

OCBM du Brabant wallon – 11 décembre 2025**Points 2.2. pour avis : Evaluation des lignes Louvain-la-Neuve Sud**

- **27 Chastre – Saint-Géry - Gembloux**
- **34 Chastre- Walhain – Mont-Saint-Guibert – Louvain-la-Neuve**
- **51 Villers-la-Ville – Saint-Géry- Mont-Saint-Guibert – Louvain-la-Neuve**
- **52 Gembloux-Chastre – Louvain-la-Neuve**
- **E6 Gembloux – Louvain-la-Neuve- Wavre**

Résultats et plan d'actions**1. Contexte de l'évaluation**

Précédant de quelques mois la mise en œuvre du processus régional de redéploiement piloté par l'Autorité Organisatrice des Transports, l'OTW avait entamé fin 2019 une étude d'évolution/création de lignes TEC dans le quadrant sud de Louvain-la-Neuve reprenant les communes de Chastre, Mont-Saint-Guibert, Villers-la-Ville et Walhain. Début 2020, l'OTW a introduit sa demande de modification/création d'offres sur base des résultats de son étude, à laquelle l'AOT avait marqué un refus initial. Ces demandes de modification, par leur ampleur, leur interdépendance et leur ancrage sur un territoire défini, constituaient en effet dans les faits un redéploiement de l'offre au sens de l'article 19 du Contrat de Service Public 2019-2023. Si la proposition de redéploiement était appuyée par une analyse de fréquentation de l'offre TEC actuelle, par des demandes de Communes et d'usagers actuels, l'absence d'analyse de données de flux de mobilité (tout mode) via l'établissement d'un diagnostic plus complet, avait mené à penser que ce redéploiement ne répondrait pas entièrement aux besoins de mobilité de la zone. Il s'agissait enfin de s'assurer de la complémentarité des offres remaniées avec le réseau structurant de transport public en évolution :

- le train ;
- la création dans la foulée de la ligne Express E6 « Gembloux – Louvain-la-Neuve-Wavre » sur la N4 ;
- l'ambition de desserte de Walhain par la E1 Jodoigne – Ottignies une fois les aménagements réalisés à la sortie de la E411.

Suite à la décision ministérielle de néanmoins mettre en œuvre le réseau étudié par l'OTW au sud de Louvain-la-Neuve, l'AOT a délivré les autorisations d'exploitation nécessaires à l'OTW avec la perspective d'évaluer l'offre déployée.

Une évaluation intermédiaire a été réalisée au printemps 2022 pour la nouvelle ligne 51 « Villers-la-Ville – Louvain-la-Neuve » desservant aussi Mont-St-Guibert et la ligne 52 « Gembloux - Louvain-la-Neuve » desservant aussi Chastre et Mont-St-Guibert. Les résultats de celle-ci ont été présentés à l'OCBM de mai 2022 qui a remis l'avis suivant :

« L'Organe prend acte du premier bilan réalisé pour les lignes 51 « Villers-la-Ville – Louvain-la-Neuve » et 52 « Gembloux – Louvain-la-Neuve » créées en 2020 et de

l'absence de plan d'action dans l'attente de l'étude de redéploiement Brabant Centre.

L'Organe recommande de maintenir l'offre des lignes 51 et 52 en l'état dans l'attente de l'évaluation de la ligne E6 et de son impact sur la ligne 52. »

Un premier bilan de la ligne E6 a été dressé en avril 2024. Un autre atelier a eu lieu récemment en avril 2025 concernant les lignes 27, 34, 51, 52. Des enjeux de correspondance, d'horaire et de sécurisation d'arrêts ont été mis en évidence.

Si les lignes 34, 51 et E6, avec plus de 20 montées en moyenne par passage, enregistre des fréquentations satisfaisantes, les fréquentations des lignes 27 et 52, qui sont toutes deux relativement parallèle à la E6, sont inférieures à la moyenne des lignes de même type et nécessiteront dès lors des adaptations en vue d'une optimisation de l'offre sur l'axe Gembloux – Louvain-la-Neuve.

Ces constats ont été partagés lors de l'OCBM du Brabant Wallon du printemps 2025 qui a remis l'avis suivant :

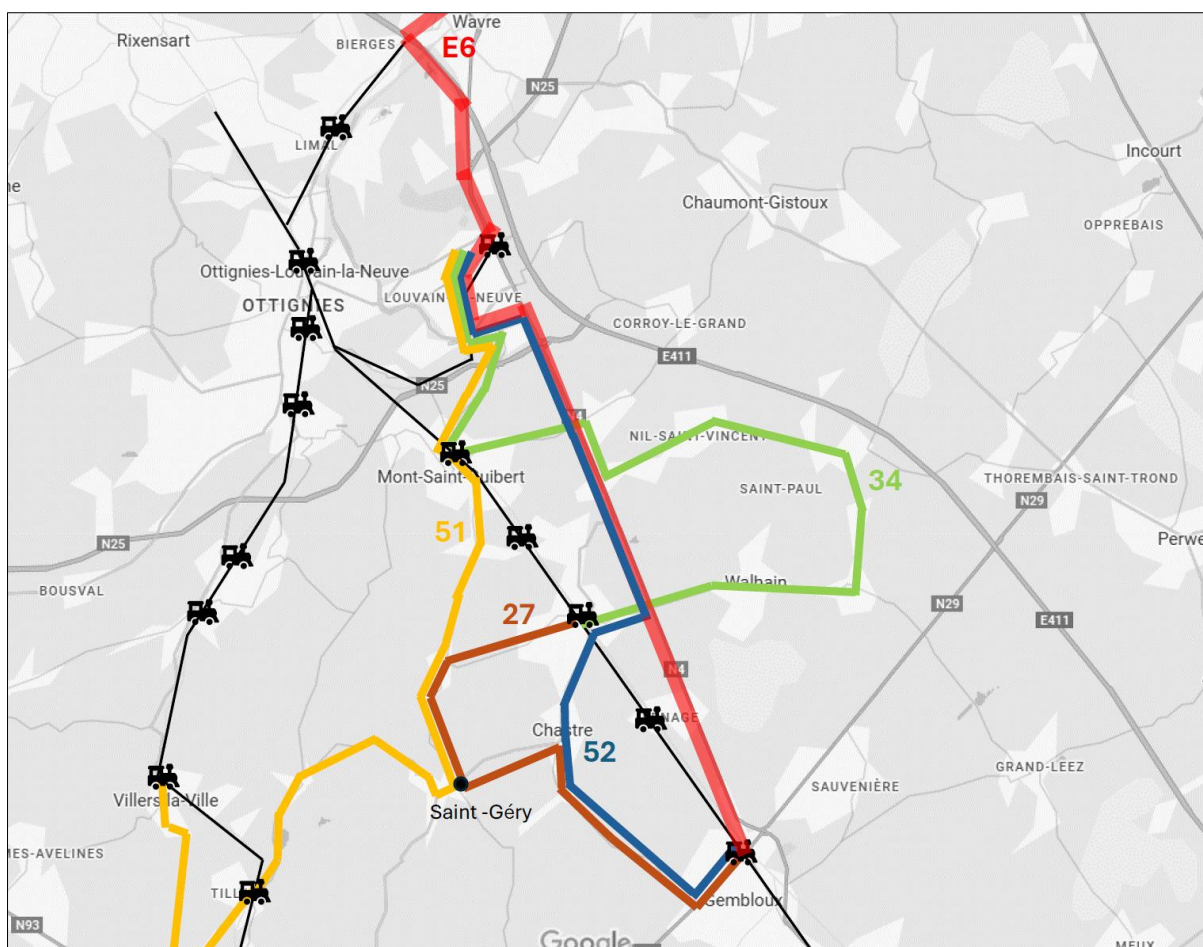
L'Organe prend acte que les lignes TEC 34, 27, 51, 52, et E6 feront l'objet d'une évaluation durant le prochain semestre.

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.

2. Offre et performance des différentes lignes



	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 €

3. Enjeux

Fréquentation

Les fréquentations des différentes lignes peuvent se résumer de la manière suivante :

- Ligne 27 : fréquentation moyenne. Seuls les parcours d'heures de pointes sont fortement utilisés.
- Ligne 51 et 34 : 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.

Concurrence entre la ligne Express E6 et 52 ;

Lors de l'évaluation de la E6, en 2023, la concurrence potentielle entre E6 et 52 a été évaluée. Pour ce faire, une première analyse des fréquentations des deux lignes a été observée et puis une étude du transfert de validation d'une ligne à l'autre a été réalisée.

Le graphique des fréquentations montre que la fréquentation de la ligne 52 n'a pas diminué et a même augmenté légèrement en même temps que la mise en service de la E6 en 2022. La E6 quant à elle a très rapidement dépassé les validations mensuelles de la ligne 52. Les courbes des deux lignes représentant l'évolution mensuelle des validations sont similaires malgré le nombre de validations différentes. L'étude de transfert de validation utilisent les numéros de carte Mobib par mois pour observer si des utilisateurs de la ligne 52 vont utiliser la ligne E6 jusqu'à faire la majorité de leur trajet sur l'express. Ces analyses expriment qu'il y a eu un transfert d'utilisateurs de la ligne 52 vers la E6 en 2023. LETEC a réanalysé ces données pour 2025, et chaque ligne a globalement trouvé son public actuellement et les transferts sont bien plus faibles.

Organisation des correspondances

Afin de connecter Namur aux PAE de Louvain-la-Neuve et de Wavre. Une correspondance entre le train depuis vers/Namur et la E6 doit être organisée en gare de Gembloux. Celle-ci n'est pas organisée actuellement.

Une correspondance bus-bus est organisée entre la ligne 51 et la ligne 27 pour permettre à Villers-la-Ville de rejoindre Gembloux.

Aucune correspondance n'est assurée sur la ligne 34 et aucun besoin n'a été identifié.

Ajustements et complémentariés horaires

Lors des ateliers, les parties prenantes ont mis en évidence que les horaires des lignes 52, 51 et 34 n'étaient pas toujours adaptés aux horaires universitaires (particulièrement les derniers parcours).

Les 51 et 34 circulant sur le même axe entre Mont-Saint-Guibert et Louvain-la-Neuve (endroit où la ligne charge le plus), il est recommandé d'adapter leurs horaires afin que les offre soient complémentaires. Actuellement, la ligne 34 circule généralement avec 3 min d'écart de la ligne 51 vers Louvain-la-Neuve.

Les lignes 52 et E6 ayant les même origines-destinations, il est recommandé d'adapter leurs horaires pour que celles-ci offrent une bonne complémentarité horaire (offre à la ½ entre Gembloux et Louvain-la-Neuve).

Sécurisation et aménagement des arrêts structurants

Différents enjeux d'infrastructure ont été identifiés lors de l'atelier d'évaluation de la ligne structurante E6. Ceux-ci ont été complété par un audit sur les deux arrêts de la ligne E6, visant à identifier les aménagements complémentaires à y réaliser.

Résultat de l'audit infrastructure sur les arrêts « Louvain-la-Neuve parc d'affaire » et Nil-Saint-Vincent Pierreux :

	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	1arrêt 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 identifiés lors des ateliers d'évaluation de la ligne E6 en 2023 :

- Aménagement des arrêts :
 - o Racks vélo à Corbais, Gembloux, Nil-Saint-Vincent
 - o 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 sur la ligne 34 de l'ambition de desserte de Walhain par la ligne Express E1 :

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.

4. Recommandations

Au vu de ces différents constats, l'AOT 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 (racks vélos, abribus) et de cheminements piétons.

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.