

Déploiement du réseau structurant intercommunal :
connexion du solde des communes au réseau structurant intercommunal

**(document préparatoire aux points 2.2.1 de l'Organe de Consultation
du bassin de mobilité de Namur du 18 mai 2021)**

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 express complété de lignes principales. Il permet de relier les pôles wallons entre eux et chaque commune à son pôle principal sur base de la structure territoriale (SDT).

L'Autorité Organisatrice du Transport a établi une méthodologie pour connecter progressivement le solde des communes au réseau structurant ferroviaire et Express, en concrétisant une première étape intermédiaire d'ici 2023 (connexion d'une commune par bassin et par an d'ici 2023). Cette méthodologie a été présentée à l'Organe de Consultation du bassin de mobilité de Namur le 24 septembre 2020. Les premiers résultats sont présentés dans la présente note conformément à l'avis de l'OCBM de Namur du 24 septembre 2020.

Rappel de l'avis issu de la précédente réunion de l'OCBM de Namur

Lors de l'Organe de Consultation du bassin de mobilité de Namur du 24 septembre 2020, l'Organe a émis « *un avis favorable sur la méthodologie d'identification des communes à connecter au réseau structurant ainsi qu'à la caractérisation et la priorisation des communes.*

L'Organe émet également un avis favorable sur la méthodologie d'identification du pôle et de l'offre desservant celui-ci.

Il attend de l'Autorité Organisatrice du Transport de présenter à sa prochaine session la caractérisation et la priorisation des communes à connecter au réseau structurant.

De plus, il s'agira alors d'initier les projets ad-hoc avec l'OTW et les communes concernées pour la mise en œuvre des étapes 4 et 5. »

Définition du réseau structurant intercommunal

Le réseau structurant intercommunal de transport en commun se compose de :

- Réseau Ferroviaire
- Réseau Express
 - Dont la desserte assure la connexion de communes non-couvertes par le réseau ferroviaire et
 - Dont la vitesse commerciale est maximisée (supérieure à 35 km/h) et
 - Dont l'itinéraire est principalement sur voiries régionales, avec un principe d'un arrêt par commune et d'un arrêt par PAE et
 - Dont l'offre est assurée par un véhicule de type autocar / navette confort.
- Liaisons principales
 - Dont la desserte assure la connexion de communes non-couvertes par le réseau ferroviaire / Express et;
 - Dont l'itinéraire est principalement sur voiries régionales avec un principe d'un arrêt par localité et d'un arrêt aux principaux points d'intérêt
 - Dont la liaison et le niveau de service ont fait l'objet d'une fiche tactique validée par l'Autorité Organisatrice du Transport.

Connexion de la commune de Gesves

Lors de l'OCBM de Namur du 24 septembre 2020, une offre express Gesves – Namur avait été présentée. Malgré des remarques concernant la mise en place d'une offre le samedi, l'avis vis-à-vis de l'évolution de l'offre cible qui lui est soumise était « favorable ».

Dans la foulée, l'étude opérationnelle menée par l'OTW a conclu en l'impossibilité de disposer d'une vitesse commerciale de niveau Express (min. 35 km/h). En conséquence, en concertation avec l'OTW et les communes concernées (Namur et Gesves), l'AOT a fait évoluer le projet de liaison structurante express vers une proposition de liaison structurante principale, tout en prenant en compte l'attente locale d'une offre le samedi (cfr fiche tactique en annexe 1) :

- **Gesves – Namur (création)**
 - Le niveau de service cible pour cette liaison principale est de :
 - 1 parcours par heure uniquement aux heures de pointe vers Namur le matin (6h-9h) et vers Gesves le soir (16h-19h) ;
 - 1 aller-retour le midi (12h-14h)
 - 5 aller-retours le samedi (9h – 18h)
 - Cette liaison dessert le pôle d'emplois de Jambes et, sous réserve de la sécurisation piétonne de l'abord des arrêts, le PAE de Naninne (2.150 emplois);
 - La liaison permet de rejoindre Bruxelles via une correspondance organisée en gare de Namur.

Priorisation des Communes à connecter dans le bassin de mobilité de Namur

Tel que présenté dans le tableau (cfr. annexe 2), le résultat des étapes de caractérisation et de priorisation pour les communes du Bassin de Mobilité de Namur est le suivant :

- Les cinq communes suivantes seront étudiées dans le cadre des études de redéploiement des zones de Couvin-Philippeville et Chimay-Beaumont initiées en parallèle en automne 2021 : **Anhée, Doische, Hastière, Onhaye et Cerfontaine** (en cohérence avec la connexion de la commune de Froidchapelle du Bassin de Mobilité de Charleroi).
- La connexion au réseau structurant intercommunal sera étudiée spécifiquement pour les deux dernières communes identifiées non connectées du bassin de Namur :
 - Pour la commune de **Ohey** (proposition tactique à l'OCBM d'automne 2021) ;
 - Pour la commune de **Vresse-sur-Semois** (proposition tactique en OCBM en 2022).

Proposition d'avis de l'Organe

L'Organe émet un avis favorable sur l'évolution de l'offre cible qui lui est soumise pour la liaison principale Gesves – Namur.

L'Organe émet également un avis favorable sur la priorisation des études de connexion des communes du bassin de Namur au réseau structurant de transport public. Il attend de l'Autorité Organisatrice du Transport d'étudier et de présenter les résultats de ces études de connexion lors des prochains OCBM pour :

- **les communes d'Ohey en automne 2021 et de Vresse-sur-Semois en 2022 ;**
- **les communes d'Anhée, Doische, Hastière, Onhaye et Cerfontaine dans le cadre des réseaux cibles qui seront coconstruits lors des études de redéploiement des zones autour de Couvin/Philippeville et Chimay/Beaumont programmées en 2021/2022.**