

OCBM de Hainaut du 22 mai 2025

2.3 Evaluation finale de la ligne E44 « Mons - Binche » : résultats et plan d'actions

Contexte de l'évaluation

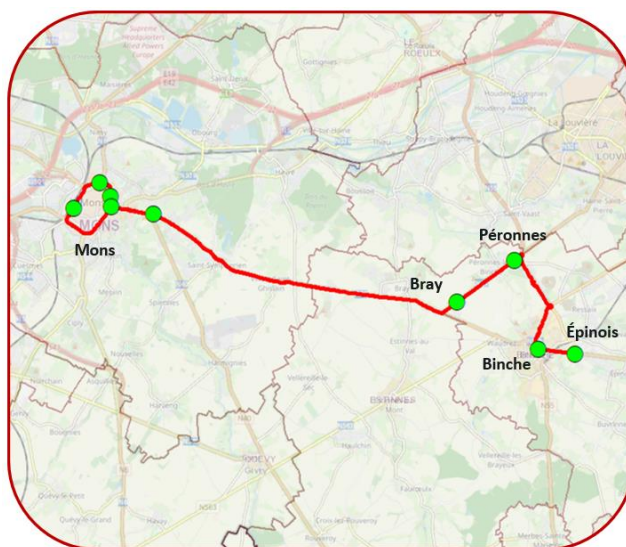
Sur base du processus « Evaluation de l'offre de bus TEC », l'AOT (Autorité Organisatrice du Transport – SPW MI) pilote la réalisation de deux étapes d'évaluation pour chaque ligne de bus créée ou significativement modifiée (une première étape après 18 mois appelée « évaluation intermédiaire » et une seconde après 3 ans de la mise en service) en intégrant les parties prenantes concernées. Chaque étape d'évaluation comprend l'établissement d'un plan d'actions. L'objectif de ces évaluations est de s'assurer de la pertinence des offres mises en place et d'identifier les actions nécessaires à l'amélioration de l'attractivité de l'offre sur ces lignes pour contribuer au transfert modal visé par la Wallonie.

La Stratégie Régionale de Mobilité (SRM) ambitionne que chaque commune soit desservie par le réseau structurant d'ici 2030 (chantier n°10). Le réseau structurant intercommunal de transport en commun se compose du réseau ferroviaire et du réseau de bus express complété de lignes TEC principales. Il permet de relier les pôles wallons entre eux et chaque commune à son pôle principal.

Dans ce cadre, la ligne E44 Mons - Binche a été mise en service en septembre 2021.

Cette ligne express circule uniquement en heure de pointe, du lundi au vendredi à raison de trois aller-retours le matin et trois aller-retours le soir. Une correspondance est assurée en gare de Mons depuis/vers Tournai.

Une autre ligne (ligne 22) réalise également cette connexion entre Mons et Binche à plus haute fréquence et plus large amplitude à raison de 2 bus par heure de 6h à 22h et dessert les mêmes pôles universitaires et hôpitaux de Mons.



La ligne Express assure la desserte d'Epinois, de Péronnes et de Bray alors que la ligne 22 reste sur la nationale.

Un premier atelier d'évaluation intermédiaire s'est tenu le 21 avril 2023 avec différentes parties prenantes (communes, OTW, AOT, représentants d'usagers) pour réaliser un bilan de la ligne.

En 2023, les fréquentations progressaient de manière marquée par rapport à 2022, mais restaient en-deçà des seuils de performance visés : le nombre de validations par kilomètre était de 0.16, ce qui correspond à une **charge moyenne continue de 4 passagers** (dans l'hypothèse optimiste que tous les usagers restent dans le véhicule durant la totalité du trajet).

Le plan d'action comprenait l'étude d'une adaptation de la ligne Express E44 vers une ligne structurante principale, la modification des correspondances ferroviaires visées ainsi que quelques adaptations opérationnelles portant sur l'adaptation des temps de parcours aux horaires SNCB et modification d'arrêt.

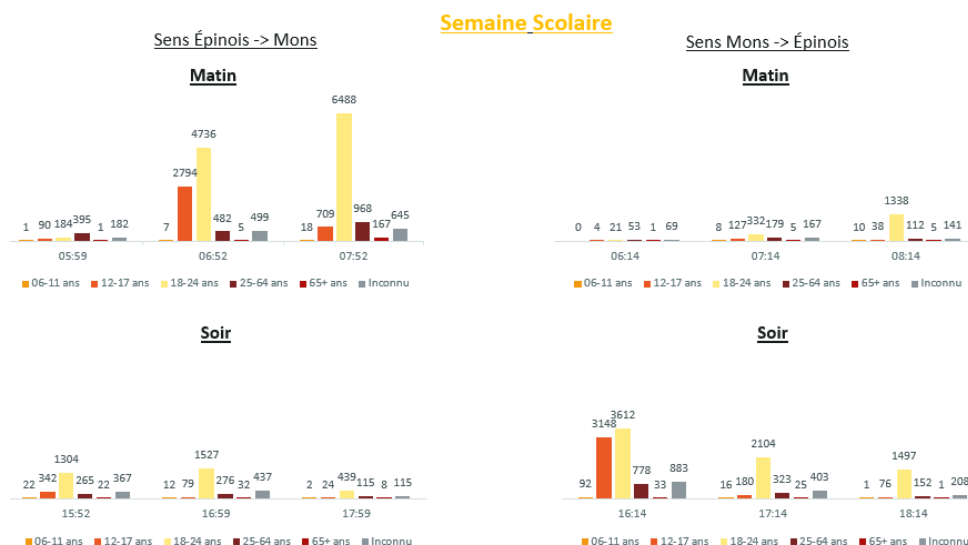
Sur base de ces constats, l'OCBM du Hainaut du 28 septembre 2023 avait remis l'avis suivant :

« L'Organe émet un avis favorable sur les études tactiques envisagées sur la ligne E44 « Binche - Mons » afin d'attirer davantage d'usagers et demande à l'Autorité Organisatrice du Transport leur étude pour la session d'OCBM de printemps 2024. »

Diagnostic 2025 de la ligne:

En termes de fréquentation, les éléments suivants sont relevés :

- Le nombre de validations par kilomètre est de 0.33, ce qui correspond à une **charge moyenne continue de 8 passagers** (dans l'hypothèse optimiste que tous les usagers restent dans le véhicule durant la totalité du trajet).
 - En moyenne, les lignes express ont un v/k de 0.4
 - Une charge moyenne continue de 10 passagers est considéré comme le seuil écologiquement rentable, en-dessous duquel il est plus rentable écologiquement parlant, que chacun prenne sa voiture.
 - Sachant que la ligne ne circule qu'aux heures de pointe (soit les plus chargées habituellement), ces indicateurs ne sont donc pas optimaux.
- Les fréquentations de l'année 2024 ont augmenté de 14% par rapport à 2023, suggérant que la ligne n'a pas encore atteint son plein potentiel (on considère généralement que 3 ans de service sont nécessaires pour qu'une ligne atteigne son potentiel).
 - Comme lors de la dernière évaluation, le 1^{er} parcours du matin est très peu utilisé. La fréquentation est également toujours plus faible en semaine de vacances qu'en semaine scolaire.



- Les montées sont assez bien réparties entre Mons, Binche et Epinois. Il ressort que 15% des montées vers Mons se font à Péronnes. Seules 2% des montées se font au PAE de Bray.
- Les abonnements 18-24 ans représentent 61% des utilisateurs (montrant l'usage universitaire de l'offre), tandis que les abonnements 12-17 ans en représentant 17%. Les abonnements 25-64 ne représentent que 12%. Les abonnements combinés SNCB 4%, ce qui montre l'usage peu intermodal de l'offre actuelle.
- La répartition entre les deux sens de circulation est déséquilibrée : on constate 28.526 validations dans le sens vers Mons et seulement 18.792 dans le sens vers Binche.

En terme d'offre, on constate un doublon d'offre avec la ligne 22, qui présente un temps de parcours quasi similaire à la E44, ce qui explique que la fréquentation est différente selon les sens de circulation. Les utilisateurs pouvant emprunter la ligne 22 dans le sens retour à l'heure qui leur convient le mieux. La desserte de Péronnes, qui n'est pas assurée par la ligne 22 représente 15% des montées dans le sens vers Mons.

Si la ligne E44 « Mons - Binche » enregistre encore une hausse des fréquentations, les indicateurs V/K et V/N restent encore faible après 3 ans d'exploitation.

Cela peut s'expliquer par la faible différence de desserte avec la ligne 22 dont les problèmes de surcharge ont été probablement résolu via la création de la ligne scolaire 24 « Maurage-Mons » qui assure le ramassage scolaire entre Bray et Mons.

Plan d'actions :

Au vu de la faiblesse générale des indicateurs V/K et V/N et étant donné le public majoritairement étudiant et scolaire de certains parcours vers les pôles scolaires et universitaires de Mons, l'AOT préconise de déclasser la ligne E44 de son caractère structurant.

Cependant, au vu des bonnes fréquentations de la ligne sur certains parcours qui connectent Epinois et Péronnes à Mons, l'OTW confirme la pertinence de leur maintien en complément de ceux de la ligne 22.

Afin d'améliorer la performance de cette ligne, les actions résiduelles à mener par l'opérateur sont les suivantes :

- Adaptation des horaires pour cibler les parcours plus fréquentés et suppression des contraintes de correspondance ferroviaire.
- Adapter l'offre aux besoins de mobilité des travailleurs du PAE de Bray si le potentiel est confirmé après prise de contact avec le zoning (via AKT et le service des affaires économiques de Binche) pour déterminer l'origine des travailleurs et vérifier la pertinence de la desserte du PAE.

Proposition d'avis de l'Organe :

L'Organe prend acte des résultats de l'évaluation de la ligne E44 qui ne présente pas la performance attendue pour une ligne Express ni un usage intermodal particulier. Après évaluation finale, la ligne Express E44 n'apparaît pas structurante pour la liaison "Mons - Binche", rôle assuré par la ligne 22.

Au vu de la fréquentation de certains parcours de la ligne E44, l'Organe confirme néanmoins le besoin de connexion de Péronnes et Epinois aux pôles scolaires et étudiants de Mons, besoin non rencontré par la ligne 22.

Il demande à l'OTW d'adapter l'offre à ce besoin de mobilité scolaire et d'étudier comment mieux répondre aux besoins de mobilité des travailleurs du PAE de Bray.

Actions ligne E44	Commune(s) concernée(s)	Responsable de l'action	Date d'échéance ou de mise en oeuvre	Correspondant
Evolution des ambitions tactiques:				
-Analyser la pertinence de la correspondance vers Tournai, au regard des flux FMD	Toutes	AOT	2025	Justine Marneffe justine.marneffe@spw.wallonie.be
Opérationnalisation de l'offre:				
-Réalisation d'une enquête client pour déterminer quels horaires pourraient être appropriés le soir vers Binche. Modification de l'horaire en fonction.	Toutes	OTW	2025	Exploitation DT Hainaut Michel Legrand michel.legrand@letec.be
-Etude de faisabilité pour adapter l'horaire du matin				
-Prise de contact avec le PAE « Bray-Péronnes » (via l'AKTUWE et le service des affaires économiques de Binche) pour déterminer l'origine des travailleurs et vérifier la pertinence de la desserte du PAE				