

LES TRANSPORTS PUBLICS

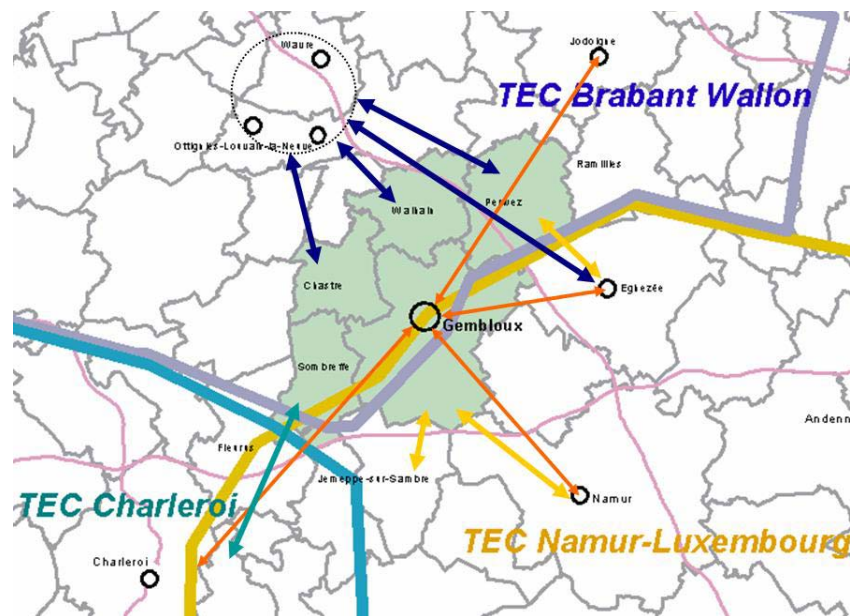
1 Les transports publics

1.1 Le Réseau TEC

1.1.1 Offre

L'aire d'étude s'étendant sur 2 provinces, la desserte de transports en commun est assurée par les services TEC Brabant wallon et TEC Namur-Luxembourg. Les communes de Perwez, Sombreffe et en particulier celle de Gembloux sont « à cheval » sur ces deux réseaux. Le TEC Charleroi assure certaines liaisons entre la périphérie sud-ouest de la commune de Sombreffe (Fleurus) et Charleroi.

On notera qu'il n'existe pas de liaison bus directe entre le tripôle brabançon Wavre – Ottignies – Louvain-la-Neuve et Gembloux, cette liaison étant assurée par le chemin de fer.



La plus grande partie du territoire est desservie par des services « réguliers », tout au moins les jours ouvrables aux heures de pointe. L'offre se réduit considérablement aux « heures creuses » (à l'exception toutefois des lignes qui empruntent des « corridors »), et plus encore les samedis et les dimanches où ne subsiste qu'un nombre très réduit de services sur les seuls axes principaux (voir carte « Offre de services TEC »). L'offre est en grande partie déterminée en fonction des périodes scolaires.

Le « centre de gravité » à l'échelle des cinq communes est sans conteste la commune de Gembloux, suite à la présence d'établissements scolaires secondaires et supérieurs et à la présence de la gare IC de la SNCB.

| Lignes TEC traversant les cinq communes | |
|---|---------|
| TEC Namur | |
| TEC Brabant Wallon | |
| Namur - Perwez | 2 |
| Namur - Spy - Onoz - Velaine | 23 |
| Wavre - Corbais - Chastre | 24 |
| Jodoigne - Chaumont - Walhain - Gembloux | 25 |
| Gembloux - Chastre - Marbais | 27 |
| Ottignies - Mt-St-Guibert - Chastre - Nil | 30 - 31 |
| Namur - Gembloux | 32 |
| Sambreville - Jemeppe/S - Sombreffe | 70 |
| Namur - Les Isnes | 73 |
| Gembloux - Jemeppe/S | 144a |
| Gembloux - Fleurus - Tamines | 147a |
| Gembloux - Ramillies - Landen | 148a |
| Gembloux - Corroy - Sombreffe | 247a |
| Gembloux - St-Martin - Tongrinne/Onoz | 347a |
| Sombreffe - Boignée/Ardenelle | 447a |

L'offre se caractérise dans les grandes lignes par :

- des services express le long des corridors reliant les communes plus importantes entre-elles ;
- une bonne desserte scolaire vers les pôles principaux et tout particulièrement Gembloux ; certains horaires sont alignés sur les heures de pointe scolaire, avec une différenciation pour les périodes scolaires (examens, mercredi....);
- des fréquences et horaires « sur mesure » qui ne permettent pas toujours une très bonne lisibilité pour l'utilisateur non averti. Ce sont des relations aux parcours plus « complexes » qui desservent diverses communes ou localités plus éloignées des grands couloirs. Ce sont généralement des lignes de rabattement vers Namur ou Wavre – Ottignies.
- les communes de Chastre et Walhain ne bénéficient pas d'une offre très conséquente, en particulier au regard des fréquences.

Relations fortes

La ligne « rapidobus » n°1 dessert Ottignies - Jodoigne. Elle permet une correspondance à Thorembois via les lignes 148a (liaison vers Gembloux) et E (liaison rapide Bruxelles-Wavre-Eghezée).

L'offre de service TEC est, quantitativement parlant, de loin la plus forte le long de la L148a (Gembloux-Ramillies-Landen). Cette ligne a un itinéraire long et est exploitée de manière beaucoup plus intensive et régulière que l'ensemble des autres services sur le territoire des cinq communes. Elle a remplacé le service ferroviaire entre Gembloux et Landen (ex ligne 147) depuis 1959.

La ligne 147a reliant Gembloux à Tamines avec un crochet pour desservir Sombreffe dispose du même passé ferroviaire.

Lignes de rabattement

La plupart des autres lignes sont plutôt des lignes de rabattement (cf. chapitre Intermodalité), même si certaines d'entre-elles offrent également des liaisons assez directes entre communes.

Certaines lignes ne circulent qu'à des périodes spécifiques, soit en relation avec des événements hebdomadaires tels que la présence d'un marché, c'est le cas notamment de la ligne 447a à Sombreffe.

Relations périphériques

Le territoire bénéficie de relations directes entre Gembloux et respectivement Jodoigne (L25, L148a), Sombreffe (L144a, etc.), mais également– Louvain-la-Neuve ou encore vers la vallée de la Sambre. Citons entre autres :

- Les Isnes : ligne 73 Namur – Les Isnes
- Sombreffe, Saint-Martin, Boignée, Ligny : ligne 70 Sambreville – Sombreffe
- Sombreffe, Tongrinne, Boignée, Saint-Martin, Mazy : ligne 447a : Sombreffe – Boignée. Cette ligne ne fonctionne que le samedi (marché à Sombreffe).

Correspondances

S'agissant des correspondances bus / bus, l'importante concentration de l'offre à la gare Gembloux assure une grande lisibilité de la situation, tout au moins dans l'espace.

Pour les correspondances bus / train par contre, on verra au chapitre « Intermodalité » que la situation n'est pas toujours des plus optimales.

1.1.2 La demande

Billets et cartes ordinaires

A partir des données relatives aux achats de billets (simples ou multiples) et les oblitérations de cartes (TEC Namur-Luxembourg), plusieurs résultats ont été obtenus ¹.

Le tableau ci-dessous reprend les lignes desservant les cinq communes par ordre décroissant d'utilisation.

| Film indicateur | LIGNE | Nbre de Billets et Cartes en un mois | moyenne / jour |
|---|-------------|--------------------------------------|----------------|
| Gembloux - Fleurus - Tamines | 147a | 3443 | 114,8 |
| Gembloux - St-Martin - Tongrinne | 347a | 2525 | 84,2 |
| Namur - Spy - Onoz - Velaine | 23 | 1638 | 54,6 |
| Gembloux - Jemeppe/S | 144a | 1441 | 48,0 |
| Namur - Gembloux | 32 | 1174 | 39,1 |
| Tamines - Jemeppe/Spy | 58 | 442 | 14,7 |
| Gembloux - Corroy - Sombreffe | 247a | 382 | 12,7 |
| Namur - Perwez | 2 | 112 | 3,7 |

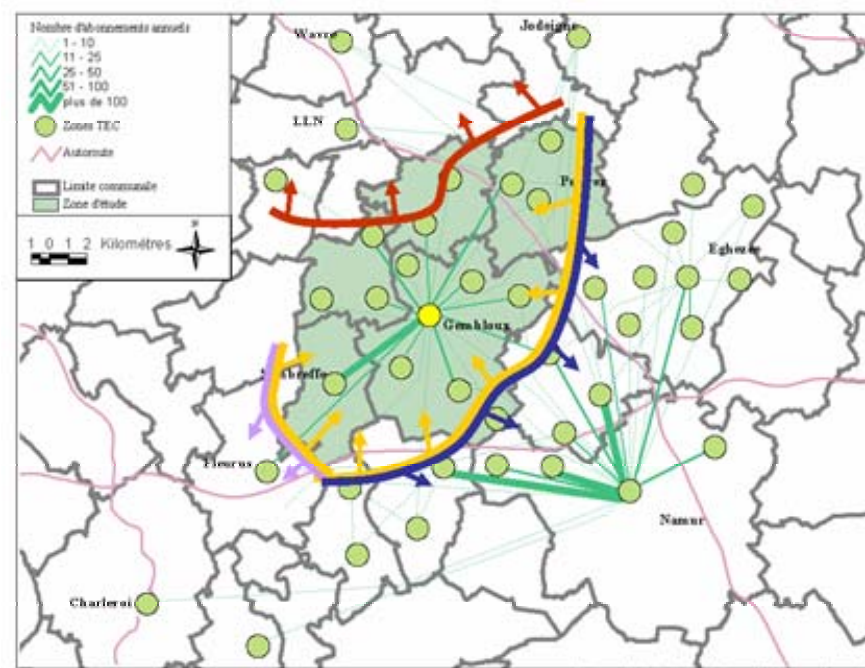
Le poids des dessertes bus TEC Namur est principalement orientée vers Sombreffe et sa périphérie. Les lignes 147a et 347a drainent quelques 200 voyageurs « occasionnels » (hors abonnements) chaque jour.

La région de Gembloux est également reliée à Namur (ligne 32). Cependant, la demande sur ce parcours est nettement moindre avec seulement une quarantaine de voyageurs quotidiens (hors abonnements).

Abonnements et demande localisée

Les oblitérations ne permettent pas de connaître les origines-destinations des usagers, critère qui apparaît bien au contraire dans les données des abonnements lesquelles nous ont été fournies par le TEC Namur-Luxembourg et le TEC Brabant Wallon.

La carte réalisée reprend le nombre d'abonnements annuels existant entre les différentes zones des deux réseaux TEC.



¹ Nous n'avons pas reçu des données équivalentes de la part du TEC Brabant wallon. Aussi, l'interprétation des résultats doit tenir compte de cet élément.

L'observation des flux issus des abonnements (TEC Namur-Luxembourg et TEC Brabant Wallon), permet de délimiter une « frontière floue » entre le réseau de Gembloux et celui de Namur. Ainsi, les abonnés au nord de cette frontière s'orienteront préférentiellement vers Gembloux, tandis que ceux situés au sud se dirigeront vers Namur. La frontière se situe approximativement entre Les Isnes et Bossière en passant par Meux et à l'est de Perwez.

Même en l'absence de données spécifiques TEC Brabant wallon, une même « frontière » peut être localisée au nord et au sud-ouest de la zone étudiée. En effet, les villages de Nil-St-Vincent, Tourinnes-St-Lambert ou Thorembais ne sont que faiblement reliés à Gembloux, et se dirigent très probablement vers les pôles brabançons que sont Wavre, Ottignies, Louvain-la-Neuve et Jodoigne.

Au sud-ouest les villages de la commune de Sombreffe (Sombreffe, Ligny, Tongrines, Boignée) s'orientent vers Charleroi. Les données disponibles ne permettent pas d'évaluer l'importance des flux vers ces différents pôles périphériques au territoire des cinq communes.

Sur le réseau interne à la zone d'étude, plusieurs axes semblent préférés :

- l'axe Sombreffe – Gembloux (lignes 147a, 247a et 347a) recueille près de 110 abonnements ;
- l'axe Thorembais-St-Trond – Gembloux récolte quelques 35 abonnements ;
- l'axe Cortil-Noirmont – Gembloux : 50 abonnements.

Les données reçues renseignent également le type d'abonnement (Alto : > 65 ans, Lynx : < 25 ans). Il est à noter qu'aucun abonnement Alto n'existe sur la zone d'étude. La part des abonnements Lynx est de l'ordre de 90 %.

Nombre d'abonnement de et vers Gembloux (Grand Manil)

| | | Part en % |
|-----------------|------------|-----------|
| Lynx (< 25 ans) | 430 | 90,9 |
| De 25 à 65 ans | 43 | 9,1 |
| <i>Total</i> | <i>473</i> | |

1.2 Le réseau SNCB

La région étudiée, et plus particulièrement la commune de Gembloux, est concernée par la problématique ferroviaire, tant marchandise que voyageurs. En effet, Gembloux se situe sur la ligne 161, laquelle traverse la Wallonie et relie Luxembourg-ville à Bruxelles. Cet axe est donc clairement un **axe supra-national**.

Elle est aussi l'unique liaison directe entre Namur, capitale wallonne, et Bruxelles et a donc également une vocation d'**axe régional**.

La région étudiée fut également traversée, autrefois, par un axe ferroviaire d'orientation NE-SW. Cet axe rejoignait alors Charleroi à Hasselt en passant par notamment par Gembloux, Landen et Saint-Trond. Cet axe constitue aujourd'hui l'itinéraire RAVeL 147 en cours de développement.²

La ligne 144 relie, par le sud, la commune de Gembloux à la dorsale wallonne L125 (Tournai - Mons – Charleroi – Namur – Huy – Liège).

La ligne L140 ne fait qu'effleurer le territoire à Ligny (Sombreffe), mais offre une relation directe vers d'une part Fleurus et Charleroi, et d'autre part vers Villers-la-Ville et Ottignies.

1.2.1 Infrastructures

Compte tenu des effets de réseaux, il nous paraît toutefois nécessaire d'examiner la situation plus largement dans le triangle délimité par Bruxelles (et son aéroport), Namur et Charleroi (et son aéroport).

Gembloux est une gare IC de la ligne 161 qui unit Bruxelles à Namur (et au-delà). Cette ligne est tracée à peu près en ligne droite entre les deux capitales, mais ne joint directement que le quartier européen de Bruxelles. Rejoindre le cœur de Bruxelles nécessite une boucle de raccord très longue, pour aboutir à la gare du Midi, gare multimodale internationale.

² soit l'ancien n° de ligne de la SNCB, que l'on retrouve également dans les services TEC 147a, 247a, 347a et 447a

La L161 est aujourd'hui à deux voies quasi-continues électrifiées en 3 kV, avec élargissements ponctuels (3 voies voire plus dans certaines gares, dont Gembloux et Ottignies) et offre un site à 3 voies entre Genval et La Hulpe, très utile aux heures de pointe (surtout du matin).

Elle véhicule un trafic intense et divers :

- INT (quelques services par jour) ;
- IC (2 par heure et par sens) ;
- P (unidirectionnels par rapport à Ottignies - Bruxelles) ;
- L (1 par heure et par sens), avec 4 points d'arrêt entre Gembloux et Ottignies et 4 autres entre Gembloux et Namur ;
- Terminus de certains services locaux ou attente des trains en gare (par rapport à des IC) ;
- Convois marchandises lourds, non seulement de l'axe L161-162, mais aussi de l'Athus-Meuse³ dans le sens sud-nord (Jemeppe/Sambre – Gembloux – Ottignies – Leuven).

Cette ligne est saturée pratiquement sur toute sa longueur, surtout entre Ottignies et Bruxelles, section que la SNCB projette de mettre à 4 voies dans les toutes prochaines années. Chaque fois que des travaux y sont réalisés⁴ – ce qui est fréquent compte tenu de son niveau d'obsolescence – les perturbations induites sont pénalisantes pour les usagers. Une autre amélioration, importante, dont bénéficiera cet axe, est liée à l'achèvement des travaux en gare de Namur qui se traduiront, notamment, par un pont-tube permettant de limiter très fortement les cisaillements entre les deux

³ L'Athus –Meuse est la dénomination d'un axe marchandises ouvert au trafic fin 2002 après rénovation lourde et électrification entre Athus et Dinant des lignes L165 et L166. Par extension, il désigne tout le trafic en provenance d'Antwerpen via Leuven et Ottignies se rendant vers cette ligne, qui dédouble la ligne L162 Namur – Luxembourg.

⁴ En dehors des heures de pointe généralement en fonction de l'organisation pratique des chantiers.

grands axes qui s'y croisent (Bruxelles - Luxembourg et Lille - Tournai – Mons – Charleroi - Liège).

Sur la L161, formant colonne vertébrale, se raccordent les lignes suivantes :

- La L161D est une « antenne » ferroviaire établie à l'occasion de la création de la ville de Louvain-La-Neuve. Elle se raccorde à la L161 moyennant une « clé anglaise ».⁵
- La L144 Jemeppe-sur-Sambre – Gembloux est à 2 voies continues électrifiées en 3 kV, mais son équipement de signalisation est tel que seul un convoi à la fois peut aujourd'hui emprunter la ligne (par voie). Son trafic supporte quelques trains de pointe locaux, et surtout l'Athus-Meuse dans un sens (sud-nord compte tenu de sa pente modérée) dont le trafic est aujourd'hui essentiellement nocturne. Cette ligne rejoint la L161 en gare de Gembloux, avec cisaillements⁶, ce qui est pénalisant pour la bonne gestion du trafic (capacité et sécurité).
- La L147 Auvelais – Fleurus a été remise en service voici quelques années, à simple voie 3 kV permettant moyennant quelques adaptations la pose éventuelle d'une seconde voie, et supporte exclusivement le trafic de l'Athus-Meuse dans le sens nord-sud.
- La L140 Charleroi – Fleurus – Ottignies a été entièrement modernisée voici une vingtaine d'années, à double voie 3 kV, à destination principale du trafic de marchandises, tout en

accueillant également un trafic voyageurs non négligeable (de type L ou P).

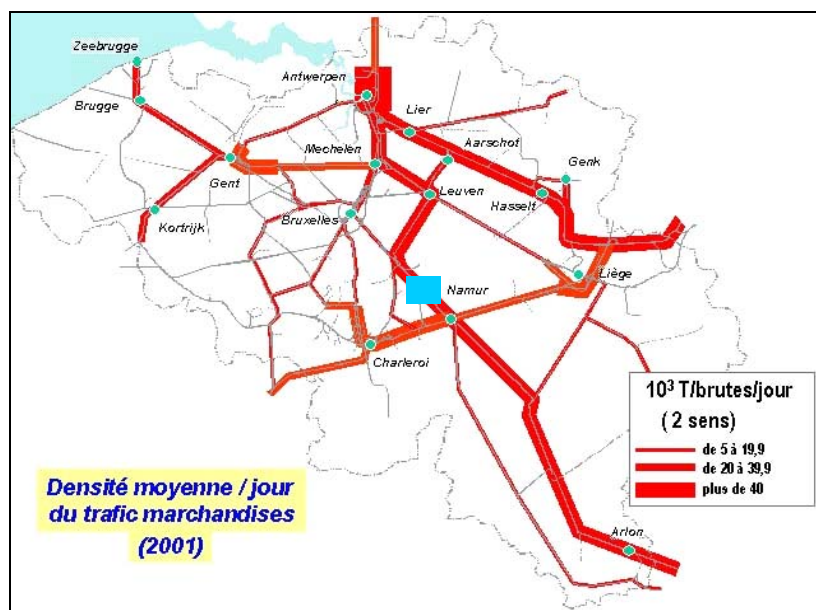
- La L130 Namur – Charleroi est à double voie 3 kV, avec élargissements ponctuels dans différentes gares voyageurs ou marchandises. Sa très forte sinuosité, héritée du passé, limite ses performances en termes de temps de parcours. Il est prévu, dans le cadre du nouveau plan décennal, de la moderniser entièrement en relevant légèrement sa vitesse de référence.
- La L139 Ottignies – Wavre – Leuven est à double voie 3 kV et supporte un trafic mixte marchandises – voyageurs, surtout entre Wavre et Ottignies. En gare d'Ottignies, elle « coupe », heureusement, la L161 à niveau dénivelé. Mais pour autant, cette situation n'est pas exempte d'inconvénients, par exemple pour les convois venant de la L161 (Gembloux) qui la rejoignent ensuite, moyennant cisaillement obligé des voies de la L161 en gare d'Ottignies.

⁵ Clé anglaise : désigne un raccordement de deux voies de chemin de fer avec un franchissement à niveaux séparés, permettant d'effectuer n'importe quel mouvement sans croiser les trains circulant en sens inverse, comme sur un échangeur d'autoroute.

⁶ Compte tenu du « sens unique » appliqué pour la plupart des trains de marchandises sur la L144, ces cisaillements ne sont nécessaires que pour rejoindre les voies d'attente en gare de Gembloux, pour un accès direct à la voie vers Ottignies, on ne doit pas cisailer le trafic de Bruxelles vers Namur. Néanmoins, le passage par les voies d'attente est très fréquent.

1.2.2 Trafic marchandises

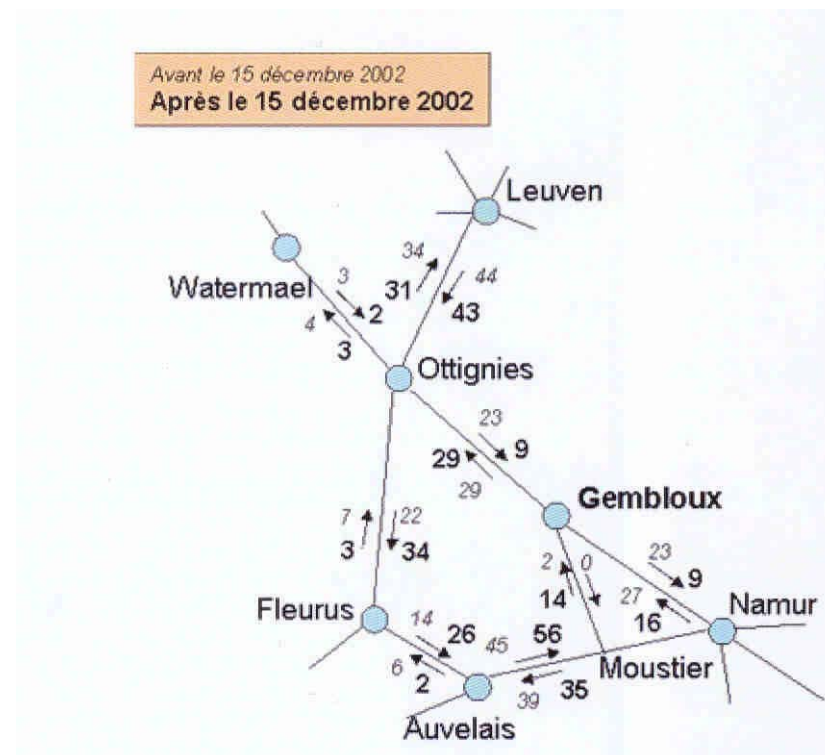
La carte ci-dessous présente la situation du transport de fret en 2001. Depuis la récente ouverture de l’Athus-Meuse (L 166 : Dinant – Bertrix) en novembre 2002, le paysage ferroviaire devrait complètement se modifier dans les prochaines années. En effet, l’axe 166 va voir son trafic marchandises augmenter et ainsi soulager l’axe Luxembourg-Namur-Gembloux-Ottignies (L 161 - L 162).



Cette mutation peut déjà être observée dans le schéma suivant, lequel représente – avant et après la mise en service de l’Athus-Meuse – le nombre de train par sens et par jour sur les différents tronçons ferroviaires de la région.

Ainsi, l’axe 161 perd 14 trains / jours de Ottignies à Namur, ces trains étant réorientés par la L140 Ottignies Fleurus et L147 Fleurus - Auvélais. Dans

le sens Namur-Ottignies, le tronçon Namur-Gembloux est déchargé de 9 trains par jour, au profit de la L144 Jemeppe/S (Moustier).



Au total donc, la gare de Gembloux a une charge de trains marchandise nettement moindre depuis l’ouverture de l’Athus-Meuse (de 52 à 39 trains/jour).

1.2.3 Trafic voyageurs

Trois lignes ferroviaires traversent le territoire étudié.

- La ligne 161 comportant 4 gares / arrêts entre Namur et Gembloux (Rhisnes, Saint-Denis – Bovesse, Beuzet et Lonzée) ainsi que 4 gares et arrêts entre Gembloux et Ottignies (Ernage, Chastre, Blanmont et Mont-Saint-Guibert) ;
- La ligne 144 comportant deux arrêts entre Gembloux et Jemeppe-sur-Sambre (Chapelle-Dieu et Mazy). Les arrêts d'Onoz et de Vichenet-Bossière ont été supprimés ;
- La ligne 140 comportant une halte à Ligny sur la commune de Sombreffe.

Les aspects qualitatifs des abords des haltes et gares sont traités dans les chapitres relatifs aux modes doux et à l'intermodalité.

Offre de service

Compte tenu du réseau d'infrastructures en place et de sa position géographique privilégiée, Gembloux bénéficie d'une offre de services de grande qualité.

A Services « rapides »

Nous résumons les **grands atouts** :

- Une fréquence IC à la demi-heure parfaitement cadencée entre Namur et Bruxelles ;
- Une grande amplitude horaire depuis environ 5h30 jusqu'à environ 23h, dans les deux sens, tous les jours de la semaine.
- Au sud de Namur, ces services sont prolongés vers Luxembourg, Liège et Dinant.
- Le temps de parcours horaire est de 11' à peine entre Namur et Gembloux, de 9' entre Gembloux et Ottignies, et de 27' entre

Gembloux et Bruxelles-Luxembourg ; par contre il faut ajouter 21' pour atteindre le nœud majeur de la gare du Midi, ce qui réduit quelque peu l'attractivité de cette ligne pour des correspondances au-delà de Bruxelles depuis Bruxelles-Midi.

- Moyennant correspondance en gares de Namur ou Bruxelles, Gembloux bénéficie également de bonnes relations avec l'ensemble des villes, grandes et moyennes, de l'ensemble du pays. En période touristique, quelques services T directs sont offerts tant vers la côte que vers la Lesse.
- Les services IC sont de fait renforcés aux heures de pointe par des services P, mais en fonction du seul pôle d'attraction économique bruxellois.

Nous relevons également les **faiblesses** suivantes :

- vers Bruxelles, les trains sont « pris d'assaut » aux heures de pointe ; la capacité est déjà fortement utilisée depuis Namur ;
- vers Namur, l'offre, non renforcée, est également limitée au niveau capacité, même si les trains bénéficient alors d'une composition longue.

B Services locaux « L »

a) L161 Bruxelles - Namur

L'offre de service locale est « correcte », offrant une réponse adéquate aux besoins actuels le long de la L161 dans les gares de Beuzet, Lonzée, Ernage, Chastre et Blanmont, concernées par cette étude.

- Un service de type L circule chaque heure en semaine entre Namur et Ottignies-Wavre via Gembloux, avec correspondances organisées avec les IC en gares de Gembloux et Ottignies (ce qui signifie aussi une assez longue attente des trains à quai en gare de Gembloux). La cadence en est réduite à 1 service/2h.sens le week-end ;

- Service L offert toutes les demi-heures aux heures de pointe pour répondre aux besoins scolaires régionaux et à la demande générale, moyennant correspondance, bien organisée, avec les trains IC ;
- Ce service L est prolongé jusque Wavre, permettant de desservir d'importants pôles scolaires brabançons de façon correcte, à l'exception de Basse-Wavre ; néanmoins, cela pose le problème du cisaillement des voies en gare d'Ottignies ;
- Les correspondances de ces services sont bien assurées en gares de Gembloux et Ottignies, mais par rapport aux pôles de Ottignies et Bruxelles, partiellement au détriment des haltes situées entre Gembloux et Namur (long temps d'attente de +/- 25 minutes en gare de Gembloux pour relier Loncée et Ernage par exemple) ;
- 2 services P renforcent l'offre L ci-dessus aux heures de pointe la semaine ;
- 2 services P sont assurés dans chaque sens aux heures de pointe la semaine entre Jemeppe-sur-Sambre et Gembloux, avec correspondances obligées dans ces deux gares (train-navette).

b) L144 Gembloux – Jemeppe-sur-Sambre

L'offre de service est « basique » sur la L144, afin de répondre à une demande quasi-exclusivement scolaire et d'emploi. Les correspondances en sont assez bien assurées en gares de Gembloux et de Jemeppe. Mais l'absence de service direct, notamment par rapport à Bruxelles, limite inévitablement la demande. Outre les deux gares-terminus, cette offre dessert les points d'arrêts de Chapelle-Dieu (sur Gembloux) et de Mazy au croisement de la N93 qui relie Nivelles à Namur.

c) L140 Ottignies – Fleurus – Charleroi

L'offre est composée exclusivement de services de type L, offrant de bonnes correspondances en gare d'Ottignies avec les IC. Ces services sont renforcés aux heures de pointe, tout au moins en direction de Ottignies (le matin), portant alors la cadence effective à un train toutes les demi-heures environ. Ces trains de pointe se prolongent au-delà d'Ottignies jusque Bruxelles-Schuman sous forme de services semi-directs. Lorsque seront

entamés les importants travaux projetés en gare Schuman, on peut se demander si ces services seront par exemple prolongés jusque dans la jonction Nord-Midi, ou s'ils ne risquent pas d'être supprimés, tout au moins entre Ottignies et Bruxelles.

Ces services posent également un problème de cisaillement complet du faisceau de voies en gare d'Ottignies, spécialement le matin (période la plus critique).

Cette offre renforcée est très significative d'une orientation privilégiée par rapport au pôle d'emploi bruxellois et aux différents pôles scolaires qui ponctuent la ligne au cœur du Brabant wallon ; par contre, l'absence de renforcement par rapport à Fleurus-Charleroi est aussi très révélatrice d'une orientation privilégiée de la demande et de l'offre dans une direction.

La halte de Ligny est éloigné des noyaux habités de Sombreffe, Boignée et Tongrinne mais offre l'opportunité de combinaisons, soit avec les services TEC soit avec le vélo ou la voiture, notamment pour St-Amand, Wagnelée, Brye, voire Balâtre, St-Martin, Wanfercée-Baulet et Velaine.

Néanmoins, cette halte permet de rejoindre Charleroi-Ouest en 15 minutes et Ottignies en 23 minutes, qui sont des durées tout à fait satisfaisantes.

Niveau de desserte

Le tableau ci-dessous présente le nombre, par jour, de trains *IC et P assimilés à des IC* en semaine (période scolaire) au départ de Gembloux ou vers Gembloux pour différentes gares.

| Desserte (nombre de trains / jour) | | IC | P (IC) | P (L) | L | total |
|---------------------------------------|------------|----|--------|-------|----|-------|
| Ligne 161 | En semaine | 35 | 4 | 5 | 19 | 63 |
| | WE | 35 | 0 | 0 | 8 | 43 |
| Ligne 144 | En semaine | 0 | 0 | 4 | 0 | 4 |
| | WE | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ligne 140 | En semaine | 0 | 0 | 3 | 18 | 4 |
| | WE | 0 | 0 | 0 | 9 | 9 |

La desserte sur la L161 vers les pôles majeurs à partir de Gembloux peut donc être considérée comme « bonne » avec plus de trente trains IC/IR par jour, sans compter les trains L.

Cette desserte ordinaire est renforcée par certains trains aux heures de pointe.

L'horaire journalier de ces trains de renforcement (P) sur la L161 est le suivant :

| Direction Gembloux → Bruxelles | | Direction Gembloux → Namur | |
|--------------------------------|-------------|----------------------------|-------------|
| 04h39 | Assimilé L | 07h40 | Assimilé L |
| 06h30 | Assimilé IC | 16h00 | Assimilé IC |
| 06h59 | Assimilé IC | 16h52 | Assimilé IC |
| 07h17 | Assimilé L | 17h00 | Assimilé L |
| 07h30 | Assimilé IC | 17h11 | Assimilé IC |
| 07h52 | Assimilé IC | 17h31 | Assimilé IC |
| 08h20 | Assimilé L | 17h52 | Assimilé IC |
| 16h25 | Assimilé L | 18h05 | Assimilé IC |
| | | 18h08 | Assimilé L |

Le renforcement vers Bruxelles à la pointe du matin est conséquent puisque 7 services (dont 3 L) sont ajoutés entre 04h39 et 08h20. A l'opposé, seul un train de renforcement est présent en direction de Namur à la pointe du matin.

De même, à la pointe du soir, 8 services vers Namur (dont 2 L) renforcent l'offre courante.

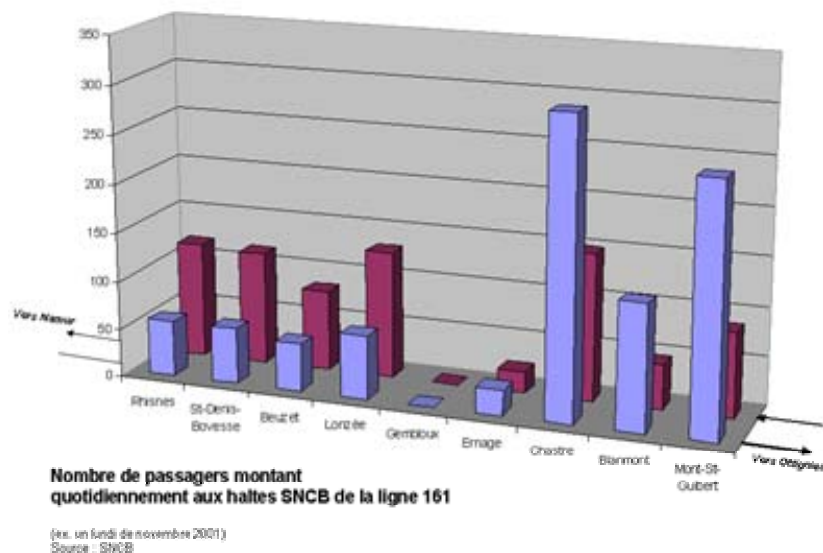
Cette situation se justifie par l'attractivité que Bruxelles constitue en tant que pôle d'emplois.

La desserte sur la L144 (entre Jemeppe-sur-Sambre et Gembloux) est, quant à elle, limitée à 4 trains P (assimilé L) par jour (2 le matin et 2 le soir aux heures « scolaires »).

Demande de service

A Fréquentation

a) Fréquentation quotidienne des haltes SNCB sur l'axe 161



Le graphique ci-dessus présente le nombre de voyageurs montant aux haltes situées entre Namur et Ottignies le long de la ligne 161 selon le sens de voyage pour un jour de la semaine (lundi). Les données de la gare de Gembloux ne sont pas reprises sur le graphique par souci de lisibilité⁷.

A propos des montées vers Ottignies, on observe qu'il y en a davantage aux haltes situées en amont de Gembloux (Ernage, Chastre, Blanmont et

Mont-St-Guibert). Ainsi, Chastre voit monter quelques 300 voyageurs alors que les haltes en aval de Gembloux n'ont qu'une cinquantaine de montées quotidiennes vers le nord de l'axe 161. Deux pics sont observables aux haltes de Chastre et de Mont-St-Guibert. Ceci s'explique par des raisons démographiques et/ou d'accessibilité aux gares.

| Nombre de voyageurs montant aux haltes par sens | | | |
|---|-------------|----------------|----------------|
| | Vers Namur | Vers Ottignies | TOTAL Montants |
| <i>Namur</i> | | | |
| Rhines | 119 | 57 | 176 |
| St-Denis-Bovesse | 116 | 57 | 173 |
| Beuzet | 83 | 49 | 132 |
| Lonzée | 130 | 65 | 195 |
| Gembloux | 2214 | 4285 | 6499 |
| Ernage | 22 | 26 | 48 |
| Chastre | 150 | 310 | 460 |
| Blanmont | 46 | 130 | 176 |
| Mont-St-Guibert | 86 | 258 | 344 |
| <i>Ottignies</i> | | | |

Concernant les montées en direction de Namur, celles-ci sont en moyenne légèrement inférieures aux montées vers Ottignies (84 montées/gare contre 104).

Au vu du tableau, et hormis Gembloux (qui est évidemment une gare importante), Chastre et Mont-St-Guibert apparaissent bien comme les deux haltes les plus fréquentées.

⁷ D'autres données de montées quotidiennes (moyenne annuelle) sont également cartographiées sur la carte annexée. On y distingue bien trois pôles – Ottignies, Gembloux et Louvain-la-Neuve – avec respectivement 11529, 6346 et 4552 montées par jour.

b) Fréquentation quotidienne des haltes SNCB sur l'axe 144

L'analyse de la fréquentation des haltes de la ligne 144 met clairement en évidence l'attractivité plus importante de la gare de Gembloux par rapport à celle de Jemeppe-sur-Sambre. Ainsi, à l'HPM⁸, 53 voyageurs (resp. 43 voyageurs) montent à destination de Gembloux à la halte de Mazy (resp. Chapelle-Dieu).

En direction de Jemeppe-sur-Sambre et Tamines, seuls 11 voyageurs montent le matin aux différentes haltes de la ligne 144.

| Nombre de voyageurs / j | Vers Gembloux | | | Vers Jemeppe/S | | | Vers Tamines | | |
|-------------------------|---------------|-----|-------|----------------|-----|-------|--------------|-----|-------|
| | HPM | HPS | Total | HPM | HPS | Total | HPM | HPS | Total |
| Gembloux | - | - | - | 2 | 46 | 48 | 4 | 84 | 88 |
| Chapelle-Dieu | 43 | 3 | 46 | 0 | 3 | 3 | 1 | 0 | 1 |
| Mazy | 53 | 8 | 61 | 3 | 0 | 3 | 1 | 0 | 1 |
| Jemeppe/S | 76 | 9 | 85 | - | - | - | * | * | * |
| Tamines | 49 | 5 | 54 | * | * | * | - | - | - |

* : données non disponibles
(ex. un lundi nov. 01)

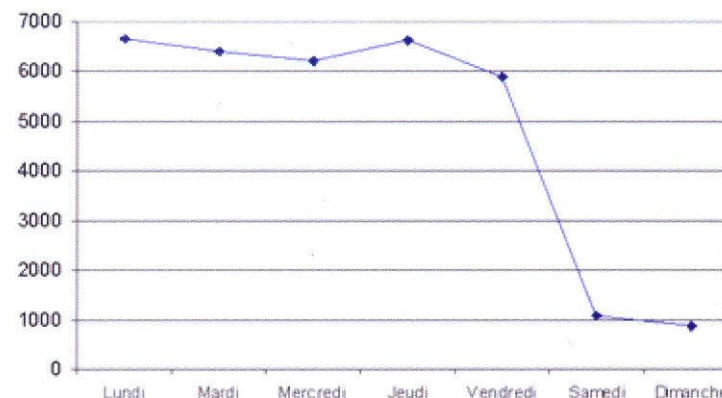
Source SNCB
HPM, HPS : Heure de pointe (matin / soir)

Il apparaît donc que la ligne 144 est adaptée à une demande relativement importante vers Gembloux le matin et une demande similaire vers Jemeppe/S et Tamines le soir.

Il faut également noter le nombre important de voyages (43) entre **Chapelle-Dieu** et Gembloux à l'heure de pointe du matin, alors que ces gares sont distantes l'une de l'autre d'un kilomètre environ. Malgré une alternative bus (ligne 27) vers le centre-ville, le train garde les suffrages en raison de sa vitesse, de la billetterie unique et de l'adaptation des horaires à la demande, notamment scolaire (proximité de l'athénée royal).

c) Evolution de la fréquentation en gare de Gembloux

Evolution de fréquentation (voyageurs montant) en gare de Gembloux au cours d'une semaine



Source : SNCB

La fréquentation le week-end est sensiblement plus basse. Alors que dans certaines gares wallonnes on observe une remontée de la fréquentation le dimanche, due essentiellement au retour des étudiants à leur kot le dimanche soir, ce phénomène n'est pas perceptible en gare de Gembloux. En dehors du fait que Gembloux dispose de ses propres facultés universitaires (FUSAGx) – la gare de Gembloux est située à moins de 15 minutes des facultés universitaires de Namur (FUNDP), à 21 minutes de l'UCL et 27 minutes de Bruxelles-Luxembourg (ULB). Un grand nombre des étudiants prenant leur train à Gembloux peuvent se permettre de partir le lundi matin vu les temps de parcours relativement courts.

⁸ HPM = heure de pointe du matin

B Abonnements⁹

a) Nombre d'abonnements

Types et nombre d'abonnements achetés par commune en 2002

| Types d'abonnements | 1450 Chastre | | 5030 Gembloux | | 1360 Perwez | | 5140 Sombreffe | | 1457 Walhain | |
|-------------------------|--------------|-------------|---------------|--------------|-------------|-------------|----------------|-------------|--------------|-------------|
| | Nbre | Voy/m* | Nbre | Voy/m* | Nbre | Voy/m* | Nbre | Voy/m* | Nbre | Voy/m* |
| Administration | 3 | 117 | 19 | 741 | 7 | 273 | 4 | 156 | 1 | 39 |
| Railflex | 5 | 50 | 24 | 240 | 3 | 30 | 5 | 50 | 3 | 30 |
| Campus | 8 | 80 | 25 | 250 | 6 | 60 | 6 | 60 | 5 | 50 |
| Scolaire tous les jours | 58 | 2204 | 297 | 11286 | 74 | 2812 | 83 | 3154 | 32 | 1216 |
| Trajet | 45 | 45 | 296 | 296 | 49 | 49 | 74 | 74 | 74 | 74 |
| Réseau | 0 | 0 | 1 | 40 | 0 | 0 | 1 | 40 | 0 | 0 |
| TOTAL | 119 | 2496 | 662 | 12853 | 139 | 3224 | 173 | 3534 | 66 | 1409 |

Voy/m* = équivalent voyage par mois

(Coefficient de pondération : Réseau : 40, Adm : 39, Railflex : 10, Campus : 10, Scolaire : 38)

Le tableau reprend les achats d'abonnements (et l'équivalent en voyages / mois) dans les cinq communes étudiées pour l'année 2002. Ces données doivent être interprétées avec prudence étant donné le fait que l'on ne peut savoir la durée des abonnements achetés (mensuel, trimestriel ou annuel). Néanmoins, ce tableau donne quand même les tendances générales.

Il n'y a que 1409 éq.-voyages (contre 12 853 pour Gembloux) générés par la commune de **Walhain**. Ceci s'explique essentiellement par l'absence d'une halte sur le territoire, encore que le village de Perbais soit suffisamment proche de la halte de Chastre. Le nombre peu élevé est constitué principalement d'étudiants qui prennent le train pour se rendre à l'école (32 abonnements scolaires à Walhain). Une des raisons de ce manque d'intérêt pour le train est une orientation sur d'autres établissements scolaires (e.a. Wavre et Louvain-la-Neuve). Une liaison par train via Chastre (et correspondance à Ottignies pour LLN) n'est tout simplement pas très compétitive pour ces destinations avec la concurrence de deux axes routiers majeurs (la N4 et l'E411). On notera également la part importante du nombre d'abonnements scolaires (près de 88 % pour l'ensemble de la zone d'étude).

⁹ Les données relatives aux abonnements concernent uniquement ceux ayant Gembloux comme gare origine ou destination des abonnements.

b) Destinations des abonnés résidant dans les cinq communes

Nous avons repris dans le tableau suivant les principales destinations des abonnements achetés en 2002 dans les cinq communes étudiées.

Principales destinations des abonnements achetés dans les cinq communes (Source SNCB - 2002)

| | | COMMUNE DE RESIDENCE DES ABONNES | | | | | Σ |
|------------------------------------|-----------|----------------------------------|---------------|-------------|----------------|--------------|------------|
| | | 1450 Chastre | 5030 Gembloux | 1360 Perwez | 5140 Sombreffe | 1457 Walhain | |
| DESTINATION | Namur | 39 | 235 | 62 | 75 | 23 | 434 |
| | Bruxelles | 35 | 191 | 55 | 56 | 25 | 362 |
| | Wavre | 4 | 11 | 0 | 6 | 1 | 22 |
| | Ottignies | 5 | 34 | 4 | 6 | 2 | 51 |
| | LLN | 5 | 34 | 3 | 9 | 0 | 51 |
| Vers le sud (Namur) | | 39 | 235 | 62 | 75 | 23 | 434 |
| Vers le nord (Bxl + W + ott + LLN) | | 49 | 270 | 62 | 77 | 28 | 486 |
| TOTAL (5 destinations) | | 88 | 505 | 124 | 152 | 51 | 920 |
| Nbre total d'abonnements | | 119 | 662 | 139 | 173 | 66 | 1159 |

Namur et Bruxelles ont une influence importante sur la demande de transport ferroviaire. Ces deux destinations représentent près de 70 % des abonnements. Les flux vers le nord (Brabant wallon et la capitale : 486 abonnements) sont au total plus importants que les flux vers le sud (Namur : 434 abonnements). Cependant, on observe que les abonnements vers Namur sont supérieurs en nombre aux abonnements vers Bruxelles. Ceci s'explique par la part prépondérante d'élèves se rendant à l'école à Namur. Pour Gembloux en particulier, il y a 167 abonnements scolaires à destination de Namur sur un total de 297 abonnements, soit 56 %. Le détail des abonnements scolaires est repris dans le tableau ci-dessous :

Principales destinations des abonnements scolaires

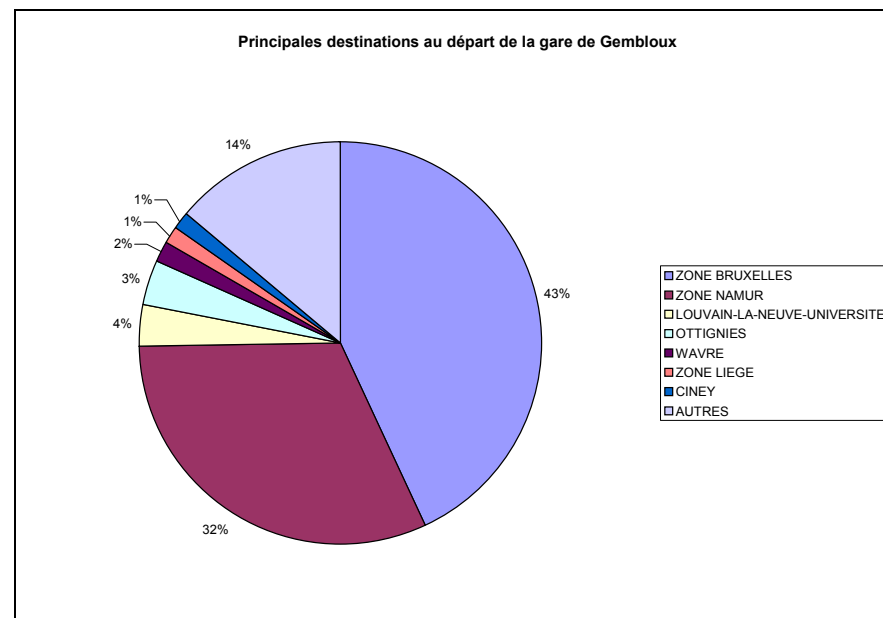
| | | COMMUNE DE RESIDENCE DES ABONNES | | | | |
|--------------|--------------|----------------------------------|---------------|-------------|----------------|--------------|
| | | 1450 Chastre | 5030 Gembloux | 1360 Perwez | 5140 Sombreffe | 1457 Walhain |
| DESTINATION | Namur | 24 | 167 | 46 | 54 | 15 |
| | Bruxelles | 7 | 23 | 17 | 7 | 5 |
| | Wavre | 1 | 5 | 0 | 4 | 0 |
| | Ottignies | 2 | 14 | 0 | 2 | 1 |
| | LLN | 4 | 19 | 2 | 4 | 0 |
| | Autres dest. | 20 | 69 | 9 | 12 | 11 |
| TOTAL | | 58 | 297 | 74 | 83 | 32 |

c) Destinations des abonnements au départ de la gare de Gembloux

Sans distinction de domicile de résidence, les principales destinations au départ de la gare de Gembloux sont Bruxelles (702 abonnements en 2002 soit 42 % d'un total de 1656), Namur (503 abonnements, 32 %), Louvain-la-Neuve (59 abonnements, 4 %) et Ottignies (58 abonnements). Viennent ensuite Wavre, Liège et Ciney avec respectivement 28, 24 et 23 abonnements.

| ORIGINE | DESTINATION | Nbre | Part des abonmts en % |
|---------|-----------------------------|------------|-----------------------|
| GEMBOUX | ZONE BRUXELLES | 718 | 43,36 |
| GEMBOUX | ZONE NAMUR | 530 | 32,00 |
| GEMBOUX | LOUVAIN-LA-NEUVE-UNIVERSITE | 59 | 3,56 |
| GEMBOUX | OTTIGNIES | 58 | 3,50 |
| GEMBOUX | WAVRE | 28 | 1,69 |
| GEMBOUX | ZONE LIEGE | 24 | 1,45 |
| GEMBOUX | CINEY | 23 | 1,39 |

Il ressort donc qu'à la gare de Gembloux, Bruxelles exerce toujours une attractivité majeure. La demande vers Namur, alimentée en grande partie par les abonnements scolaires des résidents de Gembloux (cf. ci-dessus), est globalement un peu plus faible. Il existe aussi une demande substantielle vers Ottignies ou Louvain-la-Neuve.



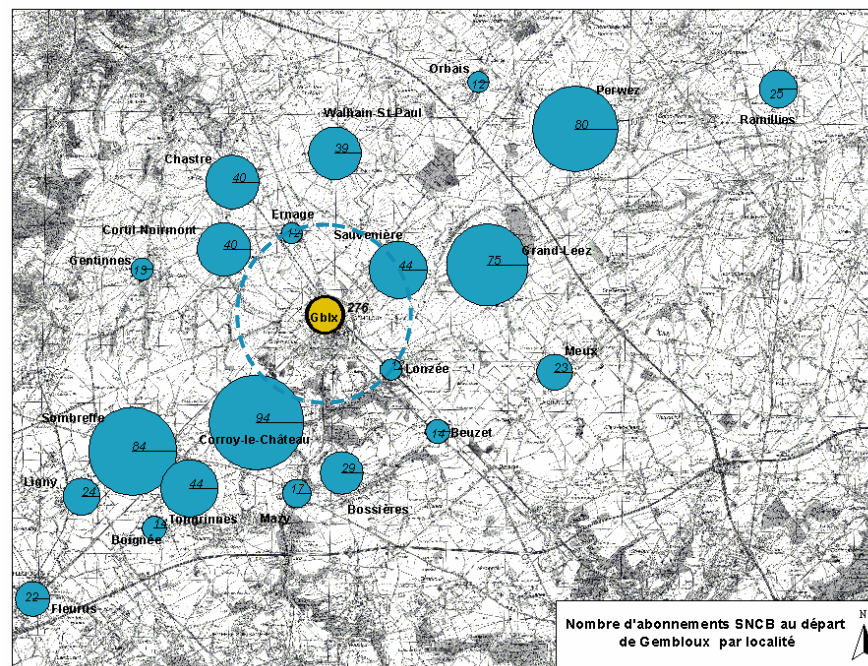
d) Attractivité de la gare de Gembloux

Les principales localités de résidence des abonnés SNCB ayant Gembloux comme gare origine sont reprises dans le tableau suivant.

- 17 % des abonnés au départ de Gembloux viennent de Gembloux-ville même.
- Les autres villages qui se dirigent préférentiellement vers la gare de Gembloux sont Corroy-le-Château, Sombreffe, Perwez et Grand-Leez (total de 15 % des abonnés). On y retrouve dès lors

| | | | |
|------------------------|-----|-------------------------|----|
| GEMBOUX | 276 | RAMILLIES | 25 |
| CORROY-LE-CHATEAU | 94 | LIGNY | 24 |
| SOMBREFFE | 84 | MEUX | 23 |
| PERWEZ | 80 | GRAND-ROSIERE-HOTTOMONT | 22 |
| GRAND-LEEZ | 75 | FLEURUS | 22 |
| TONGRINNE | 44 | MAZY | 17 |
| SAUVENIERE | 44 | BOIGNEE | 14 |
| CORTIL-NOIRMONT | 40 | BEUZET | 14 |
| CHASTRE | 35 | GENTINNES | 13 |
| THOREMBAIS-SAINT-TROND | 32 | ORBAIS | 12 |
| WALHAIN | 30 | LONZEE | 12 |
| BOSSIERE | 29 | ERNAGE | 12 |

Source : SNCB, 2002



La gare de Gembloux draine essentiellement les villages situés sur un axe suivant la N29, passant approximativement par Sombreffe et Perwez. On notera que l’effet en est perceptible jusqu’à Fleurus et Ramillies.

Les habitants des entités situées sur l’axe Nord-Sud disposent d’une alternative via une des autres haltes de la ligne 161 (Rhisnes, Saint-Denis-Bovesse, Beuzet, Lonzée, Ernage, Chastre, Blanmont, Mont-St-Guibert), ce qui explique leur relatif manque d’intérêt pour un départ depuis Gembloux.

En nombres moins importants, Incourt Jodoigne, Orp_Jauche, Wasseiges, la périphérie nord de Namur, Eghezée, Meux, Fernelmont, Sambreville, Spy, l’Entre Sambre & Meuse (Mettet, Saint-Gérard) fournissent également des abonnés au départ de Gembloux, ce qui confirme l’importance du rôle de P+R de la gare.

1.2.4 Les gares et haltes SNCB

Une enquête de terrain a permis de relever les caractéristiques de quelques-unes des gares et haltes présentes sur le territoire d'étude. Il s'agit sur la ligne 161 des arrêts de Chastre, Ernage, Gembloux, Lonzée, Beuzet et Bovesse (qui se situe en limite extérieure de la zone d'étude mais peut néanmoins être utilisé par les résidents des Isnes). Pour la ligne 144, seule l'arrêt de Chapelle-Dieu a été visité.

A l'exception de la gare de Gembloux, les autres gares ne sont que des haltes, sans bâtiment (sauf à Chastre).

Sur les quais de tous ces arrêts, on note la présence de bancs et d'abris, ainsi que de poteaux indicateurs donnant les horaires (à jour). Les quais des haltes de Chastre et de Beuzet ont été rénovés récemment (un seul quai à Beuzet).

C'est l'accès aux quais qui est souvent de médiocre qualité : si les escaliers ne peuvent en général pas être évités car la voie ferrée est plus haute que la rue, leur état est parfois assez mauvais (comme à Lonzée, voire à Ernage). Les plans inclinés sont rares, alors que lorsqu'il n'y a que quelques marches (comme à Chapelle-Dieu ou Ernage), il pourrait y en avoir sans obstacle technique majeur *a priori*.

On pourra rétorquer que l'accès au train des chaisards n'est prévu qu'à un nombre limité de gares IC (et donc pas aux arrêts incriminés), il n'en reste pas moins que bien d'autres catégories de personnes à mobilité réduite (personnes âgées, personnes chargées, personnes momentanément plâtrées, etc.) méritent plus d'égards. A moyen et long terme, il conviendra de résoudre ces situations insatisfaisantes dans une bonne collaboration entre autorités locales et SNCB.



Figure 1 - Halte de Chastre



Figure 2 - Passage inférieur à Chastre



Figure 3 - Tunnel piétons / cyclistes à Gembloux