

OCBM du Luxembourg du 12 juin 2025

Point 2.5 pour avis : Evaluation de l'offre TEC

Processus

Sur base du processus « Evaluation de l'offre de bus TEC », l'AOT (Autorité Organisatrice des Transports – 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.

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 ;
- De mettre en évidence les principaux enjeux à prendre en compte dans l'évaluation de chacune des lignes concernées.

Un atelier a été organisé par l'AOT le 23 avril 2025 pour l'évaluation de la ligne E78 avec les parties prenantes (communes, OTW, SPW Routes, GAL, représentants d'usagers, des intercommunales et des universités). Des enjeux relatifs à l'aménagement d'arrêts et à l'information voyageur y ont été soulevés.

Ligne E78

Contexte

La ligne a été mise en service sous son appellation Express au 1^{er} octobre 2020 et remplace la ligne 88.

Cette évolution a été accompagnée d'un ensemble d'améliorations de service :

- 1^{er} octobre 2021 : Renforcement aux heures de pointe entre Bastogne et Namur ;
- 1^{er} mai 2022 : renforcements supplémentaires afin d'atteindre les niveaux de service cibles de la Région, soit 1 bus/sens/h de 6h à 20h et 1 bus toutes les 2 heures le samedi ;
- Desserte de la gare de Marloie et du pôle du WEX à Marche. L'arrêt du WEX est situé sur la rocade/contournement.

En juin 2021, l'AOT a remis un avis favorable à l'évolution d'offre conditionnel à l'analyse de la fréquentation des parcours aller-retour à la mi-journée (entre Bastogne et Namur) et des dédoublements aux heures de pointe scolaire (entre Marche et Namur).

L'AOT a également recommandé d'analyser les points suivants :

- vitesse commerciale : analyse à mener des points noirs de congestion. En sus, l'intégration de

la desserte de l'hôpital Sainte-Thérèse Vivalia de Bastogne sera à étudier ;
- amplitude horaire : analyse à mener dans le sens Bastogne vers Marche-en-Famenne, où un départ est proposé à 5h43, mais sans possibilité de retour en soirée après 18h43.

Une évaluation intermédiaire a eu lieu en 2023. Celle-ci comprenait le plan d'action sur lequel l'OCBM du Luxembourg du printemps 2023 a remis l'avis suivant : « L'Organe émet un avis favorable sur le maintien du niveau de service actuel de la ligne E78 Bastogne – Marche – Namur moyennant sa réévaluation dans le cadre des études susmentionnées. Il recommande à l'AOT, à l'Opérateur de Transport de Wallonie et à la SNCB d'accomplir les actions identifiées. »

Tableau 1 Plan d'action évaluation intermédiaire E78

Actions	Responsable de l'action	Echéance ou mise en œuvre
Evolution des ambitions tactiques		
Analyser la concurrence avec le train sur le tronçon Marloie - Namur et étudier l'opportunité d'arrêts supplémentaires sur ce tronçon	AOT/OTW & SNCB	2024
Réévaluer les niveaux de services de la ligne dans l'étude de redéploiement de l'offre de la zone Marche-en-Famenne (Marche, Nassogne, Somme-Leuze)	AOT	2025
Réévaluer les niveaux de services de la ligne dans l'étude de redéploiement de l'offre des zones Condroz-Meuse et Grand Namur (Hamois, Assesse)	AOT	2026
Evaluation de l'offre		
Evaluer les possibilités d'intermodalité en gare de Marloie et à Marche (infrastructure et horaires des lignes en rabattement)	SNCB & OTW	Redéploiement de l'offre de la zone Marche-en-Famenne, 2025
Evaluer les possibilités d'intermodalité à Bastogne (en lien avec la création d'un mobipôle)	SNCB & OTW	Redéploiement de l'offre de la zone Vielsalm-Bastogne, 2026
Organiser l'évaluation finale de l'offre (indicateurs, etc.) complétée notamment par l'enquête (non-)clients (cfr. ci-dessous) Recueillir l'avis de la (non-)clientèle via une enquête	AOT	2025
dont l'utilisation de l'intermodalité en gare de Namur et en gare de Marloie (taux d'usage des correspondances avec la ligne E78)	OTW	2024
Opérationnalisation de l'offre		
Revoir les horaires pour correspondre au plan de transport SNCB 2023-2026	OTW	2023/2024 - Selon plan de transport SNCB
Analyse de la possibilité de déplacer l'arrêt sur la commune de Sainte-Ode à Barrière-Hinck en vue de desservir le futur PAE (Sainte-Ode)	OTW	Redéploiement de l'offre de la zone Semois-Libramont, 2023

Description de la ligne

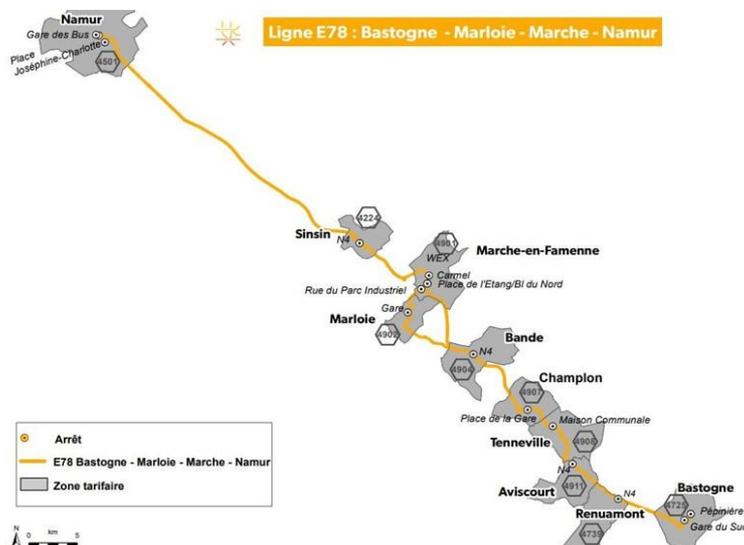


Figure 1: Ligne E78 Bastogne – Marloie - Marche – Namur (source OTW)

- En semaine de période scolaire, la ligne E78 réalise 18 parcours dans Bastogne-Marche et 19 parcours dans le sens de Marche - Bastogne. 5 parcours sont prolongés en heure de pointe jusqu'à Namur.
- 17 parcours vers Marche et 18 vers Bastogne sont réalisés en semaine de vacances scolaires selon la répartition suivante, dont 4 sont prolongés jusqu'à Namur
- 7 parcours par sens sont assurés le samedi entre Bastogne et Marche. Enfin, 1 parcours orienté sur l'offre aux étudiants dessert Namur depuis Bastogne le dimanche.

L'objectif de cette ligne est de fournir un moyen rapide à partir des localités proches de Bastogne de rejoindre les pôles structurants que sont Marche et Namur, ainsi que le réseau de transport ferroviaire structurant à la gare de Marloie.

L'offre kilométrique annuelle de cette ligne est de 600.000 km pour une compensation régionale standard pour ce type de ligne de l'ordre d'1.850.000 €/an.

Indicateurs de performances de la ligne

Le nombre de validations a augmenté entre 2023 et 2024, en passant de 97 000 à 113 370.

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

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

Le V/K 2024 de la ligne E78 est de **0,18**. Le V/K moyen des lignes Express du réseau TEC est de 0,45. La longueur particulièrement élevée de cette ligne (97 km), explique que cet indice de performance de la E78 est relativement faible.

Le V/N pour l'année 2024 est de **11,39** personnes par parcours. Le V/N moyen pour les lignes Express est de 18,83. L'indice de performance de la E78 est donc en deçà de la moyenne Express, mais se situe au-dessus du seuil environnemental de 10 personnes à bord en moyenne par parcours. L'analyse des fréquentations montre que les parcours en heure de pointe sont particulièrement sollicités, contrairement aux parcours en heures creuses.

Principaux enjeux

En cohérence avec le plan d'action identifié lors de l'évaluation intermédiaire, les principaux enjeux de l'évaluation finale de la E78 identifiés par l'AOT sont :

- Analyser la complémentarité avec le train sur le tronçon Marloie - Namur et étude de l'opportunité d'arrêts supplémentaires sur ce tronçon (notamment la desserte des PAE) ;
- Evaluer les possibilités d'intermodalité en gare de Marloie et à Marche (infrastructure et horaires des lignes en rabattement) ;
- Analyser les arrêts structurants (Mobipôles) en termes d'accessibilité depuis les alentours et d'équipements ou de services attendus ;
- Au vu de la fréquentation relativement faible de la ligne, évaluer la fréquentation des parcours de renforts et des parcours en heures creuses.

NB les études de redéploiement de zones n'ayant pas pu prendre place tel que planifié, certaines actions identifiées en lien avec ces redéploiements lors de l'évaluation intermédiaire n'ont pas pu être réalisées

Résultats de l'atelier du 23 avril 2025

Les analyses et discussions lors de l'atelier du 23 avril 2025 ont fait apparaître les éléments suivants :

- Les enquêtes de satisfaction auprès de la clientèle donnent un taux de satisfaction global entre 78 et 80%, ce qui est un score positif ;
- La complémentarité entre le train et le bus a été abordé par le biais de la qualité des correspondances entre les services. Les horaires actuels permettent des correspondances entre les services bus et trains en gare de Marloie ; en cas de changements d'horaires (des trains), une adaptation des horaires bus devra être envisagée ;
- Le PAE de Ciney (encore en développement) ne présente pas à l'heure actuelle un potentiel avéré pour une desserte ; les autres PAE (dans la zone namuroise) n'ont pas fait l'objet d'une analyse approfondie ;
- L'amélioration de l'accessibilité des arrêts structurants (Mobipôles) reste une action importante à poursuivre pour améliorer l'attractivité de la ligne (en particulier les arrêts Renuâmont, Aviscourt et Sinsin) ;
- La fréquentation des parcours en heures creuses reste faible, principalement dû au contexte rural de la ligne, mais aucune action spécifique n'a pu être identifiée pour résorber facilement cette situation.
- L'importance d'une bonne information aux voyageurs a été pointée.

Élément de contexte

L'AOT informe par ailleurs, que dans le cadre de la politique d'accessibilité en cours d'élaboration, elle souhaite développer une méthodologie d'analyse de la concurrence versus de la complémentarité entre l'offre train et l'offre bus à l'échelle wallonne, qui sera basée sur des critères objectifs, et cela en collaboration étroite avec le TEC et la SNCB.

Proposition d'avis de l'Organe :

L'Organe prend acte des résultats de l'atelier sur l'évaluation de la ligne Express E78

Etant donné que les indicateurs de performance de la ligne sont dans une tendance positive mais encore assez faibles, il reconnaît l'importance de poursuivre les actions précédemment identifiées (communication aux voyageurs, accessibilité des arrêts, garantie de correspondances qualitatives) et d'assurer un suivi de l'évolution de la fréquentation de la ligne E78.

L'Organe recommande à l'ensemble des parties prenantes de contribuer activement aux actions identifiées et charge en particulier l'AOT de procéder à une analyse plus fine du potentiel de desserte entre Marche et Namur, particulièrement des PAE, en vue d'améliorer l'attractivité de la ligne.

(Autres enjeux identifiés par l'Organe)