

L'INTERMODALITE

1 L'intermodalité

1.1 Les correspondances train-bus

Tous les villages des cinq communes disposent d'au moins un des deux services (TEC ou SNCB). D'une façon générale, les deux réseaux TEC et SNCB couvrent assez densément l'ensemble de la zone étudiée.

La plupart des entités situées en dehors des lignes ferroviaires sont connectées – par lignes TEC plutôt directes – aux gares SNCB IC (Gembloux, Namur, Wavre, Ottignies, Louvain-la-Neuve). Les habitants de différentes localités éloignées du chemin de fer ont plutôt avantage à rejoindre directement ces gares IC en bus plutôt que de transiter par une halte L.

Pour la zone d'étude, la gare de Gembloux forme le point de correspondance majeur. Nous reprenons ci-dessous les temps d'attente en gare de Gembloux et Namur pour quelques villages de la zone d'étude afin d'estimer la qualité du transfert intermodal.

Sachant que les départs (non L) vers Bruxelles se font à 6h53, 7h16, 7h23, 7h39, 7h53, 8h10 et 8h23 à Namur et à 6h59, 7h06, 7h30, 7h36, 7h52, et 8h06 à Gembloux, la moyenne d'attente est de 7,5 minutes, ce qui à première vue semble tout à fait acceptable. Cependant, il faut prendre en compte que dans le chef des personnes utilisant les TEC et la SNCB pour se rendre à leur lieu de travail, la perception de cette attente s'ajoute au parcours de « rabattement » en bus de 20 à 40 minutes selon l'origine de l'utilisateur.

Tableau : Analyse des correspondances pour quelques villages de la zone d'étude

Village	Ligne bus	Départ	Arrivée à Namur	Arrivée à Gembloux	Temps d'attente (en min.) vers Bruxelles en gare de...	
					Namur	Gembloux
Tourinnes	25	07h31		08h03		3
Tongrinne	147a	07h19		07h30		9
Les Isnes	73	07h45	08h15		8	
	23	07h30	08h00		10	
Les Isnes Bossière	144a	07h25		07h57		9
		07h07		07h20		10
Cortil	27	06h28		06h48		11
		07h45		08h03		3
Thorembais-Saint-Trond	148a	07h00		07h22		8

Plusieurs lignes TEC desservent des points d'arrêts SNCB 'L'. C'est le cas des lignes 32 (gare de St-Denis-Bovesse), 144a (gare de Mazy) et 24 (gare de Chastre). Le potentiel de correspondances est limité, mais nous remarquerons tout de même les potentiels suivants :

- Ligne 32 : Le parcours de la ligne 32 permet aux habitants de Meux et St-Denis de rejoindre en moins de 10 minutes la halte de St-Denis-Bovesse offrant une possibilité assez directe de rejoindre Namur ou Gembloux en train ;
- Ligne 24 : Les habitants de Walhain-St-Paul, Tourinnes-St-Lambert ou Nil-St-Vincent pourraient – grâce à cette ligne – rejoindre Chastre ou Wavre. Un arrêt en gare de Chastre permettrait de rejoindre Ottignies en 12 à 15 minutes. Cependant, à l'heure de pointe du matin, il n'y a que deux services de la ligne 24 vers Chastre (arrêt en gare assez tôt : 6h20 et 6h53), ce qui constitue une offre relativement contraignante. D'autres services existent à l'heure de midi (11h53 et 13h30) et le soir vers 17h30. Il existe peut-être une demande suffisante que pour développer ce service.
- L'accessibilité à Charleroi (depuis des villages tels que Tongrines, Bothey, Boignée) est dans l'ensemble plus difficile non pas par manque de service TEC – il existe en effet plusieurs lignes à destination de Châtelet ou encore vers des haltes SNCB orientées vers Charleroi (gare de Ligny, Fleurus, Tamines) – mais plutôt par un service SNCB beaucoup moins important sur les lignes L140 (1 L/h) et L144 (4 P/j).

1.2 Les correspondances bus/bus

Celles-ci n'ont pas été examinées en détail, faute de données disponibles et d'une demande clairement identifiée.

Dans le cadre des propositions à faire ultérieurement, il pourrait être utile de formaliser des correspondances de ce type entre bus « locaux » de rabattement et les services Rapidobus, dans le secteur de Perwez et de Walhain notamment.

1.3 Les taxis

Plusieurs sociétés privées de taxis existent à Gembloux. La clientèle ayant la gare de Gembloux comme origine ou comme destination représente environ 20 % de la clientèle totale. La clientèle varie énormément d'un jour à l'autre. Cependant on peut estimer qu'un taxi effectue une cinquantaine de courses par jour et que la clientèle quotidienne (au départ ou à destination de la gare) est comprise entre 40 et 70 personnes.

Le rôle du taxi pourrait être amplifié par un accord multipartite entre les sociétés de taxis, les TEC, la SNCB et les communes concernées, pour offrir une alternative taxi en correspondance avec les trains en dehors des heures de desserte bus : on peut ainsi penser, par exemple, à une tarification plus avantageuse pour des abonnés SNCB et/ou TEC devant pour l'une ou l'autre raison quitter leur créneau horaire habituel et devant ainsi pallier l'absence exceptionnelle de service bus pour retourner au domicile.

1.4 Le stationnement près des gares

A la gare de Gembloux, on se trouve en présence d'un grand parc relais organisé et payant, mais aussi de stationnement dans les alentours de la gare. La demande et la pression sont très fortes. Pour la gare de Gembloux voir principalement le chapitre stationnement.

Aux autres haltes SNCB, des parcs de stationnement pour les voitures, plus ou moins formalisés, sont présents devant toutes les haltes.

Le nombre de voitures est assez faible dans l'ensemble, de l'ordre d'une dizaine de voitures, sauf à Chastre où il est sensiblement plus élevé. Dans presque tous les cas, les espaces qui servent au stationnement mériteraient d'être réaménagés.



Figure 1 Le parc relais à la gare de Gembloux



Figure 2- Le stationnement à la chaussée de Wavre

1.5 Le stationnement vélo

Voir le chapitre « modes doux ».