has an orange basket on the front and a black bag on the back. The sidewalk is bordered by a metal railing on the right and a grassy area on the left. In the background, there are buildings, cars, and a cloudy sky. A large white speech bubble with a black border is overlaid on the right side of the image, containing the text "Qui va entretenir?".

**Qui va
entretenir?**

Et notre
réseau local
sur voiries
régionales?



Bonne route!



Wallonie
Cyclable



5.1 Etat des lieux en Wallonie

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

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



MobiPôle



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

LA MOBILITÉ PARTAGÉE: UN LARGE SCOOP



L'ÉTAT DES LIEUX DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE

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



Cyclopartage



Transport à la demande



Taxis et VTC



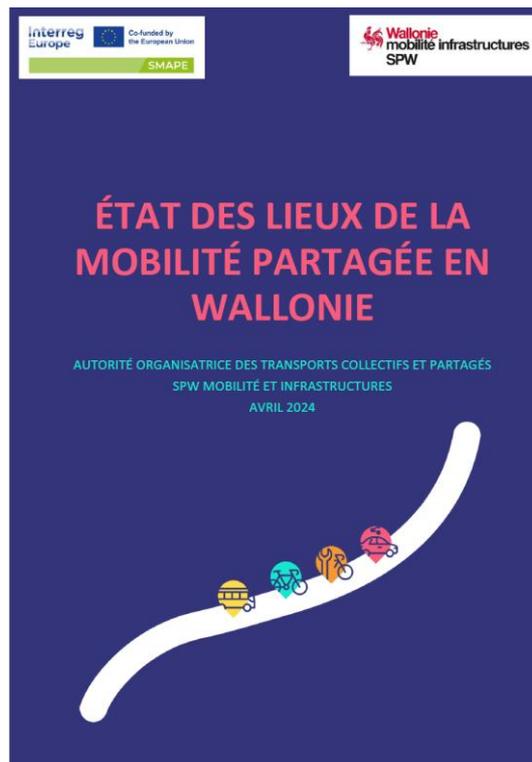
• Covoiturage



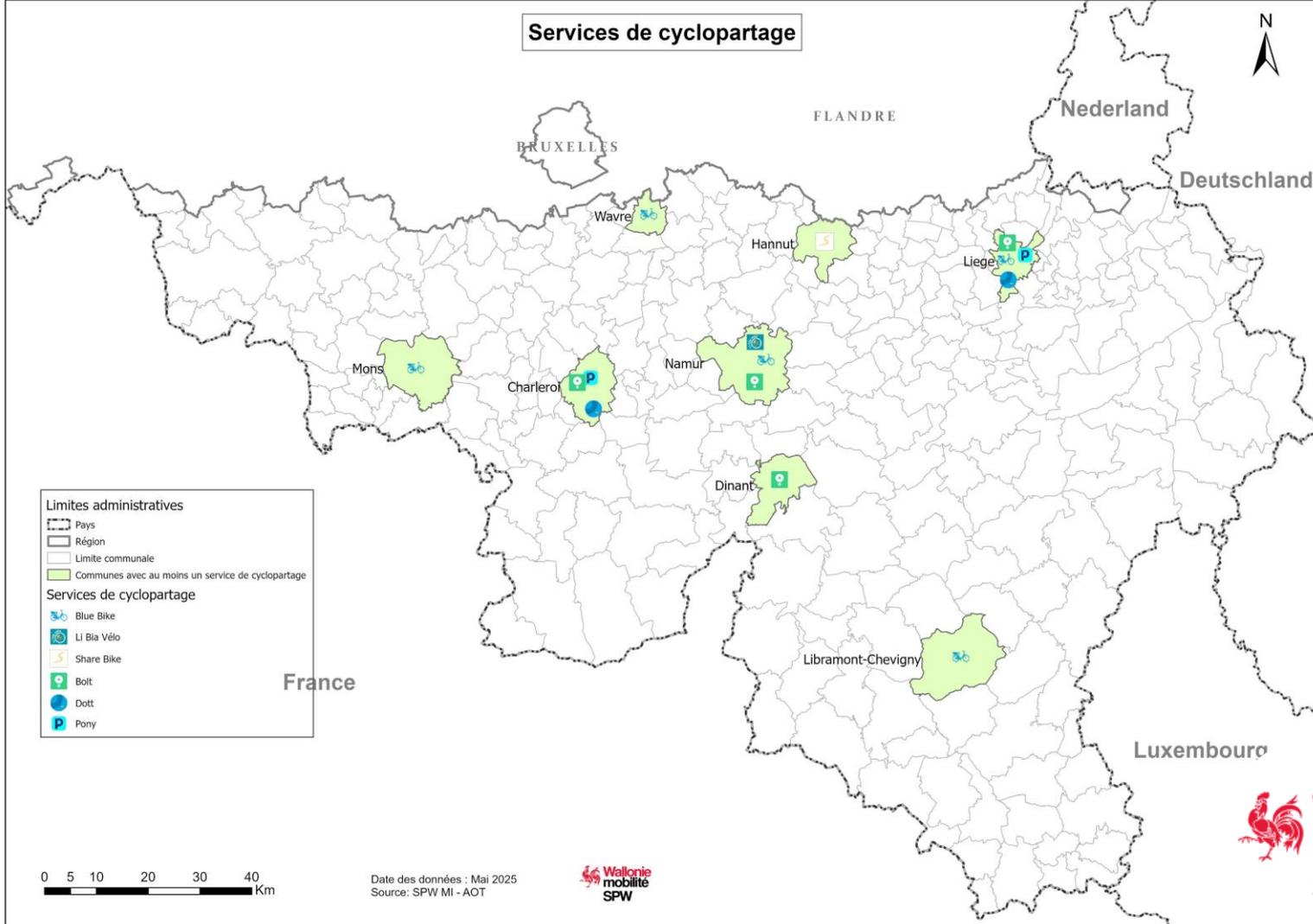
MobiPôle



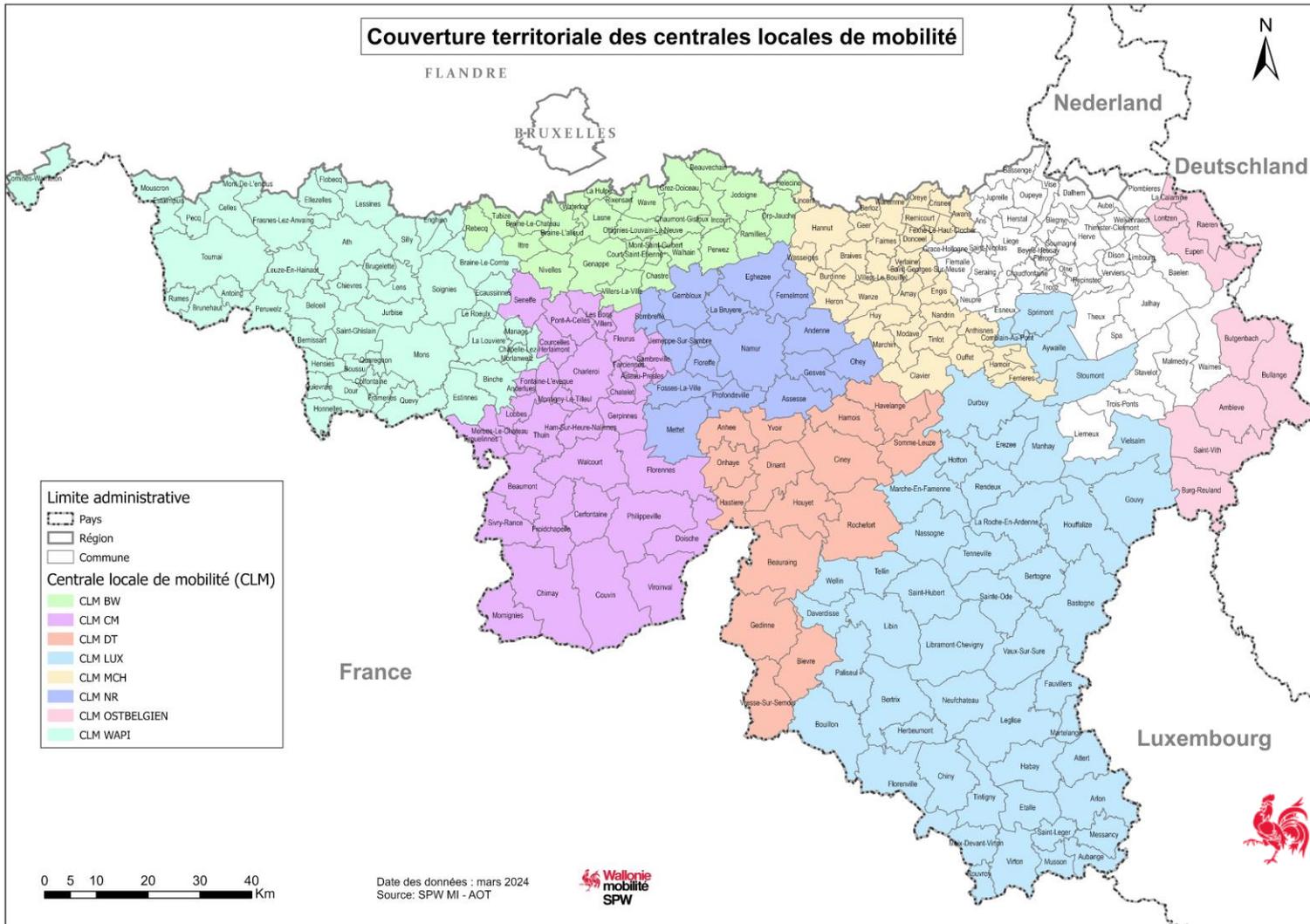
Autopartage



Services de cyclopartage



Couverture territoriale des centrales locales de mobilité

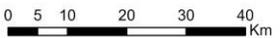


Limite administrative

- Pays
- Région
- Commune

Centrale locale de mobilité (CLM)

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

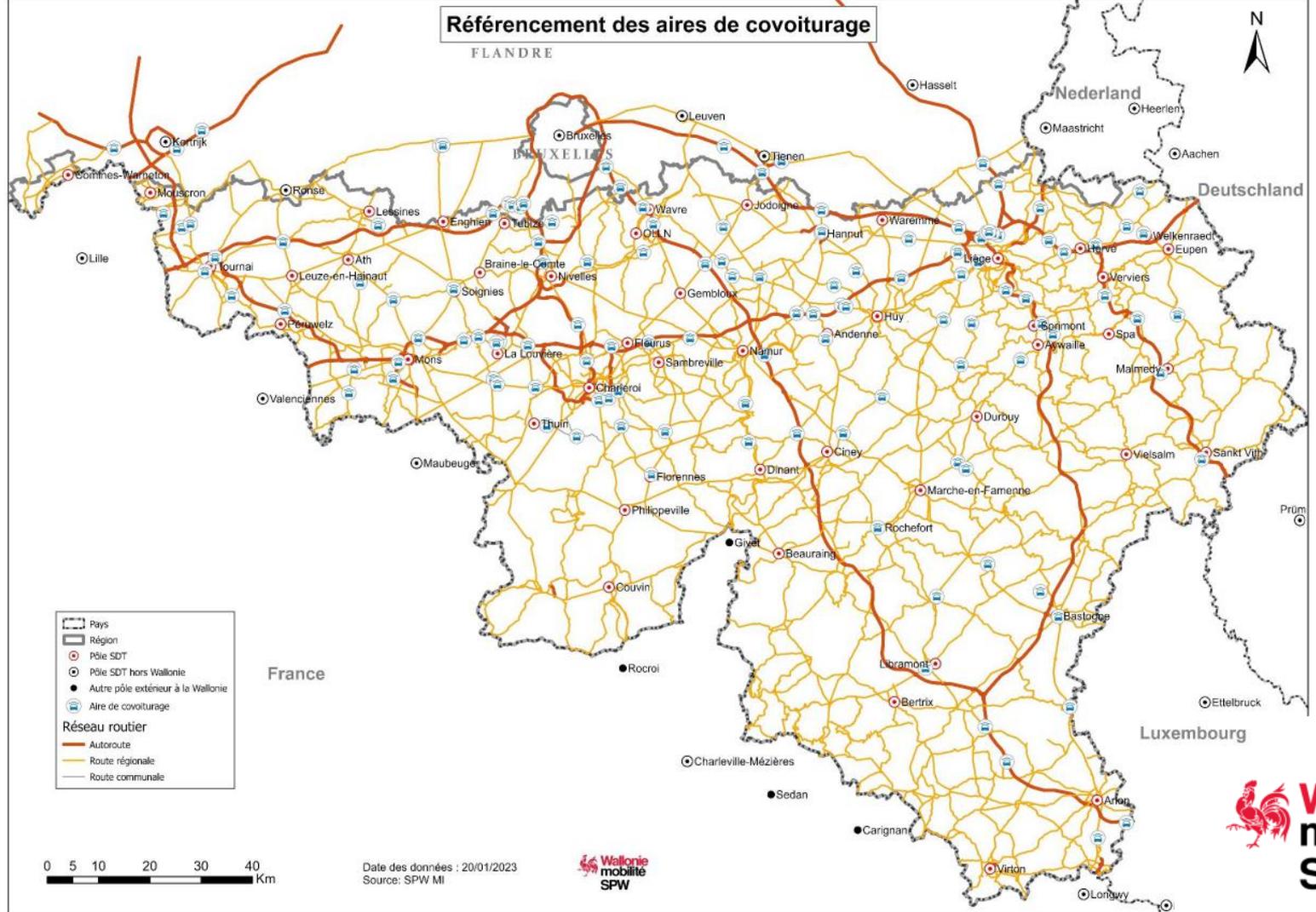


Date des données : mars 2024
Source: SPW MI - AOT



Référencement des aires de covoiturage

FLANDRE



Legend

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

Réseau routier

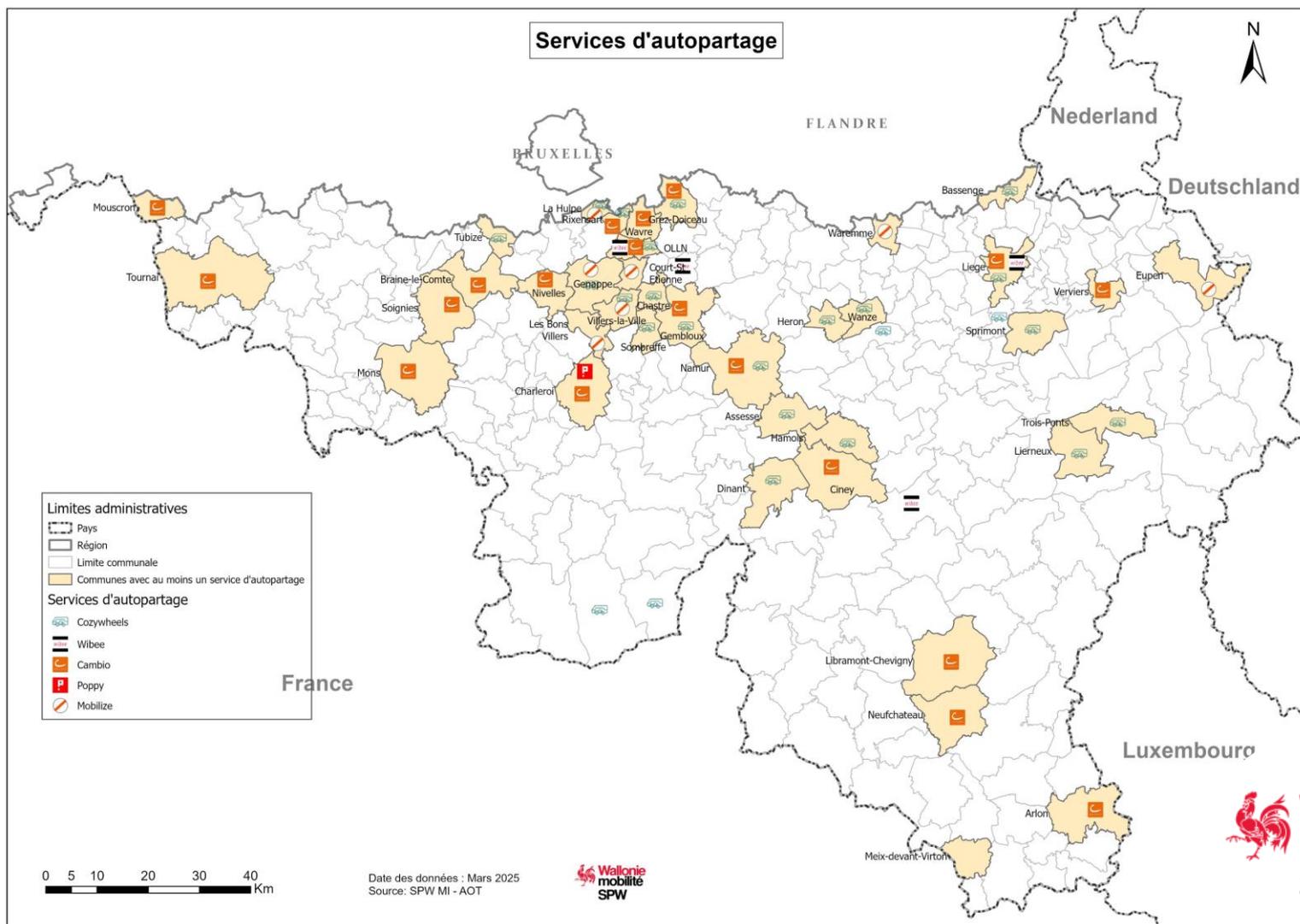
- Autoroute
- Route régionale
- Route communale



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



Services d'autopartage

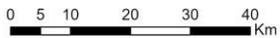


Limites administratives

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

Services d'autopartage

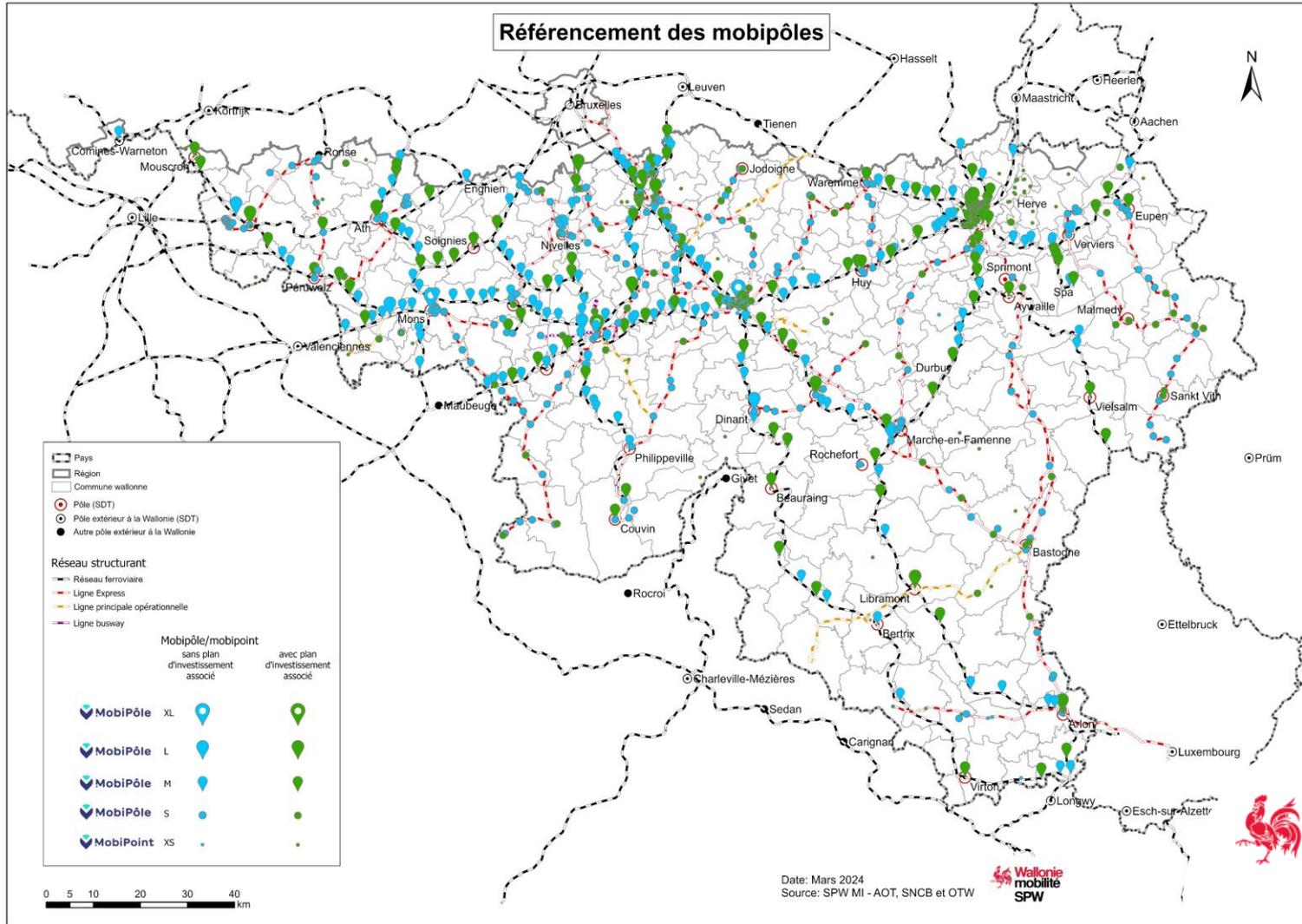
- Cozywheels
- Wibe
- Cambio
- Poppy
- Mobilize



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



Référencement des mobipôles



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



LES ATELIERS DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE

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

5 ateliers :

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



RAPPEL : CADRE LÉGAL RÉGIONAL RELATIF AU CYCLOPARTAGE EN FLOTTE LIBRE



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

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



DÉCRET: DÉFINITIONS

Chapitre I :

CYCLO

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

PARTAGE

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

FLOTTE LIBRE

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

DÉCRET: PRINCIPES



Chapitre II :



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



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



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

- La procédure pour
- **l'introduction**
 - **l'examen**
 - **l'octroi**
 - **le renouvellement**

Chapitre III et IV :



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



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

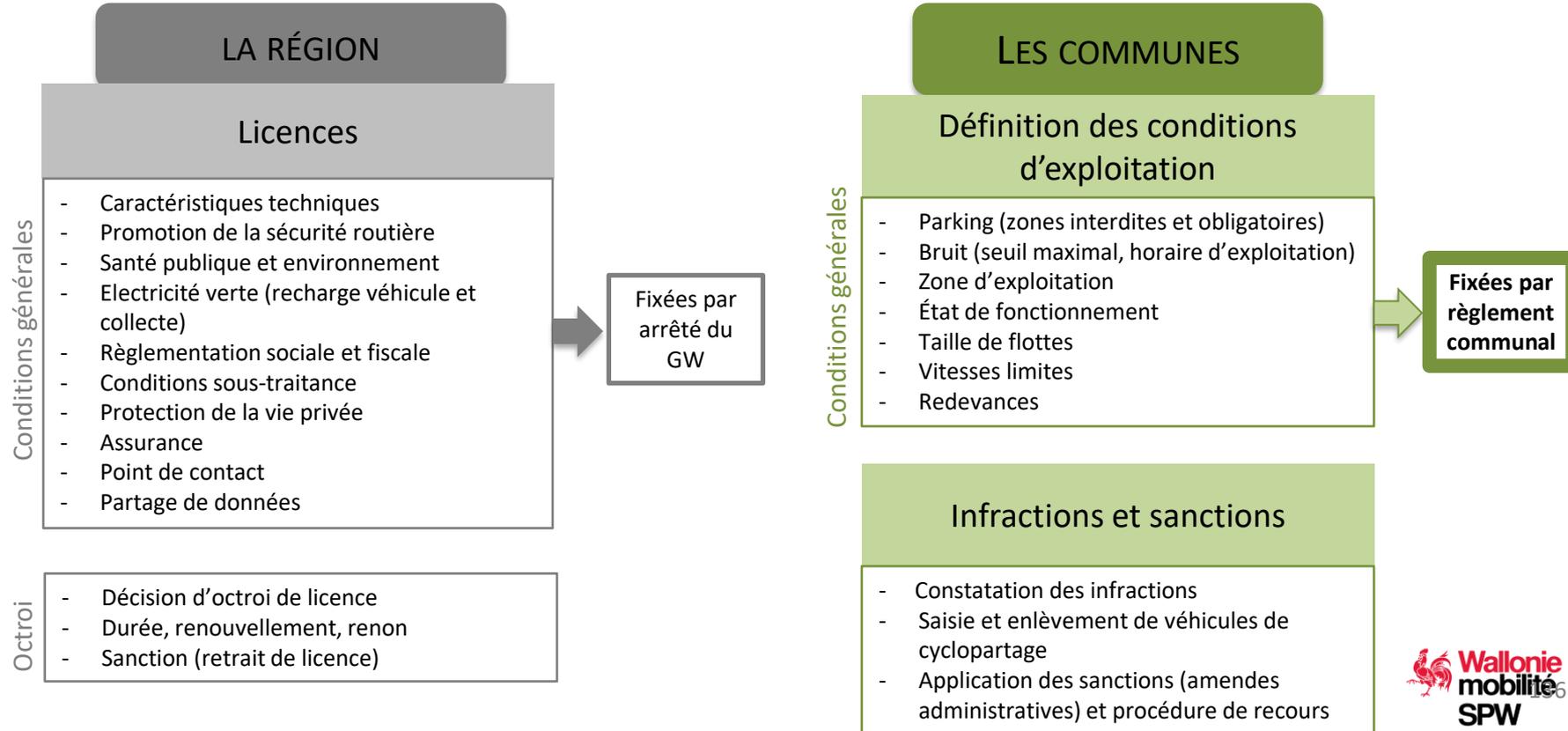
Chapitre V :



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



DÉCRET: RÔLES DE LA RÉGION ET DES COMMUNES





DÉCRET: INFRACTIONS ET SANCTIONS

Chaque commune désigne un agent qualifié et un agent sanctionnateur

AGENT QUALIFIE



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

= agent désigné par le

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

AGENT SANCTIONNATEUR



= agent désigné par le conseil communal

Poursuit et sanctionne administrativement les infractions.

Amende administrative : 50€ –25.000€



DÉCRET: INFRACTIONS ET SANCTIONS

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

Violation des conditions de la licence

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

Exploitation sans licence

- Saisie des véhicules concernés

Agent qualifié

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

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

GW

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

Agent sanctionnateur

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

TRANSMISSIONS DE DONNÉES



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LICENCES OCTROYÉES



Total

:
+/-
90

	90 Namur Charleroi
	0
	0
	0
	0



Total

:
+/-
2900

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

6.1 Divers: Suggestions de points pour un OCBM ultérieur

SPW MI – Juliette Walckiers
Point animé par le Président



Wallonie
mobilité infrastructures
SPW

Merci