

OCBM de Namur : document préparatoire au point 3.1.2

Plan Régional de Transport Public de la zone de Gembloux

1. Rappel de la démarche

Fort des créations et des renforcements de lignes permettant de fortifier l'ossature du transport public en Wallonie, l'AOT pilote un travail de redéfinition de l'offre TEC autour de ces réseaux structurants urbains et interurbains. Le principe de base de ces redéploiements est d'aligner le réseau cible avec les flux de mobilité tout mode (train, voiture, ...) et tout motif (travail, école, loisirs, ...) concernant les territoires étudiés et leur évolution, au-delà de la seule fréquentation actuelle de l'offre TEC. L'ambition est en effet de faire se parler la planification territoriale et la planification de l'offre de transport public qui doivent s'alimenter mutuellement.

D'ici 2023, 17 zones pluricommunales (représentant la moitié de l'offre TEC actuelle) sont étudiées en profondeur et un nouveau réseau (cible) est élaboré pour chaque zone sur base des orientations stratégiques régionales (e.a. hiérarchisation du réseau). Ce travail est réalisé en concertation étroite entre l'Autorité Organisatrice du Transport (SPW Mobilité&Infrastructures) et diverses parties prenantes : OTW, acteurs locaux (Communes, Province, Intercommunales, ...) et autres (IEW, UWE, SNCB, ...). Le résultat de ces travaux permet l'établissement de Plans Régionaux de Transport Public par zone soumis pour avis formel aux Organes de Consultation des bassins de mobilité concernés. L'OTW assure l'étude opérationnelle de chaque Plan et, après validation d'un scénario final, planifie la mise en œuvre des évolutions attendues de l'offre.

2. Situation sur la partie nord de la zone de Gembloux (communes du Brabant Wallon)

2.1 Situation au 01/09/2020 :

Précédant de quelques mois l'étude de redéploiement de l'AOT, l'OTW a entamé fin 2019 une étude de son réseau du quadrant sud de Louvain-la-Neuve reprenant les communes de Chastre, Mont-Saint-Guibert, Villers-la-Ville et Walhain.

Le projet partait de la volonté d'intégrer le Proxibus mis en place par les communes de Chastre, Ottignies-Louvain-la-Neuve et Mont-Saint-Guibert (ayant montré son intérêt après plusieurs années de fonctionnement) dans l'offre régulière TEC.

Le 4 février 2020, l'OTW a donc introduit sa demande de modification de l'offre sur base des résultats de cette étude. L'AOT a marqué son refus pour plusieurs raisons :

1. Ces demandes de modification, par leur ampleur, leur interdépendance et leur ancrage sur un territoire défini, constituaient dans les faits un redéploiement de l'offre au sens de

l'article 19 du Contrat de Service Public 2019-2023. Le processus à suivre devait donc s'aligner a minima sur la procédure décrite dans cet article et sur la récente dynamique stratégique initiée par l'Administrateur général adjoint de l'OTW fin janvier à l'échelle de la Wallonie.

2. 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, nous avait mené à penser que ce redéploiement ne répondrait pas entièrement aux besoins de mobilité de la zone.
3. Indépendamment de la question des flux de mobilité au sein de cette zone, ces demandes se situaient en-dehors de tout cadre contractuel : elles anticipaient de prochaines réunions techniques prévues avec les Communes et, ensuite, la présentation en OCBM d'un Plan Régional de Transport Public concerté pour cette zone.

L'AOT a donc entamé la procédure de redéploiement en concertation avec les communes telle que prévue à l'article 19 du CSP (cf document 3.1.1 « Ajustement de la méthodologie de redéploiement », point 2), en le joignant au redéploiement prévu autour de la zone de Gembloux, dans le but de proposer un Plan Régional de Transport Public à l'OCBM d'automne 2020.

2.2 Intégration de la zone nord de Gembloux dans la zone d'étude 2022 :

Suite à la décision ministérielle de mettre en œuvre sans tarder le réseau étudié par l'OTW au sud de LLN, l'AOT a délivré les autorisations d'exploitation nécessaires à l'OTW.

Cette mise en œuvre est considérée comme une première étape de redéploiement de la zone. En effet, le Ministre précise que cette offre pourra être revue lors de la révision plus large de la zone en question dans le cadre du redéploiement que met en place l'AOT en concertation avec l'OTW et les autorités locales. Comme le prévoit l'article 19 du CSP, l'AOT sera ainsi particulièrement attentive à l'évaluation de la mise en œuvre de ce projet endéans les 12 mois qui suivent sa mise en service.

L'évaluation devant se dérouler d'ici 2022, soit en même temps que l'étude de redéploiement pour la zone du Brabant Wallon centre (dont les communes d'Ottignies-Louvain-la-Neuve et Wavre), nous proposons d'intégrer les communes de Chastre, Mont-St-Guibert, Walhain et Villers-la-Ville à cette étude de redéploiement.

Les analyses produites jusqu'à présent pourront alors être utilement complétées par l'évaluation du réseau mis en place entretemps ainsi que par de nouvelles données et analyses sur base des ateliers techniques avec les communes et autres parties prenantes (Province, UWE, etc).

La Commune de Gembloux sera invitée à participer à cette étude étant donné que certaines liaisons la concernent directement.

3. Plan Régional de Transport Public de la zone de Gembloux (partie sud)

Le PRTP qui est soumis à l'avis de l'OCBM ne concerne donc que les communes du bassin de mobilité de Namur dans la zone de redéploiement étudiée.

Communes dont on étudie les flux internes, ainsi qu'entrants et sortants (principalement vers les pôles de OLLN-Wavre, Namur et Charleroi) :

Gembloux	
La Bruyère	Chastre
Jemeppe-sur-Sambre	Villers-la-Ville
Sambreville	Walhain
Sombreffe	Mont-Saint-Guibert

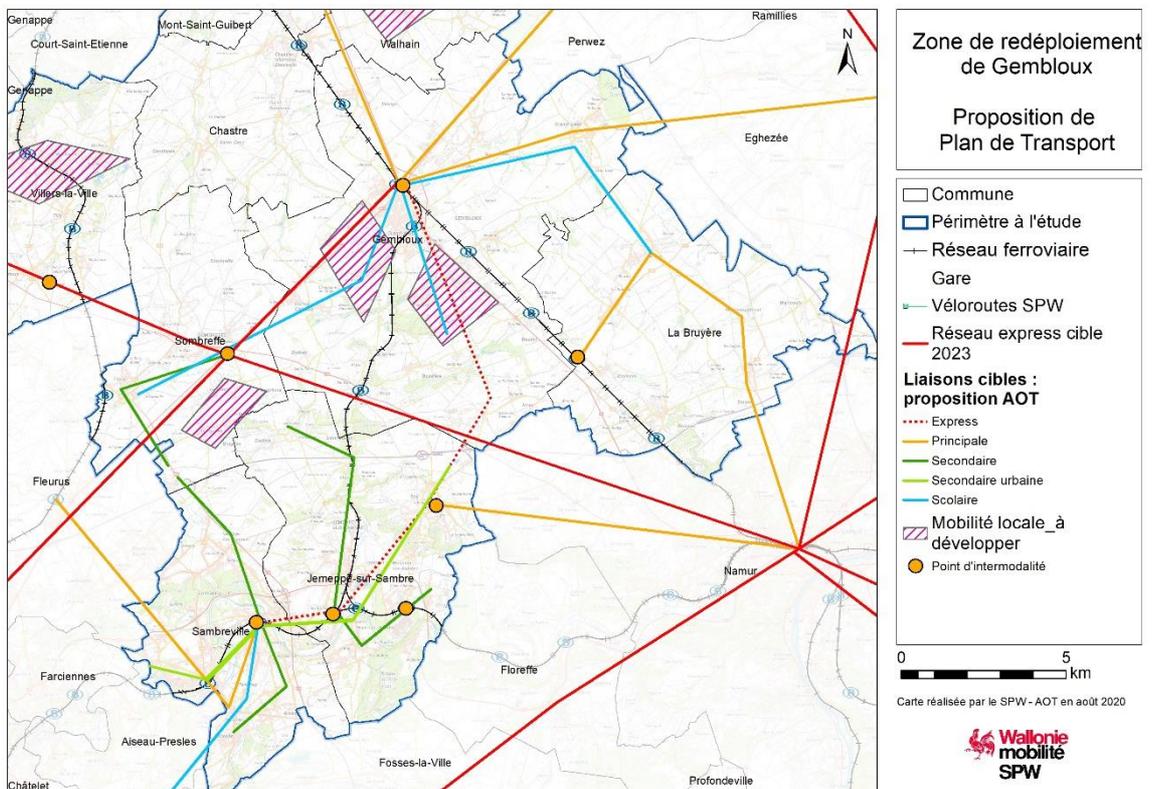
Bassin de Namur



Conformément à la Stratégie Régionale de Mobilité, le projet reprend le principe d'une hiérarchisation de l'offre, telle que présentée au point 3.1.1. « Ajustement de la méthodologie de redéploiement » de l'ordre du jour de cette séance de l'OCBM de Namur.

Les liaisons cibles, qui desserviront le territoire de manière hiérarchisée, ainsi que leur niveau de service respectif sont présentés ci-dessous.

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



En termes d'ampleur d'offre kilométrique, la mise en place de ce réseau cible représente environ 1.400.000 kilomètres annuels (hors offre structurante express et hors mobilité locale flexible), équivalent au réseau TEC existant desservant la zone.

Les avantages mobilité de ce réseau cible sont les suivants :

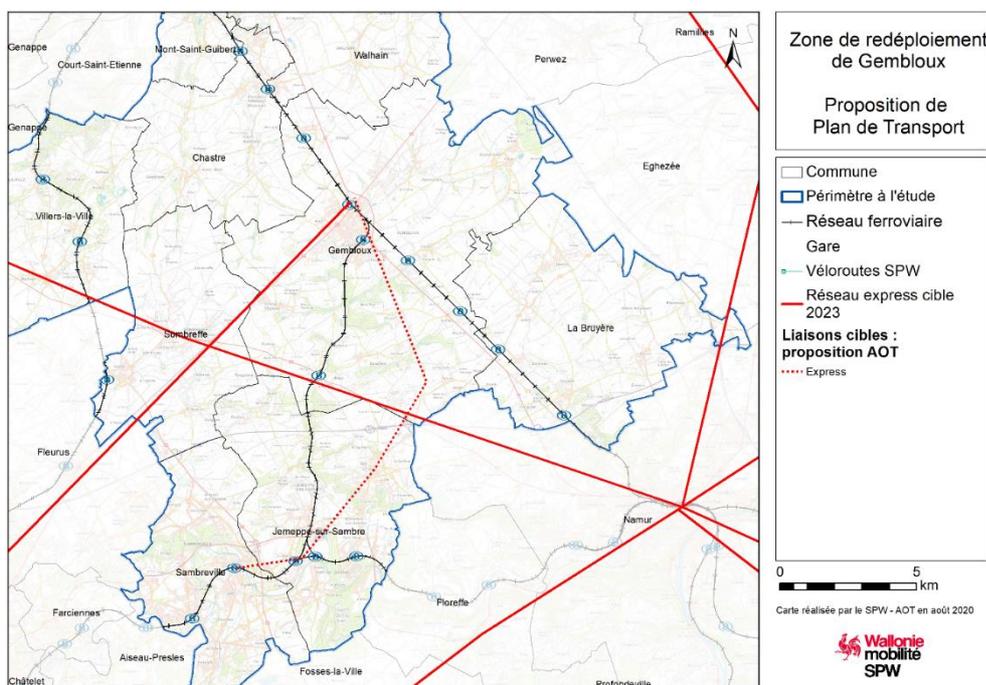
- Le réseau cible étant basé sur la **demande réelle de mobilité** (flux domicile-travail et scolaires, prise en compte d'autres points d'intérêts liés aux loisirs, etc), il répondra d'autant mieux aux besoins de la population.
- La hiérarchisation du réseau ainsi que sa clarification (en termes d'itinéraires et d'horaires) permettront une **meilleure appropriation du réseau** et donc une plus grande facilité d'utilisation à tous les habitants : plus de surprise ou de question sur l'itinéraire emprunté ou sur le cadencement de la ligne.
- **Valorisation du réseau ferroviaire** là où il est présent.
- Des **correspondances** seront organisées entre réseaux bus et ferroviaire, afin de favoriser l'intermodalité. Les liaisons à destination de Gembloux, particulièrement, pourront contribuer à diminuer la pression automobile aux heures de pointe pour rejoindre la gare. Les correspondances suivantes seront ainsi assurées :
 - En gare de Gembloux avec les trains à destination de Bruxelles, pour une meilleure mobilité des navetteurs ;
 - En gare de St-Denis-Bovesse avec les trains à destination de Gembloux/Bruxelles
 - En gare de Moustier, Jemeppe et Auvélais, pour rejoindre Namur
- **Desserte améliorée de villages** et augmentation du niveau de service :
 - Meilleure desserte des localités de La Bruyère (notamment Emynes et Villers-lez-Heerst) vers Namur et doublement de la fréquence : passage de 1 bus/2h à 1 bus/h en semaine, et 1 bus/2h le dimanche (au lieu de 2/jour) ;
 - Ajout d'une desserte le week-end sur la liaison Fleurus-Sambreville ;
 - Ajout d'une desserte le dimanche sur la liaison Moignelée – Taminés – Auvélais – Jemeppe - Spy ;
 - Meilleur rabattement des différentes localités de Jemeppe et Sambreville vers leurs centres, et desserte régulière tout au long de la journée en semaine et le samedi ;
- Pour les zones proches de leur pôle de destination (localités autour de Gembloux) ou avec une faible densité de population (localités de Boignée et Tongrinnes à Sombreffe), **mise en œuvre de solutions de mobilité locale flexible**, plus efficiente que le transport public.

4. Liaisons et niveaux de service

Outre l'offre ferroviaire de la SNCB, 3 liaisons Express, 5 liaisons principales, 6 liaisons secondaires et 4 liaisons scolaires desserviront le territoire.

Chaque liaison fait l'objet d'une fiche détaillant les points d'intérêts desservis, les correspondances à effectuer en gare, les niveaux de service attendus, etc. (en annexe).

4.1 Liaisons express



Depuis avril 2019, la liaison express Nivelles - Genappe - Villers-La-Ville - Sombreffe – Namur dessert la zone avec le niveau de service suivant :

- 1 parcours par heure et par sens uniquement aux heures de pointe (6h-9h et 16h-19h), soit 4 parcours/jour/sens du lundi au vendredi ;

D'ici fin de cette année 2020, le niveau de service évoluera de la manière suivante :

- 1 parcours par heure et par sens de 6h à 20h ;
- 1 parcours toutes les deux heures dans chaque sens le samedi
- Cette liaison desservira la gare de Mazy et le PAE Ecolys (en plus du PAE Créalys et de Nivelles Nord actuellement desservis).

Par ailleurs, la liaison express Gembloux – Sombreffe – Fleurus – Charleroi devrait être mise en service courant 2021, avec le niveau de service cible suivant :

- 1 parcours par heure et par sens de 6h à 20h en semaine.
- 1 parcours toutes les deux heures dans chaque sens le samedi

- Cette liaison desservira le PAE Fleurus-Martinrou, le pôle université ULG Gembloux et, uniquement en heures de pointe, le PAE Sauvenière.
- Cette liaison permettra de rejoindre Bruxelles via une correspondance à Gembloux.

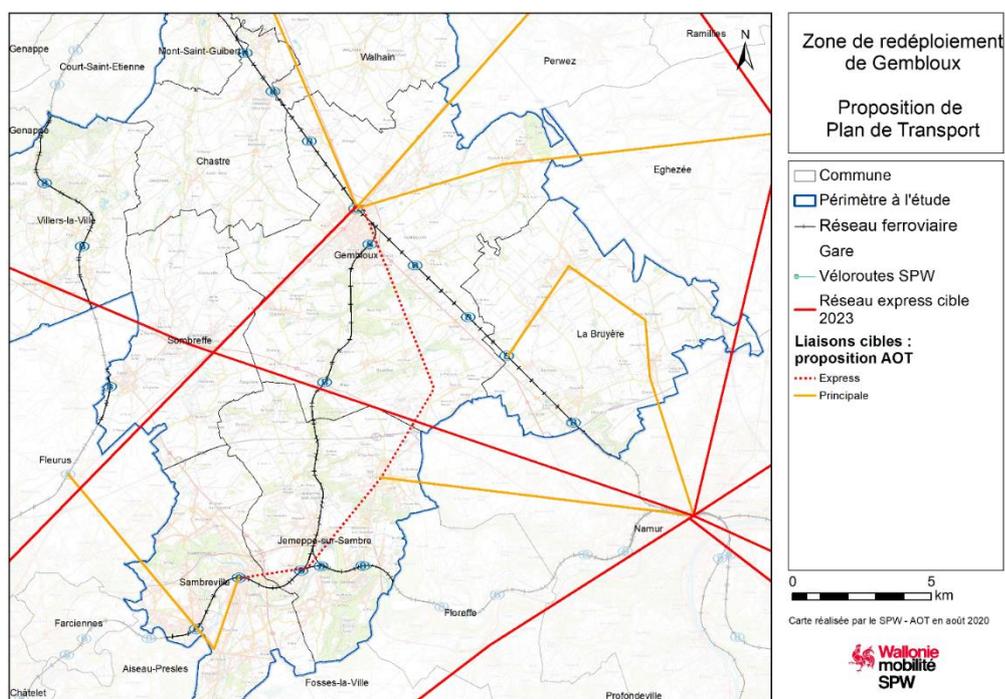
En outre, l'étude aboutit également avec un projet de création d'une liaison Express Auvélais-Jemeppe/Spy -Les Isnes-Gembloux (ligne en pointillés rouges sur la carte).

Enjeux :

- Connexion unidirectionnelle vers Gembloux pour correspondance vers Bruxelles / Ottignies-Louvain-la-Neuve / Luxembourg ;
- Départ vers Bruxelles/OLLN depuis Auvélais (non assurée par le train), via correspondance à Gembloux ;
- Desserte intermédiaire de Jemeppe et Spy ;
- Desserte intermédiaire du PAE Créalys (1707 emplois) et de la localité des Isnes vers Gembloux (indépendante de l'évolution de la desserte ferroviaire) ;
- Besoin d'une vitesse commerciale très élevée pour être attractive vers Bruxelles/OLLN ;
- Articulation de cette offre avec l'évolution de la desserte ferroviaire, en lien le processus de Contrat d'Axe en cours sur la ligne ferroviaire 144.

Liaisons	Hiérarchisation	Jours de semaine	Jours de vacances	Samedi	Dimanche
Auvélais-Jemeppe-Spy-Créalys-Les Isnes - Gembloux	Express	1 bus/2h, de 6h à 20h	1 bus/2h, de 6h à 20h	0	0
Nivelles – Genappe – Villers-la-Ville – Sombreffe - Namur	Express	1 bus/h, de 6h à 20h	1 bus/h, de 6h à 20h	1 bus/2h, de 6h à 20h	0
Gembloux-Sombreffe-Fleurus-Charleroi	Express	1 bus/h, de 6h à 20h	1 bus/h, de 6h à 20h	1 bus/2h, de 6h à 20h	0

4.2 Liaisons principales



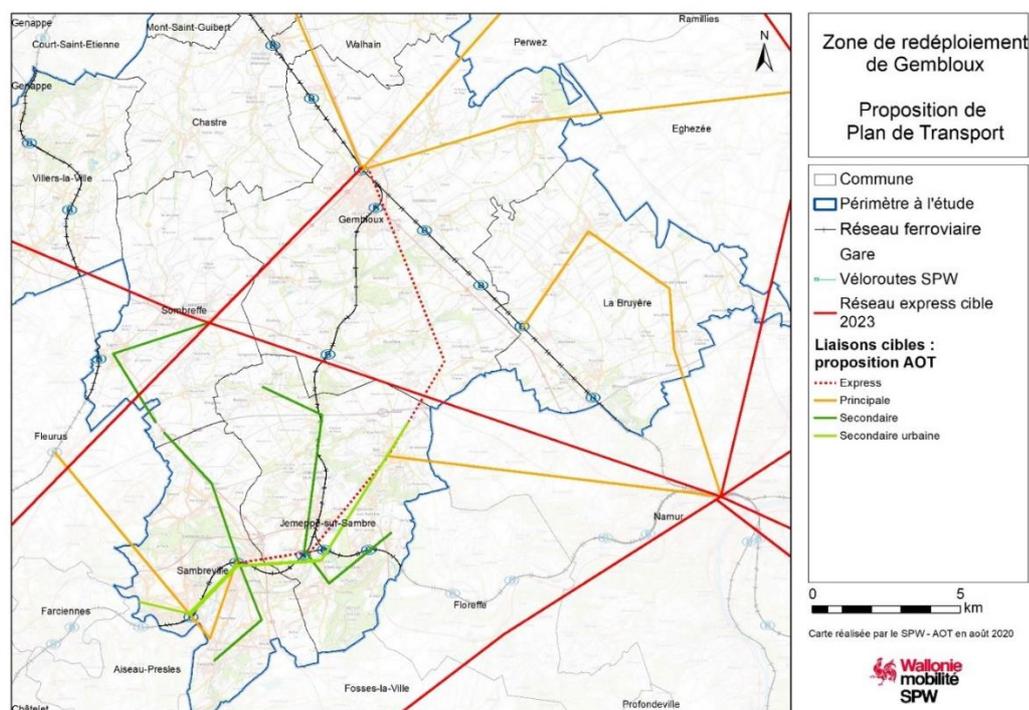
Les liaisons « principales » (en orange sur la carte ci-dessus) à déployer sont les suivantes :

- Liaison Spy – Temploux – Suarlée – Belgrade – St-Servais - Namur
- Liaison gare de St-Denis-Bovesse – Bovesse - St-Denis – Meux – Villers-lez-Heest - Emines – Namur
- Liaison Eghezée – Grand-Leez – Gembloux (unidirectionnelle)
- Liaison Perwez –Thorembais-St-Trond - Sauvenière - Gembloux
- Liaison Fleurus – Wanfercée-Baulet - Tamines – Falisolle – Auvelais

Pour chacune des liaisons du réseau cible, il est proposé d'appliquer le niveau de service ci-dessous :

Liaisons	Hiéarchisation	Jours de semaine	Jours de vacances	Samedi	Dimanche
Spy-Temploux-Suarlée-Belgrade-St-Servais-Namur	Principale	1 bus/h, de 6h à 20h	1 bus/h, de 6h à 20h	1 bus/h de 9h à 19h	1 bus/2h de 9h à 19h
St-Denis-Bovesse – Bovesse – St-Denis - Meux – Emines - Namur	Principale	1 bus/h/sens, de 6h à 20h	1 bus/h/sens, de 6h à 20h	1 bus/h/sens de 9h à 19h	1 bus/2h/sens de 9h à 19h
Eghezée - Grand-Leez - Gembloux	Principale	1/h, de 6h à 9h et de 16h à 19h	1/h, de 6h à 9h et de 16h à 19h	0	0
Perwez – Thorembais-St-Trond – Sauvenière - Gembloux	Principale	1 bus/h/sens, de 6h à 20h	1 bus/h/sens, de 6h à 20h	1 bus/h/sens, de 9h à 19h	1 bus/2h/sens, de 9h à 19h
Fleurus – Wanfercée-Baulet - Tamines – Falisolle - Auvelais	Principale	1 bus/h/sens, de 6h à 20h	1 bus/h/sens, de 6h à 20h	1 bus/h/sens, de 9h à 19h	1 bus/2h/sens, de 9h à 19h

4.3 Liaisons secondaires



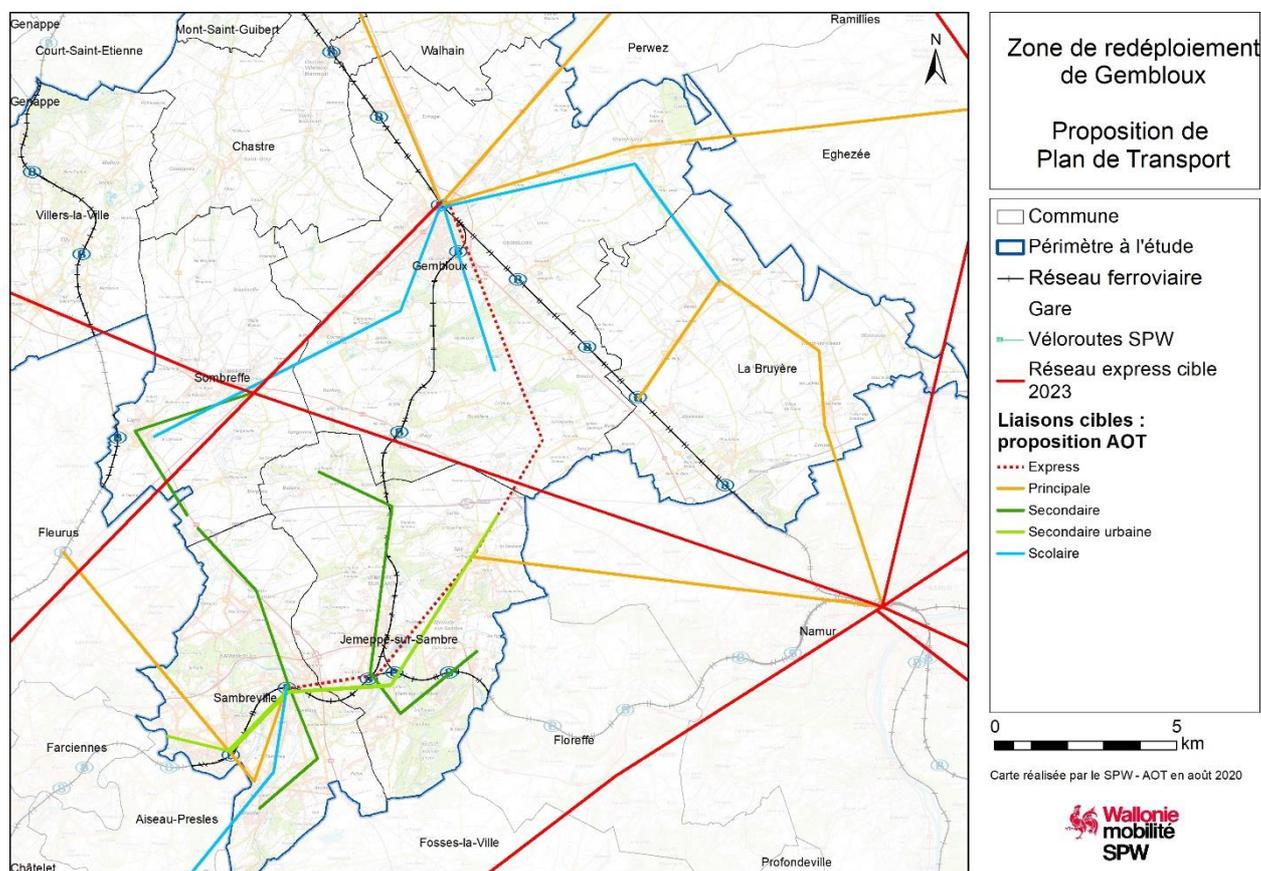
Les liaisons « secondaires » (en vert sur la carte ci-dessus) à déployer sont les suivantes :

- Moignelée – Tamines – Falisolle - Auvelais – Jemeppe – Spy
- Mornimont – Moustier (gare) - Ham/Sambre - Jemeppe (centre)
- Auvelais – Velaine - Velaine/Sambre – PAE de Boignée
- Falisolle - Arsimont – Auvelais
- Jemeppe - Les Tiennes – Onoz – St-Martin – Balâtre
- Sombreffe – Ligny - PAE de Boignée

Pour chacune des liaisons du réseau cible, il est proposé d'appliquer le niveau de service ci-dessous :

Liaisons	Hiérarchisation	Jours de semaine	Jours de vacances	Samedi	Dimanche
Moignelée - Tamines – Auvelais – Jemeppe - Spy	Secondaire urbaine	2bus/h/sens, de 6h à 20h	2bus/h/sens, de 6h à 20h	1 bus/h/sens, de 9h à 19h	1 bus/2h/sens, de 9h à 19h
Mornimont – Moustier - Ham/Sambre - Jemeppe	Secondaire	1 bus/h/sens, de 6h à 20h	1 bus/h/sens, de 6h à 20h	1 bus/h/sens, de 9h à 19h	1 bus/2h/sens, de 9h à 19h
Auvelais - Velaine/Sambre – Velaine (- PAE Boignée)	Secondaire	1 bus/2h/sens (1/h en HP), de 6h à 20h	1 bus/2h/sens (1/h en HP), de 6h à 20h	1 bus/2h/sens, de 9h à 19h Pas d'extension	0
Falisolle – Arsimont - Auvelais	Secondaire	1 bus/2h/sens, de 6h à 20h	1 bus/2h/sens, de 6h à 20h	1 bus/2h/sens, de 9h à 19h	0
Jemeppe - Les Tiennes – Onoz - St-Martin - Balâtre	Secondaire	1 bus/2h/sens, de 6h à 20h	1 bus/2h/sens, de 6h à 20h	1 bus/2h/sens, de 9h à 19h	0
Sombreffe – Ligny – PAE de Boignée	Secondaire	1/h, de 6h à 9h et de 16h à 19h	1/h, de 6h à 9h et de 16h à 19h	0	0

4.4 Liaisons scolaires



Les liaisons scolaires (en bleu sur la carte ci-dessus) à déployer sont les suivantes :

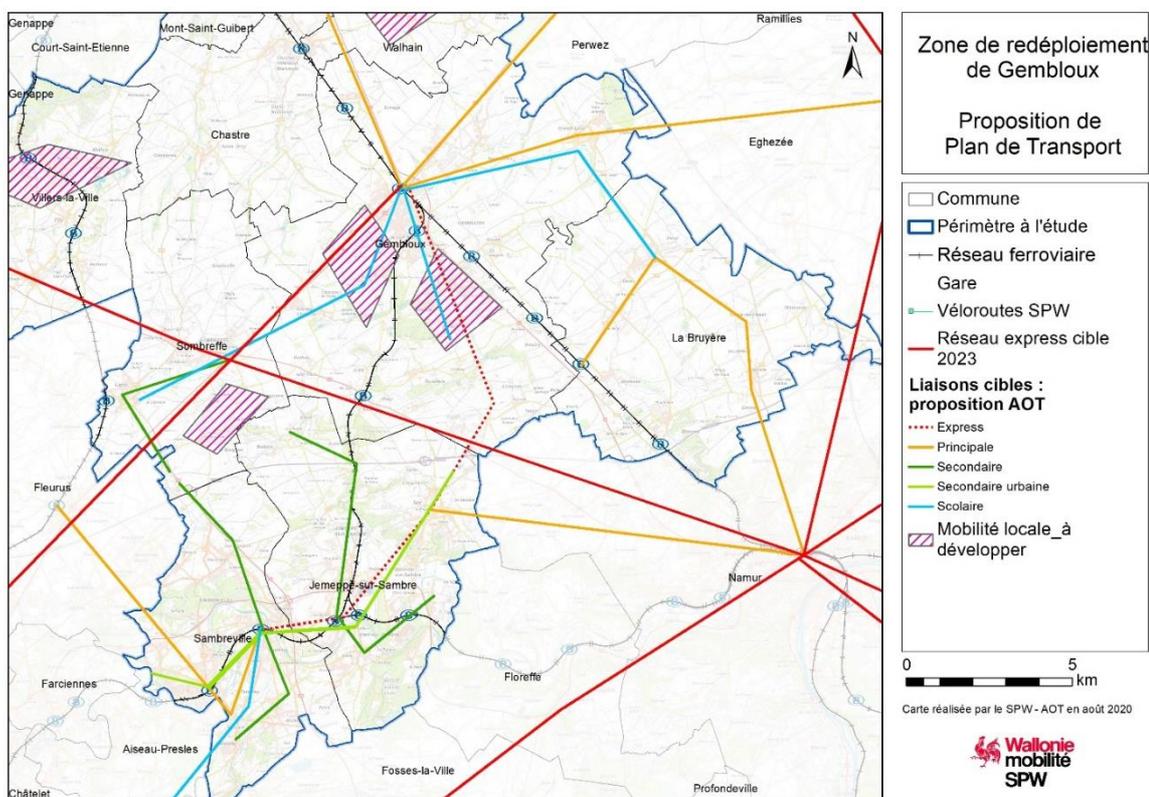
- Liaison Bossière – Gembloux
- Liaison Meux – Grand-Leez - Gembloux
- Liaison Ligny - Sombreffe – Corroy-le-Château – Gembloux
- Liaison Aiseau-Presles – Sambreville (Tamines-Auvelais)

Seuls les flux comptant un minimum de 150 élèves ont été repris.

Pour chacune des liaisons du réseau cible, il est proposé d'appliquer le niveau de service ci-dessous :

Liaisons	Hiérarchisation	Jours de semaine	Jours de vacances	Samedi	Dimanche
Bossière - Gembloux	Scolaire	1 A/R en HP	0	0	0
Meux – Grand-Leez - Gembloux	Scolaire	1 A/R en HP	0	0	0
Ligny – Sombreffe – Corroy-le-Château - Gembloux	Scolaire	1 A/R en HP	0	0	0
Aiseau - Sambreville	Scolaire	1 A/R en HP	0	0	0

4.5 Mobilité locale

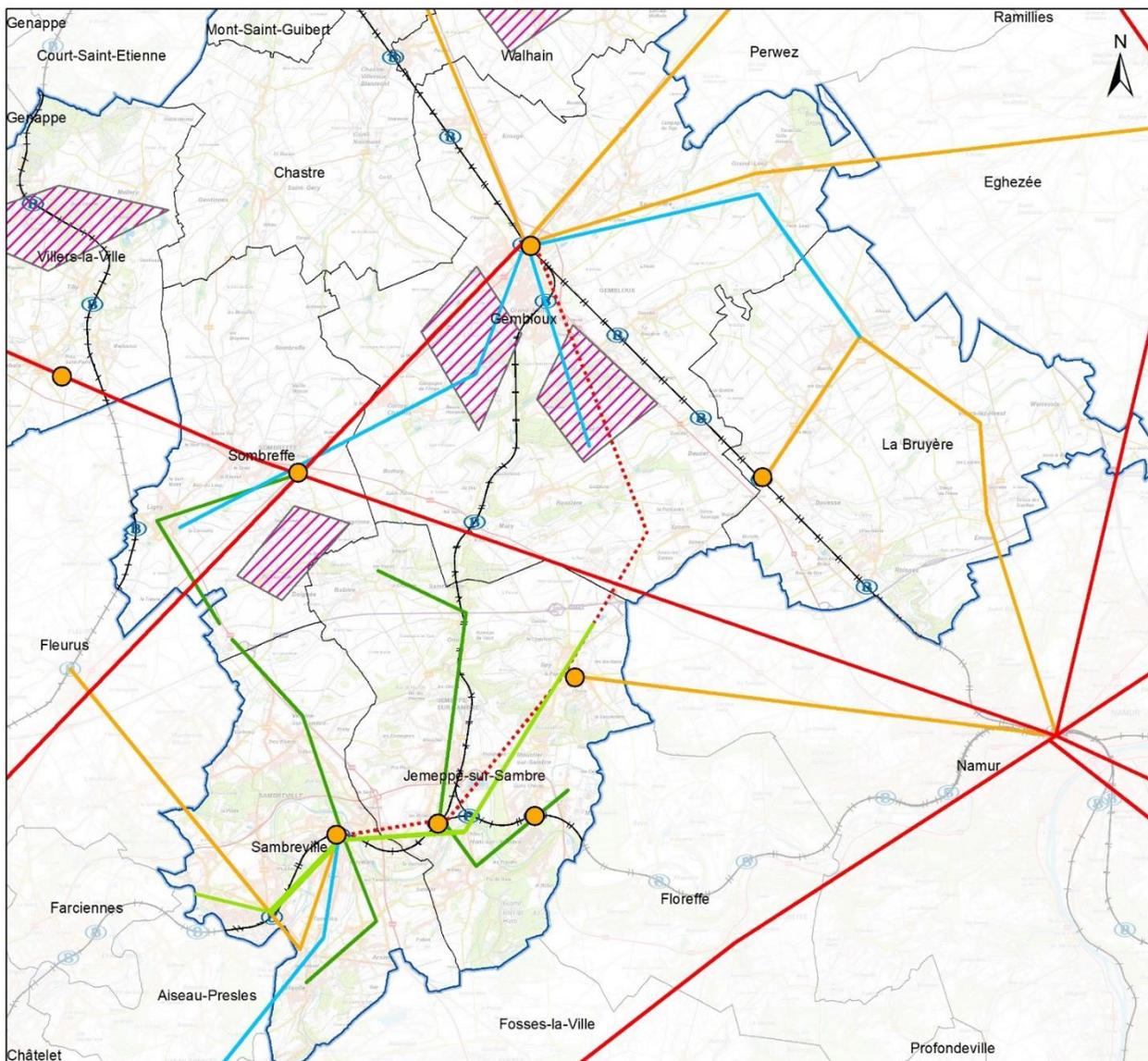


Cette offre TEC, même redéployée, ne peut (et ne pourra) répondre à tous les autres flux (plus faibles). Le réseau de transport en commun devra être complété par des solutions de mobilité locale flexible. Certaines zones ont été identifiées ci-dessus mais la carte n'est pas encore exhaustive.

Vu la proximité de certaines localités avec leur pôle de destination ou vu leur faible densité de population, le transport en commun n'est pas toujours la meilleure solution de mobilité. Des aménagements en termes de mobilité active (piétonne ou cyclable) ou des solutions de transport à la demande pourraient donc être créés, le mix à mettre en œuvre relevant des choix communaux avec l'appui de la Région en termes de planification.

Proposition d'avis de l'Organe :

L'Organe recommande à l'AOT d'officialiser le Plan Régional de Transport Public sur la zone de Gembloux afin de permettre à l'OTW, sur base de ce Plan de Transport, d'étudier et planifier les évolutions de l'offre nécessaires en vue de présenter plusieurs scénarios d'évolution de l'offre lors de la prochaine réunion de l'OCBM de Namur.



Zone de redéploiement de Gembloux

Proposition de Plan de Transport

-  Commune
-  Périmètre à l'étude
-  Réseau ferroviaire
-  Gare
-  Véloroutes SPW
-  Réseau express cible
2023

Liaisons cibles : proposition AOT

-  Express
-  Principale
-  Secondaire
-  Secondaire urbaine
-  Scolaire
-  Mobilité locale_à
développer
-  Point d'intermodalité



Carte réalisée par le SPW - AOT en août 2020