



ORGANE DE CONSULTATION DU BASSIN DE MOBILITÉ DE NAMUR

JEUDI 29 JANVIER 2026



TOUR DES PARTICIPANTS

Composition des Organes de Consultation des Bassins de Mobilité par décret

MEMBRES

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

INVITES

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

AUTRES PARTICIPANTS EXPERTS

RESEAU TEC

EVALUATION DE L'OFFRE

Offres évaluées

- 1.3. Redéploiement de la zone Gembloux – Basse Sambre (*Avis*)
- 1.1. Lignes urbaines de Namur (1,9,80) (*Avis*)
- 1.2. Lignes E6 (Wavre - LLN – Gembloux), 27 (Chastre-Gembloux) et 52 (Gembloux - Chastre – LLN) (*Avis*)
- 1.4. Ligne E5 (Nivelles-Namur) (*Avis*)
- 1.5. Etat d'avancement de l'évaluation de la ligne : E82 (Jodoigne-Namur) (*Info*)

Prochaines évaluations

- 1.6. Lignes E20 (Marche-Liège) (*Avis*) L. 41 et 42 (Namur – Gesves) – L. 827 (Hannut-Eghezée) (*Rappel*)

EVOLUTION DE L'OFFRE

- 2. Adaptations réalisées suite aux surcharges (*Info*)

MOBILITE COLLECTIVE – AMBITIONS REGIONALES

- 3. Politique d'accessibilité au territoire: projet de schéma structurant de transport collectif (bus, train, mobipôle) (*Avis*)

INFRASTRUCTURES ET INTERMODALITE

- 4. Services proposés par LETEC pour l'aménagement des abris pour voyageurs et les aménagements pour les vélos (*Info*)
- 5. Mobipôle XL gare multimodale de Namur : diagnostic et recommandations (*Avis*)
- 6. Développement d'un réseau de Mobipoints à Namur (*Info*)

DIVERS : SUGGESTIONS DE POINTS POUR UN OCBM ULTERIEUR

Réseau TEC

Offres évaluées

1.3. Redéploiement de la zone Gembloux – Basse Sambre

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

- Processus **d'évaluation de l'offre** en 2 étapes :
 - intermédiaire (18 mois)
 - finale (36 mois)

Objectifs :

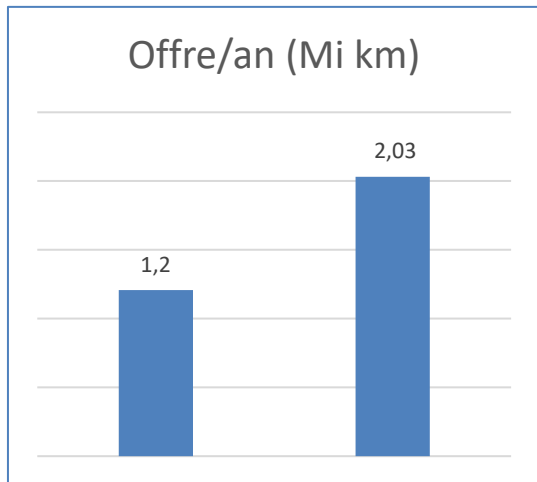
- S'assurer que l'offre mise en place est adaptée aux besoins
- Identifier les actions nécessaires à l'amélioration de l'attractivité de l'offre

- Processus **SPECIFIQUE** pour l'évaluation de redéploiement:
 - 1) Bilan global : identification des principaux enjeux
identification des lignes à évaluer
COMITE DE ZONE
 - 2) Analyse plus fine des lignes
 - 3) Présentation pour avis en OCBM

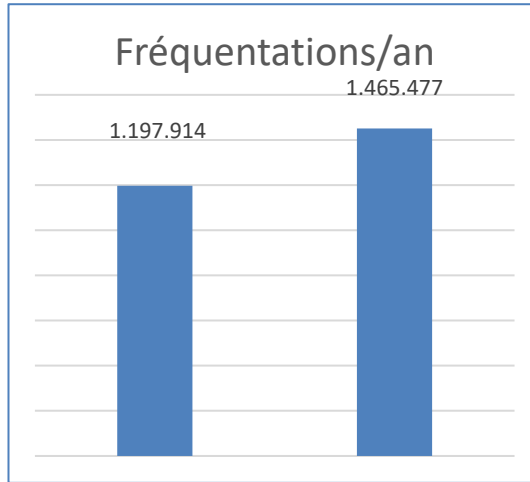
1. Présentation des résultats globaux

17/02/2026

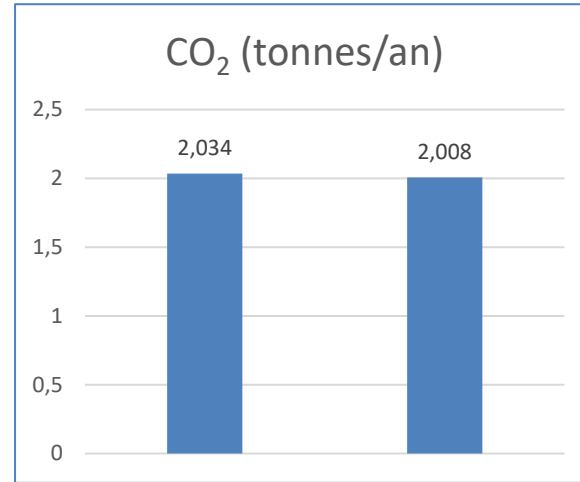
8



+60% avec TECàD



+22% avec TECàD



-1%












	2019	2024
V/N : Voyageurs par parcours	18,0	17,2
V/K : Voyageur par kilomètre	0,9	0,7

	2024
V/N moyen RW	21,04
V/K moyen RW	0,89

2. Identification des lignes à évaluer

17/02/2026

9

	Offre/an	Coût/an	V/K	V/K moyen des lignes de même type	V/N	V/N moyen des lignes de même type	Bilan
71	83.250 km	390.000 €	0,32	1,16	5,87	25,98	
					6,37 en 2025		
72	216.047 km	1.000.000 €	0,46	1,16	9,42	25,98	
					11,22 en 2025		
77	255.542 km	1.190.000 €	0,43	1,16	12,66	25,98	
					18,77 en 2025		
E83	332.458 km	845.000 €	0,50	0,45	16,9	18,83	
					22 en 2025		
23	162.741 km	760.000 €	1,19	1,16	17,19	25,98	
					17,02 en 2025		
23b	103.410 km	560.000 €	0,92	1,97	10,45	19,32	
					12,75 en 2025		
58	371.730 km	1.800.000 €	0,99	0,75	21,96	15,89	
					23,80 en 2025		
E85	127.281 km	490.000 €	0,13	0,45	4,17	18,83	
					4,19 en 2025		
76	115.744 km	560.000 €	0,28	0,75	6,19	15,89	
					7,29 en 2025		
853	9.073 km	45.000 €	1,29	0,85	29,86	20,9	
					30,8 en 2025		
854	5.007 km	24.500 €	0,20	0,85	2,59	20,9	
					0,92		
D2	245.000 km	185.000 €		/	+/-50	/	

Identification des enjeux

- E85
- E83 – 77
- 71-72-TECàD

Autres :

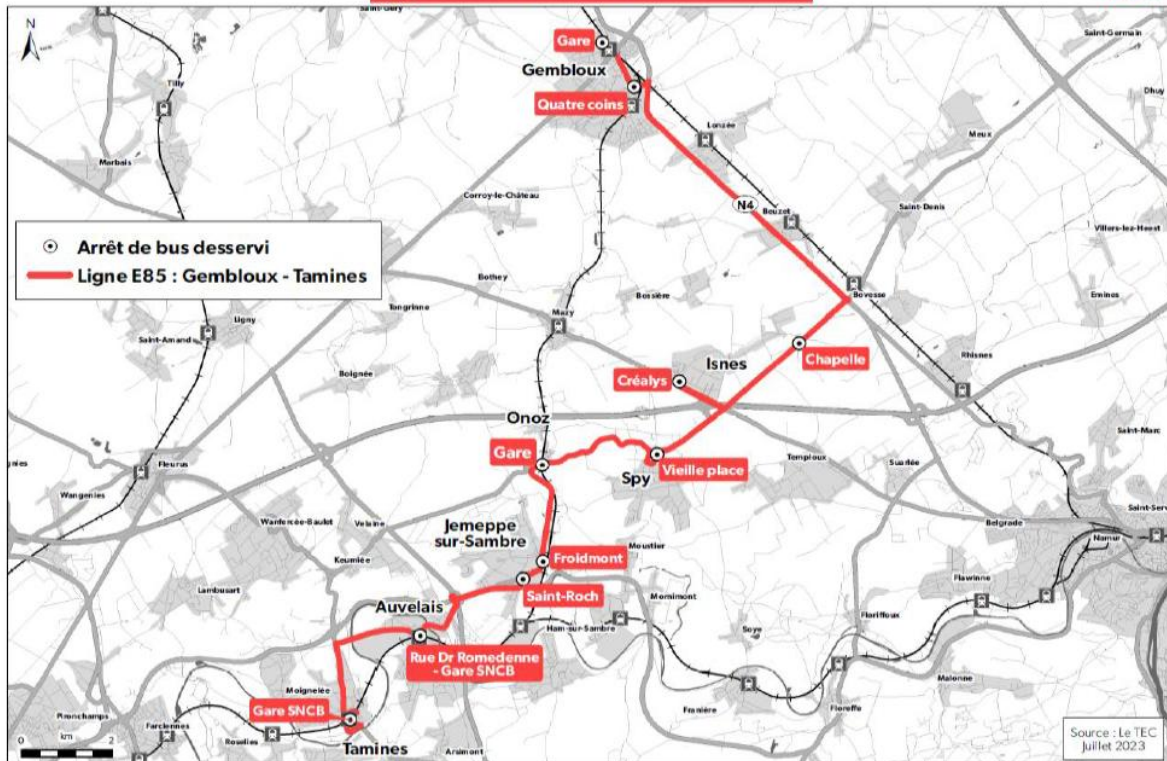
Lignes scolaires,
L.76,
L.23-23b,
desserte des POI

Sécurisation et aménagement des arrêts

Enjeux par ligne	
Ligne E83 « Express Gembloux – Charleroi » :	la pertinence du tronçon Fleurus – Gembloux au regard de la ligne 77 le dimanche l'usage intermodal de la ligne l'usage de la ligne pour rallier le GHDC ;
Ligne 77 « Gembloux – Fleurus – Tamines »	la pertinence du tronçon Fleurus – Gembloux au regard de la ligne E83 le dimanche ; connexion de Wanfercée-Baulet à Fleurus suite à la déviation de la L.77 par Lambusart
Ligne E85 « Express Gembloux – Tamines »	redéfinir le statut de la ligne, pour tenter d'en améliorer l'attractivité et donc la fréquentation ponctualité usage intermodal de la ligne
Ligne 23 « Namur – Spy » :	complémentarité avec l'offre de la ligne 23b et capacité à l'heure de pointe ;
Ligne 71 « Gembloux – Eghezée »	complémentarité 71 avec le TEC à la demande D2 et intermodalité en gare de Gembloux ; pertinence d'adapter l'offre aux besoins scolaires entre Eghezée et Gembloux en après-midi
TECàD "D2"	faciliter l'utilisation du TEC à la Demande analyser la pertinence de maintenir l'offre de TECàD à Sombreffe analyser la faisabilité d'ajouter le pôle de rabattement de Jemeppe-sur-Sambre dans la zone D2
Ligne 72 " Namur-Bovesse"	la pertinence du tronçon au-delà de Meux jusqu'à la gare de Saint-Denis-Bovesse (intermodalité ?) complémentarité 72 avec le TEC à la Demande D2 sur la zone Est
L.76 "Jemeppe - Moustier-Auvelais"	la pertinence du tronçon sur les hauteurs de Jemeppe et de l'intermodalité en gare de Moustier ;
Ligne scolaire 853 « Floreffe – Jemeppe-s-Sambre – Spy » :	potentiel de prolongation jusque Malonne ;
Ligne scolaire 854 « Jemeppe-s-Sambre – Saint Martin – Onoz » :	fréquentation faible de la ligne ;

E85	127.281 km	490.000 €	0,13	0,45	4,17	18,83
					4,19 en 2025	

Ligne EXPRESS E85 : Gembloux - Tamines



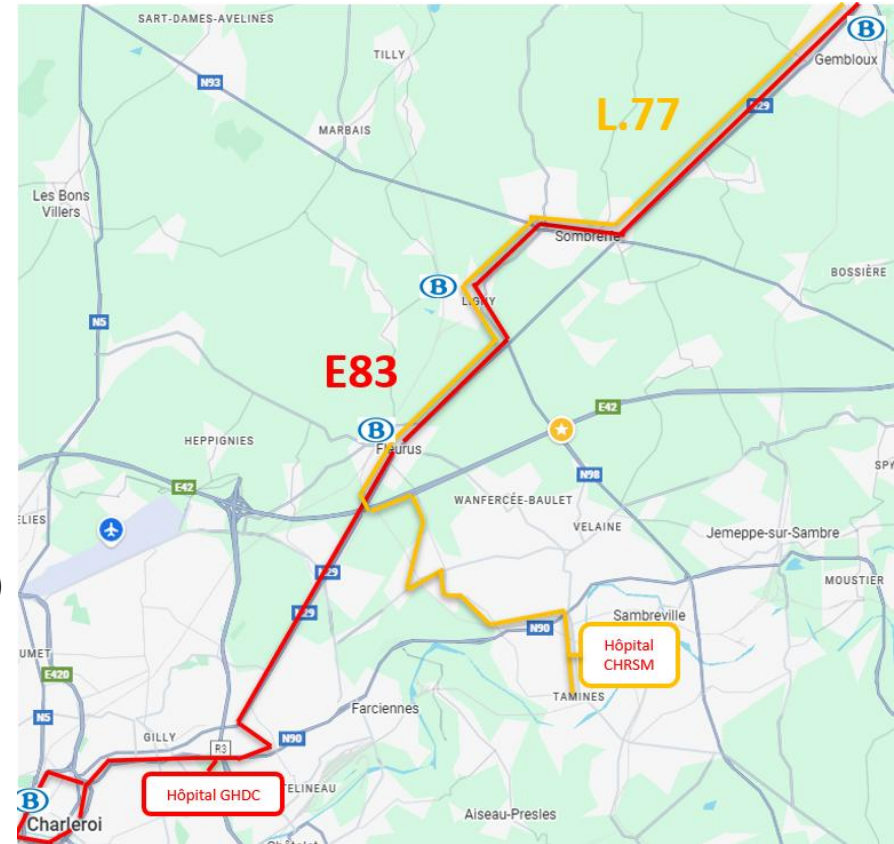
Constats

- Fiabilité : En gare de Gembloux, retard des trains venant de Bxl
 ➔ améliorer correspondances
- Fréquentation faible
 ➔ adapter la politique d'arrêt

L.77 et E83



Pour la connexion de Fleurus à la Basse-Sambre et à Gembloux :

- fréquentation faible le dimanche sur le tronçon Fleurus-Gembloux → adaptation de l'offre L.77 le dimanche;
- pas de certitude quant à l'usage de la L.77 de Tamines à Sombreffe-Ligny → besoin d'analyses plus fines;
- Wanfercée-Baulet besoin de relier Tamines et Fleurus, → adaptations de L.77 en maintenant la connexion de Tamines à Fleurus via Lambusart en tenant compte des adaptations des L.17, 155 et 156 (LETEC CH)
- cheminements et sécurité aux arrêts desservis : améliorables;



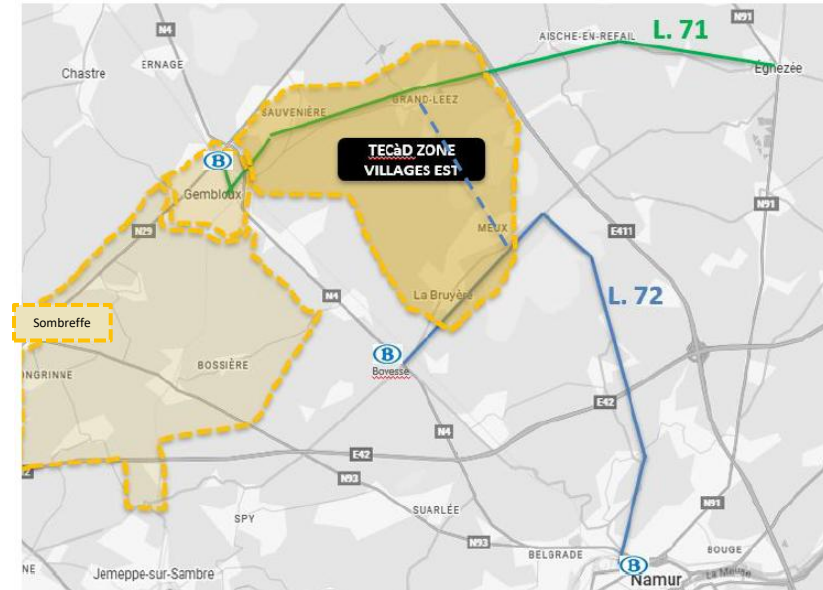
71-72-D2 Pour la desserte de Grand-Leez et La Bruyère :

Constats :

	Offre/an	Coût/an	V/K	V/K moyen des lignes de même type	V/N	V/N moyen des lignes de même type	Bilan
71	83.250 km	390.000 €	0,32	1,16	5,87 6,37 en 2025	25,98	
72	216.047 km	1.000.000 €	0,46	1,16	9,42 11,22 en 2025	25,98	

Zone TECàD : Répartition des fréquentations

- Gembloux : 35%
- Sombreffe : 2%
- Ouest: 59%
- Est : 4%



- offre en doublon à Grand-Leez et La Bruyère (L.71 et D2 zone Est) → à réduire ;
- le tronçon Bovesse-Meux de la L.72 (rabattement gare de St-Denis-Bovesse vers Bxl) a très peu de succès → à supprimer

Zone Tec à la Demande D2 :

- la zone « Sombreffe » du TECàD est très peu utilisée → à supprimer

L. 23 « Namur – Spy » et 23b « Namur – Suarlée – Temploux »

Pour la connexion de Spy et Temploux à Namur :

- offre cumulée 23-23b le weekend sur le tronçon entre Temploux et Namur : + élevée qu'avant 2019
- fréquentation particulièrement faible le W-E sur la 23b (malgré hausse globale en 2025)
- ➔ réduire l'offre de ligne 23b le W-E

L. 76 « Jemeppe – Moustier – Auvelais » :

- tronçon nord de la ligne : très peu utilisée <
 - ➔ limiter l'offre à Jemeppe-sur-Sambre
 - ➔ Envisager l'extension TECàD (rabattement sur Jemeppe-sur-Sambre).

V/K (2024)	V/K régional moyen	V/N (2024)	V/N régional moyen
0,28 <	0,75	6,19 < 7,29 en 2025	15,89

Pour la desserte de certains points d'intérêts majeurs de la zone :

- faible fréquentation des lignes desservant le Parc d'activités de **Créalys** et le **CHRSM** d'Auvelais ;

Pour les lignes scolaires :

- Demande de Malonne pour être desservie par la ligne 853 ;
- Très très faible fréquentation sur la ligne 854.



Pour les aménagements d'infrastructures :

- de réaliser les aménagements identifiés depuis 2023 ;
- de planifier et réaliser des **audits de terrain** aux arrêts sur voiries structurantes identifiés comme problématiques ;



En termes de communication (à charge du TEC et des communes) :

- Service TEC à la demande D2 : usage non aisé
 - **Zoning Créalys** et l'hôpital **CHRSM d'Auvelais** : peu fréquenté en bus
- ➔ renforcer la promotion des offres TEC auprès des entreprises et organismes du parc d'activité et du personnel, patients et visiteurs.

COMMUNICATION

Proposition d'avis de l'Organe :

L'Organe prend acte de l'évaluation intermédiaire du redéploiement de la zone « Gembloux – Basse-Sambre » qui a permis une croissance globale positive de la fréquentation du réseau TEC sur la zone, mais qui présente une performance amoindrie au regard de l'ampleur du développement de l'offre mise en service.

Tout en misant sur la hausse continue de l'attrait des offres sur la zone d'ici la prochaine étape d'évaluation mi-2027, il recommande les mesures d'optimisation suivantes :

Pour la desserte de Grand-Leez et La Bruyère :

- de rationaliser la double offre (L.71 et D2 zone Est) existante sur Grand-Leez et La Bruyère ;
- de ne pas maintenir l'offre sur le tronçon Bovesse-Meux de la L.72 ;
- d'abandonner l'objectif de correspondance à St-Denis-Bovesse sur la ligne 72.

Pour la desserte de Sombreffe :

- d'analyser la pertinence de continuer à desservir Sombreffe via l'offre du TEC à la demande D2.

Pour la connexion de Fleurus à la Basse-Sambre et à Gembloux :

- de rationaliser l'offre du dimanche sur le tronçon Fleurus-Gembloux (ligne 77);
- d'aménager l'accessibilité des arrêts desservis sur la ligne E83 et 77;
- de confirmer le réel besoin de connecter directement Tamines à Sombreffe-Ligny par des analyses plus fines;
- d'étudier l'adaptation de la ligne 77 à l'adaptation des lignes 17, 155 et 156, notamment au regard du potentiel identifié pour connecter Tamines à Fleurus via Wanfercée-Baulet, tout en maintenant également la connexion de Lambusart.

Pour la connexion de la Basse-Sambre à Gembloux :

- d'améliorer la fiabilité de l'intermodalité E85-train en gare de Gembloux ;
- de modifier la politique d'arrêt de la ligne E85 (plus grand nombre d'arrêts) ;
- de viser une croissance significative de la fréquentation d'ici l'évaluation finale pour justifier le maintien de la ligne E85;

Pour la connexion de Spy et Temploux à Namur :

- de rationaliser l'offre du weekend sur le tronçon entre Temploux et Namur (ligne 23b).

Pour la desserte locale de la commune de Jemeppe-sur-Sambre :

- d'optimiser l'offre de la ligne 76 en la limitant à Jemeppe-sur-Sambre et en étudiant la faisabilité d'une extension de la zone de service à la demande D2 au nord de la commune de Jemeppe-sur-Sambre (rabattement sur Jemeppe-sur-Sambre à étudier).

Pour les lignes scolaires :

- d'étudier la faisabilité de prolonger la ligne 853 jusque Malonne ;
- de supprimer la ligne 854.

Pour la desserte de certains points d'intérêts majeurs de la zone :

- d'investiguer avec les acteurs économiques les raisons d'une si faible fréquentation des lignes desservant le Parc d'activité de Crealys ;
- d'investiguer avec l'hôpital et les communes concernées les raisons d'une si faible fréquentation des lignes desservant le CHRSM d'Auvelais ;

Pour les aménagements d'infrastructures :

- de réaliser les aménagements identifiés depuis 2023 ;
- de planifier et réaliser des audits de terrain aux arrêts sur voiries structurantes identifiés comme problématiques ;

En termes de communication (à charge du TEC et des communes) :

- d'améliorer la notoriété du service à la demande D2 ;
- de renforcer la promotion des offres TEC auprès des entreprises et organismes du parc d'activité Créalys ;
- de renforcer la promotion des offres TEC auprès du personnel, patients et visiteurs de l'hôpital CHRSM d'Auvelais ;

- **(à compléter par l'Organe).**

1.1. Evaluation des lignes E6, 27 et 52

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

- Complémentarité horaire et ajustement
 - Lignes **52 et E6** : **Adapter horaire afin de proposer offres complémentaires.**
 - Ligne **52** : **Horaires pas toujours adaptés aux horaires universitaires** (particulièrement le dernier)
- Organisation des correspondances
 - **E6**: Afin de connecter Namur aux PAE de Louvain-la-Neuve et de Wavre, une correspondance avec le **train depuis vers/de Namur doit être organisée en gare de Gembloux**. Celle-ci n'est pas organisée actuellement.
 - **Lignes 27 et 51**: Une **correspondance bus-bus est organisée à Saint Géry** pour permettre à Villers-la-Ville de rejoindre Gembloux.

Infrastructure

- Priorisation bus : Aménagement de la N4 à Corbais,
- Sécurisation et aménagement des arrêts : résultats de l'audit

	Arrêt à LLN : Parc d'affaire	Arrêt à Nil Saint Vincent Pierreux
Lignes concernées	34, 51, 52 , (11) et E6	34, 52 , (24,30) et E6
Limitation de vitesse	50km/h	70km/h
Aménagement et conformité PMR pour bus à plancher bas	Oui	Oui
Abris bus	Non	Non mais possible d'en aménager sur un des deux arrêts
Cheminement piétons (adapté PMR?)	Oui Adapté PMR	Oui mais pas PMR, possible d'être aménagé PMR pour un des deux
Eclairage	1arrêt sur les deux	Oui
Passage piéton	1 arrêt sur les deux	1 arrêt sur les deux (le 2ème est aménageable)
Abris vélo	Non	Non (oui à 40m)
Cheminement vélo	Oui	Oui

Proposition d'avis de l'Organe :

L'Organe prend acte des résultats de l'évaluation des lignes 27, 52 et E6 (lignes qui concernent le bassin de mobilité de Namur parmi l'évaluation du Quadrant Sud de LLN):

Il recommande:

au TEC :

- D'étudier l'ajustement de l'offre des lignes 27 et 52 au regard de leur utilisation (principalement en heures de pointes);
- D'assurer la complémentarité horaire entre les lignes E6 et 52;
- D'organiser la correspondance de la E6 avec le train depuis/vers Namur en gare de Gembloux;
- D'adapter les horaires de la ligne 52 pour qu'ils soient compatibles avec les horaires universitaires (particulièrement les derniers passages).

au SPW MI :

- D'aménager la N4 à Corbais, notamment en matière de priorisation des bus

à l'ensemble des parties prenantes concernées (TEC, commune, SPW) :

- d'améliorer l'aménagement des arrêts de la E6, principalement en termes d'équipements (rack vélo, abribus) et de cheminement piéton.



1.2. Evaluation finale de la ligne E5 « Nivelles-Namur »

SPW MI – Julie DUVIVIER

Point pour avis de l'Organe

Proposition d'avis de l'Organe

L'Organe prend acte des résultats positifs de l'évaluation de la ligne Express E5 qui présente un réel caractère structurant.

Etant donné que les indicateurs de performance de la ligne sont déjà favorables mais qu'un potentiel reste encore à exploiter, il soutient les différents acteurs à poursuivre les actions précédemment identifiées dans leurs sphères de responsabilité respectives

- **accessibilité des arrêts et des mobipôles,**
- **dispositifs de priorisation des bus en entrée des villes Nivelles et Namur,**
- **organisation des correspondance Nivelles vers Bruxelles,**
- **élargissement de l'amplitude horaire en soirée.**

1.4. Evaluation des lignes urbaines de Namur (1, 9, 80)

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

Proposition d'avis de l'Organe :

L'Organe prend acte :

- du fonctionnement global très bon de la ligne 1, mais de la performance faible sur son tronçon entre Saint-Servais et Saint-Marc, dont la fréquence a été renforcée en 2021 et pour lequel des mesures d'optimisation sont à prendre ;
- du fonctionnement global relativement bon de la ligne 9, mais de la performance faible sur son tronçon desservant Flawinne dont la fréquence a été renforcée en 2021 et pour lequel des mesures d'optimisation sont à prendre;
- du fonctionnement global moyen de la ligne 80 dont la fréquence a été renforcée en 2021, mais de la performance faible sur son tronçon au-delà de Jambes Belle-vue.

L'Organe recommande :

- Pour la ligne 1, de réduire la fréquence de l'offre desservant St-Marc, quitte à repenser le caractère diamétrale St-Marc – Saint-Servais - Namur – Jambes de la ligne ;
- Pour la ligne 9, de réduire la fréquence de l'offre desservant Flawinne ;
- Pour la ligne 80, de réduire la fréquence sur le tronçon au-delà de Jambes Belle-vue et de réévaluer la performance de la ligne une fois les développements immobiliers réalisés.

1.5. Etat d'avancement de l'évaluation des lignes: E82 (Jodoigne-Namur) et E1 (Jodoigne – LLN - Ottignies)

SPW MI – Julie DUVIVIER

Point pour info

E82 : Enjeux identifiés

Atelier du 6 novembre 2025

1. Analyse des écarts de niveaux de service avec les ambitions régionales, en termes **d'amplitude**, de **constance temporelle** et de **cadencement** > **contraintes financières**
2. Analyse des **arrêts structurants (Mobipôles)** en termes **d'accessibilité** depuis les alentours et **d'équipements** ou de **services** attendus > **relevés de terrains SPW MI**
3. Analyse de la qualité de la **correspondance** en gare de Namur vers Liège et de l'usage intermodal de ligne > **traité, flux insuffisants vers Liège**
4. **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) > **non abouti**
5. Confirmation de la pertinence des **parcours de renfort** sur le tronçon Namur – Eghezée > **validé**
6. Etude de la **desserte du pôle scolaire** autour de l'institut Henri Maus > **réalisé**

Hypothèses E1-E82

Besoin de données supplémentaires

- Temps de parcours (passage par Incourt)
 - Origine – Destination (ligne E82 section Jodoigne – Perwez)
 - Reports potentiels d’usagers (p. ex. ligne 23)
 - Part modale à certains arrêts (ligne E1, Thorembais-St-Trond Bonne Espérance)
 - Notions d’acceptabilité
- Besoin de données du TEC

Nouvel atelier conjoint à programmer en 2026

Réseau TEC

Planning des prochaines évaluations

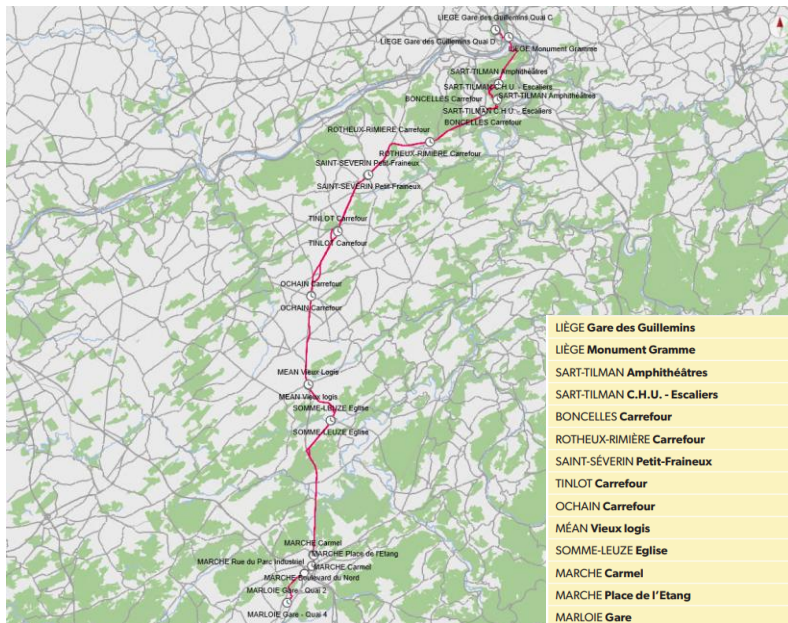
SPW MI – Julie Duvivier
Point pour avis

Pourquoi présenter les prochaines évaluations de ligne?

Afin de :

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

Ligne E20 « Marche – Liège »



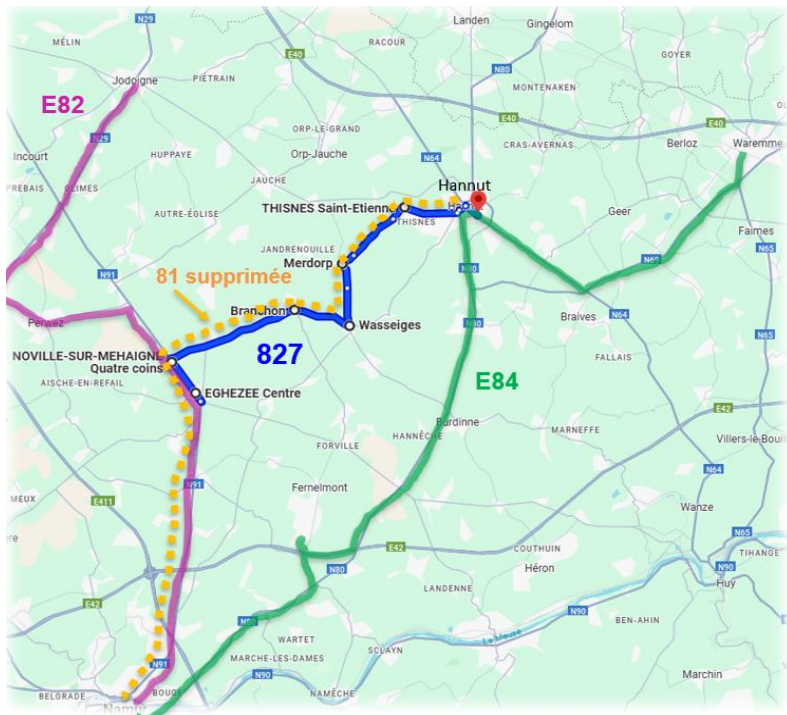
V/K : **0,35** < 0,45

V/N : **21,8** > 18,8

Enjeux de l'évaluation finale à mener :

- Analyser la **pertinence des renforts** d'offre implémentés ;
- Améliorer la **complémentarité horaire des trains L** et bus E20 entre les terminus (bus et train partent quasiment aux mêmes heures), tout en desservant des centralités différentes sur leur parcours ;
- Evaluer l'amélioration de la **vitesse commerciale** et de la **punctualité** de l'offre à la suite des aménagements réalisés en faveur du Busway entre le Sart Tilman de la gare de Liège Guillemins ;
- Evaluer les actions d'amélioration de **l'accessibilité aux arrêts**.

Ligne 827 «Hannut - Eghezée»

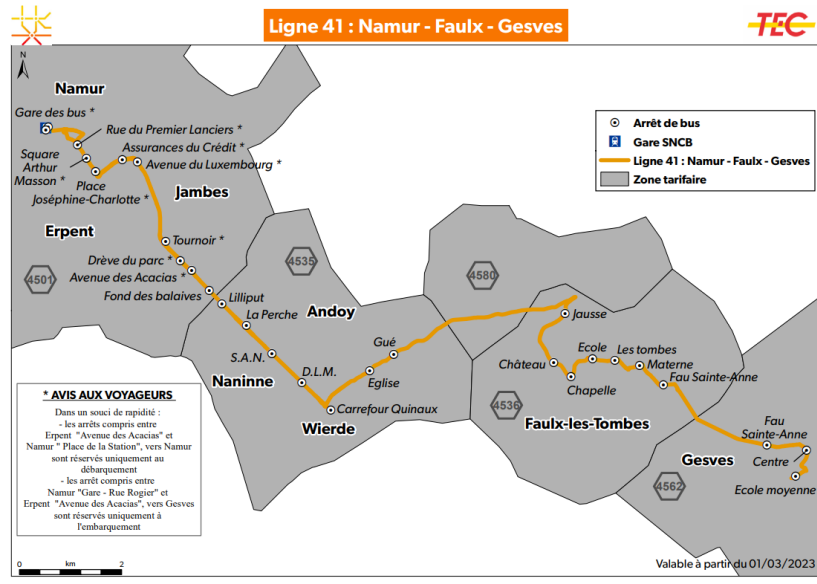


V/K : **0,30** < 0,75
V/N : **6,26** < 15,89

Enjeux de l'évaluation finale à mener :

- Vérifier la mise en œuvre des 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.

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



Enjeux de l'évaluation finale à mener :

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.

V/K : 0,79 > 0,75

V/N : 18,18 > 15,89

Réseau TEC

Evolution de l'offre

2. Adaptations suite aux surcharges

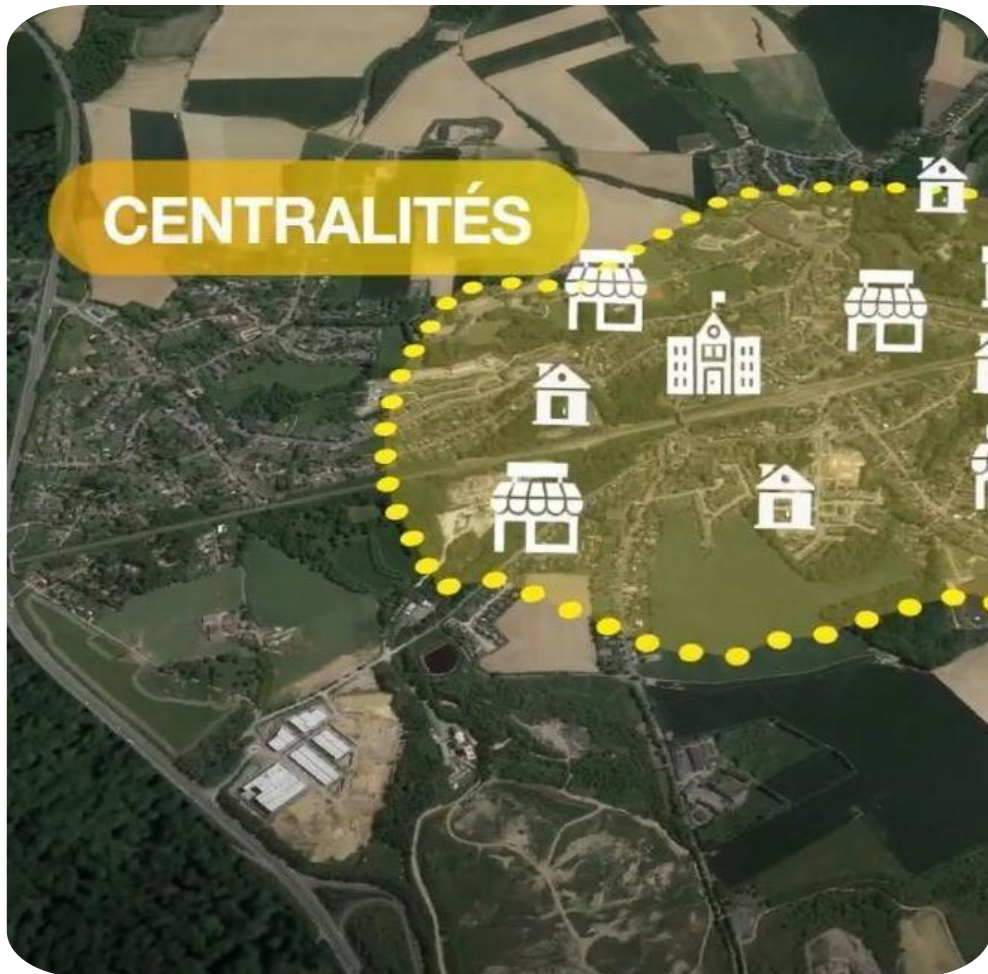
OTW – Renaud DELHALLE
Point pour info de l'Organe

Mobilité collective

Ambitions régionales

3. Politique d'accessibilité au territoire : projet de schéma structurant de transport collectif (bus, train, mobipôle)

SPW MI – Marie BAUWELINCKX et Justine MARNEFFE
Point pour avis de l'Organe



Politique d'accessibilité au territoire

Document d'orientation répondant à la vision politique : quels services doivent être accessibles, dans quelles conditions, de quelle manière, où ?

- **Optimisation spatiale** : connecter efficacement les centralités du territoire visées d'être densifiées (SDT)
- **Priorisation des projets** : guider la programmation des projets d'infrastructures et de services vers le réseau structurant connectant ces centralités, ajuster l'offre là où c'est nécessaire.

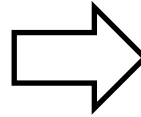
SCHÉMA STRUCTURANT TRANSPORT COLLECTIF – PRINCIPES DIRECTEURS

Offrir l'accès à des services

On ne se déplace pas pour rien

Réseau de transport public pour offrir l'accès à des services

Trois niveaux de services	Services retenus par niveau
Niveau 1	<ul style="list-style-type: none">• Santé : hôpitaux généraux ou universitaires• Gouvernance : maisons de justice• Enseignement : établissements d'universités, de hautes écoles• Culture : cinémas avec au moins deux salles, centres culturels• Sport : piscines, grands centres sportifs comprenant une piste d'athlétisme attenante• Commerces : nœuds commerciaux de centre d'agglomérations principales• Mobilité : gares avec plus de 66 départs de trains par jour
Niveau 2	<ul style="list-style-type: none">• Santé : polycliniques, maisons médicales• Gouvernance : maisons de justice de paix• Commerces : nœuds secondaires ou de petites villes• Mobilité : arrêts de bus de 68 départs et plus
Niveau 3	<ul style="list-style-type: none">• Enseignement : établissements d'enseignement secondaire• Culture : cinémas d'une ou deux salles, bibliothèques• Sport : les salles de sport sans piste d'athlétisme attenante• Commerces : nœuds commerciaux de très petites villes



IWEPS, WP n°36, octobre 2022

SCHÉMA STRUCTURANT TRANSPORT COLLECTIF – PRINCIPES DIRECTEURS

Hiérarchiser l'offre

- Avec des coûts économiques et environnementaux plus maîtrisés (**chaque mode dans sa zone de pertinence** : complémentarité des modes et réduction des redondances)
- Pour accroître la **lisibilité** pour l'utilisateur
- Adapter l'offre au **potentiel de demande** de déplacement



Train IC/S/L



Tram



Métro léger



Busway



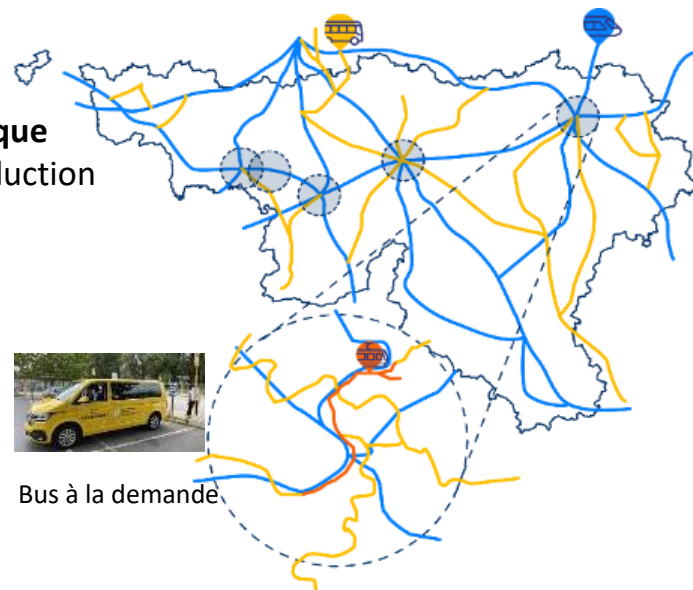
Bus express




Bus standard



Bus à la demande



→ Nécessité de faciliter la chaîne de déplacement et l'intermodalité

- Mobipôles 
- Correspondances horaires train - bus
- Solutions complémentaires (autopartage, covoiturage, transport à la demande) **où** et **quand** le transport collectif n'est pas pertinent
- Intégration tarifaire / MaaS



CONTENU

Le Schéma régional structurant de mobilité collective :

Définit:

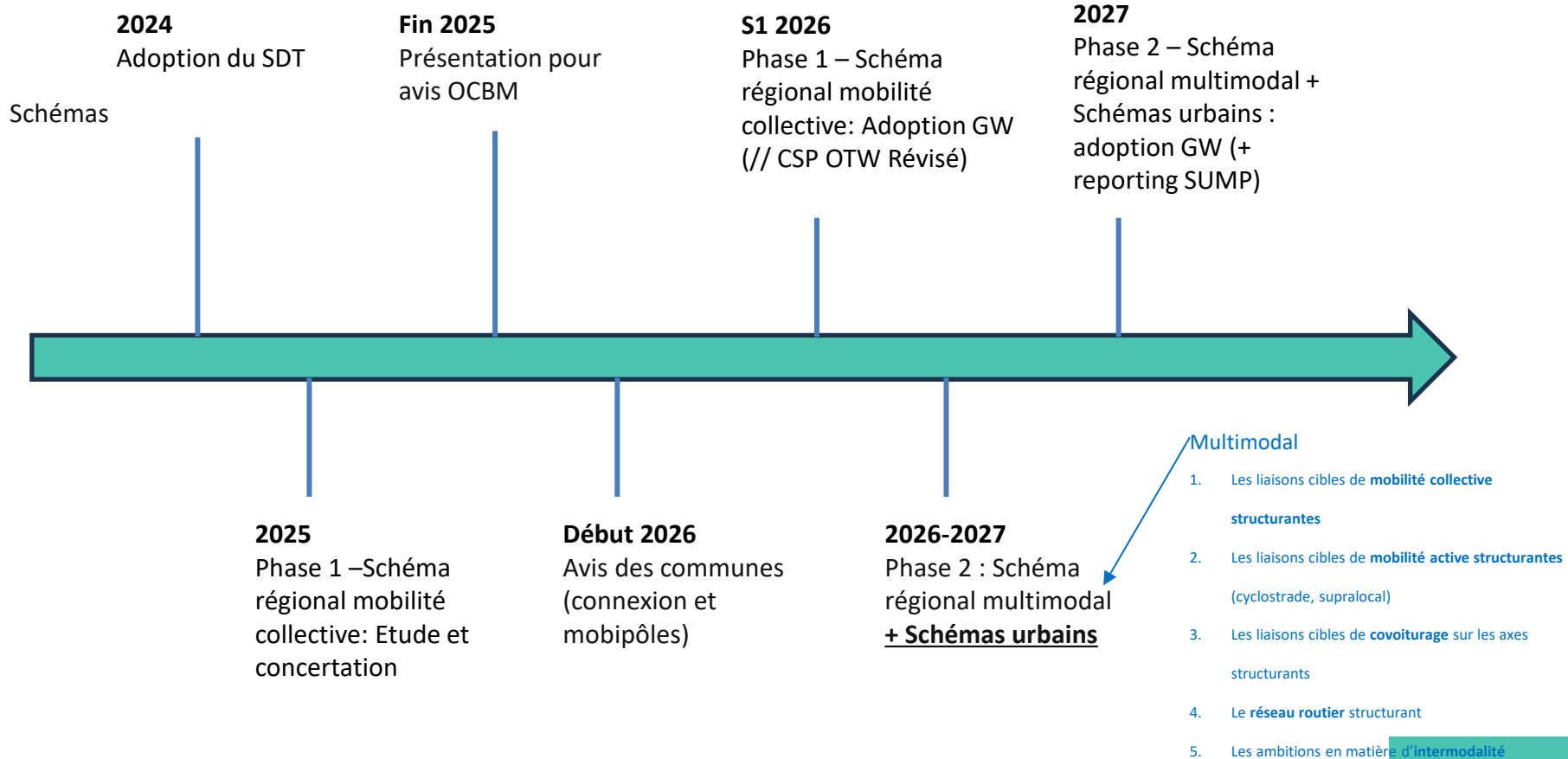
- L'offre des **liaisons structurantes** interurbaines par bus (+/- 1/3 de l'offre TEC)
- Les principes de connexions des **centralités villageoises** et des **points d'intérêt** majeurs
- La **localisation des mobipôles**, lieu où des correspondances et/ou du rabattement local doivent s'organiser prioritairement.

Fixe des orientations régionales pour :

- L'offre **ferroviaire** fédérale ;
- Les relations **transrégionales** et transfrontalières de transport public.



PLANNING

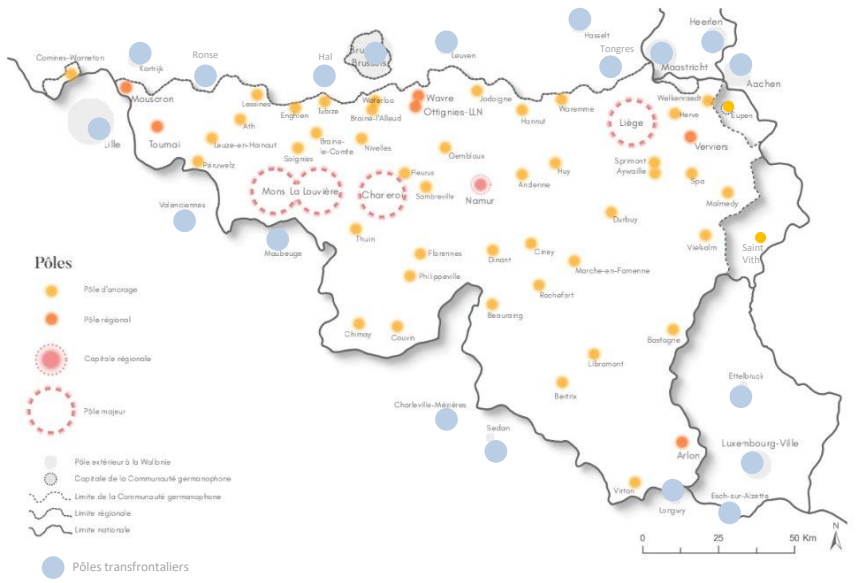


2. RÉSEAU STRUCTURANT 2040

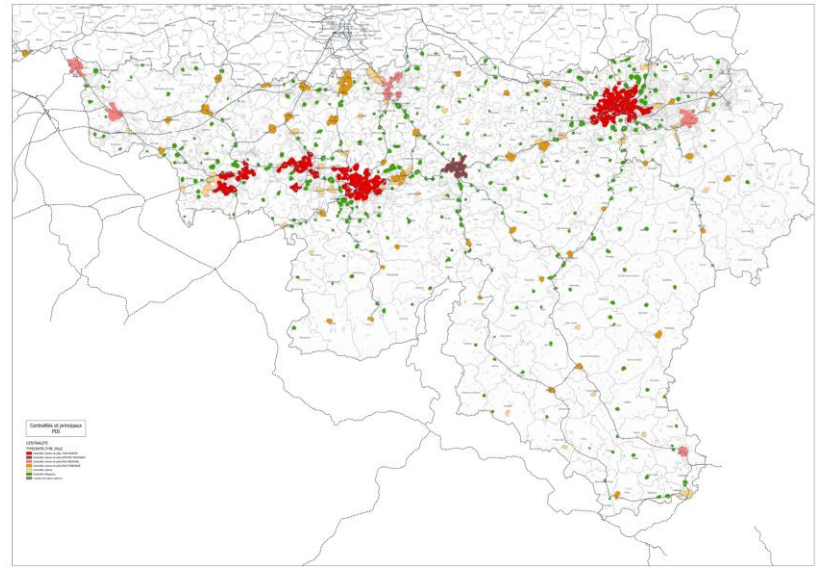
LE SDT AU CŒUR DE LA DÉMARCHE



PÔLES

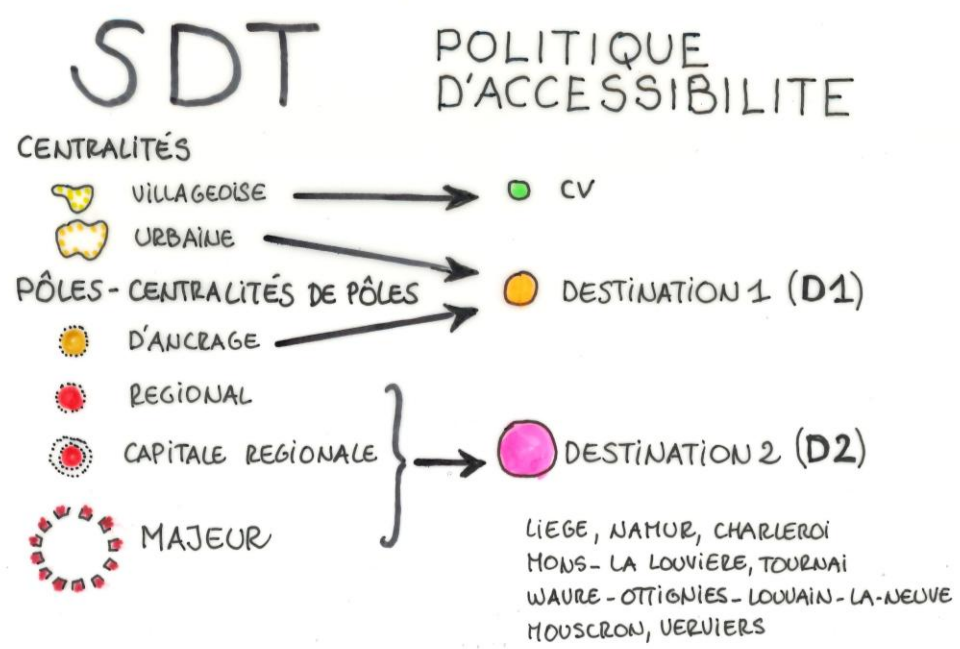


CENTRALITES



Les communes adapteront à la marge le périmètre des centralités dans le cadre de leur SDC

LE SDT AU CŒUR DE LA DÉMARCHE







→ 460 centralités



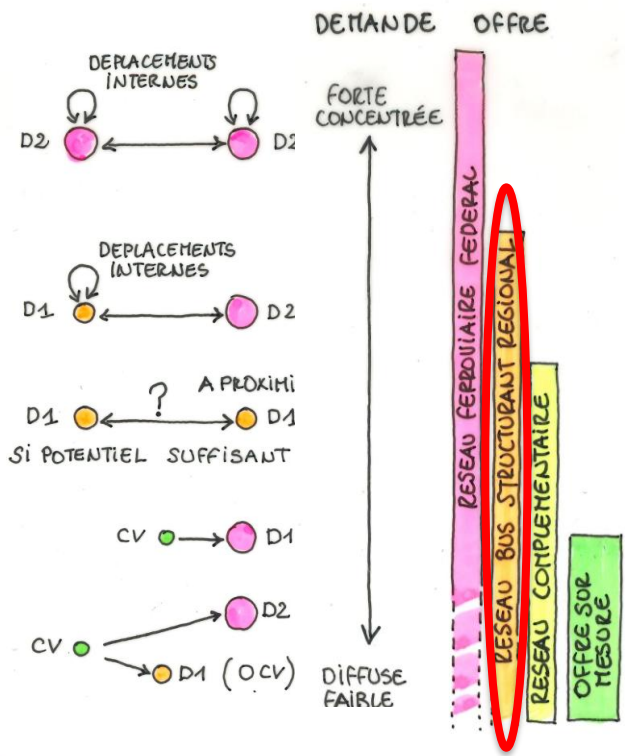
CONNEXION DES POI MAJEURS

Bassin de mobilité de Namur : 30 POI majeurs identifiés :

Type	Taille critique	Nombre de POI
Hôpitaux 	100 lits	65
PAE 	1000 emplois	48
Sites touristiques 	100.000 visiteurs/an	28
Établissements de l'enseignement supérieur 	400 étudiants	64
TOTAL		205

- 7 hôpitaux
- 5 PAE
- 7 sites touristiques
- 11 établissements d'enseignement supérieur

DÉFINITION DU RÉSEAU STRUCTURANT



Principes de connexion des centralités

- Tout **pôle urbain majeur** est connecté à un ou plusieurs autres **pôles majeurs**
- Toute **centralité urbaine** est connectée directement à son **pôle majeur ou régional**
- Les **centralités urbaines** à proximité sont connectées entre elles si le potentiel est suffisant
- Les **centralités villageoises** suburbaines sont connectées à leur **pôle majeur** si le potentiel est suffisant

RÉSEAU STRUCTURANT (TRAIN)

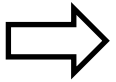
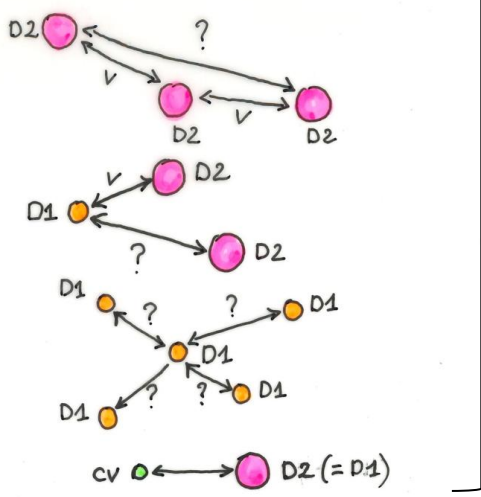
Pour chaque pôle urbain desservi par le train

- Connexion effective par l'offre SNCB aux pôles à fort potentiel de déplacement
- Vérification du niveau de service de l'offre ferroviaire
- Identification d'enjeux pour les prochains plans de transport SNCB

Centralités urbaines	Pôle majeur prioritaire	Liaison	Relation existante	Correspondance	Enjeux offre	Enjeux infrastructure
Andenne	Namur	Andenne - Namur	L-01 Namur - Liège IC-18 Bruxelles - Namur - Huy - Liège IC-25 Mons - Liège	En gare de Namur vers/depuis Ottignies/Bxl	Augmenter l'amplitude le samedi	
Beauraing	Namur	Beauraing - Namur	L-11 Libramont - Dinant - Namur	En gare de Namur vers/depuis Ottignies/Bxl	Augmenter l'amplitude en semaine et le samedi, augmenter la fréquence le weekend	
Dinant	Namur	Dinant - Namur			IC-17 Brussels Airport - Namur - Dinant	Augmenter l'amplitude en semaine et le samedi, augmenter la fréquence le weekend
Rochefort	Namur	Rochefort - Namur	IC-16 Bruxelles - Namur - Luxembourg	En gare de Namur vers/depuis Bxl et Liège	Augmenter l'amplitude le samedi Assurer la liaison routière du pôle à la gare de Rochefort-Jemelle	
Ciney	Namur	Ciney - Namur	IC-16 Bruxelles - Namur - Luxembourg L-16 Namur - Ciney		Augmenter l'amplitude le samedi	Travaux de modernisation à finaliser afin de récupérer la pleine capacité sur la ligne
Gembloux	Namur	Gembloux - Namur	L-8 Ottignies - Gembloux - Namur IC-16 Bruxelles - Namur - Luxembourg IC-17 Brussels-Airport - Namur - Dinant IC-18 Bruxelles - Namur - Huy - Liège	En gare de Namur vers/depuis Liège		
Namur	Charleroi	Namur - Charleroi	S-61 Wavre - Ottignies-Charleroi - Jambes IC-19 Lille - Tournai - Namur IC-25 Mons - Liège	En gare de Namur vers/depuis Dinant, Ottignies et Liège	Augmenter l'amplitude le samedi	

DÉFINITION DU RÉSEAU STRUCTURANT (BUS)

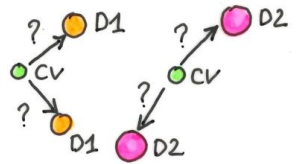
① DÉFINIR UN RÉSEAU STRUCTURANT



Choix et définition des liaisons structurantes
(= liaisons circulant toute la journée et toute la semaine, ayant un caractère direct)

- Un potentiel minimal de déplacement (2.800 déplacements /jour (TMTM))
- Mise à l'épreuve de la fréquentation actuelle (évaluation de l'offre)
- Une infrastructure (rail, route régionale)

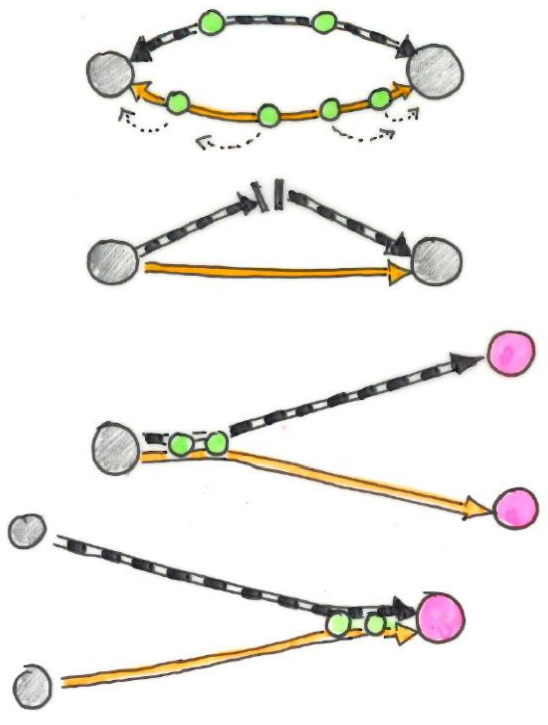
② CONNECTER LE SOLDE DES CENTRALITÉS



≥ 2800
DEPLACEMENTS TMTM/
JOUR OUVRABLE MOYEN
÷ PART MODALE TC 10%
÷ 14 BUS/JOM/SS
÷ 10 PERSONNES

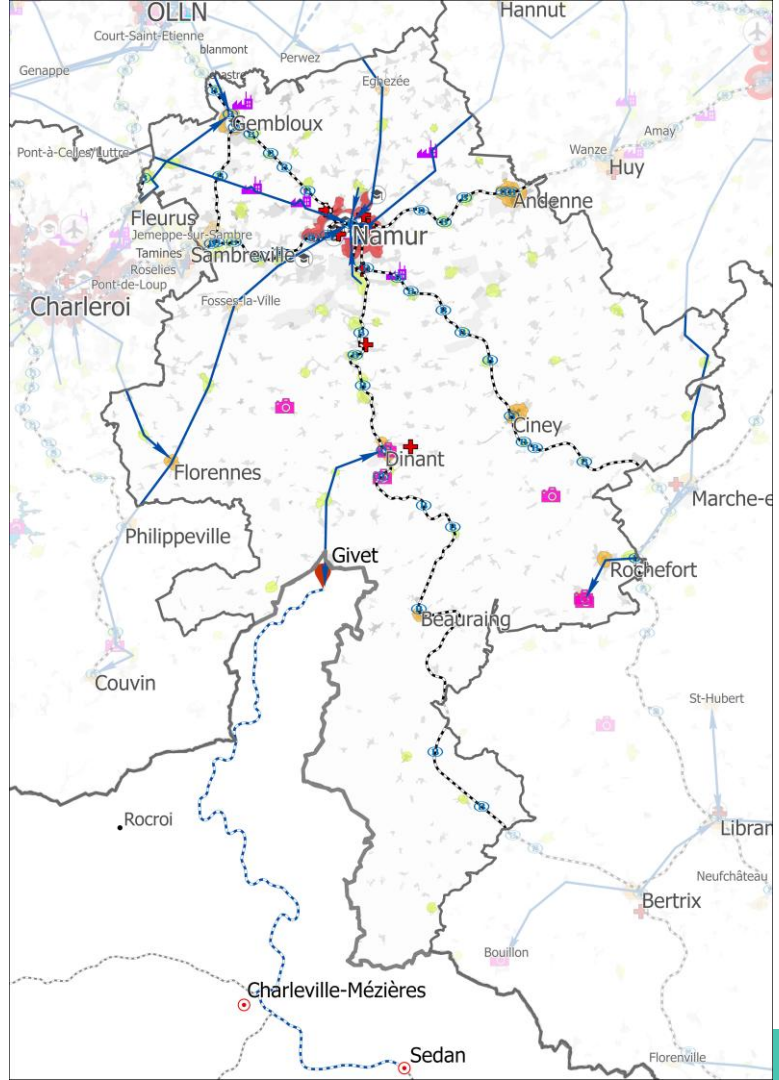
DÉFINITION DU RÉSEAU STRUCTURANT (BUS)

Choix des liaisons bus-train d'apparence concurrentes : différents cas pris en compte



DÉFINITION DU RÉSEAU STRUCTURANT (BUS)

Liaisons structurantes	Lignes TEC existantes	Centralités à desservir
Nivelles – Namur	E5	Nivelles, Marbais, Sombreffe, Mazy, Namur
Gembloux – Wavre	E6	Gembloux, Chastre, Walhain, LLN, Wavre
Marche – Liège	E20	Marche, Somme-Leuze, Tinlot, Nandrin, Rotheux-Rimières, Bonnelles, Sart-Tilman, Liège
Jodoigne – Perwez Namur	E82	Namur, Leuze, Eghezée, Perwez, Thorembais-St-Trond, Jodoigne
Gembloux – Fleurus - Charleroi	E83, 77	Gembloux, Sombreffe, Ligny, Fleurus, Martinrou, Charleroi
Waremmes Hannut Namur	E84	Waremmes, Hollogne-sur-Geer, Braives, Hannut, Burdinne, Fernelmont, Namur
Couvin Philippeville Florennes Fosses-la-Ville Namur	E86	Namur, Malonne, Floreffe, Fosses-la-Ville, Mettet, Florennes, Philippeville, Mariembourg, Nismes, Couvin
Rochefort Marche	424	Marche, Marloie, On, Jemelle, Rochefort
Florennes Charleroi	138b	Florennes, Morialmé, Gerpennes, Acoz, Charleroi
Dinant – Givet (FR)	154a	Givet (FR), Hastière, Onhaye, Dinant
Wépion - Namur (liaison suburbaine)	4	Wépion, Namur
Vedrin – Namur (liaison suburbaine)	27	Vedrin, Namur



DÉFINITION DU RÉSEAU STRUCTURANT (BUS)

Ampleur

- +/- 1/3 de l'offre TEC

Enjeux principaux du réseau structurant

- Fiabilité et attractivité
- Intermodalité (interconnexion et connexion avec l'offre complémentaire)
- Adaptation de la desserte (POI, terminus, ...)
- Capacité
- Amélioration des infrastructures (arrêts et priorisation bus)
- Amplitude et offre le week-end (impact ampleur km!)



DÉFINITION DU RÉSEAU STRUCTURANT (BUS)

→ **Pour le bassin de Namur, le réseau structurant (train et bus)**

- Connecte 100% des centralités urbaines
- Connecte 61% des centralités villageoises (33 sur 54)

→ 21 centralités à connecter

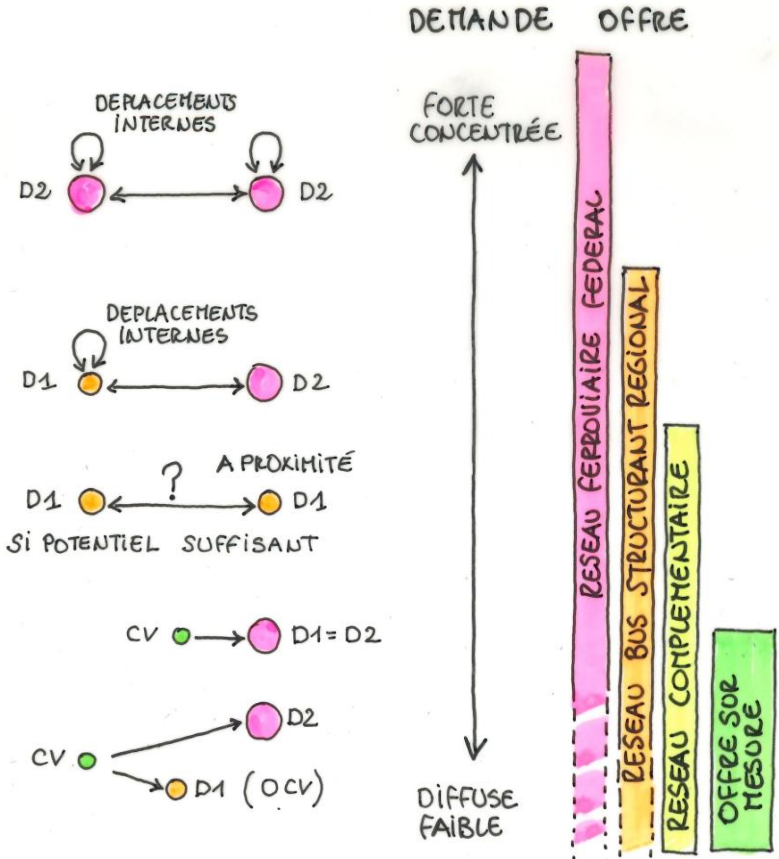
- 30 POI identifiés pour le bassin de Namur:

- 5 desservis par le réseau structurant
- 18 situés à proximité cyclopiétonne d'un mobipôle

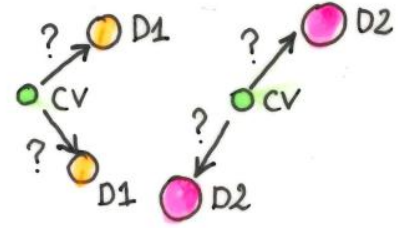
→ 7 à connecter

3. PRINCIPES DE CONNEXION DES CENTRALITÉS VILLAGEOISES ET DES POI MAJEURS NON CONNECTÉS AU RÉSEAU STRUCTURANT

PRINCIPES DE CONNEXION DES CENTRALITÉS VILLAGEOISES ET DES POI



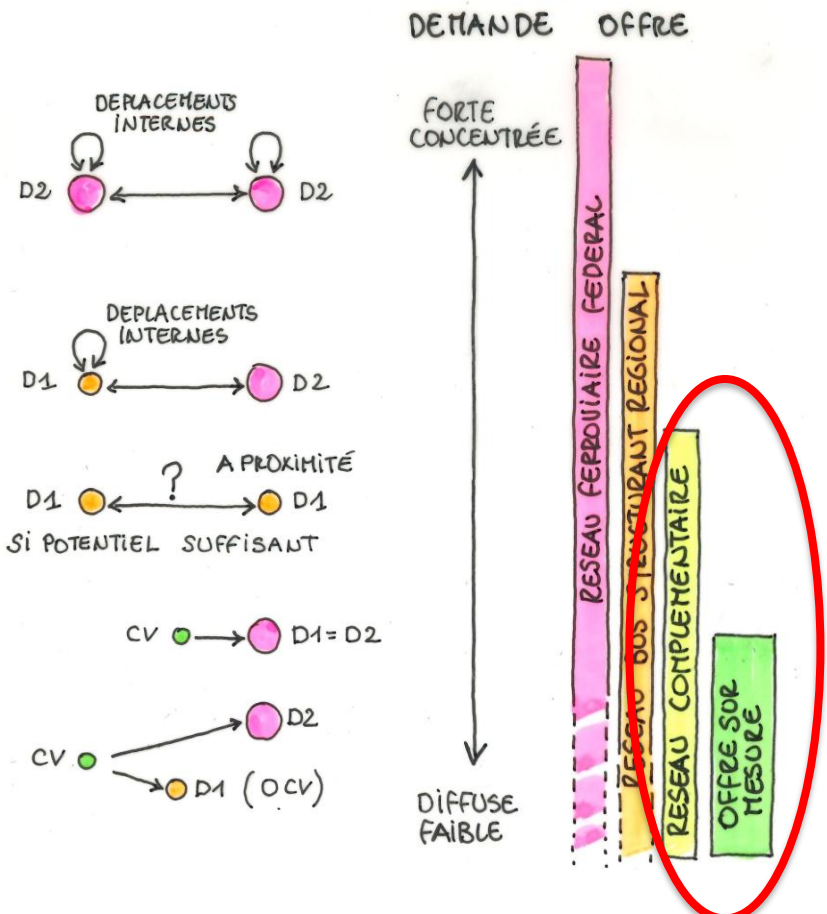
Connecter le solde des polarités



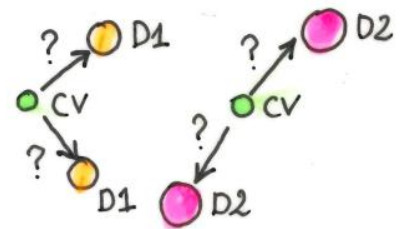
Connecter le solde des POI



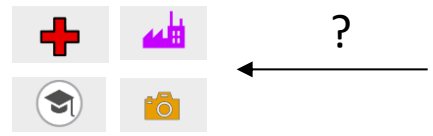
PRINCIPES DE CONNEXION DES CENTRALITÉS VILLAGEOISES ET DES POI



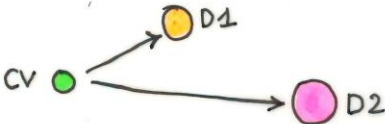
Connecter le solde des polarités



Connecter le solde des POI

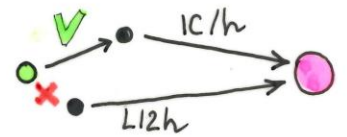
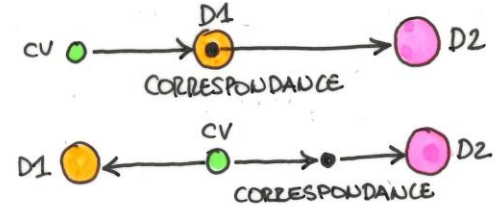
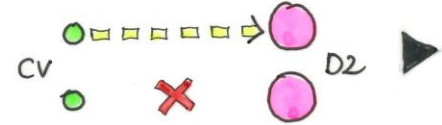
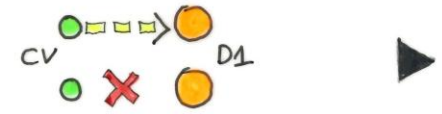
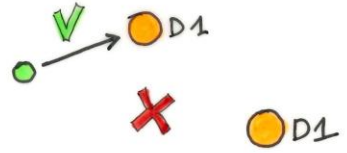
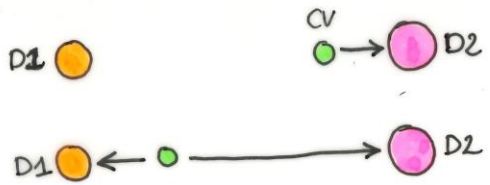
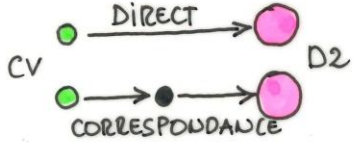


PRINCIPES DE CONNEXION DES CENTRALITÉS VILLAGEOISES

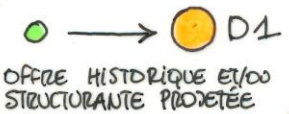


CV → CU (CHEF-LIEU) : FLUX, FONCTIONS
MÊME COMMUNE

CV → D1 = D2



PRINCIPES DE CONNEXION DES CENTRALITÉS VILLAGEOISES MESURE DES ÉCARTS



SATISFAISANTE

- ①
- ②
- ③
- ④
- ⑤
- ⑥
- ⑦
- ⑧
- ⑨
- ⑩

A QUESTIONNER
(pas de train
≤ 10 bus / ju/ss,
doublons,
swafhe...)



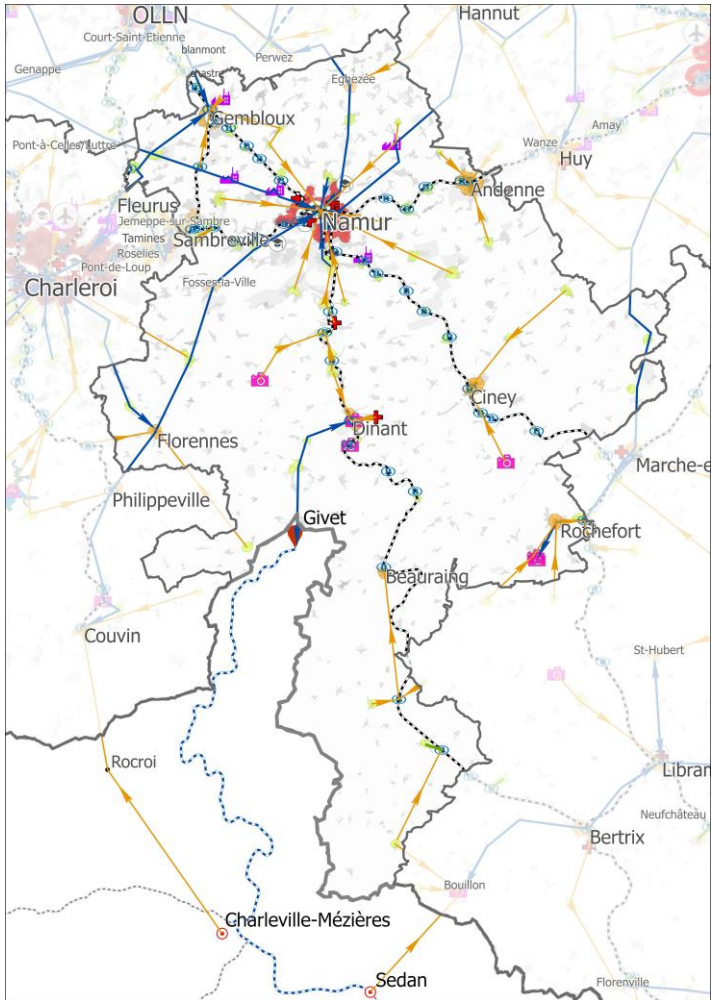
SATISFAISANTE

A QUESTIONNER
(pas de train
≤ 10 bus / ju/ss,...)

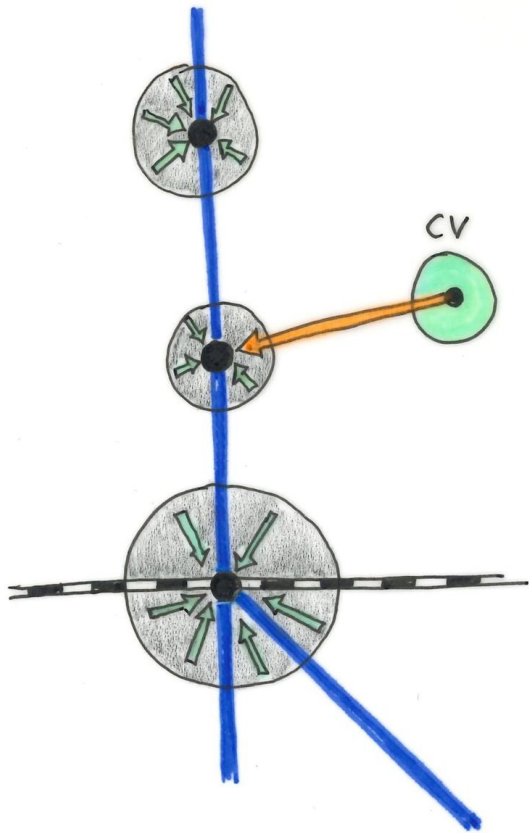
- ①
- ②
- ③
- ④
- ⑤
- ⑥
- ⑦
- ⑧
- ⑨
- ⑩
- ⑪
- ⑫
- ⑬
- ⑭

PRINCIPES DE CONNEXION DES CENTRALITÉS VILLAGEOISES ET DES POI

NOM CENTRALITES	Destination 1	Typo D1	Destination 2	Typo D2	Correspondance
Alle	Bouillon	6	Namur	9	Graide gare
Anhée	Dinant	5	Namur	9	Yvoir gare
Anseremme	Dinant	3	Namur	1	
Assesse	Namur	4	Idem D1		
Bailtonville	Marche	8	Liège	12	Bailtonville mobipôle
Beuzet	Gembloux	1	Namur	1	
Bièvre	Bertrix	7	Namur	11	Graide gare
Bioul	Anhée	5	Namur	9	Godinne gare
Bois-de-Villers	Namur	2	Idem D1		
Doische	Florennes	5	Charleroi	8	Florennes mobipôle
Ernage	Gembloux	3	Namur	5	Gembloux gare
Faux-les-Tombes	Namur	2	Idem D1		
Floreffe	Namur	4	Idem D1		
Franlière	Namur	1	Idem D1		
Gedinne	Beauraing	5	Namur	9	Gedinne gare
Gesves	Namur	5	Idem D1		
Godinne	Namur	4	Idem D1		
Hamois	Ciney	2	Namur	3	Ciney gare
Ham-sur-Sambre	Auvelais	5	Namur	9	Moustier gare
Han-sur-Lesse	Rocheftort	5	Namur	9	Jemelle gare
Haastière	Dinant	2	Namur	3	Dinant gare
Havelange	Ciney	2	Namur	3	Ciney gare
Haversin	Ciney	1	Namur	5	Ciney gare
Houyet	Dinant	1	Namur	1	
Jemelle	Rocheftort	2	Namur	1	
Leignon	Ciney	1	Namur	5	Ciney gare
Leuze	Namur	2	Idem D1		
Ligny	Sombreffe	2	Charleroi	6	
Lonzée	Gembloux	1	Namur	1	
Loyers	Namur	5	Idem D1		
Lustin	Namur	5	Idem D1		
Malonnes	Namur	4	Idem D1		
Mazy	Gembloux	2	Namur	2	
Mettet	Charleroi	5	Idem D1		
Meux	Gembloux	2	Namur	2	
Morialmé	Florennes	2	Charleroi	2	
Mornimont	Auvelais (Charleroi)	3	Namur	1	
Namèche	Namur	4	Idem D1		
Naninne	Namur	4	Idem D1		
Natoye	Ciney	3	Namur	1	
Noville-les-Bois	Namur	2	Idem D1		
Ohay	Andenne	2	Namur	3	Andenne gare
Ohaye	Dinant	5	Namur	7	Dinant gare
Petit-Waret	Andenne	5	Namur	7	Andenne gare
Profondeville	Namur	2	Idem D1		
Rhisnes	Namur	1	Idem D1		
Saint-Denis	Namur	2	Idem D1		
Sart-Bernard	Namur	4	Idem D1		
Sclayn	Andenne	3	Namur	6	
Sombreffe	Gembloux	2	Charleroi	2	
Somme-Leuze	Marche-en-Famenne	2	Namur	3	Marloie gare
Spy	Namur	2	Idem D1		
Vedrin	Namur	2	Idem D1		
Wepion	Namur	2	Idem D1		
Yvoir	Namur	4	Idem D1		



4. CHOIX DES MOBIPÔLES



Mobipôle de rabattement local desservi par le réseau structurant



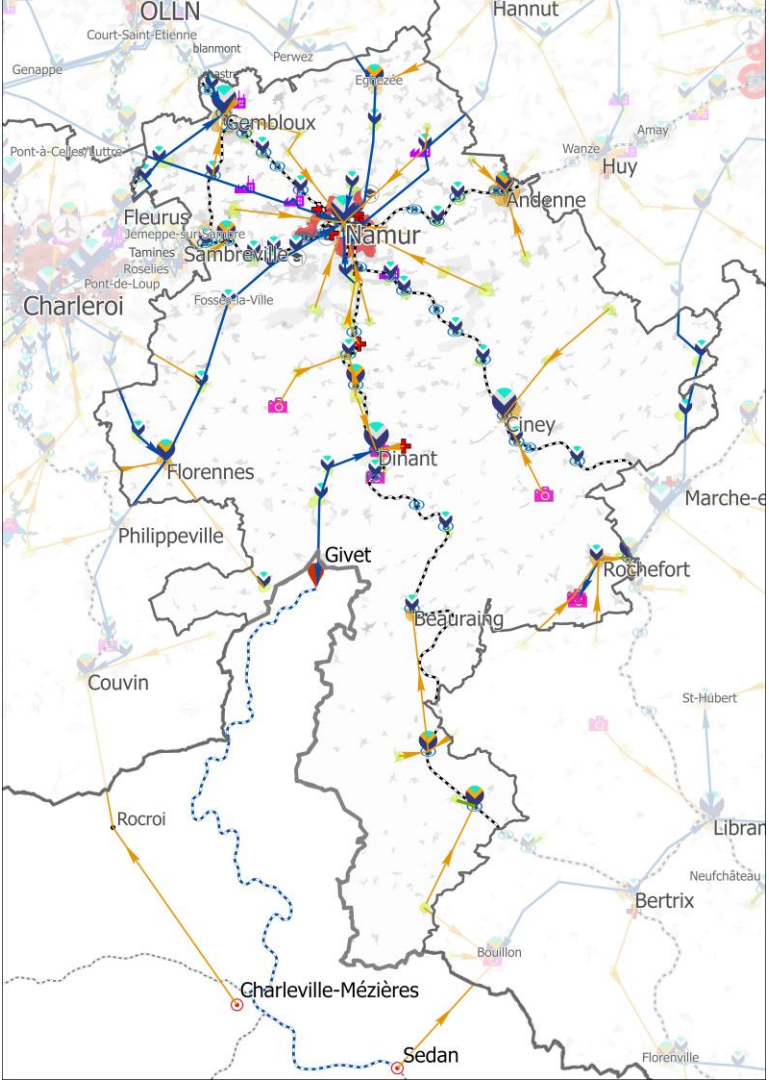
Mobipôle de connexion de centralités villageoises ou de POI au réseau structurant



Mobipôle d'interconnexion entre liaisons structurantes



MOBIPÔLES



correspondance

Enjeu de

- 4 Mobipôles d'interconnexion
- 10 Mobipôles de connexion
- 36 Mobipôles de rabattement local



5. PROCHAINES ÉTAPES : AVIS DES COMMUNES

AVIS DES COMMUNES

Objet :

Chaque commune est invitée à formuler un avis sur les propositions de connexion de ses centralités et sur la localisation des mobipôles.

- 1) Pour chacune des centralités non desservies de la commune, l'avis confirmera **la connexion prioritaire au pôle urbain et la connexion prioritaire au pôle majeur**, ou proposera une alternative justifiée.
- 2) l'avis confirmera le(s) **mobipôle(s)** identifié(s) par le schéma régional.

Modalités :

- Sous forme d'une délibération du conseil communal,
- à transmettre à l'Autorité Organisatrice des Transports **dans les 3 mois** à dater de l'envoi du procès-verbal définitif de l'OCBM.

Information :

- L'AOT se tient à disposition des communes en février 2026 pour éclairer l'avis à prendre
- Des réunions d'information en présentiel pourront être organisées
 - à la demande des communes,
 - dans leurs locaux,
 - ouvertes aux communes avoisinantes intéressées.

Contact : bassins.mobilite@spw.wallonie.be

- Communes urbaines sans centralités villageoises ni POI non desservi par le réseau structurant :

Fosses-la-Ville, Beauraing

→ Pas d'avis communal à remettre

- Pôle majeurs et régionaux : schémas urbains de mobilité collective 2026-2027
 - Namur

PROPOSITION D'AVIS DE L'ORGANE

L'Organe prend connaissance du projet de Schéma régional structurant de mobilité collective, basé sur le Schéma de Développement Territorial de la Wallonie, et des étapes d'adoption de la politique d'accessibilité au territoire.

Il prend acte des possibilités de connexion qu'offre le réseau ferroviaire fédéral ainsi que des principaux enjeux d'amélioration identifiés pour ce dernier.

Il émet les remarques suivantes (*remarques à formuler en séance*) sur les liaisons structurantes routières visées sur le bassin.

Il prend connaissance de la procédure d'avis communal relative à la connexion des centralités villageoises non desservies par le réseau structurant et à la localisation des mobipôles.

Infrastructures et intermodalités

4. Services proposés par LETEC pour l'aménagement des abris pour voyageurs

OTW – Alexandra DUSAUSOY
OTW

Point pour information de l'Organe



Abribus & Equipements vélos

OCBM de Namur

Alexandra DUSAUSOY

18.12.2025

LETEC.



Abribus

Procédures possibles

1. Placement d'abris de type standard par l'intermédiaire de LETEC.
 - Subsidié à 80% par LETEC.
 - **Convention LETEC. / Commune**
2. Conclusion par la Commune d'un marché public de fourniture et de pose d'abris non-standard respectant les spécifications techniques de LETEC.
 - Subsidié à 80% d'un équivalent standard par LETEC.
 - **Convention LETEC. / Commune**
3. Placement d'abris publicitaires par une firme spécialisée
 - Pas de subside possible de LETEC.
 - Accord de LETEC. nécessaire quant à l'emplacement de l'abri

Type d'équipements

- Aribus « standard alu »



- Aribus « standard bois et béton »
 - Opérationnel début 2026



Modalités de la convention abribus

Cadre général :

- Financement de l'installation : 80% LETEC. + 20% Commune
- Durée de 12 ans
 - < 12 ans : l'abribus ne peut pas être déplacé à un autre arrêt TEC sans l'accord du TEC
 - > 12 ans : la Commune peut décider de déplacer l'abribus ailleurs

Rôle et responsabilités Commune :

- initie la demande d'un nouvel abri
- responsable de l'entretien (nettoyage, réparation, vidange poubelle)
- assure le suivi de la propriété du sol
 - Si nécessaire : convention d'usage Commune / propriétaire privé

Rôle et responsabilités LETEC. :

- relaye les demandes des clients vers la commune
- peut fournir des statistiques de fréquentation aux arrêts pour aider les communes à faire leur choix / prioriser
 - Nécessite un accord de confidentialité

#2



Equipements vélos

Type d'équipements

- Arceaux et box vélos



Modalités de la convention vélo

- Système similaire aux abribus non-standard
- Commune = responsable de l'installation des équipements vélo
- Durée de 15 ans
 - < 15 ans : l'équipement vélos ne peut pas être déplacé à un autre arrêt TEC sans l'accord du TEC
 - > 15 ans : la Commune peut décider de déplacer l'équipement vélos ailleurs
- Conditionné à l'accord de LETEC.
 - Pertinence par rapport au réseau LETEC. et à l'accessibilité du site
 - Promouvoir l'intermodalité
-  Installation auvents et box possible sans permis d'urbanisme
 - Sauf si superficie > 60 m²
-  Catalogue (= centrale d'achat) vélo opérationnel fin 2026



Personnes de contact

Référents Abribus

Business Unit	Mail
Brabant wallon	christophe.delfosse@letec.be
Charleroi	guy.duquesne@letec.be
Hainaut	michael.bonny@letec.be
Liège-Verviers	bruno.deblire@letec.be
Luxembourg	michael.franzil@letec.be
Namur	alexandra.dusausoy@letec.be

Référents Vélos

Business Unit	Mail
Brabant wallon	emmanuel.lecharlier@letec.be
Charleroi	laurent.galland@letec.be
Hainaut	michael.bonny@letec.be
Liège-Verviers	florent.delrez@letec.be (arrondissement de Liège) geoffrey.jennart@letec.be (hors arrondissement)
Luxembourg	michael.franzil@letec.be
Namur	alexandra.dusausoy@letec.be

LETEC TELLEMENT EN COMMUN.

5. Mobipôle XL gare multimodale de Namur : diagnostic et recommandations

SPW MI – Noël RENSON
Point pour avis de l'Organe

Mobipôle XL gare multimodale de Charleroi

- Typologie XL :
 - gare régionales > 8 000 montées
 - Namur : 21 973 / j de semaine ouvrable en 2024*
- Objectif du mobipôle :
 - Développer le pôle en tant que plateforme :
 - multimodale
 - intermodale
 - servicielle
- Objectif du diagnostic :
 - effectuer une analyse transversale
 - permettre une concertation entre les différents acteurs

*comptage ponctuel SNCB une semaine d'octobre



Description du mobipôle

- Nœuds ferroviaire important
 - Plaque tournante de la Wallonie
 - Connexions radiales majeures (dorsale wallonne, Bruxelles - Luxembourg, ...)
- Offre multimodale importante
 - réseau routier national développé (E42, E411)
 - bus urbains, express
 - taxis, voitures partagées, trottinettes
 - autocars interrégionaux et internationaux (Flixbus...)
 - services mobilités : Point vélo, Espace LETEC, Dépose-minute,



Aménagements récents et futurs

- Parvis de la gare côté ville
- Zone 30 → zone de rencontre Bd du Nord
- Gare bus sur le toit
- Extension du parking vélo (sécurisé / non sécurisé)
- Piétonisation progressive des abords et du centre (rue de Bruxelles, rue Godefroid,...)
- Chantier SNCB/Infrabel conséquent de modernisation des quais (5 ans +)



Points d'attention et d'amélioration

- L'accessibilité en transport régulier international du site
 - Actuellement arrêt rue du Premier Lanciers
 - Flixbus 8.000 voyageurs / an → 20 / jour à Namur.
 - Trouver un emplacement à proximité directe du mobipôle

› Namur

Arriving	Departing
3889	3736

Main Origin		Main Destination	
Paris	2500	Paris	2100
Maastricht	246	Maastricht	359
Luxembourg	177	Luxembourg	324
Zurich	129	Zurich	205
Valenciennes	111	Mullhouse	112



Points d'attention et d'amélioration

- Le développement de services de mobilités partagées
 - Intégrer la voitures partagées dans les projets immobiliers aux alentours du site ;
 - Inclure des services de cyclologistique (vélos cargos partagés, ...).
- Développement des recharges électriques (voiture & vélo)
- Gestion des espaces taxi
- Rendre la zone Kiss and ride plus visible (appellation « Clientèle SNCB » → « Kiss and Ride » ou « dépose-minute »)



Proposition d'avis de l'Organe :

L'Organe prend acte des évolutions et aménagements récents du mobipôle XL de Namur, qui présente une multiplicité de services offerts par différents acteurs.

Il soutient le travail d'amélioration continue du mobipôle dans sa fonction de noeud intermodal majeur (à l'échelle régionale et locale urbaine), en vue de répondre davantage aux fonctionnalités cibles de la typologie régionale des mobipôles.

Il demande en particulier aux acteurs concernés de se concerter en matière de gestion de la circulation, de jalonnement, stationnement et de signalisation aux abords et sur le site ainsi que du confort d'attente des voyageurs.

6. Développement d'un réseau de Mobipoints à Namur

Ville de Namur– Laurie HOLLAERT
Point pour info de l'Organe



**NAMUR
CAPITALE**

**Ville de Namur :
retour d'expérience sur les
Mobipôles/mobipoints**

OCBM 29/01/2026

Création de Mobipôles/Mobipoints sur Namur :

- Totems installés : 11
- Box vélos installés : 8
- Stations de réparation installées : 3



JOSÉPHINE-CHARLOTTE

Ici, vous pouvez

- Prendre le BUS
- Prendre un VELO PARTAGÉ
- Sécuriser votre VELO (box)
- Prendre une VOITURE PARTAGÉE
- Réparer / Remplir votre VELO

Services à proximité

- Namur Gare
Place de la Station 1
5000 Namur
18 min à pied
6 min à vélo
- Gare de Jambes
Rue de la Gare Beaurie 1
5100 Jambes
13 min à pied
4 min à vélo
- Espace d'attente
- Guichet tickets
- Box colis

Autres services :

- Prendre une TROTINETTE PARTAGÉE
- Prendre un VELO ÉLECTRIQUE PARTAGÉ
- Attacher votre VELO
- Recharger votre VOITURE




**NAMUR
CAPITALE**

• 1) Matériel totem

Séurothèque :

- Information sur la charte graphique et les couleurs à utiliser
- Dimensions conseillées
- Recommandations spécifiques sur le matériel (dibond,..)

 Mais contrairement aux boxes vélo, il n'existe pas de mobilier préfabriqué type « mobipôle ».



2) Conception graphique

- Les mobipoints / mobipôles comportent un grand nombre d'éléments graphiques à intégrer (signalétique, logos, informations, marquages, etc.).
- À moyen et long terme, des ajustements sont inévitables :
 - évolution de l'offre de mobilité impliquant des mises à jour des supports graphiques et par conséquent le renouvellement des thermocollants
 - **Recommandation** : Réaliser la charte graphique en interne !



Intégrer un QR code renvoyant vers un site dédié « mobipôle / mobipoint ».

➡ Cela évite de devoir modifier régulièrement les supports graphiques et permet de centraliser les mises à jour directement sur le site internet.



3) Aménagement

- 11 mobipoints / mobipôles ont été installés
- Impossibilité financière de réaménager complètement les 11 sites (Exception : la Place Godin.)
- Conception des mobipoints/mobipôles en tenant compte des contraintes existantes du terrain :
 - impétrants
 - état des revêtements
 - espace disponible



Lors du réaménagement d'une place ou d'un espace public, intégrer dès la conception un espace de type « mobipoint / mobipôle ». Prévoir notamment :

- l'emplacement d'un futur totem
- une station d'autopartage
- des solutions de stationnement vélo
- et plus largement, l'intégration des solutions de mobilité



4) Contraintes foncières et conventions

➤ La majorité des mobipôles n'est **pas implantée sur du terrain communal**.

Plusieurs propriétaires / gestionnaires concernés :

- Infrabel
- SNCB
- SPW

➤ Il n'existe pas de convention type "mobipôle/mobipoint"

Chaque site a nécessité une convention spécifique avec son gestionnaire.

Cela soulève plusieurs questions :

- Qui assure l'entretien si il y a de la végétation ?
- Quelles sont les modalités administratives (coût?; etc.)?



Formaliser une convention type « Mobipoint / mobipôle » au sein de la Région



5) Complexité procédure

- Auparavant : nécessité de permis pour les boxes vélo
- Selon le contexte (site classé, zone protégée, périmètre patrimoine, etc.), installation de mobilier urbain peut nécessiter
 - Une autorisation du service du Patrimoine
 - Parfois une consultation publique
 - Impacts : Complexification des procédures administratives et allongement des délais de mise en œuvre



Recommandation : Nécessité d'anticiper ces étapes dès la conception du projet!



6) Coût

- Appel d'offre : une seule offre reçue
- Coût totem : 3000 à 5000 euros

Contact Mobipôles/Mobipoints : laurie.hollaert@ville.namur.be



**NAMUR
CAPITALE**

DIVERS : SUGGESTIONS DE POINTS POUR UN OCBM ULTERIEUR