

OCBM Hainaut du 27 novembre 2025 - Document préparatoire
Points 2.4 pour avis : Prochaines évaluations de l'offre TEC**Processus d'évaluation**

Sur base du processus « Evaluation de l'offre de bus TEC », le SPW MI (Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés) 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.

Lors de chaque session d'OCBM, la liste des lignes qui font l'objet d'une évaluation à court terme est présentée afin:

- de sensibiliser l'ensemble des acteurs à la démarche d'évaluation ;
- que l'Organe puisse mettre en évidence à priori les principaux enjeux à prendre en compte dans l'évaluation de chacune des lignes concernées.

Les prochaines évaluations qui concernent le bassin de mobilité de Hainaut sont celles des lignes gravitant autour de la ligne 82 « Mons – Trazegnies » (évaluations finales) :

- **Ligne principale 82 « Mons – Trazegnies » ;**
- **Lignes urbaines 821 « Mons – Havré » et 822 « Maurage – Morlanwez » ;**
- **Lignes scolaires 17 « Thieu – Mons », 24 « Maurage – Bray – Mons », 84 « Chapelle-lez-Herlaimont Cité – La Louvière », 85 « Maurage – La Louvière » et 89 « Havré Beaulieu – Mons ».**

Rétroactes

La ligne 82 « Mons – La Louvière – Trazegnies » a fait l'objet d'une importante amplification d'offre en décembre 2021, pour laquelle l'Autorité Organisatrice des transports collectifs et partagés émettait certaines réserves. L'OCBM du 25 mai 2021 avait « pris acte que le renforcement au ¼ h en journée de la ligne 82 fin 2021 fera l'objet d'une analyse approfondie de la ligne en 2022 avant la mise en œuvre d'ajustements de l'offre en 2023. L'Organe sera invité à remettre son avis sur cette évaluation et sur les ajustements envisagés à ce moment ».

Ce projet d'évolution de l'offre a ainsi été balisé comme suit :

- Phase 1 – Mise en place du projet proposé par LE TEC – lancement 01/12/2021 :
 - 1) Lancement de 5 nouvelles lignes scolaires
 - 2) Très important renfort de fréquence par le passage d'un bus toutes les 30 minutes à un bus toutes les 15 minutes sur la totalité de la ligne (d'une longueur de plus de 40 km) entre 6h00 et 19h00, du lundi au vendredi (en périodes scolaires et en période de vacances). Cela correspond à un doublement de l'offre sur la ligne.
- Phase 2 – Etude visant à identifier des opportunités d'évolutions de la ligne – finalisation fin 2022 :
Réalisation, par le bureau d'étude STRATEC mandaté par LE TEC, d'une étude Origine-Destination et d'une enquête de satisfaction visant à déterminer les évolutions potentielles de la ligne, sans nouvelle augmentation de l'offre supplémentaire et portant principalement sur l'analyse des points suivants :
 - Augmentation de l'amplitude horaire ;
 - Augmentation de la fréquence le weekend ;
 - Pertinence d'introduire des services partiels.
- Phase 3 – Evaluation intermédiaire
 - Tenue d'un atelier d'évaluation le 11/10/22 regroupant les parties prenantes (Communes, LE TEC, SNCB, IDEA, AOT, hôpitaux, ...) et présentation des résultats de l'étude STRATEC
 - Sur base de ces éléments :
 - définition par l'AOT des niveaux de service cibles pour chacune des liaisons de l'axe de la ligne 82 ;
 - réalisation d'un plan d'actions qui répertorie les actions à prendre au niveau opérationnel et de promotion.
- Phase 4 – Mise en place d'une offre améliorée et pérenne – fin 2023.
Cette offre fera l'objet d'une évaluation finale au printemps 2026.

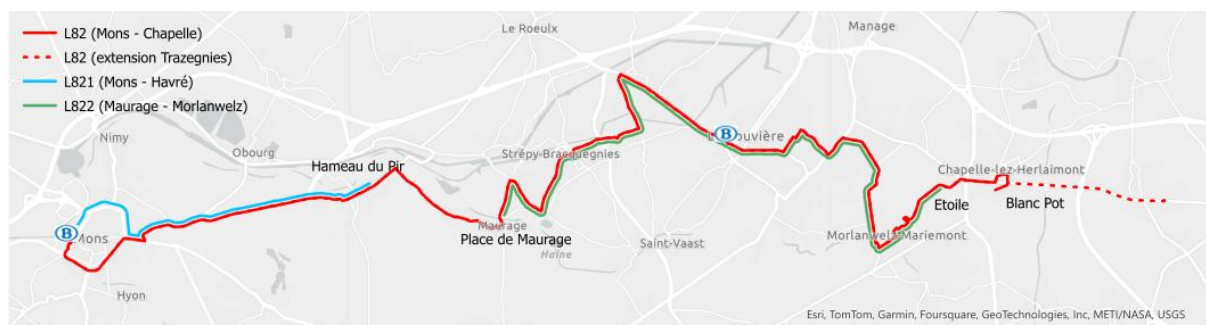
Lors de l'évaluation intermédiaire de la ligne, le bureau d'étude STRATEC avait conclu que la ligne 82 :

- Souffre d'un déséquilibre en volume d'offre entre la semaine et le weekend, ce point est confirmé par les comptages et par l'enquête de satisfaction.
- Traverse une multitude de territoires sur son tracé de 42 km, avec des enjeux variant fortement d'un point à un autre, il paraît donc pertinent d'adapter l'offre pour tenir compte des différences de niveau de trafic observées entre les territoires urbains (Mons et La Louvière) et moins denses (Boussoit et Trazegnies en particulier).

L'AOT a proposé à l'OCBM du 1^{er} décembre 2022 de redéfinir comme suit les différentes liaisons et niveaux de service à mettre en place sur l'axe de la ligne 82. Quatre liaisons d'ouest en est :

- Une liaison intercommunale principale Mons – Havré – Boussoit - Maurage – La Louvière ;
- Une liaison urbaine Mons – Havré ;
- Une liaison urbaine Bracquignies – La Louvière – Morlanwelz ;
- Une liaison intercommunale principale La Louvière - Chapelle-Lez-Herlaimont (- Trazegnies).

Au 1^{er} janvier 2024, les 2 liaisons intercommunales ont été opérationnalisées par LE TEC sous la ligne 82 « Mons – Trazegnies » tandis que les 2 liaisons urbaines ont été opérationnalisées sous les lignes 821 et 822.



En décembre 2024, LE TEC a remis en place une desserte systématique jusqu'au terminus de Trazegnies pour tous les voyages qui avaient leur terminus à Chapelle « Blanc Pot » (toutes périodes confondues). Les raisons évoquées étaient :

- L'optimisation des ressources (conducteurs et autobus) qui implique des voyages à vide qui empruntent l'itinéraire de la ligne, mais à bord desquels les usagers ne peuvent pas monter ;
- Incompréhension et frustration de la population qui se sent lésée.

Fonctionnement actuel de la ligne

Une analyse de performance est réalisée sur base des deux indicateurs suivants qui illustrent le succès rencontré par la ligne :

- **V/K** soit le nombre de validations annuelles/ le nombre de kilomètres annuels parcourus,
- **V/N** soit le nombre moyen de validations par parcours.

Si l'on regarde les montées moyennes par parcours (V/N) en 2024, on constate les valeurs suivantes :

	V/K	V/N
82	2,35	94,85
821	0,66	6,26
822	0,67	14,25
17	2,11	27,94
24	1,09	20,67
84	3,57	52,24
85	3,29	56,27
89	2,63	31,34

Pour une meilleure comparaison, les valeurs moyennes pour des lignes équivalentes sont :

	V/K	V/N
Lignes principales	1,16	25,98
Lignes urbaines	2,68	23,54
Lignes scolaires	0,85	20,90

Hormis les lignes 821 et 822 dont les valeurs sont en-dessous des moyennes des lignes urbaines, toutes les autres lignes évaluées se trouvent largement au-dessus des moyennes des lignes équivalentes.

Les principaux enjeux de l'évaluation de ces lignes urbaines identifiés par l'AOT sont les suivants :

- Un ajustement de l'ampleur globale de l'offre pour se conformer au projet initial, à savoir l'adaptation de la ligne 82 à kilomètre constant. A ce propos, un focus mériterait d'être réalisé sur l'offre en période de vacances dès lors qu'elle est quasi similaire à celle en période scolaire. En effet, lors de la première évaluation, il avait été constaté que la fréquentation était relativement faible durant les congés scolaires.
- La possibilité d'exploiter les liaisons différemment afin d'améliorer la fiabilité des horaires et peut-être disposer de temps de battement plus homogènes aux différents terminus (par exemple une ligne 82 moins longue (Mons-Morlanwelz) et une ligne 822 allongée (Maurage-Trazegnies), ceci afin de conserver le principe de « double fréquence d'offre » entre Maurage et Morlanwelz).

- La possibilité d'organiser les correspondances bus-train en gare de Mons sur base de la ligne courte (821 Havré-Mons) afin de fiabiliser davantage la correspondance mais également d'homogénéiser les horaires pour disposer de correspondances bus-trains quasi systématiques en gare de La Louvière Centre.

Proposition d'avis de l'Organe :

L'Organe prend acte que les lignes TEC 82, 821, 822, 17, 24, 84, 85 et 89 feront l'objet d'une évaluation collective durant le prochain semestre avec pour objectif l'optimisation de l'ampleur globale de ces offres et l'amélioration de leur fiabilité.

Il identifie les enjeux suivants à prendre en compte dans ces évaluations :

- L'adéquation de l'offre en période de vacances au regard de la fréquentation moindre ;
- La possibilité d'exploiter les liaisons différemment afin d'améliorer la fiabilité des horaires ;
- La fiabilisation des correspondances bus-train en gare de Mons et de La Louvière Centre ;
- (à compléter par l'Organe)

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