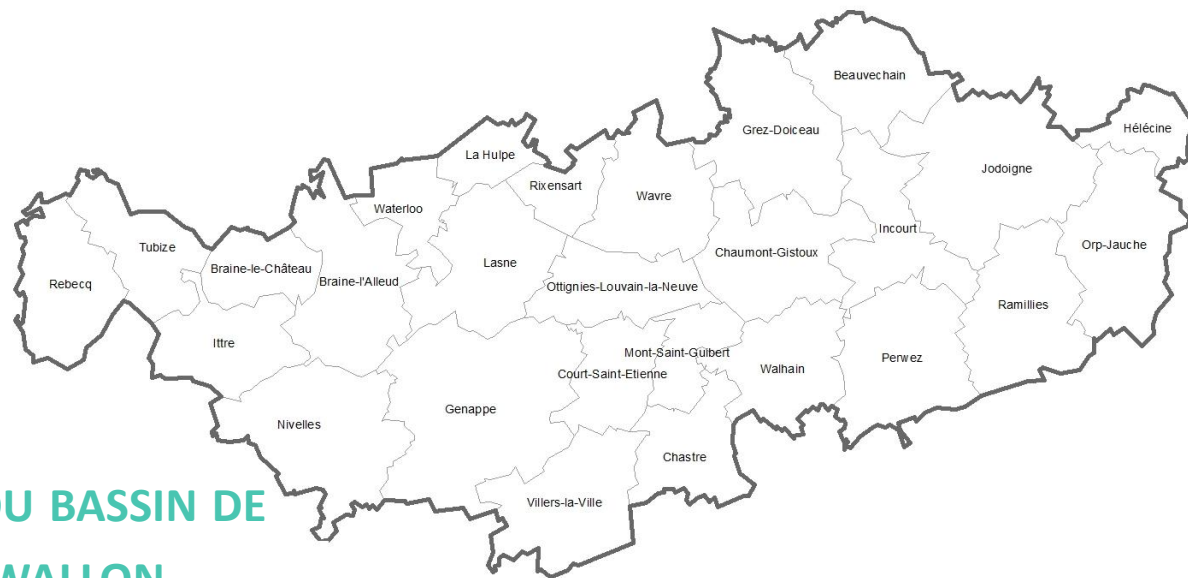




ORGANE DE CONSULTATION DU BASSIN DE MOBILITÉ DU BRABANT WALLON

JEUDI 11 DÉCEMBRE 2025

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

MOBILITE COLLECTIVE – AMBITIONS REGIONALES

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

RESEAU TEC

EVALUATION DE L'OFFRE

Offres évaluées

- 2.1. Ligne E5 (Nivelles-Namur) *(Avis)*
- 2.2. Quadrant sud de LLN : lignes E6, 27, 34, 51, 52 *(Avis)*
- 2.3. Etat d'avancement de l'évaluation des lignes : E1 (Jodoigne-LLN-Ottignies) et E82 (Jodoigne-Namur) *(Info)*

Planning des prochaines évaluations

- 2.4. Ligne 28 (Genappe-Tangissart-Ottignies) et ligne 53 (Tilly-Marbais-Genappe) *(Avis)*

Bilan dans le cadre des travaux au carrefour Léonard

3. Ligne E11 (Louvain-la-Neuve-Wavre-Ixelles) et ligne E13 (Wavre-Auderghem) *(Info)*

INFRASTRUCTURES

4. Services proposés par LETEC pour l'aménagement des abris pour voyageurs et les aménagements pour les vélos *(Info)*

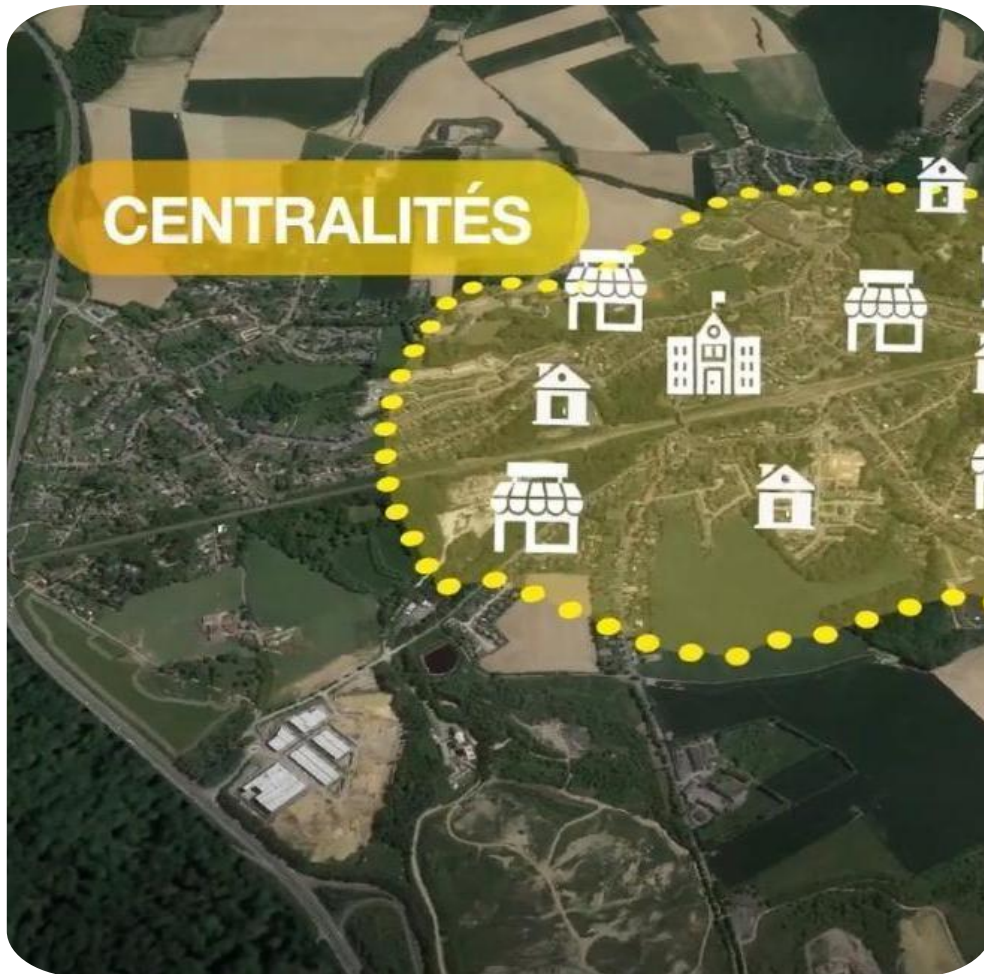
DIVERS : SUGGESTIONS DE POINTS POUR UN OCBM ULTERIEUR

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

SPW MI – Marie BAUWELINCKX Justine MARNEFFE, Niels ANTOINE

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.

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	• 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	• 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	• 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

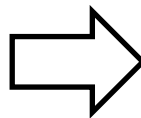


SCHÉMA STRUCTURANT TRANSPORT COLLECTIF – PRINCIPES DIRECTEURS

22/01/2026

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



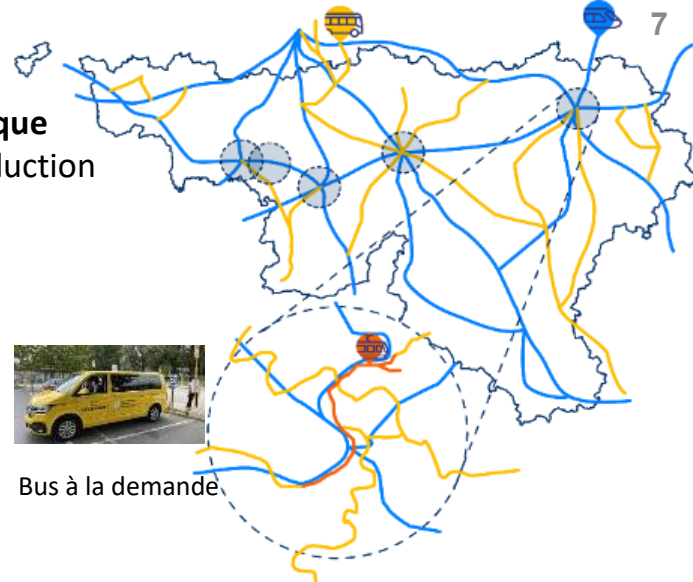
Bus express



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 :

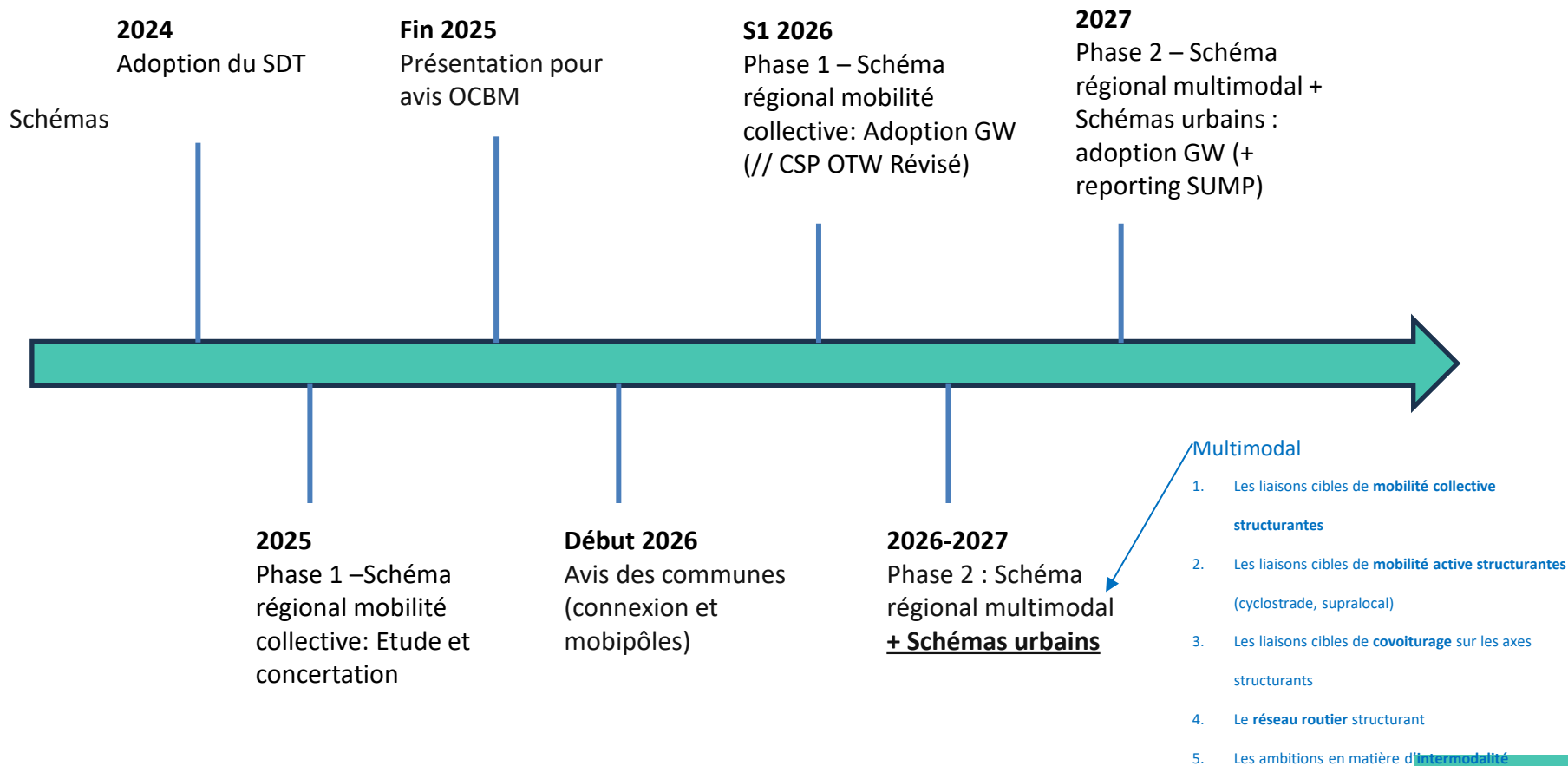
Définit:

- 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 :

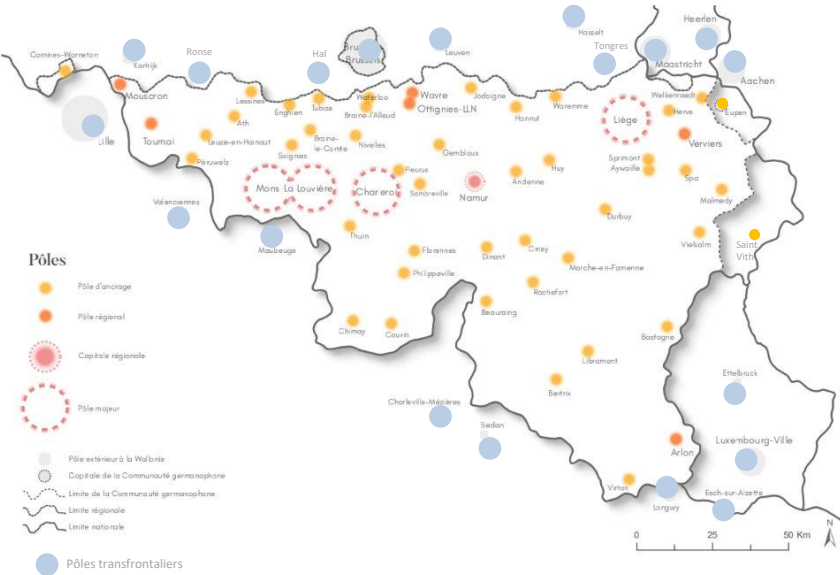
- L'offre **ferroviaire** fédérale ;
- Les relations **transrégionales** et transfrontalières de transport public.



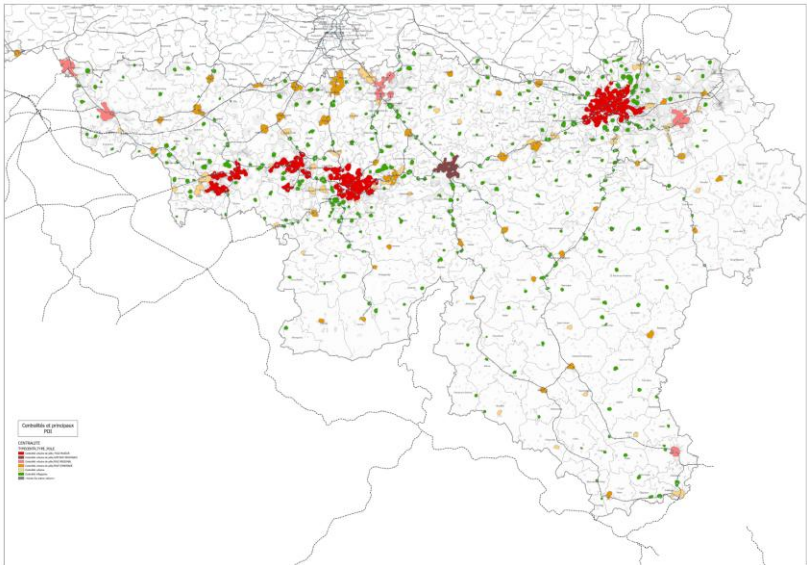


2. RÉSEAU STRUCTURANT 2040

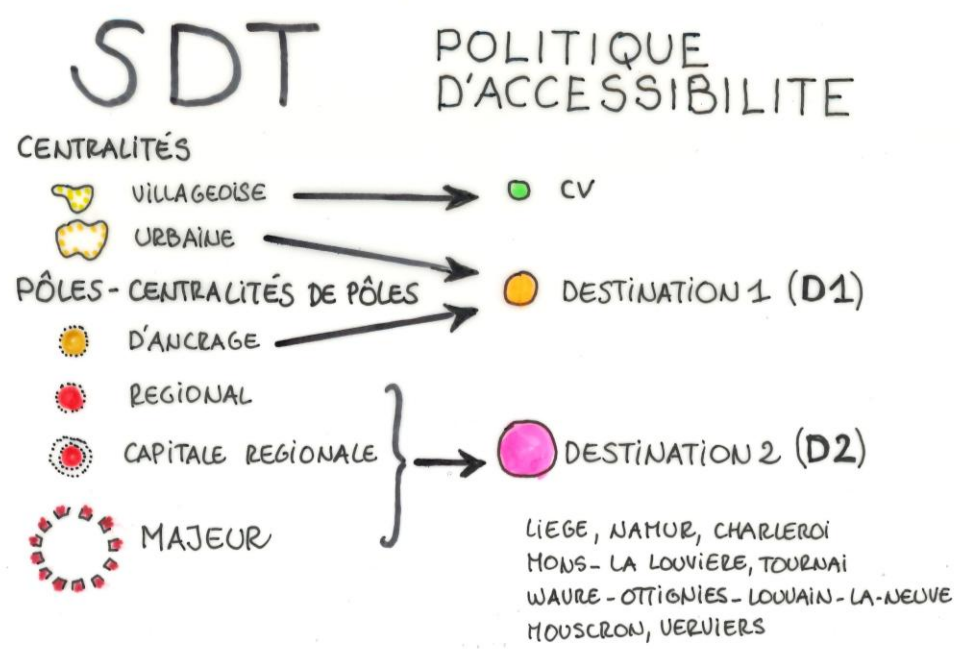
PÔLES



CENTRALITES



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

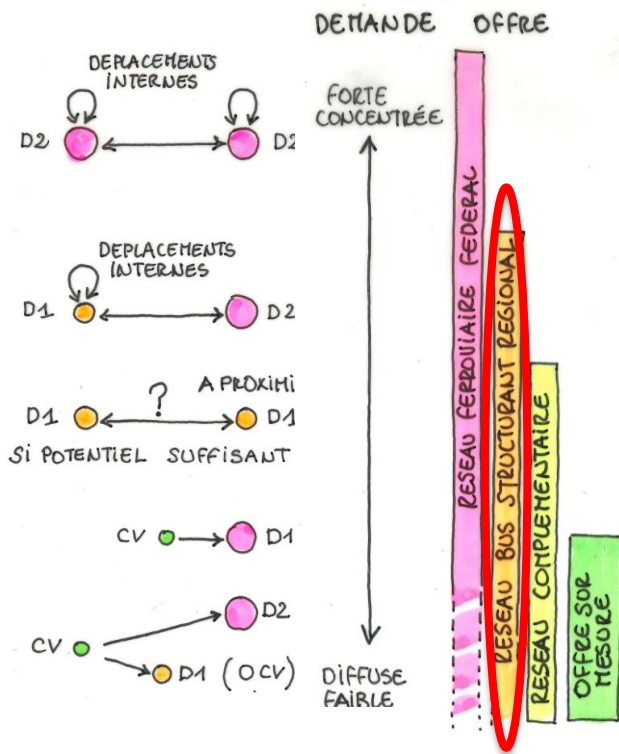


→ 460 centralités

Bassin de mobilité du Brabant Wallon : 21 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

- 6 hôpitaux
- 6 PAE
- 5 sites touristiques
- 4 établissements d'enseignement supérieur



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

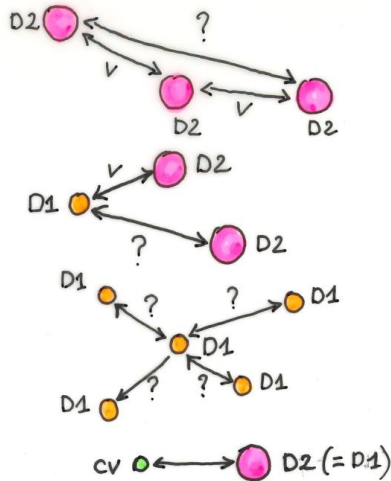
RÉSEAU STRUCTURANT (TRAIN)

Pour chaque pôle urbain desservi par le train

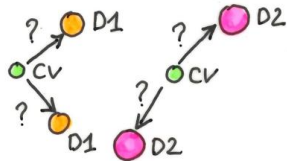
- Connexion effective par l’offre SNCB aux pôles à fort potentiel de déplacement
- Vérification du niveau de service de l’offre ferroviaire
- Identification d’enjeux pour les prochains plans de transport SNCB

Centralité urbaines	Pôle majeur prioritaire	Liaison	Relation existante	Correspondance	Enjeux offre	Enjeux infrastructure
Ottignies - Louvain-la-Neuve	Wavre	Wavre - Ottignies - Louvain-la-Neuve	IC-24 Charleroi - Ottignies - Leuven		Rupture de Charge à Ottignies entre Wavre et LLN	
Wavre	Ottignies - Louvain-la-Neuve			En gare d'Ottignies vers/depuis Bxl et LLN	Rupture de Charge à Ottignies entre Wavre et LLN	
			S-20 Ottignies - Wavre - Leuven S-61 Wavre - Ottignies- Charleroi - Jambes			
Court-Saint-Etienne	Ottignies - Louvain -la- Neuve	Court-Saint-Etienne - Ottignies - Louvain-la- Neuve	IC-24 Charleroi - Ottignies - Leuven	En gare d'Ottignies vers/depuis Bxl et LLN	Rupture de Charge à Ottignies pour aller à LLN	
			S-61 Wavre - Ottignies- Charleroi - Jambes			
Rixensart		Rixensart - Ottignies - Louvain-la-Neuve	S-4 Alost - Bxl Schuman - Ottignies - Louvain-la-Neuve		Augmenter la fréquence et l'amplitude	Disposer de 4 voies sur la L161 entre Bxl et Ottignies
Genval		Genval - Bruxelles	S-8 Zottegem - Bxl - Ottignies - Louvain-la-Neuve			
La Hulpe		La Hulpe - Bruxelles				
Braine l'Alleud	Bruxelles	Braine l'Alleud - Bruxelles	IC-05 Charleroi - Braine l'Alleud - Bxl - Anvers IC-07 Charleroi - Braine l'Alleud - Bxl - Anvers - Essen			Capacité réduite et nombreuses contraintes sur la ligne 124
						entre Nivelles et Bruxelles en raison des travaux "RER"
Waterloo		Waterloo - Bruxelles	S-1 Nivelles - Braine-l'Alleud - Bxl - Anvers S-9 Nivelles - Braine-l'Alleud - Schuman - Leuven - Landen S-19 Charleroi - Braine-l'Alleud - Bxl Airport			
Nivelles	Charleroi	Nivelles - Charleroi	IC-05 Charleroi - Braine l'Alleud - Bxl - Anvers IC-07 Charleroi - Braine l'Alleud - Bxl - Anvers - Essen S-19 Charleroi - Braine-l'Alleud - Bxl Airport			
Tubize	Bruxelles	Tubize - Bruxelles	S-2 Braine-le-Comte - Bxl - Leuven			Infrastructure saturée en gare de Halle

① DÉFINIR UN RÉSEAU STRUCTURANT



② CONNECTER LE SOLDE DES CENTRALITÉS



**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)

≥ 2800

DEPLACEMENTS TMTM/
JOUR OUVRABLE MOYEN

÷ PART MODALE TC 10%

÷ 14 BUS/JOM/SS

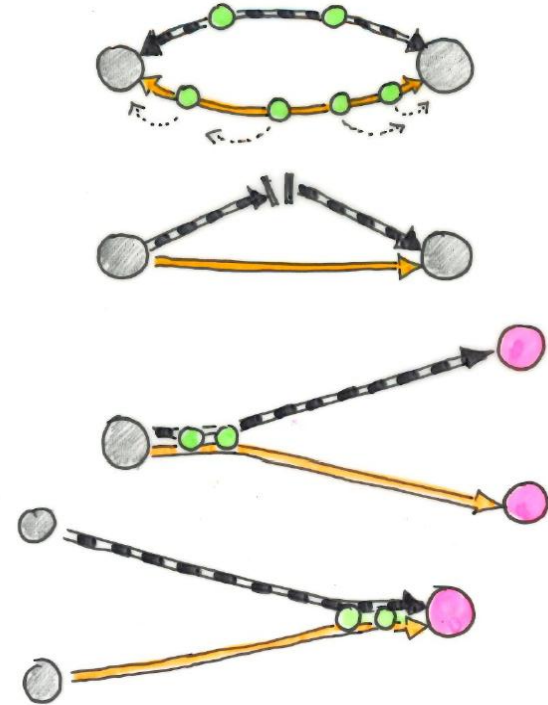
÷ 10 PERSONNES

DÉFINITION DU RÉSEAU STRUCTURANT (BUS)

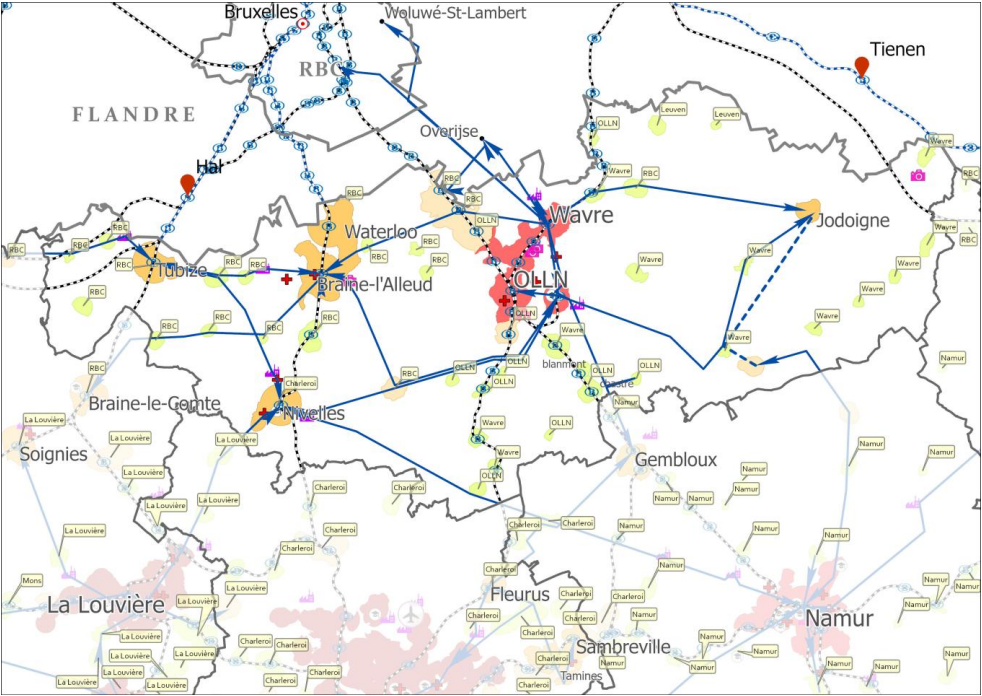
22/01/2026

17

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



Liaison	Lignes TEC existantes	Centralités à desservir
Jodoigne - Ottignies	E1	Jodoigne, Incourt, Thorembais, Louvain-la-Neuve, Ottignies
Tubize - Nivelles	E2, 62	Tubize, Braine-le-Château, Nivelles
Braine-l'Alleud - Louvain-la-Neuve	E3	Braine-l'Alleud, Waterloo , Genappe, LLN
Nivelles - Louvain-la-Neuve	E4, 19	Nivelles, Genappe , Louvain-la-Neuve
Nivelles - Namur	E5	Nivelles, Marbois, Sombreffe, Mazy, Namur
Gembloux - Wavre	E6	Gembloux, Chastre , Walhain, LLN, Wavre
La Louvière - Nivelles	72, E7	La Louvière, Manage, Seneffe, Arquennes, Nivelles
Tubize - Braine-l'Alleud	115, E9	Tubize, Braine-le-Château, Wauthier-Braine, Braine-l'Alleud
Jodoigne - Wavre - Ixelles	23, E11 , E13	Jodoigne, Grez-Doiceau, Gastuche, Wavre, Auderghem , Ixelles
Louvain-la-Neuve - Wavre - Woluwé	E12	Louvain-la-Neuve, Wavre, Kraainem, Woluwé
Jodoigne - Perwez - Namur	E82	Namur, Leuze, Eghezée, Perwez, Thorembais-St-Trond, Jodoigne
Enghien - Tubize	472	Enghien, Bierghes, Saintes, Tubize
Braine-le-Comte - Braine-l'Alleud	65	Braine le Comte, Virginal, Iltre, Bois-Seigneur-Isaac, Braine l'Alleud
Braine-l'Alleud - Wavre	58	Braine-l'Alleud, Waterloo, Ransbeck, Genval, Wavre
La Hulpe - Overijse	R76 (De Lijn)	La Hulpe, Overijse
Wavre - Overijse	R75 (De Lijn)	Wavre, Overijse



DÉFINITION DU RÉSEAU STRUCTURANT (BUS)

22/01/2026

19

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!)



→ Pour le bassin du Brabant Wallon, le réseau structurant (train et bus)

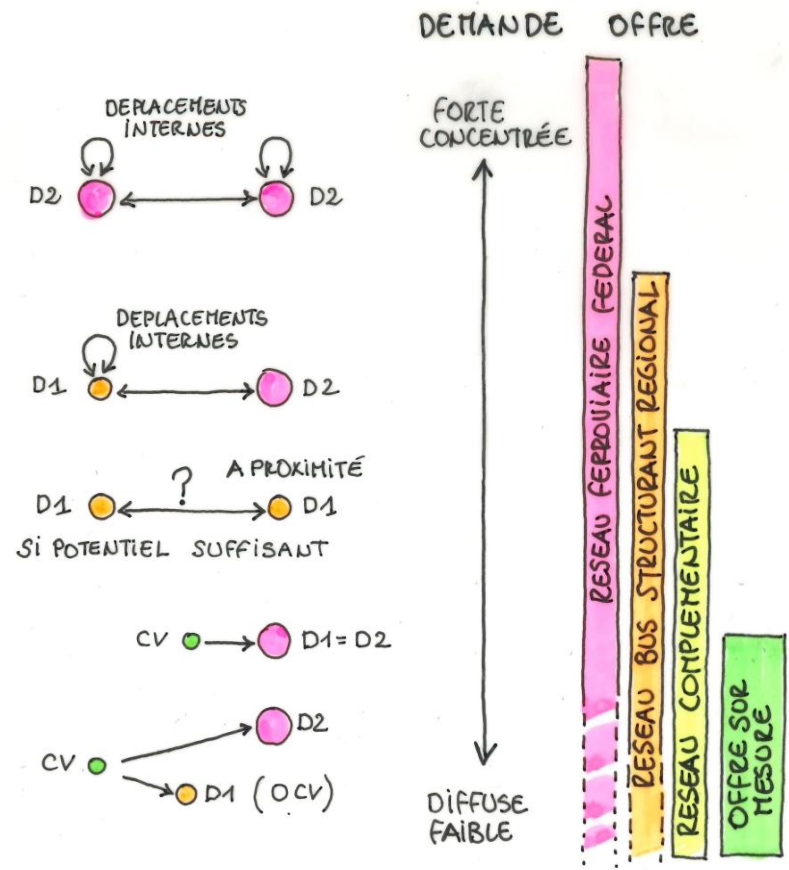
- Connecte 100% des centralités urbaines
- Connecte 50% des centralités villageoises (19 sur 35)

→ 16 centralités à connecter

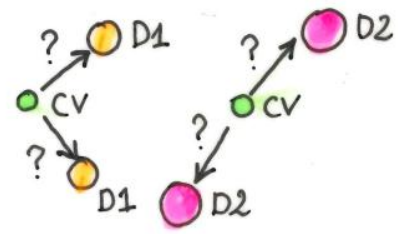
- 21 POI identifiés pour le bassin du Brabant wallon:
 - 10 desservis par le réseau structurant
 - 7 situés à proximité cyclopiétonne d'un mobipôle

→ 4 à connecter

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

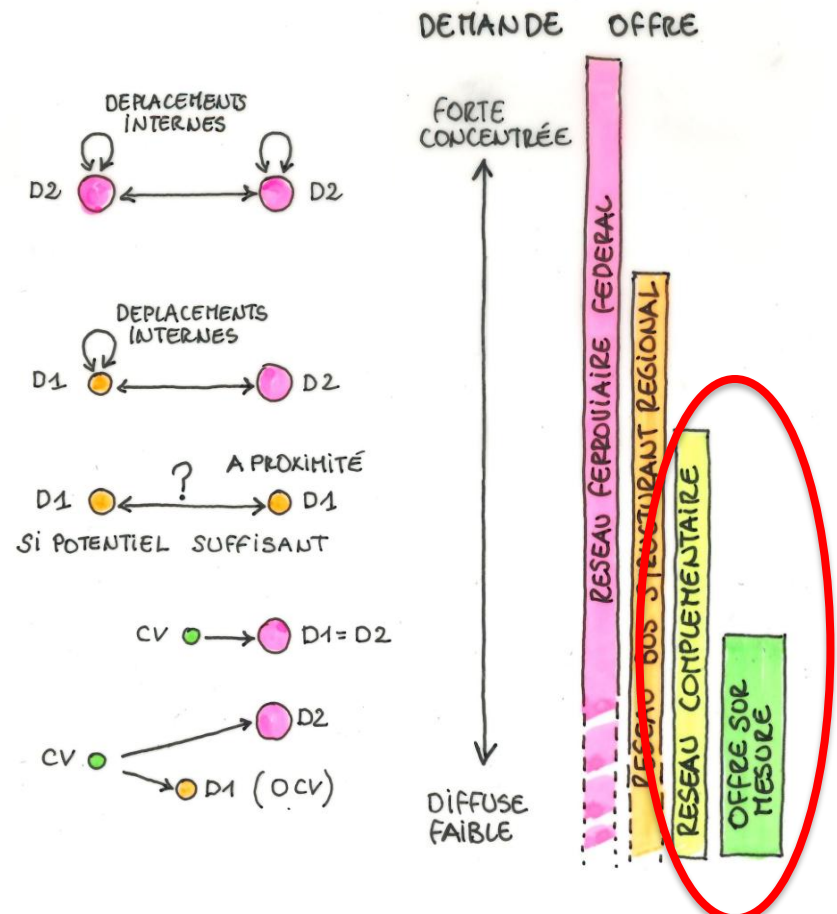


Connecter le solde des polarités

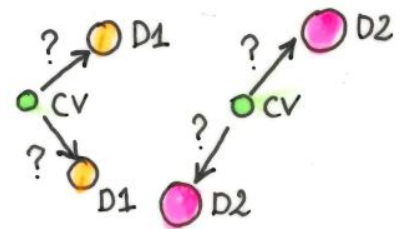


Connecter le solde des POI

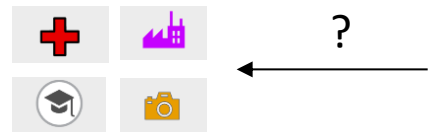


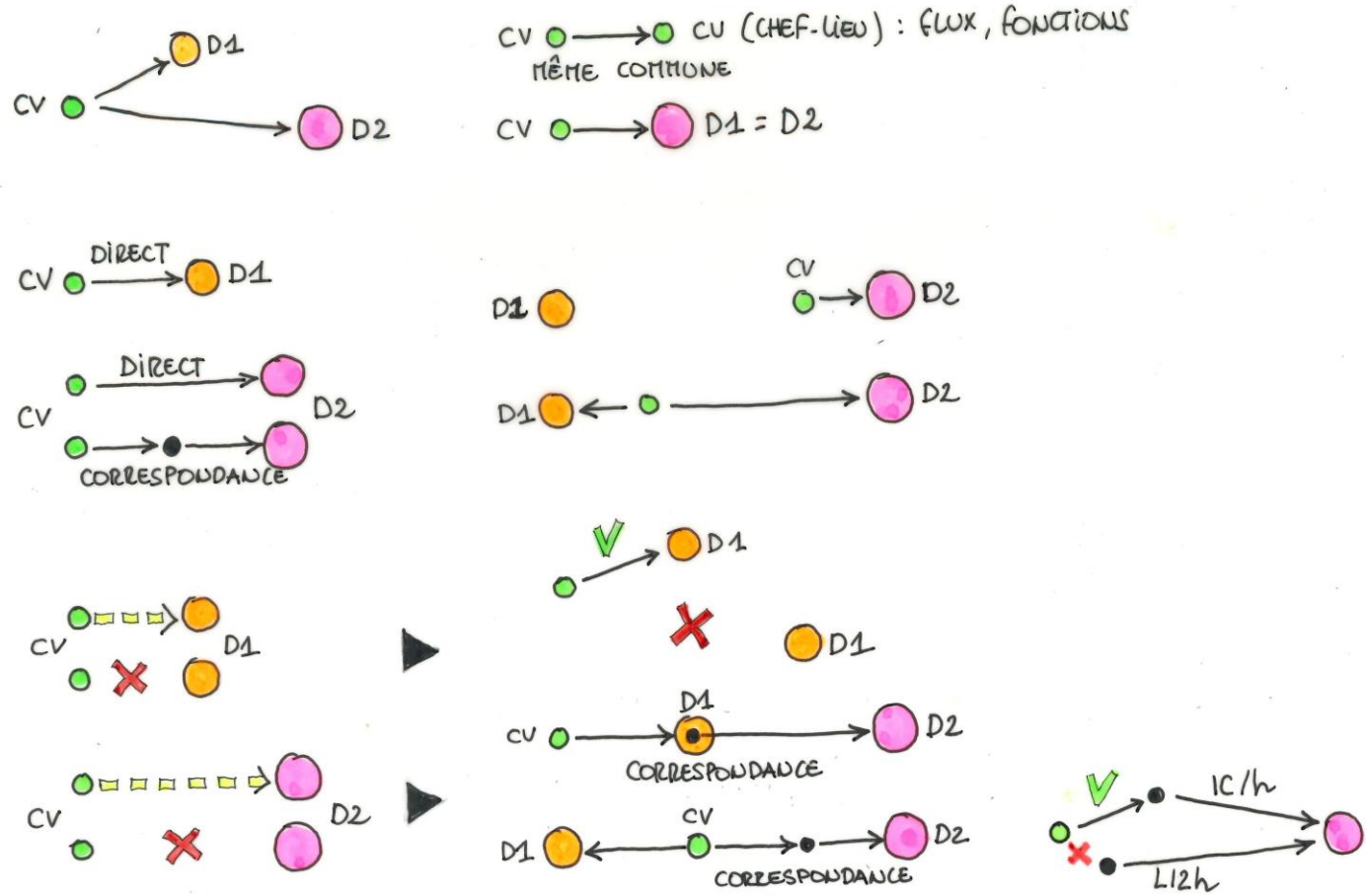


Connecter le solde des polarités



Connecter le solde des POI





PRINCIPES DE CONNEXION DES CENTRALITÉS VILLAGEOISES MESURE DES ÉCARTS

● → ● D1
OFFRE HISTORIQUE ET/ou
STRUCTURANTE PROTÉGÉE

SATISFAISANTE

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

- ① ● — TRAIN → ● D1
- ② ● — BUS → ● D1
- ③ ● — TRAIN → ● D1
- ④ ● — TRAIN → ● D1
● — BUS → ● D1
D1=D2
- ⑤ ● — BUS → ● D1
- ⑥ ● — X → ● D1
- ⑦ ● — TRAIN → ● D1
- ⑧ ● — BUS → ● D1
- ⑨ ● — BUS → ● D1
- ⑩ ● — BUS → ● D1
GARE ? X

● → ● D2
OFFRE HISTORIQUE ET/ou
STRUCTURANTE PROTÉGÉE

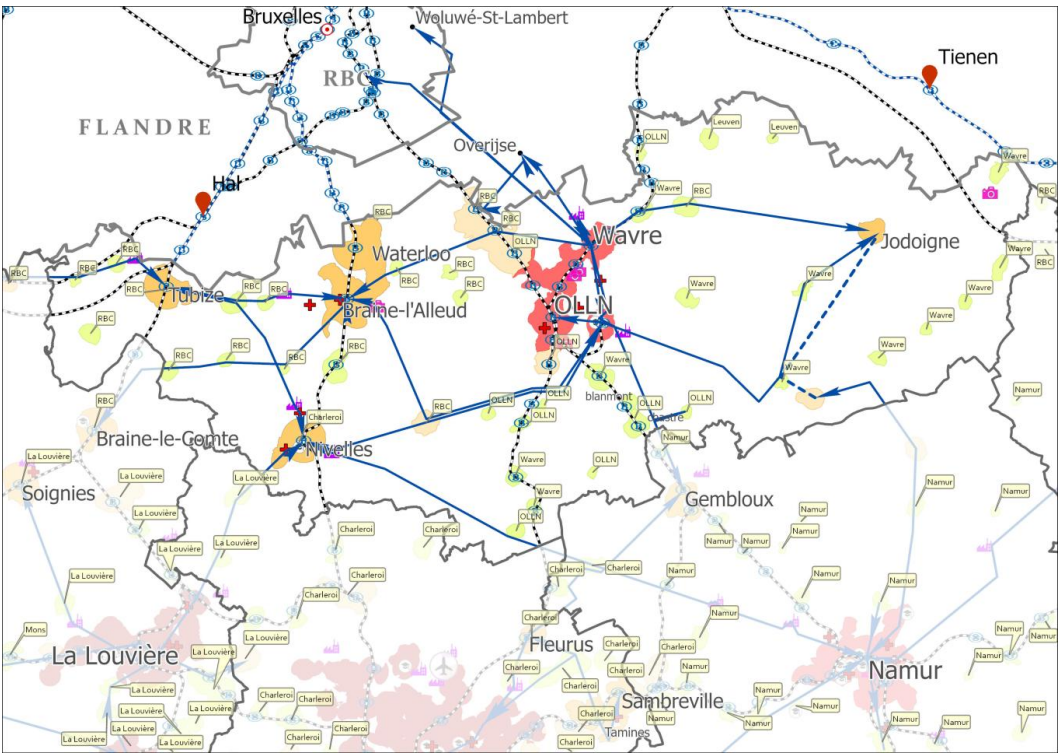
SATISFAISANTE

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

- ① ● — TRAIN → ● D2
- ② ● — BUS → ● D2
- ③ ● — TRAIN → ● D2
- ④ ● — BUS → ● D2
- ⑤ ● — TRAIN → ● D2
- ⑥ ● — BUS → ● D2
- ⑦ ● — BUS → ● D1 → ● D2
- ⑧ ● — BUS → ● D1 → ● D2
- ⑨ ● — BUS → ● D2
- ⑩ ● — BUS → ● D2
- ⑪ ● — BUS → ● D2
- ⑫ ● — BUS → ● D2
- ⑬ ● — BUS → ● D2
X
- ⑭ ● — BUS → ● D2
X

PRINCIPES DE CONNEXION DES CENTRALITÉS VILLAGEOISES ET DES POI

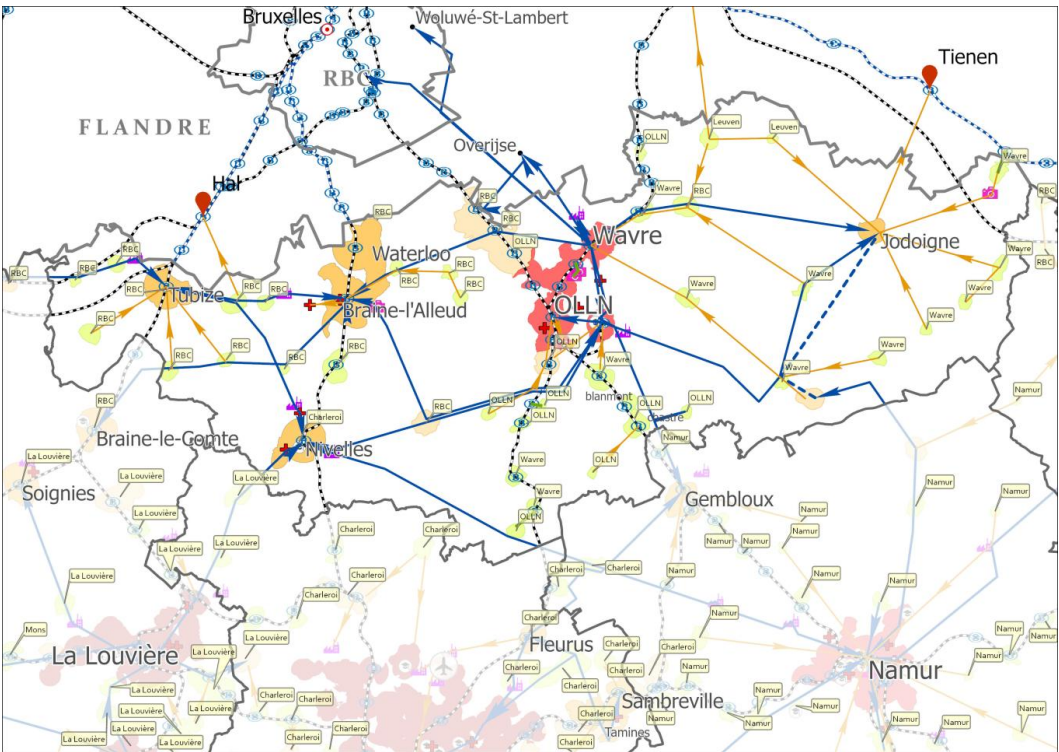
NOM CENTRALITES	Destination 1	Typo D1	Destination 2	Typo D2	Correspondance
Autre-Eglise	Jodoigne	2	OLLN-Wavre	4	Jodoigne mobipôle
Beauvechain	Jodoigne	2	Leuven	2	
Bierghes	Tubize	5	Bruxelles	10	Tubize gare
Bois-Seigneur-Isaac	Braine-l'Alleud	2	RBC	3	Braine-l'Alleud gare
Bousval	Court-St-Etienne	2	OLLN-Wavre	2	
Braine-le-Château	Braine-l'Alleud	2	Bruxelles	4	Halle gare
Chastre/Perbais/Blamont	Gembloux	3	OLLN-Wavre	6	
Chaumont-Gistoux	OLLN-Wavre	2	Idem D1		
Faux.	Court-St-Etienne	1	OLLN-Wavre	1	
Gastuche	Wavre	4	Idem D1		
Geest-Gérompont	Perwez	2	OLLN-Wavre	4	Thorembais-St-Trond mobipôle
Greze-Doiceau	Wavre	2	RBC	2	Liaison structurante
Hamme-Millie	Wavre	5	Leuven	2	
Hétécine	Jodoigne	5	Wavre	8	Jodoigne Mobipôle
Incourt	Jodoigne	2	OLLN-Wavre	2	
Ittre	Tubize	5	RBC	7	Tubize gare
Jauche	Jodoigne	5	OLLN-Wavre	8	Jodoigne mobipôle
Lasne-Chapelle-St-Lam	Waterloo	5	RBC	7	Braine-l'Alleud gare
Lillois-Witterzée	Braine-l'Alleud	3	RBC	1	
Marbais	Nivelles	2	OLLN-Wavre	11	Tilly gare
Mont-Saint-Guibert	OLLN-Wavre	4	Idem D1		
Ohain	Waterloo	5	RBC	3	Braine-l'Alleud gare
Orp-le-Grand	Jodoigne	5	OLLN-Wavre	8	Jodoigne mobipôle
Pécrot	Wavre	1	OLLN	1	
Ransbeck	Waterloo	5	RBC	3	Braine-l'Alleud gare
Rebecq	Tubize	2	Bruxelles	3	Tubize gare
Saintes	Tubize	5	Bruxelles	10	Tubize gare
Saint-Géry	Chastre	5	OLLN-Wavre	7	Chastre gare
Tangissart	Court-St-Etienne	1	OLLN-Wavre	1	
Thorembais-Saint-Trond	Perwez	9	OLLN-Wavre	2	
Tilly	OLLN-Wavre	4	Idem D1		
Villers-la-Ville	OLLN-Wavre	4	Idem D1		
Virginal-Samme	Tubize	5	RBC	3	Tubize gare
Walhain-Saint-Paul	Gembloux	2	OLLN-Wavre	2	
Wauthier-Braine	Braine-l'Alleud	2	RBC	4	Braine-l'Alleud gare



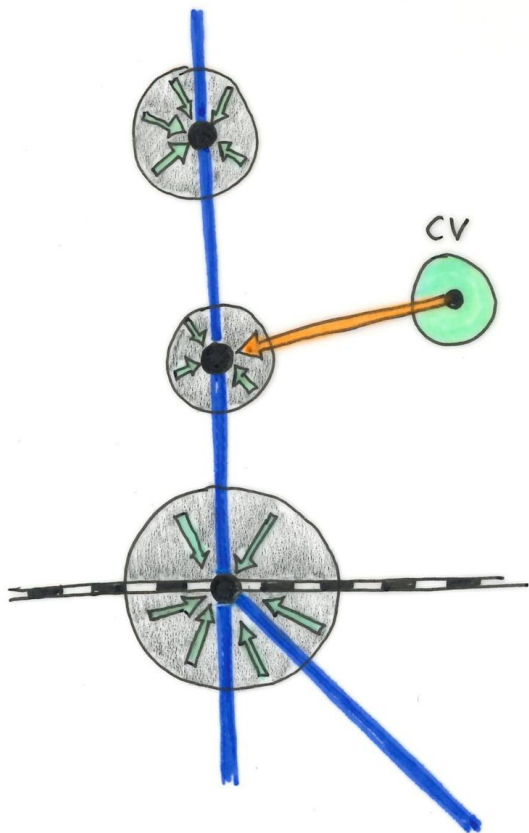
PRINCIPES DE CONNEXION DES CENTRALITÉS VILLAGEOISES ET DES POI

22/01/2026
27

NOM CENTRALITES	Destination 1	Typo D1	Destination 2	Typo D2	Correspondance
Autre-Eglise	Jodoigne	2	OLLN-Wavre	4	Jodoigne mobipôle
Beauvechain	Jodoigne	2	Leuven	2	
Bierghes	Tubize	5	Bruxelles	10	Tubize gare
Bois-Seigneur-Isaac	Braine-l'Alleud	2	RBC	3	Braine-l'Alleud gare
Bousval	Court-St-Etienne	2	OLLN-Wavre	2	
Braine-le-Château	Braine-l'Alleud	2	Bruxelles	4	Halle gare
Chastre/Perbais/Blamont	Gembloux	3	OLLN-Wavre	6	
Chaumont-Gistoux	OLLN-Wavre	2	Idem D1		
Faux.	Court-St-Etienne	1	OLLN-Wavre	1	
Gastuche	Wavre	4	Idem D1		
Geest-Gérompont	Perwez	2	OLLN-Wavre	4	Thorembais-St-Trond mobipôle
Greze-Doiceau	Wavre	2	RBC	2	Liaison structurante
Hamme-Millie	Wavre	5	Leuven	2	
Hélicine	Jodoigne	5	Wavre	8	Jodoigne Mobipôle
Incourt	Jodoigne	2	OLLN-Wavre	2	
Ittre	Tubize	5	RBC	7	Tubize gare
Jauche	Jodoigne	5	OLLN-Wavre	8	Jodoigne mobipôle
Lasne-Chapelle-St-Lam	Waterloo	5	RBC	7	Braine-l'Alleud gare
Lillois-Witterzée	Braine-l'Alleud	3	RBC	1	
Marbais	Nivelles	2	OLLN-Wavre	11	Tilly gare
Mont-Saint-Guibert	OLLN-Wavre	4	Idem D1		
Ohain	Waterloo	5	RBC	3	Braine-l'Alleud gare
Orp-le-Grand	Jodoigne	5	OLLN-Wavre	8	Jodoigne mobipôle
Pécrot	Wavre	1	OLLN	1	
Ransbeck	Waterloo	5	RBC	3	Braine-l'Alleud gare
Rebecq	Tubize	2	Bruxelles	3	Tubize gare
Saintes	Tubize	5	Bruxelles	10	Tubize gare
Saint-Géry	Chastre	5	OLLN-Wavre	7	Chastre gare
Tangissart	Court-St-Etienne	1	OLLN-Wavre	1	
Thorembais-Saint-Trond	Perwez	9	OLLN-Wavre	2	
Tilly	OLLN-Wavre	4	Idem D1		
Villers-la-Ville	OLLN-Wavre	4	Idem D1		
Virginal-Samme	Tubize	5	RBC	3	Tubize gare
Walhain-Saint-Paul	Gembloux	2	OLLN-Wavre	2	
Wauthier-Braine	Braine-l'Alleud	2	RBC	4	Braine-l'Alleud gare



4. CHOIX DES MOBIPÔLES



Mobipôle de rabattement local desservi par le réseau structurant

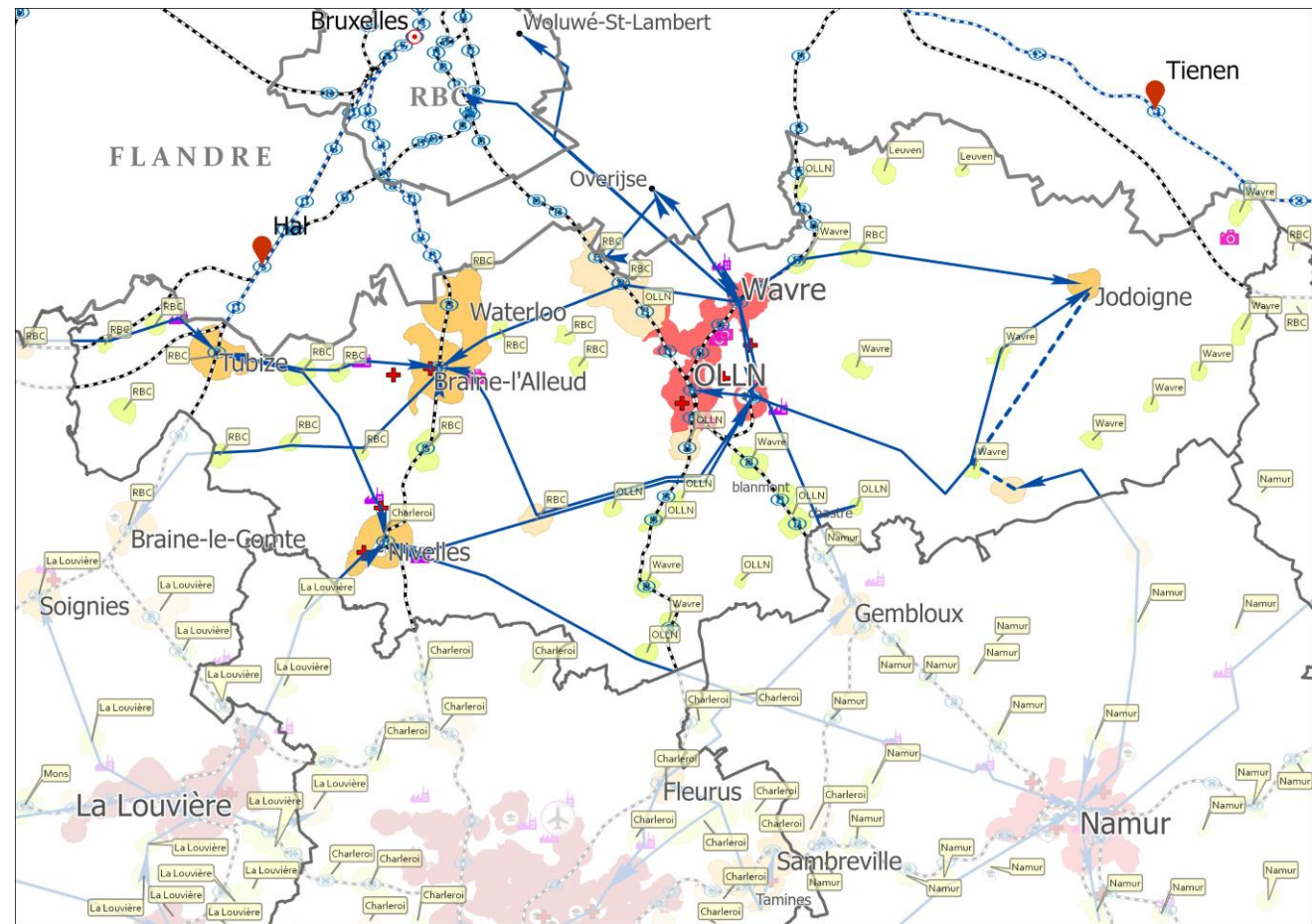


Mobipôle de connexion de centralités villageoises ou de POI au réseau structurant



Mobipôle d'interconnexion entre liaisons structurantes

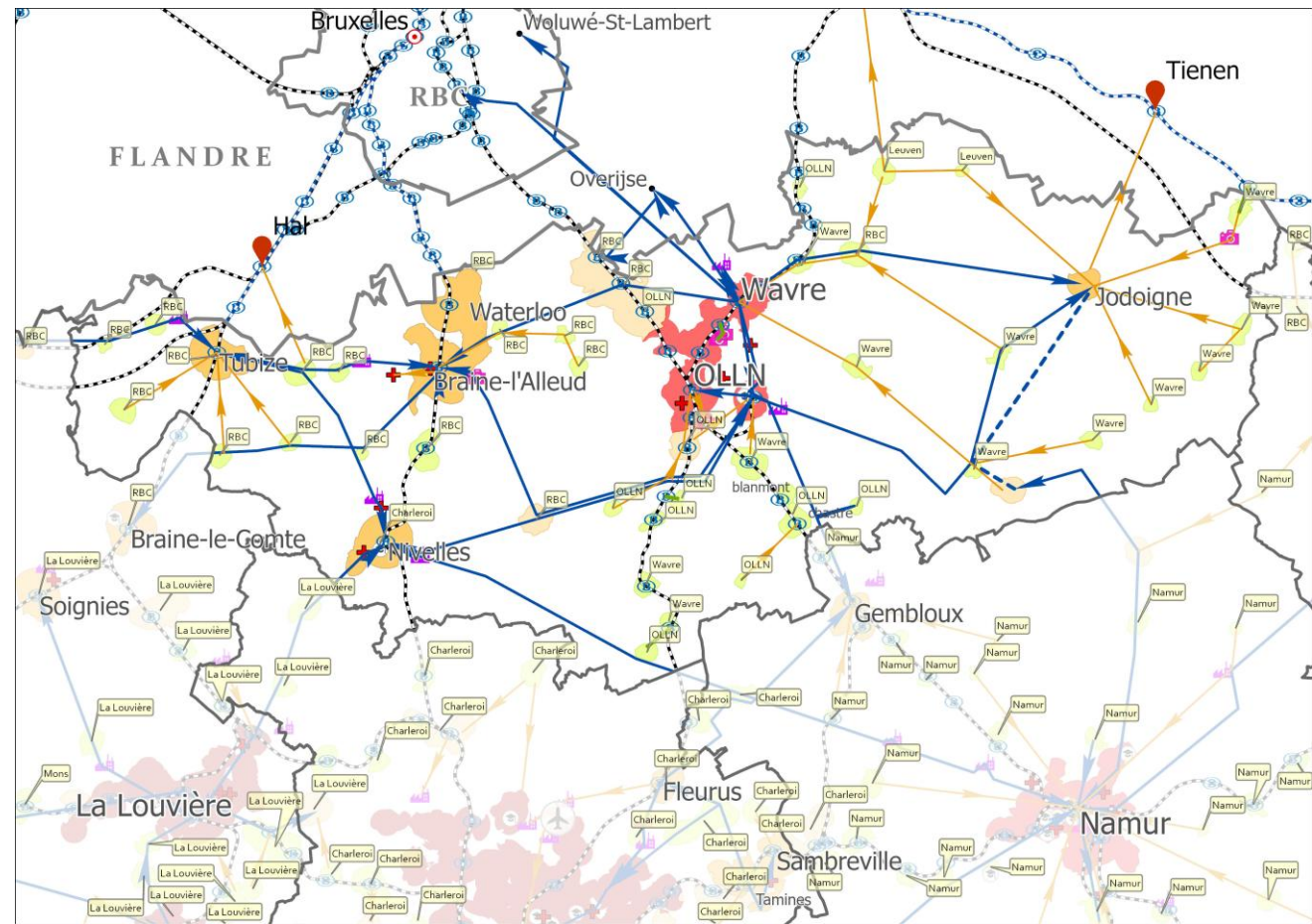




Enjeu de correspondance

- 6 Mobipôles d'interconnexion
- 5 Mobipôles de connexion
- 25 Mobipôles de rabattement local



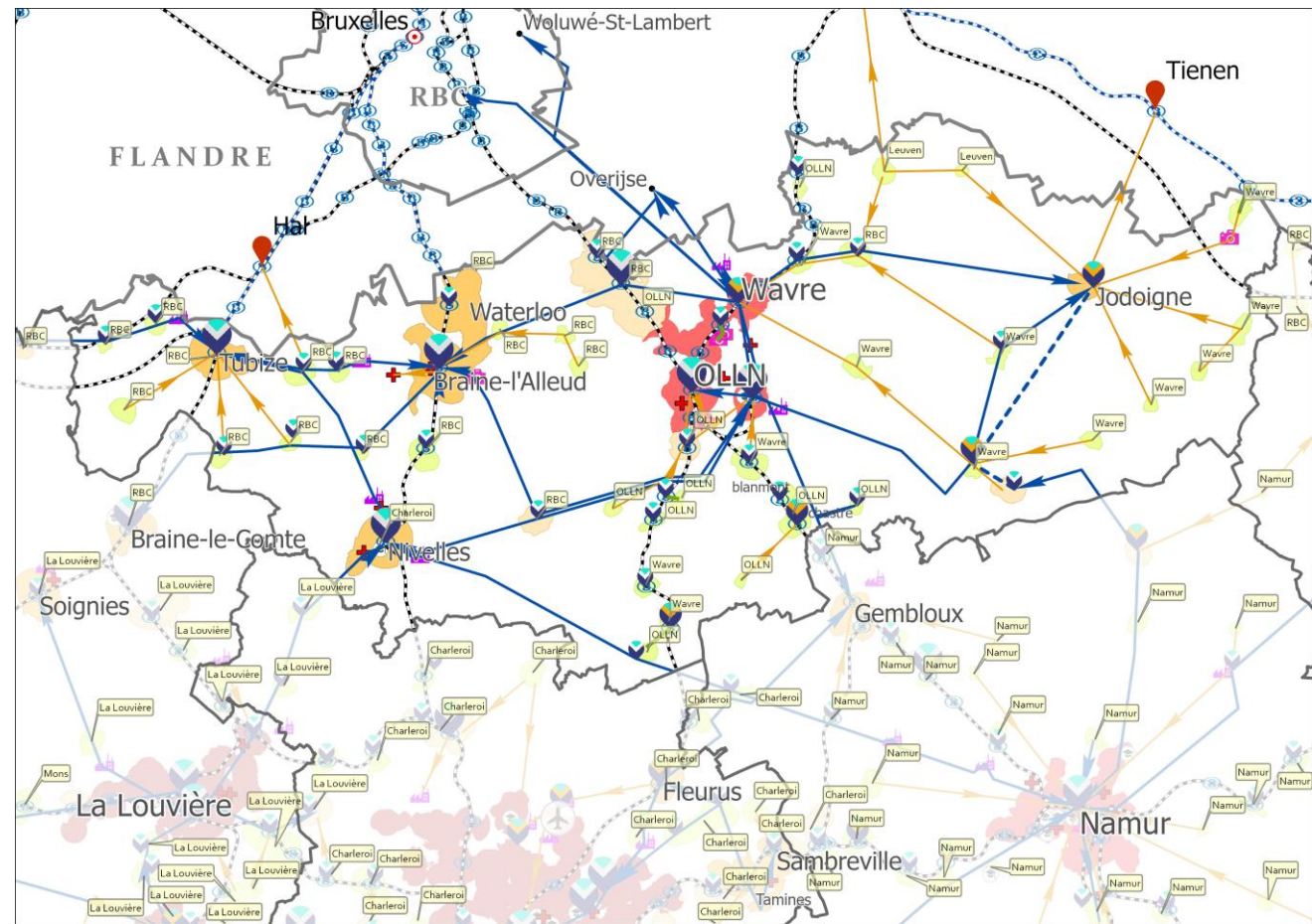


correspondance

Enjeu de

- 6 Mobipôles d'interconnexion
- 5 Mobipôles de connexion
- 25 Mobipôles de rabattement local





correspondance

Enjeu de

- 6 Mobipôles d'interconnexion
- 5 Mobipôles de connexion
- 25 Mobipôles de rabattement local



5. PROCHAINES ÉTAPES : 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 janvier et 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 :

La Hulpe, Nivelles, Rixensart, Waterloo

→ Pas d'avis communal à remettre

- Pôle majeurs et régionaux : schémas urbains de mobilité collective 2026-2027
 - Ottignies – Louvain-la-Neuve- Wavre

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.

Réseau TEC

Offres évaluées

Evaluation en 2 temps :

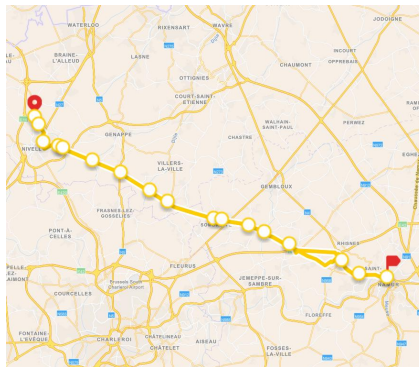
- Evaluation dans les 18 mois suivant la mise en production d'une nouvelle offre (ou d'une modification d'offre significative)
- Evaluation finale dans les 36 mois après mise en service

En vue de :

- S'assurer de la **pertinence** de l'offre mise en place
- D'identifier les actions nécessaires à l'**amélioration** de l'attractivité de l'offre sur cette ligne



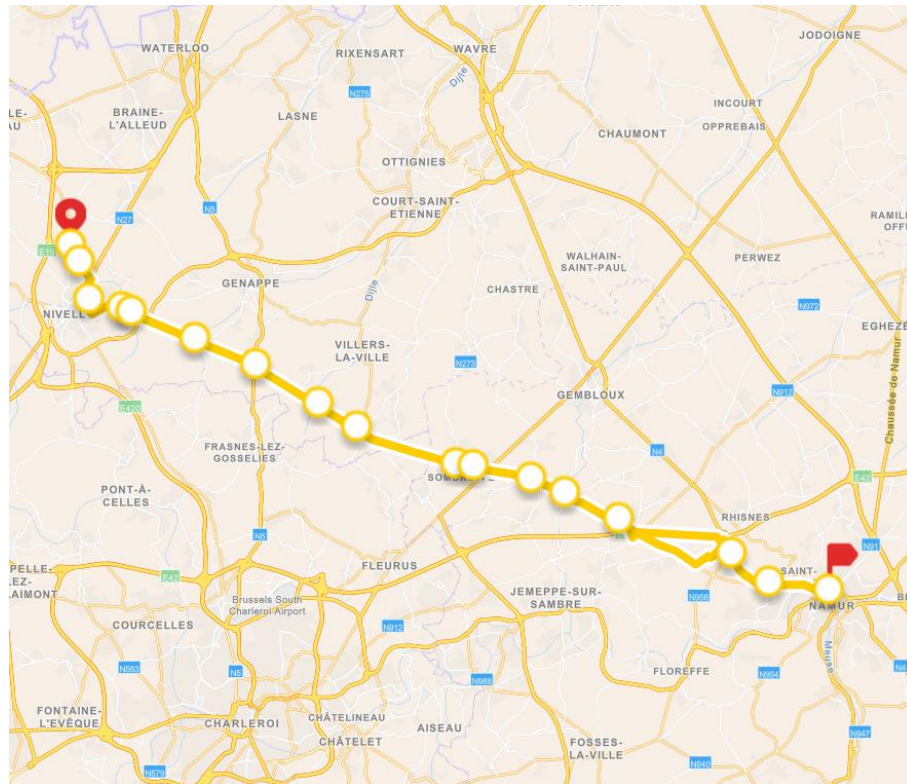
Évaluation de la ligne E5 Nivelles – Namur



Présentation de l'offre: Eléments tactiques

Nivelles – Namur

- Créée en 2019 (WEL05) :
- Modification (2020):
 - Juin 2020 : Transformation Wel05 en Express 5 + réorganisation quadrant Sud LLN
 - Remplacement d'un arrêt par un autre car plus adapté en terminus (PAE Nivelles Nord)
 - Ajout d'un arrêt au niveau du PAE Nivelles Sud pour permettre un dépose minute



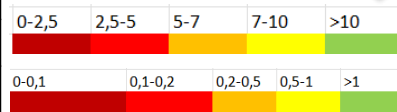
Plan d'action suite à l'évaluation 2022

Une évaluation intermédiaire a été réalisée au printemps 2022 et a abouti un plan d'actions dont les principales actions étaient les suivantes :

- Elargissement de l'**amplitude horaire** par l'ajout d'un parcours supplémentaire entre 21h et 22h (OTW) ;
- Renforcement de la **fréquence en heures de pointes** pour atteindre un bus toutes les 30 min (OTW) ;
- Aménagement **d'infrastructure priorisant les bus** à l'entrée de Ville de Namur ;
- Aménagements des **cheminements** et des **arrêts** (OTW).

Données quantitatives

E5	2023	2024
V	127 181	145 328
N	8406	9751
K	405 257 km	478 259 km
V/N	15.13	14.74
V/K	0.31	0.30

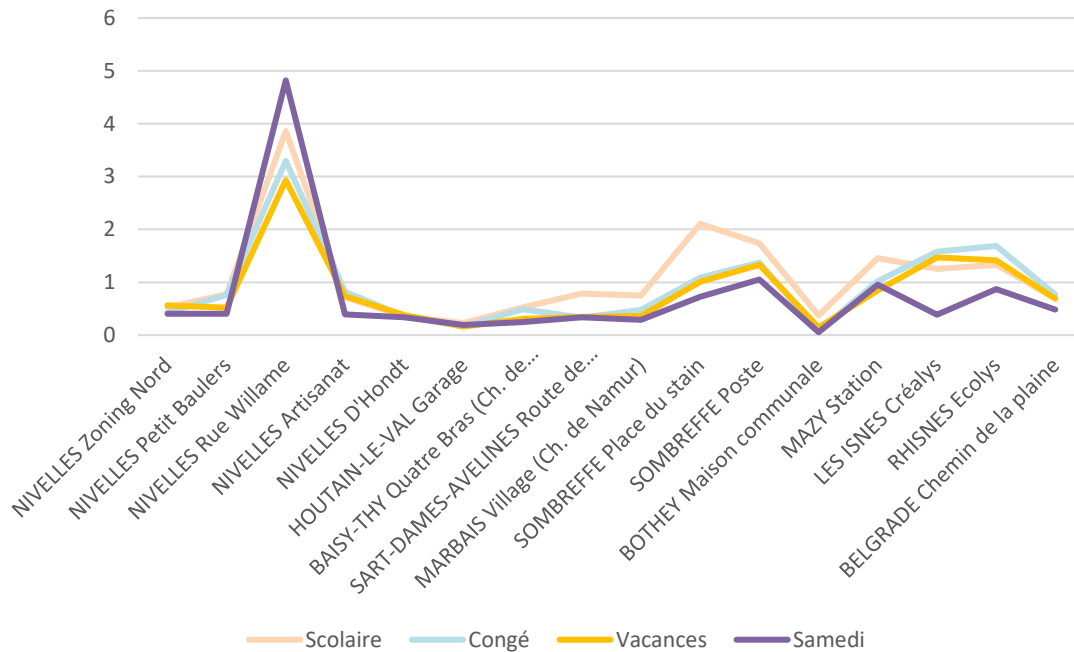


Indicateurs globaux	Moyenne Express	Moyenne générale toutes lignes
V/N	18.83	22.54
V/K	0.45	1.36

PHOTOGRAPHIE DE LA LIGNE	AMBITIONS REGION	MISE EN ŒUVRE
Catégorie de ligne	Express	Express
km annuel de la ligne	± 454.000 km	478259.649
longueur d'axe (km)	47 km	48.187
Politique d'arrêt	Principe de 1 arrêt par commune	
POI à desservir	Ecolys, Crealys, Nivelles Sud, Nivelles Nord, gare de Mazy (en lien avec redynamisation ligne 144 Jemeppe-Gembloux)	
N	9.720 passages	9862
V		
Cs	2 itinéraires	4
CT	44%	0.426
A	15h	14h01
D		
Vitesse commerciale	+/- 46 km/h	42.7572
Flux de dépi auxquels répond la ligne	Vers Namur, vers les PAE	
Besoins particuliers auxquels répond la ligne	Création d'une ligne directe inexistante en train. Prix attractif	
Doublon /concurrence avec train/bus ?		
Relevé des correspondances programmées	Nivelles Gare	

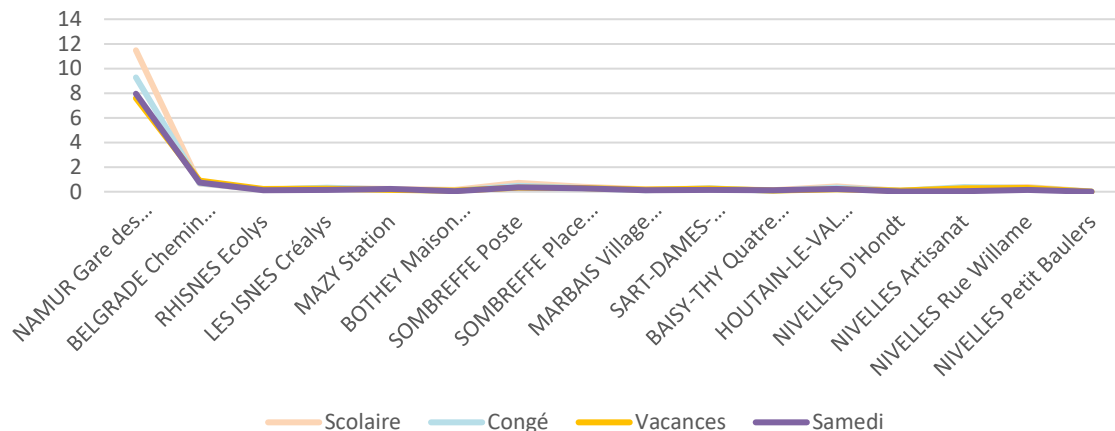
- 19 parcours par sens du lundi au vendredi période scolaire (amplitude 14h)
- 15 parcours par sens du lundi au vendredi période congé/vacances (amplitude 14h)
- 8 parcours par sens le samedi (amplitude 14h)
- 0 parcours le dimanche

Nombre moyen de validations quotidiennes par voyage - E5 - Aller



Période	P2 - Période scolaire
Sens	Aller (vers Namur)
	Somme de Moyenne validation journalière
Étiquettes de lignes	
NIVELLES Rue Willame	73.4
SOMBREFFE Place du stain	40.0
SOMBREFFE Poste	33.0
MAZY Station	27.7
Rhisnes Ecolys	25.3
LES ISNES Créalys	23.8
SART-DAMES-AVELINES Route de Villers-Perwin	15.0
NIVELLES Petit Baulers	14.7
MARBAIS Village (Ch. de Namur)	14.3
NIVELLES Artisanat	13.7
BELGRADE Chemin de la Plaine	13.2
NIVELLES Zoning Nord	10.0
BAISY-THY Quatre Bras (Ch. de Namur)	9.9
BOTHEY Maison communale	7.1
NIVELLES D'Hondt	6.8
HOUTAIN-LE-VAL Garage	4.3
Délocalisé	4.0
NAMUR Gare des bus - Quai 8	0.0
Total général	336.1

Nombre moyen de validations quotidiennes par voyage - E5 - Retour



Période	P2 - Période scolaire
Sens	Retour (vers Nivelles)
Étiquettes de lignes	Somme de Moyenne validation journalière
NAMUR Gare des bus - Quai 4	218.4
Délocalisé	32.9
SOMBREFFE Poste	13.5
BELGRADE Chemin de la Plaine	12.9
HOUTAIN-LE-VAL Garage	8.3
SOMBREFFE Place du stain	7.6
NIVELLES Rue Willame	7.1
NIVELLES Artisanat	5.9
LES ISNES Créalys	5.5
SART-DAMES-AVELINES Route de Villers-Perwin	4.9
MAZY Station	4.0
MARBAIS Village (Ch. de Namur)	3.6
Rhisnes Ecolys	3.1
BOTHEY Maison communale	2.7
BAISY-THY Quatre Bras (Ch. de Namur)	2.1
NIVELLES D'Hondt	1.3
NIVELLES Petit Baulers	0.3
NAMUR Gare des bus - Quai 8	0.0
NIVELLES Zoning Nord	0.0
Total général	334.1

Ponctualité → Namur

Heure	N° voyage	Durée planifiée	Durée mesurée	Avance/Retard moyen	Écartype des A/R
05:42	1	64	62.44	-1.56	5.94
06:12	3	69	69.01	0.16	11.91
06:42	5	71	81.3	10.3	7.64
07:12	7	71	77.89	6.89	8.04
07:42	9	71	73.18	2.18	4.86
08:42	11	64	65.63	1.63	4.38
09:42	13	64	66.57	2.57	9.6
10:42	15	64	61.03	-2.97	2.02
11:42	17	64	66.1	2.1	6.93
12:42	19	64	65.36	1.36	5.5
13:42	21	64	64.4	0.4	11.37
14:42	23	64	74.27	10.27	10.19
15:12	25	64	70.7	6.7	10.5
15:42	27	64	70.63	6.63	5.58
16:12	29	64	70.36	6.36	5.18
16:42	31	64	69.35	5.35	4.82
17:42	33	64	66.71	2.71	7.16
18:42	35	64	63.11	-0.89	2.11
19:42	37	64	58.28	-5.72	2.38
		65	68.23	2.87	6.64

De	À	Moyenne A/R	Écartype A/R
Nivelles, Petit Baulers	Nivelles, Rue Willame	4.1	9.3
Nivelles, Rue Willame	Nivelles, Artisanat	0.9	3.5
Nivelles, Artisanat	Nivelles, D'Hondt	0.1	0.3
Nivelles, D'Hondt	Houtain-le-Val, Garage	-0.4	0.7
Houtain-le-Val, Garage	Baisy-Thy, Quatre Bras	1.1	0.9
Baisy-Thy, Quatre Bras	S.D.Avelines, R V.Perwin	0.2	0.5
S.D.Avelines, R V.Perwin	Marbais, Village	-0.5	0.4
Marbais, Village	Sombreffe Place du Stain	0.4	0.9
Sombreffe Place du Stain	Sombreffe poste	0.9	0.5
Sombreffe poste	Bothey Maison communale	1.6	0.6
Bothey Maison communale	Mazy gare	-1.1	0.6
Mazy gare	Les Isnes (Créalys)	-0.1	0.6
Les Isnes (Créalys)	Rhisnes, Ecolys	1.1	3
Rhisnes, Ecolys	BELGRADE Chemin de la Plaine	-0.5	0.8
BELGRADE Chemin de la Plaine	Namur (Gare des bus-Quai 8)	1.1	3.2

Ponctualité → Nivelles

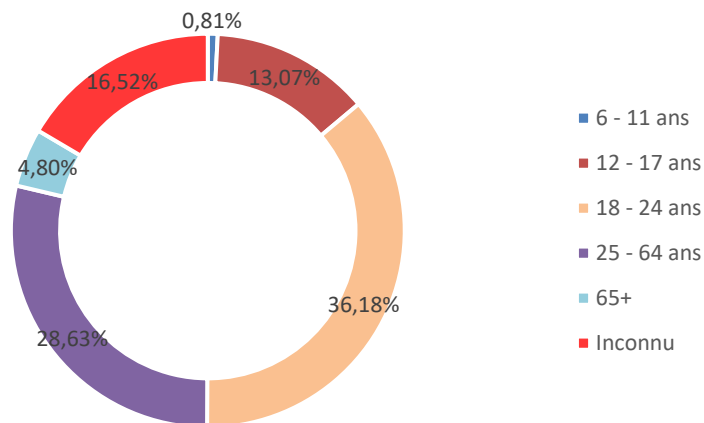
Heure	N° voyage	Durée planifiée	Durée mesurée	Avance/Retard moyen	Écartype des A/R
06:20	2	60	60.5	0.5	5.58
07:17	4	63	66.57	3.57	3.35
07:47	6	62	56.88	-5.12	0.42
08:20	8	60	56.89	-3.11	1.31
08:50	10	60	55.57	-4.43	2.98
09:20	12	60	54.52	-5.48	1.86
10:20	14	60	60.23	0.23	7.41
11:20	16	60	57.96	-2.04	3.01
12:20	18	59	56.7	-2.39	9.47
13:20	20	59	55.57	-3.73	3.62
14:20	22	60	57.61	-2.39	3.41
15:19	24	61	62.77	1.77	8.17
16:17	26	63	64.04	1.04	6.82
16:49	28	61	60.83	0.16	5.24
17:19	30	61	60.64	-0.36	7.7
17:50	32	60	54.13	-5.88	3.29
18:20	34	60	60.68	0.68	9.35
19:20	36	60	59.76	-0.24	5.7
20:20	38	60	56.01	-3.59	3.12
		60	58.83	-1.62	4.83

De	À	Moyenne A/R	Écartype A/R
Belgrade Chemin de la Plaine	Rhisnes, Ecolys	-0.9	0.5
Rhisnes, Ecolys	Les Isnes (Créalys)	-1.6	0.7
Les Isnes (Créalys)	Mazy gare	-0.7	0.9
Mazy gare	Bothey Maison communale	0.8	0.5
Bothey Maison communale	Sombreffe poste	-0.9	0.7
Sombreffe poste	Sombreffe Place du Stain	0.6	0.3
Sombreffe Place du Stain	Marbais, Village	0.4	0.9
Marbais, Village	S.D.Avelines, R V.Perwin	0.4	0.4
S.D.Avelines, R V.Perwin	Baisy-Thy, Quatre Bras	-0.8	0.6
Baisy-Thy, Quatre Bras	Houtain-le-Val, Garage	0.8	0.9
Houtain-le-Val, Garage	Nivelles, D'Hondt	-0.5	0.6
Nivelles, D'Hondt	Nivelles, Artisanat	0.5	0.9
Nivelles, Artisanat	Nivelles, Rue Willame	-0.1	0.8
Nivelles, Rue Willame	Nivelles, Petit Baulers	0.6	3.7
Nivelles, Petit Baulers	Nivelles, Zoning Nord	2.2	6.5

Validation par âge

- Public scolaire / étudiant élevé :
 - 13,07 % de 12–17 ans
 - 36,18 % de 18-24 ans
 - 28,63 % de 25-64 ans

E5 - validations selon la catégorie d'âge



Enjeux : Correspondances

- Bus vers Nivelles / de Nivelles :
 - Arrivée à Nivelles : H+20
 - Départ depuis Nivelles : H+40
- Gare de Nivelles vers/De Bxl :
 - Départ depuis Nivelles vers Bruxelles :
 - IC : H+16, H+50
 - (S : H+20, H+54)
 - Arrivée à Nivelles depuis Bruxelles :
 - IC : H+15, H+45
 - (S : H+00, H+25)
- Temps de correspondance :
 - Depuis Nivelles → Bruxelles (IC) : **30 min**
 - Depuis Bruxelles → Nivelles (IC) : **5 min, 30 min**

Temps visé : 6 et 14 min → Adaptation sur base des horaires SNCB

Enjeux : Analyse de la complémentarité avec le train

- Temps en bus Nivelles (gare) $\leftrightarrow$ Namur : 1h06 – 1h11
 - Temps en train : 1h03 – 1h10
 - Nivelles – Charleroi : 23 min
 - Correspondance Charleroi : **15 min**
 - Charleroi – Namur : 32 min
- Privilégier **la correspondance** avec Bruxelles plutôt que le **cadencement à la demi-heure** via Charleroi

Suivi de l'aménagement des arrêts, cheminements et priorisation bus

EQUIPEMENTS AUX ARRETS

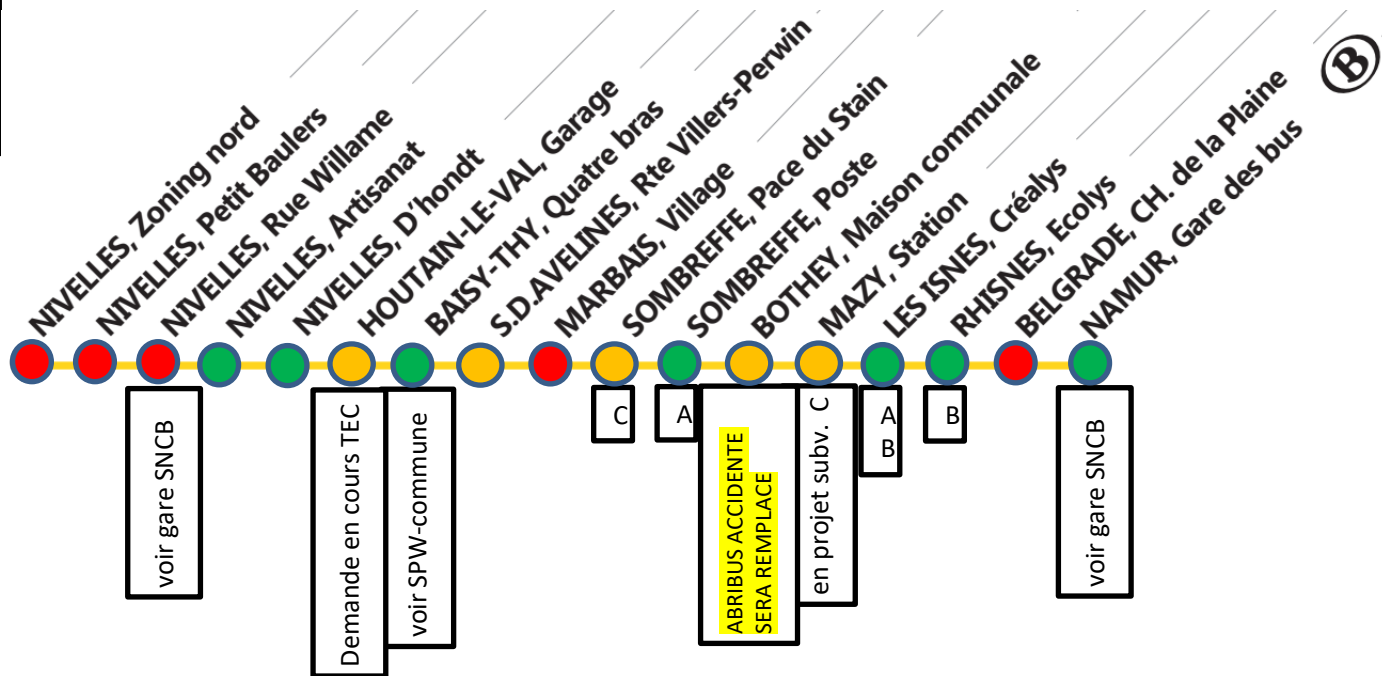
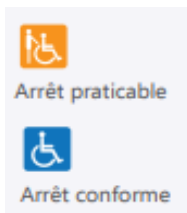
LÉGENDE :



P vélos :

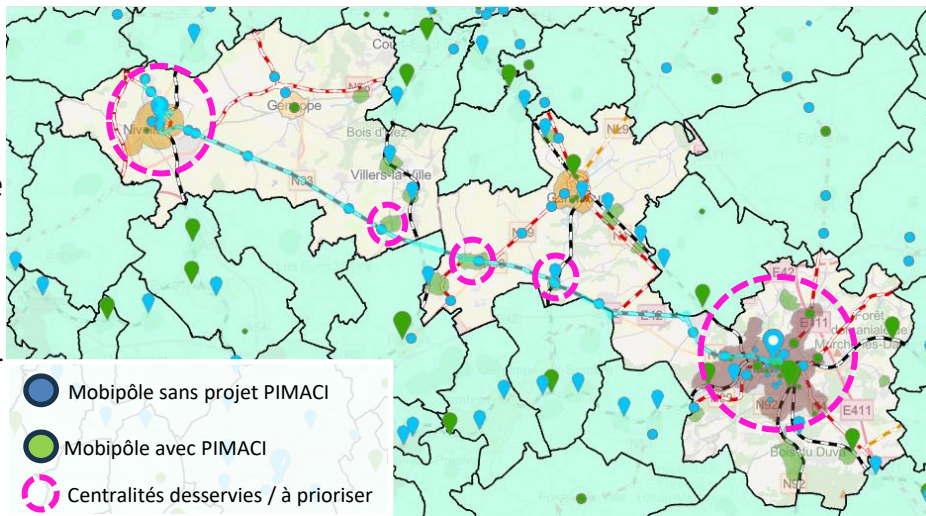
A : arceaux
B : boxes
C : couvert

Accessibilité PMR
pour l'ensemble
des points
d'embarquement :



Évaluation Mobipôle

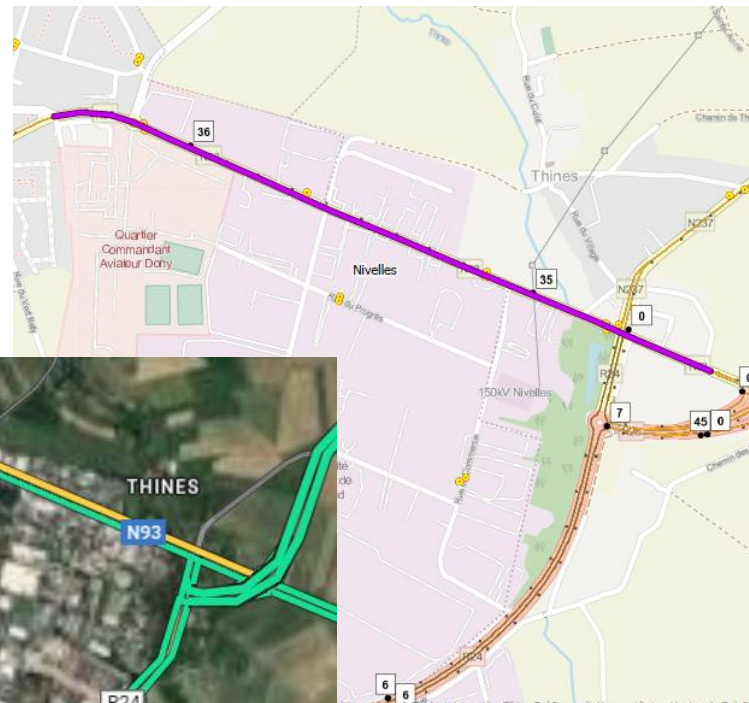
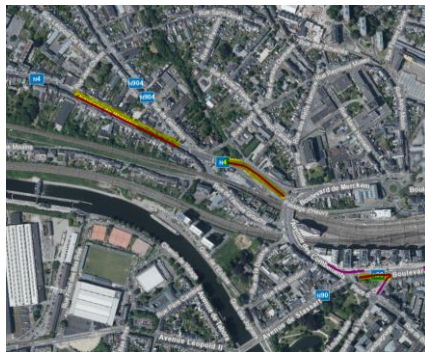
- **Objectif** : identifier les arrêts considérés comme mobipôles, pouvant bénéficier d'améliorations, au regard :
 - de leurs localisations (centralité SDT)
 - du potentiel d'intermodalité (vélo, dépose-minute, marche...)
- **Recommandation générale** : implémenter les équipements de la typologie mobipôle



Centralité (Commune)	Mobipôle	Type Mobipôle	Recommandations
Nivelles	NIVELLES Gare	L	Équiper le côté Rue Willame (abri, trottoir)
Marbaix (Villers-la-Ville)	MARBAIS Village	S	Abri + Mise en conformité PMR des arrêts
Sombreffe	SOMBREFFE Place	S	Valoriser les cheminements vers le mobipôle (le cas échéant)
Mazy (Gembloux)	MAZY Station	S	Mise en conformité PMR des arrêts + stationnement vélo
Namur	NAMUR Gare	XL	Augmenter le parking vélo

Infrastructures priorisant les bus

- Projet en entrée de ville vers Nivelles
- Namur : bande existante



Le renforcement de l'amplitude horaire en soirée

- Augmentation de l'amplitude horaire jusqu'à 22h en cohérence avec les ambitions issues des PRT de Gembloux et Nivelles
- un **parcours supplémentaire entre 21h et 22h** dans les deux sens (élargissement de l'amplitude horaire)
- Actuellement jusqu'à :
 - Namur : dernier départ à 19 h 40 depuis Nivelles
 - Nivelles : dernier départ à 20 h 11 depuis Namur

Analyse de la performance des renforts en heure de pointe

→ Namur

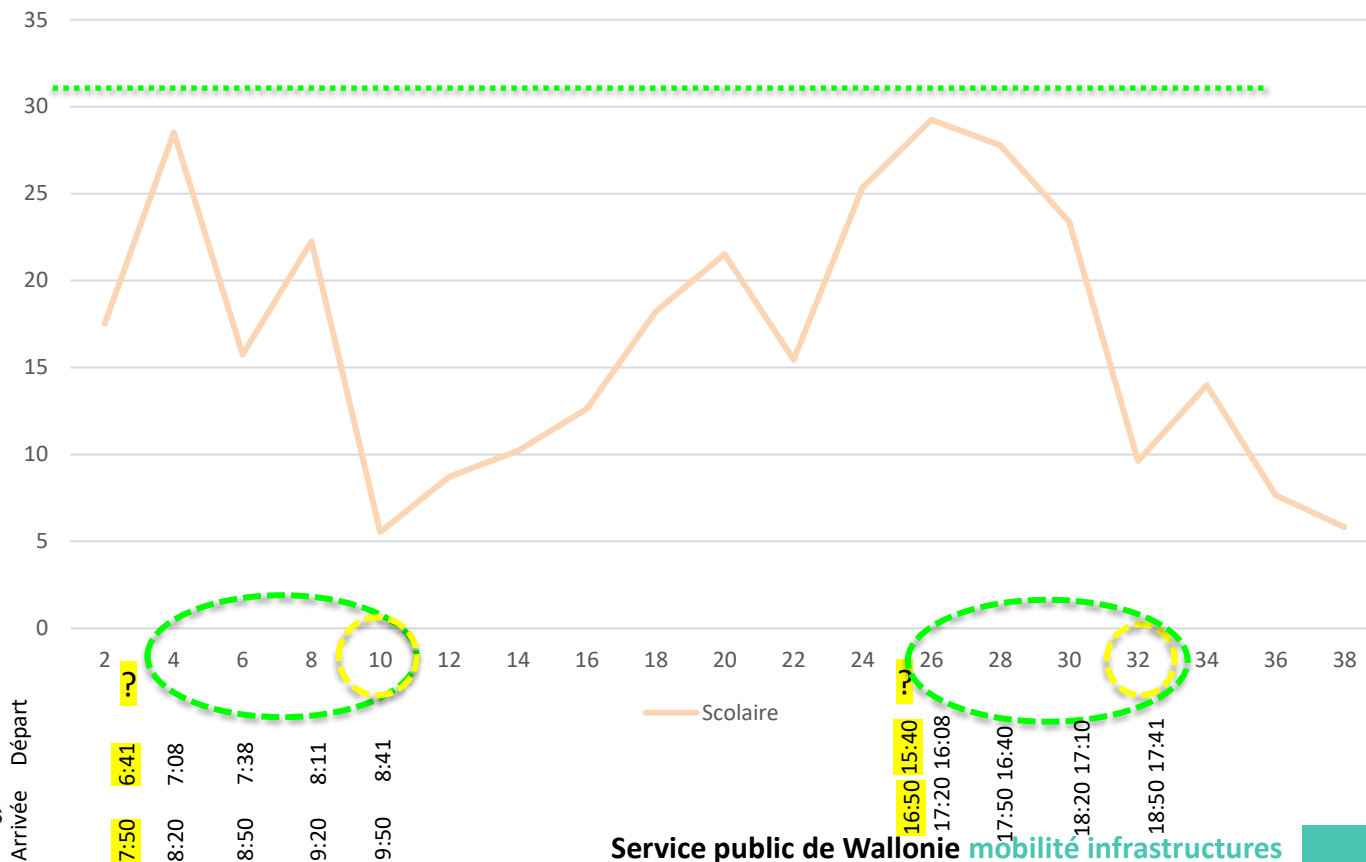
Nombre moyen de validations par voyage par période - E5 - Aller



Analyse de la performance des renforts en heure de pointe

→ Nivelles

Nombre moyen de validations par voyage par période - E5 - Retour



Conclusion

1. Indicateurs de **performances corrects** (bon V/N : utile, V/K moyen : « peu efficient »)
2. **Renforts en heure de pointe** pertinents (V/N ~ ≥ 10) mais créneaux de passage à réévaluer (avancer reculer à l'heure précédente / suivante le renfort)
3. **Renforts en soirée** à implémenter (20 h $\rightarrow$ 22h)
4. Travaux **d'accessibilité et équipement aux arrêts** à continuer (**mobipôles**)
5. **Correspondance à Nivelles** vers Bruxelles à organiser
6. **Infrastructure** améliorable pour **la fluidité sur la N93** (bandes bus, priorités aux feux, dépassements de charroi agricole...)

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 non atteint, 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, organisation des correspondance et amplitude horaire).

2.2. Evaluation du quadrant sud Louvain-la-Neuve (lignes 27 – 34 – 51 - 52)

SPW MI – Ophélie ALSTEENS

Point pour avis de l'Organe

Evaluation quadrant sud Louvain-la-Neuve

Objectifs de l'évaluation :

- S'assurer de la **pertinence** des offres mises en place
- Identifier les actions nécessaires à l'**amélioration** de l'attractivité et accessibilité sur ces lignes

Contexte:

- 2020: Lignes créées hors processus de redéploiement de l'AOT (Sans étude tactique ou d'ambitions cibles régionales)
- 2022: Evaluation des lignes 51 et 52
 - Pas de plan d'action en attente du redéploiement de Brabant centre prévu pour 2024
 - Maintenir les lignes 51 et 52 en attendant l'évaluation de la ligne E6 et de son impact sur la ligne 52.



Evaluation quadrant sud Louvain-la-Neuve

Avis organe Brabant Wallon du printemps 2025

L'Organe prend acte que les lignes TEC 34, 27, 51, 52, et E6 feront l'objet d'une évaluation durant le prochain semestre.

Il identifie les enjeux suivants à prendre en compte dans cette évaluation :

- Analyse de la concurrence entre la ligne Express E6 et les lignes 27 et 52 ;
- Organisation des correspondances ;
- Complémentarité horaire ;
- Sécurisation et aménagement des arrêts structurants ;
- Anticipation de l'impact sur la ligne 34 de l'ambition de desserte de Walhain par la ligne Express E1 ;
- Traversée de Corbais sur la N4 et de Corroy

L'Organe recommande à l'ensemble des parties prenantes de contribuer activement aux ateliers d'évaluation qui seront organisés par l'AOT en vue d'optimiser l'offre et d'en améliorer son attractivité.



Offre

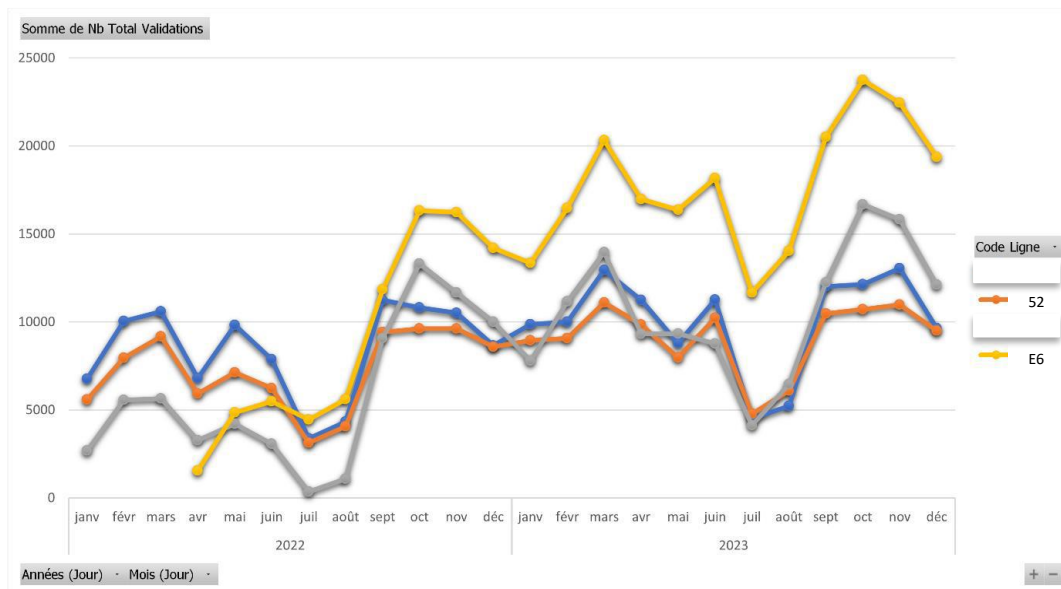
	V/K	V/N	Type de ligne	V/K moyen de ce type de ligne	V/N moyen de ce type de ligne	Offre	Ampleur kilométrique	Compensation régionale
Ligne 27: Chastre – Saint-Géry – Gembloux	0,58	10,09	Secondaire	0,75	15,89	6 à 8 bus par jour Ne circule pas le week-end	65.000 km	300.000 €
Ligne 34: Chastre – Walhain – Mont-Saint-Guibert – Louvain-la-Neuve	0,93	22,72	Secondaire	0,75	15,89	8 bus/jour en semaine, Un bus toutes les 2 h le samedi	110.000 km	525.000 €
Ligne 51: Villers-la-Ville – Saint-Géry -Mont-Saint-Guibert – Louvain-la-Neuve	0,77	20,3	Secondaire	0,75	15,89	HP en semaine, 3 bus/jour/sens le samedi	90.000 km	450.000 €
Ligne 52: Gembloux – Chastre – Louvain-la-Neuve	0,91	13,75	Principale	1,16	25,98	1 bus/h/sens en semaine, un bus toutes les deux heures le samedi	125.000 km	600.000 €
E6: Gembloux – Louvain-la-Neuve - Wavre	0,66	20,53	Express	0,45	18,83	1 bus/h/sens HC, 2 bus/h/sens HP en semaine, 1 bus/h/sens le samedi	345.000 km	1.300.000 €

Enjeux

- Fréquentation
 - Ligne **27**: fréquentation moyenne. Seuls les **parcours d'heures de pointes sont fortement utilisés**.
 - Lignes **34 et 51** : Bonne fréquentation globale. Principalement sur le **tronçon entre Mont-Saint-Guibert et Louvain-la-Neuve**.
 - Ligne **52** : fréquentation moyenne. Les parcours d'heures de pointes fonctionnent bien. Les **parcours ayant leur terminus à Chastre sont peu utilisés**.
 - Ligne **E6** : **Bonne fréquentation**, en croissance
- Organisation des correspondances
 - **E6**: Afin de connecter Namur aux PAE de Louvain-la-Neuve et de Wavre. Une correspondance entre avec **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.
 - **Ligne 34**: Aucune correspondance n'est assurée et **aucun besoin n'a été identifié**.

Enjeux

- Concurrence E6 - 52
 - Analyses: fréquentation des deux lignes et transfert de validation
 - Chaque ligne a trouvé son public



Enjeux

- Complémentarité horaire et ajustement
 - Lignes **34, 51, 52** : **Horaires pas toujours adaptés aux horaires universitaires** (particulièrement le dernier)
 - Lignes **51 et 34** : **Adaptation des horaires entre Mont-Saint-Guibert et Louvain-la-Neuve** afin de proposer des offres complémentaires
 - Lignes **52 et E6** : **Adapter horaire afin de proposer offres complémentaires.**
- Sécurisation et aménagements arrêts structurants
 - Audit sur les arrêts « Louvain-la-Neuve parc d'affaires » et « Nil-Saint-Vincent Pierreux »

Critères	Arrêt LLN	Arrêt NSV
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 et adapté	Cheminement mais pas PMR, possible d'être aménagé PMR pour un des deux
Eclairage	1 arrêt sur les deux	Oui
Passage piéton	1 arrêt sur les deux	Un arrêt sur les deux et le deuxième est aménageable
Abris vélo	Non	Non
Cheminement vélo	Oui	Oui

Enjeux

- Sécurisation et aménagements arrêts structurants
 - Enjeux identifiés lors de l'évaluation de la E6 en 2023:
 - Aménagement des arrêts : Racks vélo à Corbais, Gembloux, Nil-Saint-Vincent
 - Abribus : PAE, LLN gare des bus
 - Analyse des aménagements possible à Corbais (ralentissements fréquents)
 - Aménagement de cheminements piétons jusqu'aux arrêts de bus : accessibilité piétonne, sécurisation (particulièrement aux PAE)
- Anticipation de l'impact de la desserte de Walhain par la ligne E1 sur la ligne 34
 - L'arrêt « Tourinnes-Saint-Lambert place » est l'arrêt le plus proche du potentiel futur arrêt de la E1 à la sortie 10 Walhain.
 - Elle se situe à 900 m et est non accessible pour le piéton.
 - Il y a cependant une piste cyclable.
 - Il y a peu de montées quotidiennes par jour à cet arrêt.
 - L'impact potentiel sur la ligne 34 d'un arrêt de la E1 à la sortie 10 « Walhain » semble dès lors faible.

Proposition d'avis de l'Organe :

L'Organe prend acte des résultats de l'évaluation des lignes 27, 34, 51, 52 et E6.

Il recommande :

Au TEC :

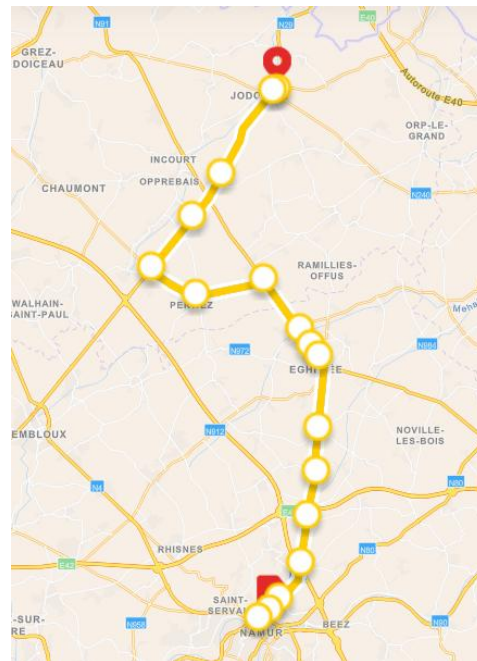
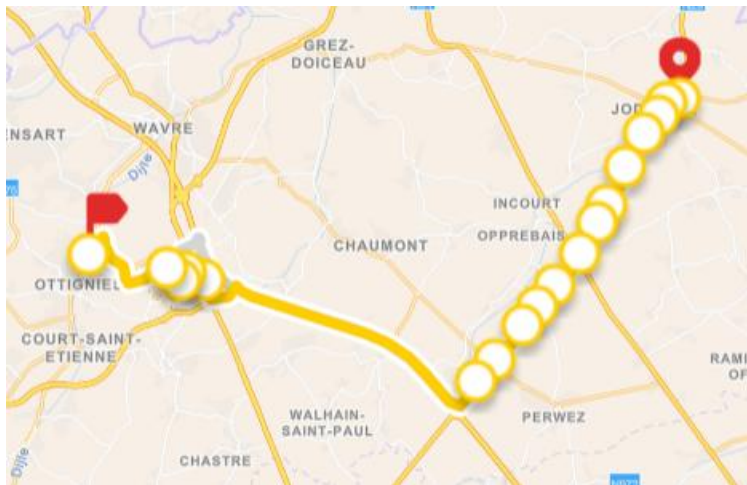
- D'étudier l'ajustement de l'offre des lignes 27 et 52 au regard de leur utilisation (principalement en heures de pointes)
- D'assurer la complémentarité horaire entre les lignes 51 et 34 et E6 et 52
- D'organiser la correspondance de la E6 avec le train depuis/vers Namur en gare de Gembloux
- D'adapter les horaires des lignes 51, 52, 34 pour qu'ils soient compatibles avec les horaires universitaires (particulièrement les derniers passages).

A 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.

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

SPW MI – Niels ANTOINE

Point pour info



Evaluation des lignes express

E1 Jodoigne – LLN – Ottignies

E82 Namur – Jodoigne

Indices généraux

22/01/2026

70

E1

E82

	2019	2024		2023	2024
V/ K	0,57	0,86	V/ K	0,82	0,85
V/ N	20,08	28,19	V/ N	27,71	28,49



⇒ V/N : Niveau bon

⇒ V/K : Niveau bon

V/N moyen 2024 ligne Express: **18,83** V/K moyen 2024 ligne Express: **0,45**

On peut donc en déduire que les deux fonctionnent bien.

E82 : Enjeux identifiés

Atelier du 6 novembre

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 Thorembois - 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**

E1 : Enjeux identifiés

Atelier du 25 septembre 2025

Ligne Express E1 :

1. L'identification des besoins en infrastructures nécessaires à l'aménagement des mobipôles de la ligne, notamment la desserte complémentaire de Walhain à hauteur de la sortie 10 de l'E411 > **relevés de terrains SPW MI, enjeu « desserte de Walhain » : non abouti**
2. L'analyse de l'opportunité du renforcement de l'amplitude horaire > **non abordé**
3. L'analyse de la complémentarité avec d'autres lignes Express à LLN et avec le train à Ottignies > **traité**
4. L'accès à la ligne depuis Ramillies > **non abouti**
5. Le découplage par rapport à la E82 ou une meilleure complémentarité > **non abouti**

Communs avec d'autres lignes :

- La détection et la priorisation des bus aux carrefours à feux > **projet d'aménagement**
- La desserte du dimanche fin de journée pour les étudiants > **contraintes financières**

Enjeux : doublon E1-E82

Options

- Déviation E1 via Incourt
- Déviation E82 via Incourt
- Correspondances E1/E82 à Thorembais
- Statut quo avec horaires complémentaires

Variante

- Ligne E1 : arrêt Tourinnes-St-Lambert

Hypothèses E1-E82

Données disponibles

- Centralités SDT
- Déplacements « tous modes – tous motifs »
- Horaires des bus
- Respect des horaires (ligne E1)
- Montées par arrêts, par sens
- Flux en correspondances bus/bus

Hypothèses E1-E82

Données supplémentaires

- Temps de parcours (passage par Incourt, Tourinnes-St-Lambert)
- Origine – Destination (ligne E82 section Jodoigne – Perwez)
- Reports potentiels d'usagers (p. ex. ligne 23)
- Part modale à certains arrêts (ligne E1, Thorembois-St-Trond Bonne Espérance)
- Notions d'acceptabilité

Nouvel atelier conjoint à programmer en 2026

Réseau TEC

Planning des prochaines évaluations

2.4. Ligne 28 (Genappe-Tangissart-Ottignies) et ligne 53 (Tilly-Marbais-Genappe)

SPW MI –Julie DUVIVIER et Niels ANTOINE

Point pour avis de l'Organe

Processus « Evaluation de l'offre de bus TEC »

Evaluation en 2 temps :

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

En vue de :

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

Pourquoi présenter les prochaines évaluations de ligne?

22/01/2026

79

Afin de :

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

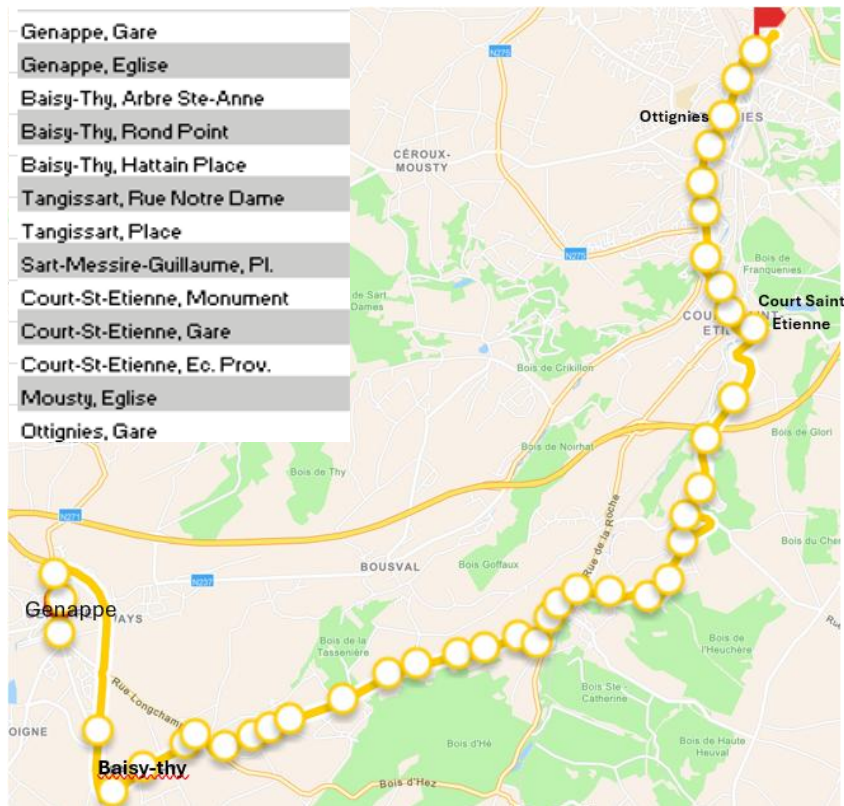
Prochaines lignes à évaluer

1er Semestre 2026

- La ligne 28 Genappe-Tangissart-Ottignies (évaluation intermédiaire) ;
- La ligne 53 Tilly – Genappe (évaluation intermédiaire) ;

Modification et création d'offre dans le cadre du déménagement de l'école NESPA de Villers-la-Ville à Genappe.

Ligne principale 28 « Genappe – Tangissart - Ottignies »



Offre actuelle :

- Lundi au vendredi : 20 parcours/jour de 6h à 19h (1bus/2h HC, 1bus/h HP)
- Samedi : 8 parcours/jour

Correspondance :

Gare d'Ottignies de/vers Bruxelles

Offre : 100.000 km/an

Compensation régionale : 450.000 €/an

Modification d'offre en août 2024

22/01/2026

82

Ajout de parcours permettant aux jeunes de Baisy-Thy de rejoindre l'école de Genappe aux heures de début des cours.

Performances

2024 V/K : **0,53** < 1,16 (V/K moyen des lignes principales)
V/N : **10,1** < 25,98 (V/N moyen des lignes principales)

Inférieur à la moyenne des lignes de même type

	2023	2024	(10 mois) 2025
V/K	0,59	0,53	0,59
V/N	11,2	10,1	11,2

L'évolution annuelle des performances de la ligne semble néanmoins indiquer un léger sursaut des fréquentations qui restent globalement stables.

Rappel :

SIM (Schéma Intermodal de Mobilité) de la zone Brabant Ouest de 2024 prévoyait :
réduction d'offre de la ligne 28 en HC (espacement plus important des parcours)

Car :

- faible fréquentation
- usagers : nombreux étudiants se rendant à l'UCL.

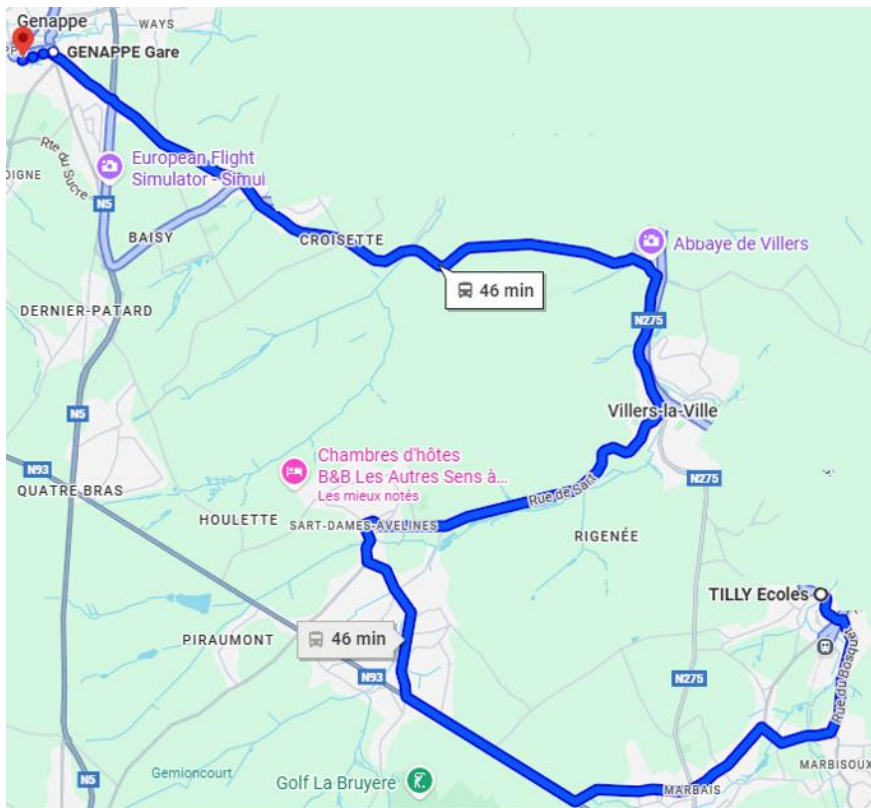
Enjeux de l'évaluation à mener

- L'analyse de la performance des renforts d'offre de la ligne 28
- L'adaptation de l'offre suivant les recommandations du Schéma Intermodal de Mobilité (2024) ;
- L'intermodalité en gare d'Ottignies ;

Ligne scolaire 53 « Tilly - Genappe »

22/01/2026

84



Créé en 08/2024 afin d'offrir une possibilité de relier facilement les villages de Tilly, Marbaix, Sart-Dames-Avelines et Villers-la-Ville à l'école de Genappe.

Offre actuelle :

- 4 parcours/jour

7h20 et 8h30 vers Genappe
16h05 et 17h15 vers Tilly

Horaire adapté le mercredi : 12h et 13h10

Offre : 14.000 km/an

Compensation régionale : 58.000 €/an

Performances

2024 V/K : **0,40** < 0,85 (V/K moyen des lignes scolaires)
 V/N : **8** < 20,9 (V/N moyen des lignes scolaires)

Inférieur à la moyenne des lignes de même type

2025 en légère croissance (+20%)
 mais toujours en deçà des valeurs moyennes des lignes scolaires

Enjeux de l'évaluation à mener

- Identification des causes de la sous-utilisation de la ligne scolaire 53 et des mesures à prendre en conséquence (maintien, adaptation).

Proposition d'avis de l'Organe

L'Organe prend acte que les lignes TEC 28 et 53 feront l'objet d'une évaluation durant le prochain semestre.

• Il identifie les enjeux suivants à prendre en compte dans cette évaluation :

- Ligne principale 28 :

- L'analyse de la performance des renforts d'offre de la ligne 28 et l'adaptation de l'offre suivant les recommandations du [Schéma Intermodal de Mobilité \(2024\)](#) ;
- L'intermodalité en gare d'Ottignies ;
- (à compléter par l'Organe)

Ligne scolaire 53 :

- Identification des causes de la sous-utilisation de la ligne scolaire 53 et des mesures à prendre en conséquence (maintien, adaptation) ;
- (à compléter par l'Organe)

L'Organe recommande à l'ensemble des parties prenantes de contribuer activement aux ateliers d'évaluation qui seront organisés par l'AOT en vue d'optimiser l'offre et d'en améliorer son attractivité.

Réseau TEC

Bilan dans le cadre des travaux au carrefour Léonard

3. Ligne E11 (Louvain-la-Neuve-Wavre-Ixelles) et ligne E13 (Wavre-Auderghem)

OTW – Charles SCHARPÉ
Point pour information de l'Organe

La ligne E13 Wavre – Herrmann-Debroux Malheur aux bouchons

Le début

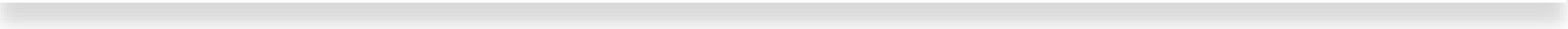
- Création en 2018 sous le nom de Conforto 3 pour offrir une alternative TC à la voiture à la suite de la fermeture du Viaduc
- Départ du Parking Walibi pour faciliter le transfert modal.



The advertisement features a green and yellow background on the left with the TEC logo (a red 'T' and 'E' with a yellow 'C' and a red horizontal line) at the top. Below the logo, the text reads: **MARRE DES BOUCHONS ?**, **TESTEZ LE CONFORTO 3,** **LE BUS QUI FAIT PARKING WALIBI-BRUXELLES À TOUTE VITESSE !**, and **INFOS & CONDITIONS SUR INFOTEC.BE**. On the right, a photograph shows a smiling couple sitting in a red bus seat, with other passengers visible in the background. A white box with black text in the bottom right corner of the photo reads **1 MOIS GRATUIT**.

Premiers constats



- La fréquentation ne décolle pas.
 - Fréquence faible pendant les congés, Covid et télétravail font le reste.
- 

Adaptations

- Modification de l'horaire en 2024 pour assurer un service similaire en période scolaire et de congé.
- En 2025, Walibi installe des barrières qui provoquent une contrainte forte pour l'exploitation. Le terminus est transféré à la gare de Wavre. L'offre est accrue pour améliorer l'attractivité de la ligne dans le cadre des travaux du carrefour Léonard.

Nouvelle Offre

- Objectif:
 - Renforcement vers Bruxelles
 - Horaire plus lisible et attractif
 - Soulager le E11 saturé en HP
- Ligne unidirectionnelle vers Bruxelles le matin, vers Wavre l'après-midi
- Fréquence de deux bus par heure toute la journée.
- Si possible en décalé avec la ligne E11

Vers Bruxelles

[illegible]

BUS	E11	E10	E11	E12	E13	E11	E12	E13	E11	E11	E11	E11	E11	E11	E11	E11	E11	E11	E11
Jours de circulation																			
Renvois en bas de tableau	p																	p	
L-L-N, Gare d'Autobus	09:36		10:06			11:06			12:06	13:06	14:06	15:06	15:51	16:06	16:21	16:36	16:51	17:06	17:21
Wavre, Gare	09:46	10:01	10:16	10:31	11:01	11:16	11:31	12:01	12:16	13:16	14:16	15:16	16:01	16:16	16:31	16:46	17:01	17:16	17:31
Audergh., Herrmann-Debroux		10:18		10:48	11:18		11:48	12:18											
Auderghem, Métro Delta	10:06		10:36			11:36			12:36	13:36	14:36	15:36	16:21	16:36	16:51	17:06	17:21	17:36	17:51
Ixelles, Plaine	10:13		10:43			11:43			12:43	13:43	14:43	15:43	16:30	16:45	17:00	17:15	17:30	17:45	18:00
Voyage	23	19	25	21	23	27	25	27	29	31	33	35	37	39	41	43	45	47	49
p : Ne circule pas pendant les vacances d'hiver et d'été.																			

BUS	E11	E11	E11	E11	E11	E11
Jours de circulation						
Renvois en bas de tableau	<i>p</i>	<i>p</i>	<i>p</i>			
L-L-N, Gare d'Autobus	17:51	18:06	18:21	18:36	19:06	19:36
Wavre, Gare	18:01	18:16	18:31	18:46	19:16	19:46
Auderghem, Métro Delta	18:21	18:36	18:51	19:06	19:36	20:06
Ixelles, Plaine	18:30	18:42	18:57	19:12	19:42	20:12
Voyage	53	55	57	59	61	63

p : Ne circule pas pendant les vacances d'hiver et d'été.

Vers Wavre

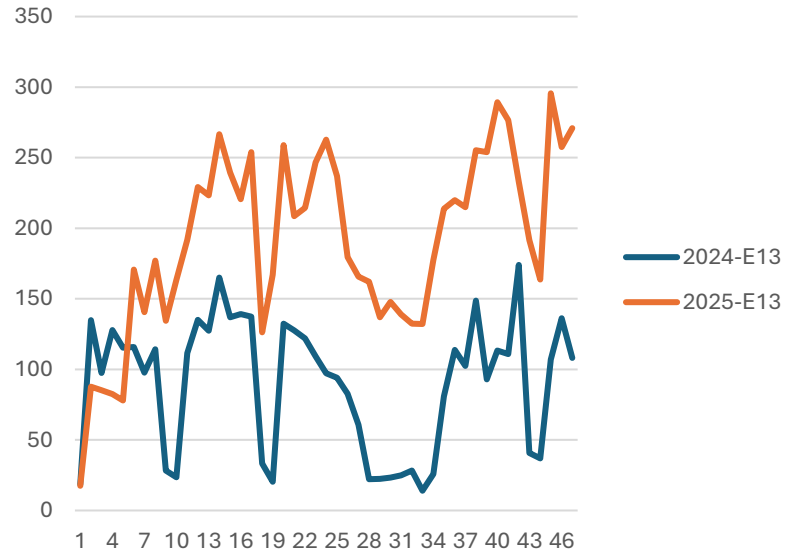
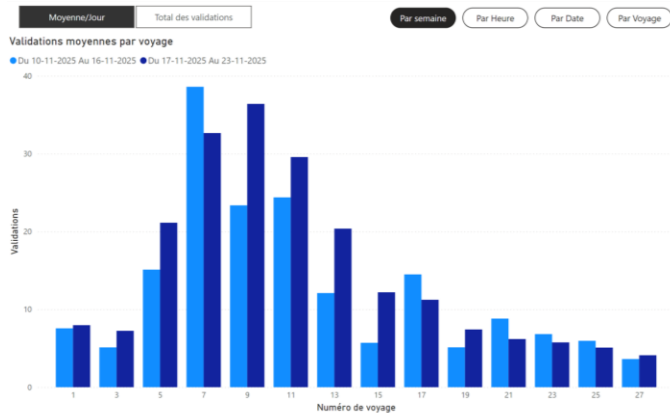
[illegible]

BUS	V10	S70	E11	E11	V10	E11	E11	V10	E11	E11	V10	E11	E11	V10	E11	E11	V10	E11	E11
Jours de circulation																			
Renvois en bas de tableau				p											p				p
Ixelles, Plaine			15:52	16:07			16:22	16:37			16:52	17:07			17:22	17:37		17:52	18:07
Auderghem, Métro Delta			15:56	16:12			16:27	16:42			16:57	17:12			17:27	17:42		17:57	18:12
Audergh., Herrmann-Debroux	15:12	15:42			16:12			16:42			17:12			17:42			18:12		18:42
Wavre, Gare	15:31	16:01		16:16	16:32	16:38	16:47	17:02	17:04		17:17	17:32	17:34	17:47	18:02	18:04	18:17	18:32	18:34
L-L-N, Gare d'Autobus			16:26	16:42			16:57	17:12			17:27	17:42			17:57	18:12		18:27	18:42
Voyage	12	14	32	34	16	36	38	18	40	42	20	44	46	22	48	50	24	52	26
p : Ne circule pas pendant les vacances d'hiver et d'été.																			

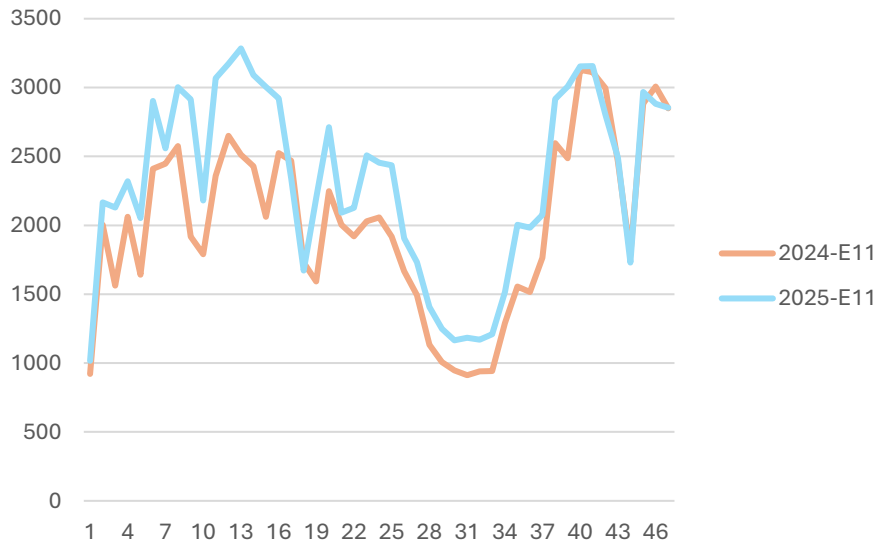
BUS	E10	E11	E11
Jours de circulation			
Ixelles, Plaine		19:31	20:21
Auderghem, Métro Delta		19:35	20:25
Auderghem, Hermann-Debroux	19:12		
Wavre, Gare	19:31	19:55	20:45
L-L-N, Gare d'Autobus		20:05	20:55
Voyage	28	56	58
p : Ne circule pas pendant les vacances d'hiver et d'été.			

Impact

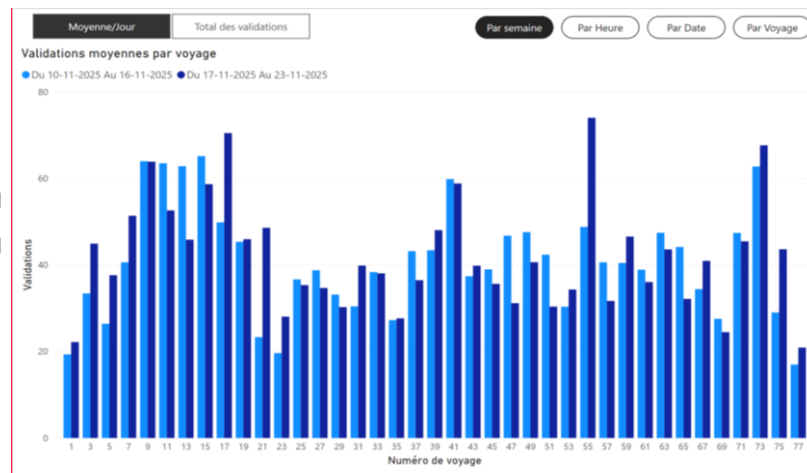
- La fréquentation de la ligne E13 a plus que doublé (+110%).
- Partiellement report du E11 et nouvelle clientèle.
- Les parcours ajoutés ne rencontrent qu'un succès mitigé



Répercussion sur le E11



- Depuis les travaux Léonard, la fréquentation du E11 explose.
- Les parcours supplémentaires du E11 se situent après la pointe d'occupation des bus.
- L'intérêt pour éviter les surcharges est relativement modéré.



Réseau TEC

Infrastructures

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

OTW – Kevin LEDUC

Point pour information de l'Organe



Abribus & Equipements vélos

OCBM du Brabant Wallon

LEDUC Kevin

11.12.2025

LETEC.



Abribus

Procédures possibles

1. Placement d'abris de type standard par l'intermédiaire de LETEC.
 - Subsidé 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.
 - Subsidé 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

- Abribus « standard alu »



- Abribus « 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



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.

DIVERS : SUGGESTIONS DE POINTS POUR UN OCBM ULTERIEUR