

OCBM de Namur : document préparatoire au point 3.1.1

Redéploiement : Ajustement de la méthodologie régionale et application de la méthodologie à la zone de Gembloux

1. Ajustement de la méthodologie régionale de redéploiement

1.1 Ambitions régionales

La Vision FAST 2030 prévoit l'augmentation de la part modale bus/tram de 4% (en 2018) à 10% (en 2030), en parallèle d'une augmentation de la part modale des autres modes alternatifs à la voiture individuelle.

Afin d'atteindre ces objectifs, la Stratégie Régionale de Mobilité (approuvée par le précédent Gouvernement Wallon en 2019 et confirmée par la Déclaration de Politique Régional du nouveau Gouvernement) prévoit la création et/ou le renforcement des lignes du réseau structurant régional et des réseaux urbains, une hiérarchisation de l'offre TEC (en fonction de la demande de mobilité) ainsi que le développement de solutions de mobilité locale flexibles.

En phase avec ces différents documents stratégiques, les objectifs de travail de l'Autorité Organisatrice du Transport d'ici 2023 sont, notamment :

- Le redéploiement, par phase, de 50% de l'offre kilométrique TEC ;
- L'amélioration/renforcement de l'ensemble des lignes structurantes (principales et Express) du réseau TEC.

1.2 Redéploiement de l'offre TEC

Le redéploiement de l'offre consiste en une amélioration de l'offre de transport en commun en regard des besoins de mobilité et pas uniquement en regard de la fréquentation actuelle du seul mode bus. Il s'agit donc d'adapter et d'améliorer le réseau TEC pour répondre aux besoins de mobilité actuels (et/ou anticipés par l'évolution des territoires) de la population et des acteurs socio-économiques en termes de (nouvelles) liaisons et de niveaux de service (attractifs), apportant une offre adaptée à chaque public-cible.

Ce redéploiement se réalise en phase avec la Stratégie Régionale de Mobilité. Celle-ci exprime la hiérarchisation attendue et les différents niveaux de service cibles auxquels doivent répondre le futur réseau de transport en commun.

Le réseau ainsi hiérarchisé offrira une meilleure lisibilité aux usagers, ce qui facilitera l'usage des transports en commun (par de nouveaux clients), l'ambition étant évidemment d'améliorer la charge moyenne par bus et leur fréquentation.

1.3 Vision du système de transport régional

La hiérarchisation du réseau et les caractéristiques principales de chaque niveau peuvent être synthétisés dans le tableau suivant :

www.wallonie.be
N° vert : 1718 (informations générales)

Type de réseau	Niveau	Caractéristiques principales
Réseau intercommunal	Structurant ferroviaire	Sur réseau ferroviaire ; Capacitaire ; Cadencé InterCity (IC) / heures de pointe (P) / desserte fine (L) / Suburbain (S)
	Structurant Express	Sur voiries régionales ; Rapide (min 35 km/h) ; Confortable ; Principe de 1 arrêt par commune et par ZAE/PAE ; Cadencé
	Structurant principal	Sur voiries régionales ; Nombre d'arrêts plus élevés (1 par localité) ; Cadencé
Réseaux urbains	Structurant (dont tram et BHNS)	Rapide (min. 20 km/h) ; Sur voiries principales ; Fréquence élevée
	Secondaire	Desserte complémentaire
Mobilité locale	Liaisons secondaires	Sur voiries communales ; Desserte fine
	Services de mobilité locale flexibles	En rabattement/complémentaire au réseaux intercommunal et urbain
Réseau scolaire	Lignes régulières	De 1 à 2 A/R en heures de pointe par jour scolaire
	Transport scolaire	Circuits de carence ¹

¹ Sous certaines conditions, ces circuits assurent le déplacement entre le domicile et l'école pour les élèves qui ne disposent pas d'une ligne publique

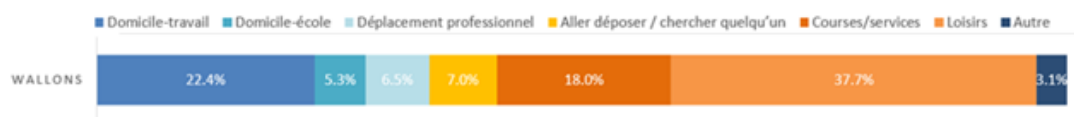
1.4 Méthodologie de redéploiement

Le processus de redéploiement de l'offre est défini dans les grands lignes dans l'article 19 du Contrat de Service Public de l'OTW. Sur base de l'expérience acquise lors d'une première étude de redéploiement et de concertations entre AOT et OTW, il est proposé de procéder de la manière suivante pour la réalisation des futurs Plans de Transport :

1. Diagnostic mobilité par l'AOT

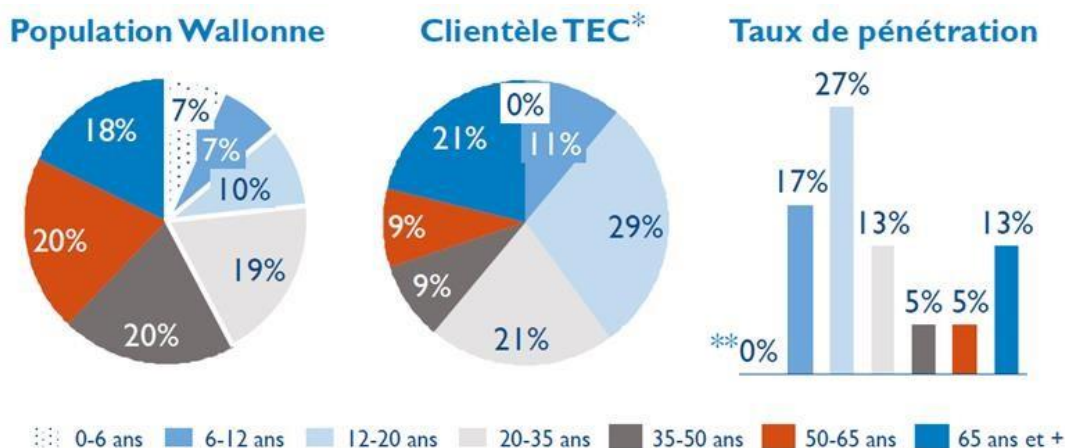
L'AOT réalise un diagnostic de la zone de redéploiement en analysant la demande de mobilité (tous modes et tous motifs) et en réalisant l'inventaire de l'offre structurante (ferroviaire et express) actuelles et en projet sur la zone. Un appui de la Direction de la planification de la mobilité du SPW est primordial pour cette étape.

L'analyse de la demande se base dans un premier temps sur l'analyse des flux liés aux motifs domicile-travail (données ONSS) et domicile-école (données de la FWB, de la CREF et de l'ARES).



Enquête Monitor 2019. Motifs de déplacement, sur base des km parcourus

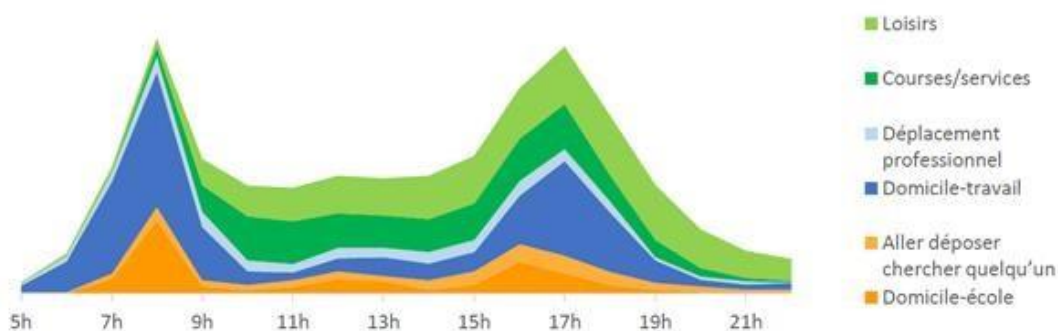
Ces flux sont d'autant plus pertinents à analyser lorsqu'on met ceux-ci en rapport avec les éléments suivants : actuellement, la part modale du TEC (en km parcourus) n'est que de 3%. Cette part modale est élevée pour les trajets domicile-école (qui ne représentent que 5% des déplacements, comme montré ci-dessus). Cependant, cette part modale est faible en ce qui concerne les déplacements domicile-travail, alors que ceux-ci représentent près de 29% des déplacements effectués par les Wallons.



Il y a donc un grand potentiel d'usagers à développer, potentiel d'autant plus important lorsqu'il s'agit de développer une offre de transport en commun structurante.

Comme le montre le graphique ci-dessous, la demande de mobilité est répartie tout au long de la journée, pas seulement aux heures de pointe. Il est donc important, pour développer une offre structurante, de tenir compte de ces déplacements également.

Les flux pour les autres motifs, pour lesquels les données manquent actuellement, seront abordés lors de l'atelier technique et pourront être approximés grâce notamment aux connaissances des acteurs locaux (cf point 3 "Organisation d'un 1er atelier technique" ci-dessous).



Enquête Monitor 2019. Déplacements au cours de journée en minutes totales de déplacement, en fonction du motif

2. Présentation en OCBM d'une synthèse du diagnostic mobilité

Cette synthèse présente les principaux constats en matière de demande de mobilité sur la zone, notamment les flux actuellement couverts par le réseau structurant (ferroviaire ou Express) et les communes devant être connectées à ce réseau structurant.

3. Organisation d'un 1er atelier technique

A la suite de l'OCBM, un atelier réunissant l'AOT, la Direction de la planification de la mobilité du SPW, l'OTW, différentes parties prenantes (par exemple SNCB, UWE, IEW, Intercommunales, Province) et les experts mobilité de chaque commune concernée est organisé. Après une présentation des résultats du diagnostic mobilité, les différents acteurs sont invités à compléter ce diagnostic grâce à leur connaissance fine du terrain, par la réalisation d'une carte reprenant les différents points d'intérêts de la zone (scolaires, culturels, PAE, touristiques, hôpitaux, etc) pouvant nécessiter une desserte de transport en commun.

Ensuite, les acteurs commencent à esquisser, en concertation, les liaisons structurantes principales et les liaisons secondaires (urbaines ou intercommunales

selon le contexte) et leurs niveaux de service (au niveau macro) à déployer sur la zone.

4. Organisation d'une 2e réunion technique

Réunissant cette fois un représentant désigné par le Collège de chaque commune concernée, une 2e réunion est organisée. Sur base des inputs de l'atelier technique et d'analyses complémentaires menées par l'AOT et l'OTW, les participants sont invités à affiner plus précisément quelles liaisons sont à déployer et les niveaux de service de celles-ci.

5. Présentation en OCBM du Plan de Transport de la zone

Sur base des recommandations émises lors du 2e atelier technique, l'AOT établit le Plan Régional de Transport Public de la zone (reprenant les liaisons, niveaux de service et ampleur d'offre kilométrique pour la zone) et le présente à l'avis de l'OCBM. Le Plan de Transport, éventuellement amendé, est ensuite officialisé. Sur cette base, l'AOT pilote les évolutions de l'offre selon un échéancier réaliste.

6. Etudes opérationnelles

L'OTW étudie et planifie ces évolutions de l'offre, les chiffres de manière fine, génère les scénarios (itinéraire, amplitude approximative, fréquence, service alternatif, gamme tarifaire des services alternatifs, mesures d'accompagnement souhaitables) à soumettre à l'organe de consultation. Les membres de l'OCBM émettent leurs remarques et suggestions. L'AOT valide le scénario final parmi les propositions de l'OTW éventuellement amendées.

7. Mise en œuvre

L'OTW réalise alors son étude plus fine de modification de l'offre et la met en œuvre, elle-même ou en sous-traitance.

8. Evaluation

L'AOT encadre un processus d'évaluation et d'adaptation du projet d'offre redéployée, dans les 12 mois qui suivent la mise en production.

1.5 Phasage du redéploiement de l'offre

Pour rappel, comme illustré sur la carte ci-dessous, un redéploiement complet sera progressivement opéré dans certaines zones géographiques.

Le découpage des zones d'étude de redéploiement s'est basé d'une part sur les projets de redéploiement en cours ou à venir portés par l'OTW (le processus de redéploiement venant ainsi en soutien de cette dynamique), et d'autre part en s'appuyant sur les bassins de consommation pour les achats semi-courants légers, définis dans le Schéma régional de développement commercial. Un bassin de consommation y est défini comme *"un territoire au sein duquel la population résidente effectue l'essentiel de ses achats. Autrement dit, il s'agit d'un territoire où les flux [commerciaux] internes sont plus importants que les flux externes"*.

La carte du phasage des études de redéploiement a été présentée à l'OCBM d'automne 2019. Entretemps, des ajustements ont été effectués en termes de périmètre et de phasage.

Concrètement, des zones très denses (agglomération urbaine de Liège), moyennement denses (autour de Gembloux) ou encore peu denses (Libramont, Vaux/Sûre et Bastogne) sont actuellement déjà concernées par ces redéploiements et elles verront donc prochainement une nouvelle offre mise en service par l'OTW. D'autres zones géographiques seront concernées dès la fin de cette année ou début de l'année prochaine : Ath, Couvin/Philippeville et Florenville.

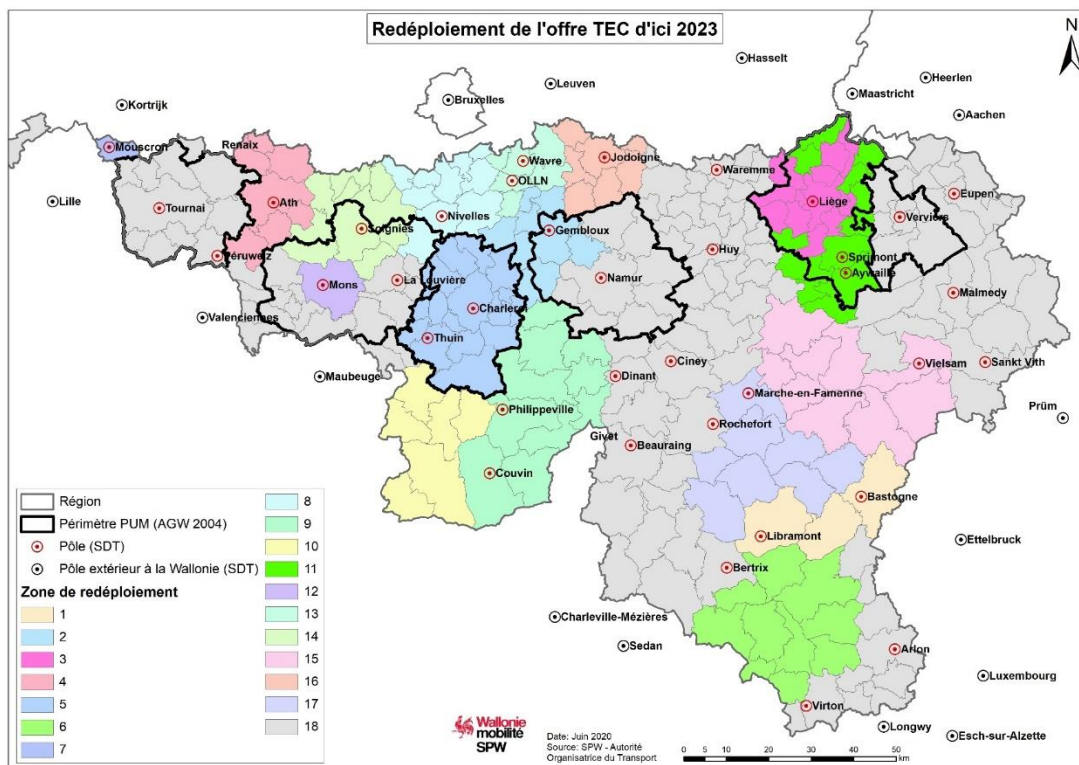
200.000 kilomètres d'offre additionnelles sont prévus annuellement afin de renforcer l'offre des lignes principales des communes non couvertes par une étude complète de redéploiement.

Ce redéploiement des réseaux urbains s'intègre dans la démarche visant à mettre en place des Plans Urbains de Mobilité (PUM) dans les agglomérations les plus denses. A cet égard, après Liège, l'ambition du SPW est de pouvoir lancer rapidement cette démarche PUM au niveau de l'agglomération de Charleroi. Le Plan Régional de Transport Public de ces agglomérations traduit ainsi de manière tactique les orientations stratégiques définies par le PUM.

Numéro	Zone géographique	Type de territoire (autour du pôle urbain)	Nouveau Plan de transport régional	Mise en œuvre opérationnelle
1	Libramont-Bastogne	non-urbain	2019	septembre 2020
2	Gembloux	non-urbain	2020	à définir
3	Liège (zone à haut niveau de service)	urbain	2020	2020-2025
4	Ath	non-urbain	2020-2021	2021-2022
5	Charleroi (zone PUM)	urbain	2021	2022-2025
6	Florenville	non-urbain	2020-2021	2021-2022
7	Mouscron	urbain	2021	2022
8	Nivelles	non-urbain	2021	2022
9	Philippeville	non-urbain	2021	2022
10	Charleroi (reste du bassin)	non-urbain	2022	2023
11	Liège (reste de l'agglomération)	non-urbain	2022	2023
12	Mons	urbain	2022	2023-2024
13	OLLN-Wavre	non-urbain	2022	2023
14	Soignies	non-urbain	2022-2023	2023
15	Vielsalm/Manhay	non-urbain	2022	2023
16	Jodoigne	non-urbain	2023	2024
17	Marche (sud)	non-urbain	2023	2024
18	Autres communes	non-urbain	2020-2023 (uniquement lignes principales)	2021-2024

Pour les autres communes, en grisé sur la carte, un redéploiement limité aux lignes principales sera opéré d'ici 2023.

www.wallonie.be
N° vert : 1718 (informations générales)

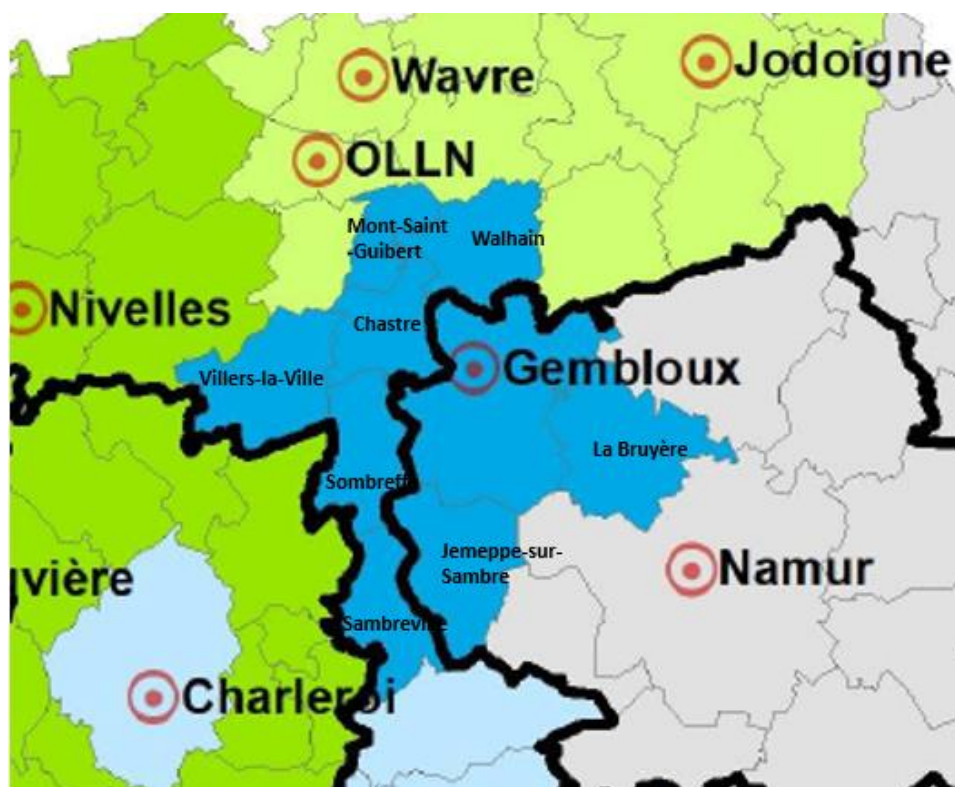


2. Application de la méthodologie de redéploiement sur la zone de Gembloux

2.1 Caractérisation de la zone d'étude :

Périmètre de travail, c'est à dire les communes dont on étudie les flux entrants, sortants et internes :

Gembloux	26.166 hab.	Chastre	7.749 hab.
La Bruyère	9.227 hab.	Mont-Saint-Guibert	7.922 hab.
Jemeppe-sur-Sambre	19.122 hab.	Villers-la-Ville	10.827 hab.
Sambreville	28.337 hab.	Walhain	7.455 hab.
Sombreffe	8.482 hab.		

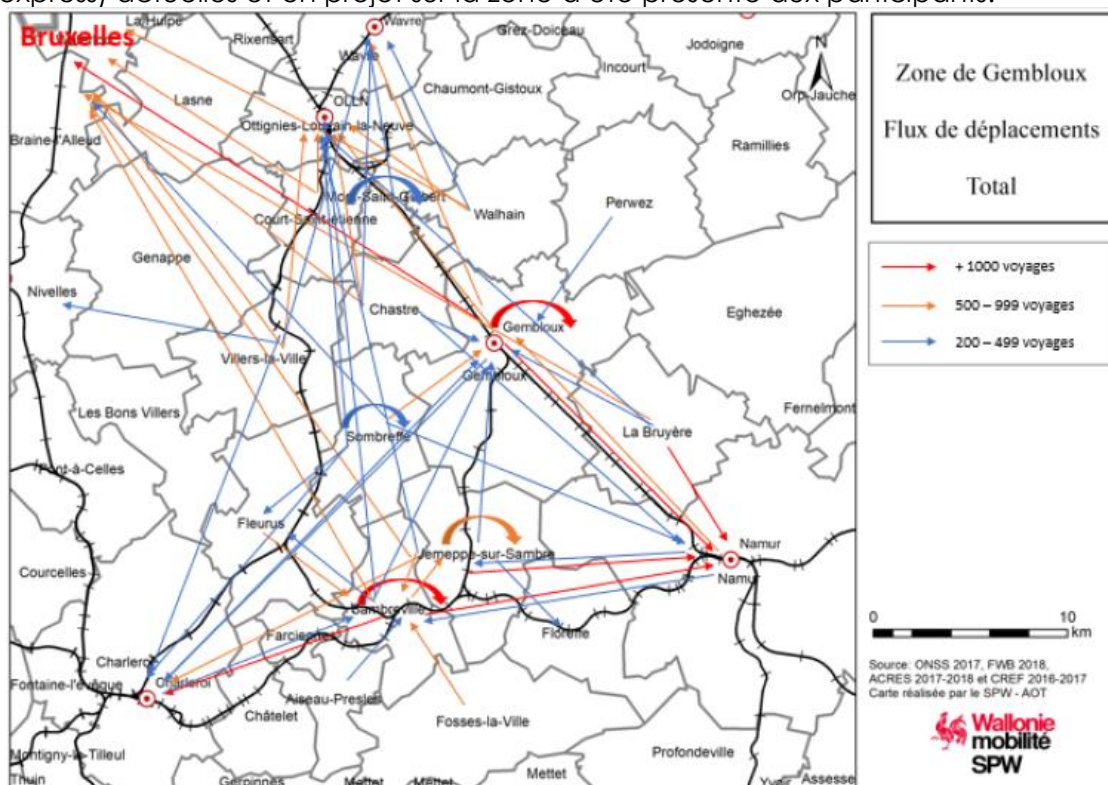


2.2 Organisation d'un atelier technique :

Un premier atelier technique a été organisé le 20 février 2020 auquel ont participé :

- L'AOT ;
- Le SPW, Direction de la Planification de la Mobilité ;
- L'OTW ;
- La SNCB ;
- Des représentants de chaque commune concernée : soit le conseiller en mobilité, soit un autre expert communal, soit l'échevin de la commune ;
- L'Union Wallonne des Entreprises ;
- Inter-Environnement Wallonie.

Lors de cet atelier, un diagnostic de la zone analysant la demande de mobilité (tout mode et tout motif) et réalisant l'inventaire de l'offre structurante (ferroviaire et express) actuelles et en projet sur la zone a été présenté aux participants.



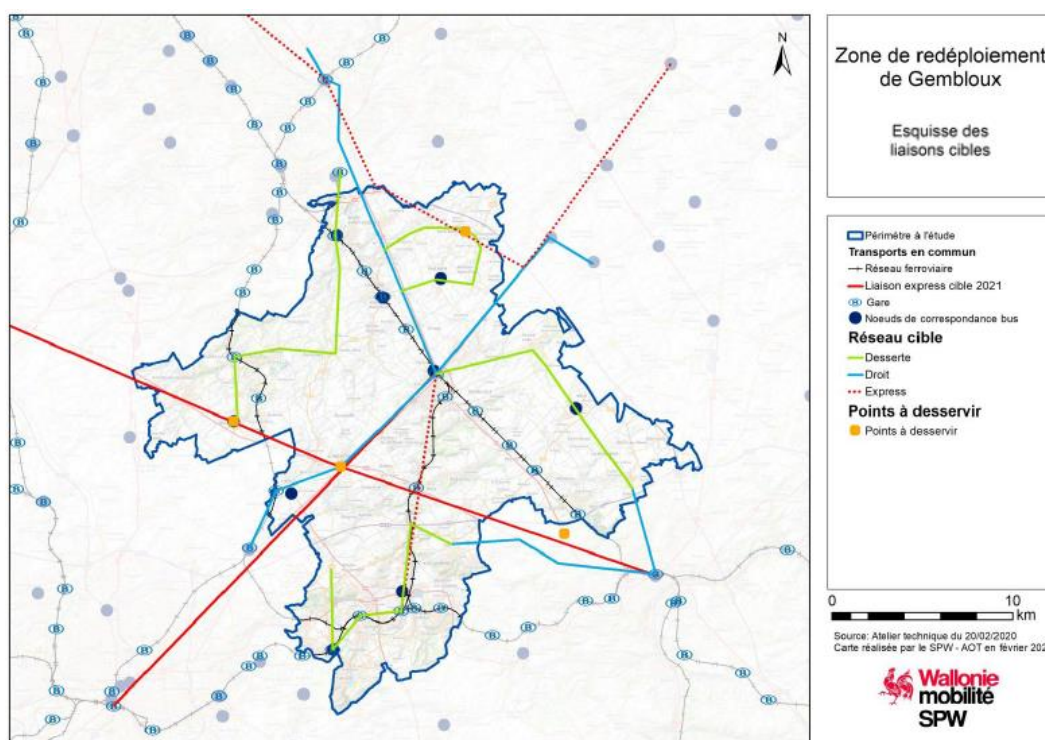
Plusieurs constats sont ressortis de ce diagnostic :

- D'importants flux de mobilité intracommunales sont observables à Gembloux et Sambreville, et dans une moindre mesure à Jemeppe-sur-Sambre ;
- La demande de mobilité est majoritairement orientée vers les pôles (Namur, Bruxelles, Charleroi, Gembloux) ;
- Seules les communes de Sombreffe et Walhain ne bénéficient pas d'une desserte ferroviaire sur leur territoire. Cependant, Sombreffe est tout de même relié au réseau structurant Express.

Par la suite, les participants ont eu l'occasion d'esquisser en sous-groupes les liaisons cibles à développer sur la zone d'étude. Ces liaisons étaient classées en 3 catégories :

- Express : liaisons devant être directes et avec un enjeu de vitesse commerciale élevée ;
- Droit : liaisons devant emprunter des itinéraires le plus direct possible, avec un nombre d'arrêts relativement limité ;
- Desserte : liaisons ayant un objectif de desserte fine du territoire.

Après concertation entre les sous-groupes de travail, la carte ci-dessous a été élaborée.



Certains points ont fait l'unanimité lors de la réunion :

- Desserte interne (bus) des communes de Sambreville et Jemeppe-sur-Sambre (50.000 habitants, 7.380 emplois) complémentaire à la desserte ferroviaire actuelle ;
- Liaison principale Spy-Namur ;
- Maintien de la liaison principale (Jodoigne-Perwez-) Sauvenière-Gembloux

Certains points étaient par contre toujours en questionnement à la fin de la réunion :

- Liaison depuis les différentes localités de La Bruyère vers Namur ;
- Liaison Grand-Leez-Gembloux ;
- Liaison Fleurus-Sambreville ;

- Desserte interne de Gembloux depuis Bossière/Les Isnes ;
- Liaison Express depuis Sambreville et Jemeppe vers Gembloux en complément de la desserte ferroviaire.

2.3 Organisation d'une 2^e réunion technique :

Sur base des inputs de l'atelier, l'AOT a continué ses analyses et a organisé de nouvelles réunions de concertations avec les échevins des communes concernées, afin d'affiner davantage les liaisons à mettre en œuvre et le niveau de service de celles-ci.

Le fruit de ces rencontres constitue le Plan Régional de Transport Public, présenté pour avis de l'OCBM au point suivant.

Proposition d'avis de l'Organe :

L'Organe émet un avis favorable sur la méthodologie de redéploiement et prend acte, qu'après l'étude de redéploiement de la zone de Gembloux en 2020, l'autre étude de redéploiement prévue au sein du bassin de mobilité de Namur concerne la zone pluricommunale de Philippeville en 2021.