

OCBM Namur du 3 juin 2025 - Document préparatoire Points 2.4 pour avis : Prochaines évaluations de l'offre TEC

Contexte

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 ;
- 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 Namur sont :

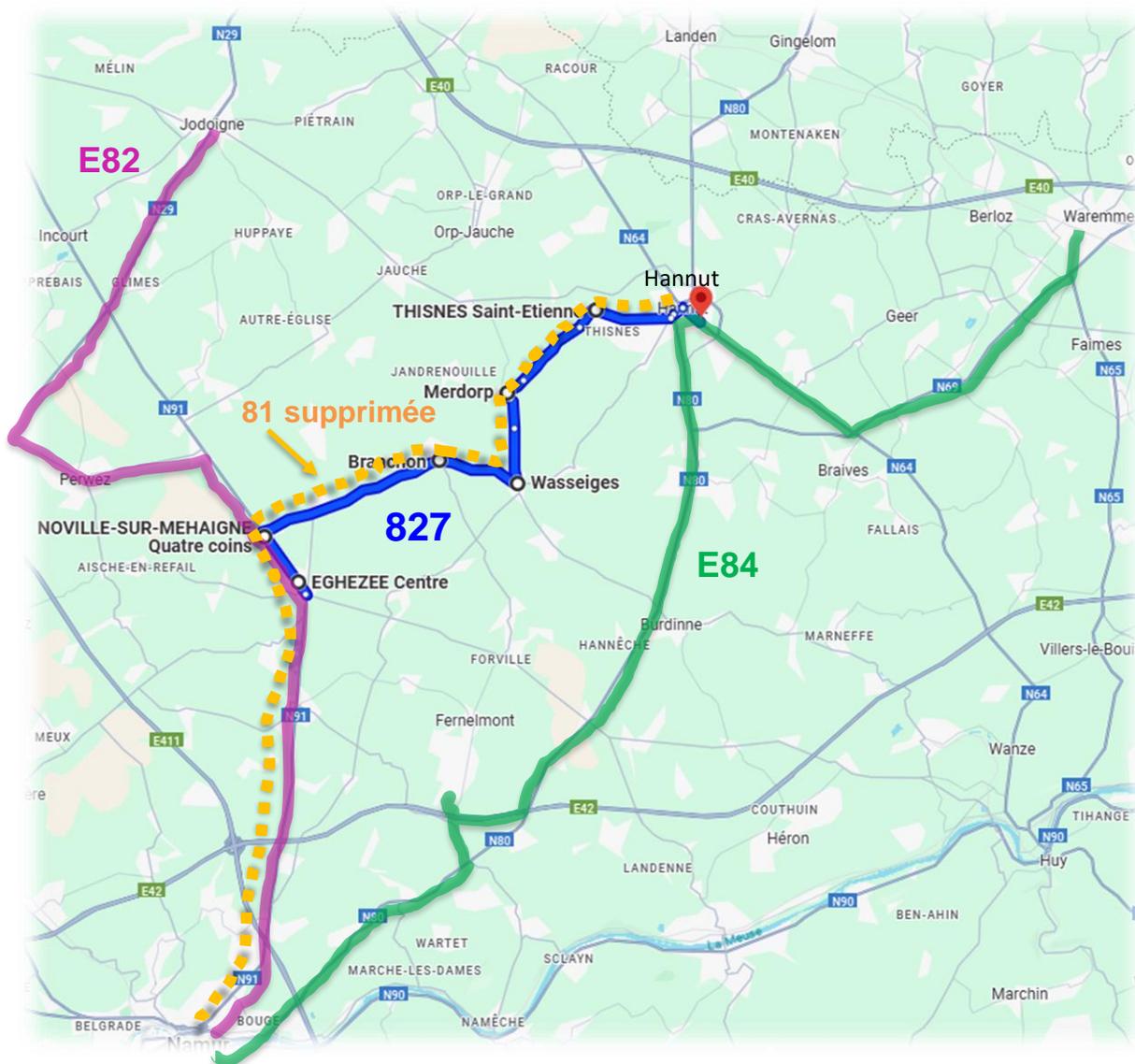
- La ligne 827 « Eghezée – Hannut » (Evaluation finale)
- La ligne Express E82 « Namur–Jodoigne » (Evaluation intermédiaire)
- Les lignes 41 et 42 Gesves – Namur (Evaluation finale)
- Les lignes urbaines 1 « St-Marc – Jambes (Petit Ry) », 9 « Flawinne-Jambes (Amée) » et 80 « Namur (Gare) – Jambes (La Sauge) » (Evaluation intermédiaire)
- Le redéploiement de la zone « Gembloux - Basse-Sambre » (Evaluation intermédiaire)

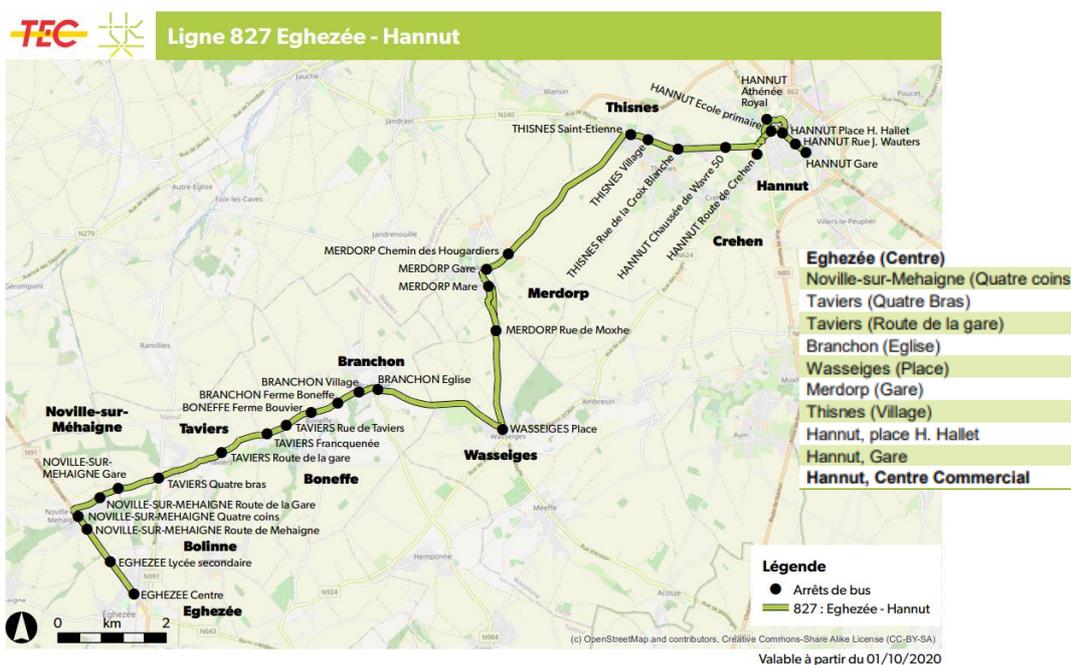
Ligne 827 « Hannut – Eghezée » à évaluer

En octobre 2020, l'offre sur l'axe Hannut – Eghezée a évolué selon les modifications suivantes :

- Renfort de la ligne 82 transformée en ligne Express E82 « Jodoigne – Eghezée – Namur »
- En parallèle, création de la ligne E84 « Waremme – Hannut – Namur »
- Suppression de la L.81 «Hannut – Wasseiges – Eghezée – Namur » (et transfert de ses parcours vers la ligne E82 sur le tronçon Namur-Eghezée)
- Création en conséquence de la ligne secondaire 827 « Hannut-Eghezée » afin de maintenir une desserte omnibus entre Eghezée et Hannut malgré la suppression de la L.81.

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





L'offre de la L. 827 est la suivante :

- En semaine, la ligne 827 circule entre Hannut et Eghezée avec une fréquence de 1 bus/2h entre 10h et 19h (dans le sens Eghezée-Hannut) et entre 5h et 15h (dans le sens Hannut-Eghezée).
- Le samedi la ligne circule à raison de 4 passages par jour dans le sens Eghezée-Hannut et de 3 passages par jour dans le sens Hannut-Eghezée.
- La ligne ne circule pas le dimanche.

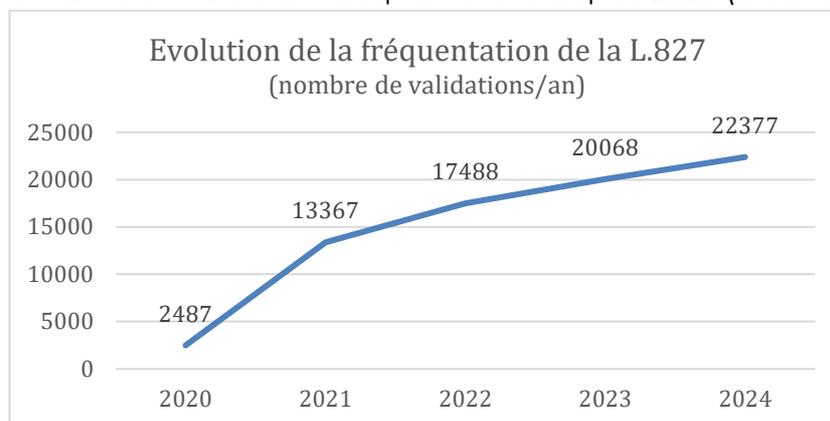
L'offre kilométrique annuelle de cette ligne est de 74.000 km, pour une compensation régionale standard pour ce type de ligne de l'ordre de 320.000 €/an.

Le 20 mars 2023 s'est tenu, avec diverses parties prenantes, un premier atelier d'évaluation de la ligne 827.

Il a été constaté que l'offre était **très peu fréquentée**. En effet, outre les passages de 7h vers Eghezée qui recensent en moyenne 32 clients en période scolaire, les autres parcours n'ont en moyenne que 4 validations par parcours en période scolaire. En période de vacances, la moyenne est de 3 validations par parcours et le samedi, 2 validations par parcours. Les pistes d'actions suivantes, à approfondir, avaient été identifiées :

- étendre l'itinéraire jusqu'au centre commercial de Hannut ;
- mener une enquête de satisfaction pour les (non-)clients ;
- réviser les horaires pour correspondre aux réalités de terrain ;
- indiquer les correspondances (horaires et lieux) organisées.

L'analyse des validations de la ligne montre, comme pour la très grande majorité des lignes, une croissance continue des fréquentations depuis 2020 (situation post Covid).



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

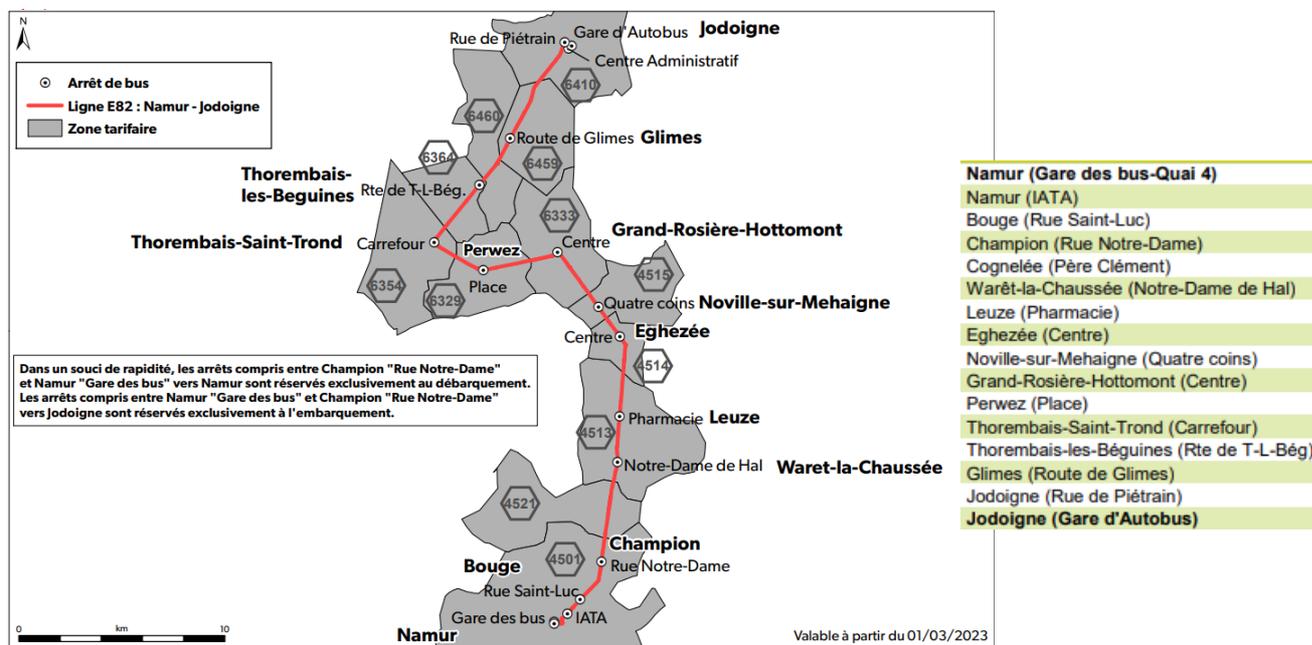
- V/K soit le nombre de validations annuel / le nombre de kilomètres annuels parcourus,
- V/N soit le nombre moyen de validations par parcours.

Les V/K **0,30** et V/N **6,26** sont inférieurs à la moyenne des lignes de même type (secondaire) (V/K 0,75 et V/N de 15,89).

Au vu de ces constats, les principaux enjeux identifiés par l'AOT sont dès lors :

- Vérifier la mise en œuvre des 4 pistes d'actions identifiées lors de l'évaluation intermédiaire ;
- Confirmer la pérennité des parcours non scolaires de la L.827 au regard des autres offres existantes dans cette même zone Eghezée – Wasseiges – Hannut :
 - o L. 815 Hannut – Wasseiges - Forville,
 - o L.823 Jodoigne - Eghezée,
 - o L.824 Hemptinne – Wasseignes – Eghezée.

Ligne express E82 « Namur – Jodoigne » à évaluer



La ligne Express E82 (ancienne L.82) a été renforcée en 2020 (en y intégrant les parcours Namur-Eghezée de l'ancienne L.81) pour offrir :

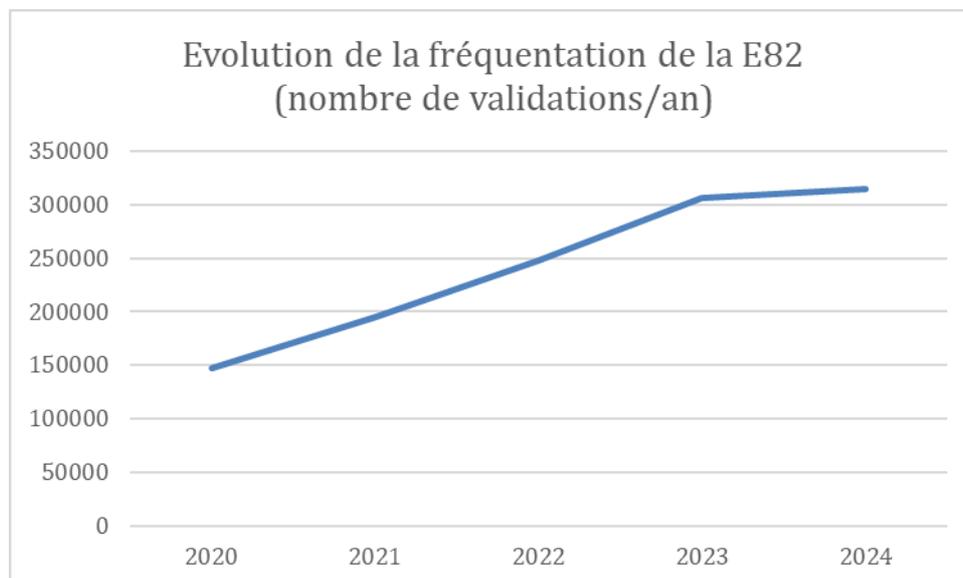
- En semaine, 1 bus/h/sens de 6h à 19h (+ renforts en période scolaire)
- Le samedi, 1 bus/2h de 8h à 19h dans le sens Jodoigne-Namur, et de 12h à 20h dans le sens Namur – Jodoigne.

L'offre kilométrique annuelle de cette ligne est de 370.500 km, pour une compensation régionale standard pour ce type de ligne de l'ordre de 1.160.000 €/an.

L'offre actuelle est inférieure à l'attente régionale de la liaison express « Jodoigne – Eghezée – Namur », particulièrement concernant le cadencement et l'amplitude de l'offre le samedi.

A la différence de la majorité des lignes Express, la E82 n'est pas exploitée avec des autocars.

La ligne E82 enregistre une croissance continue de ses fréquentations depuis 2020.



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

Le V/K (2024) de la E82 est de **0,85** et le V/N est de **28,49**.

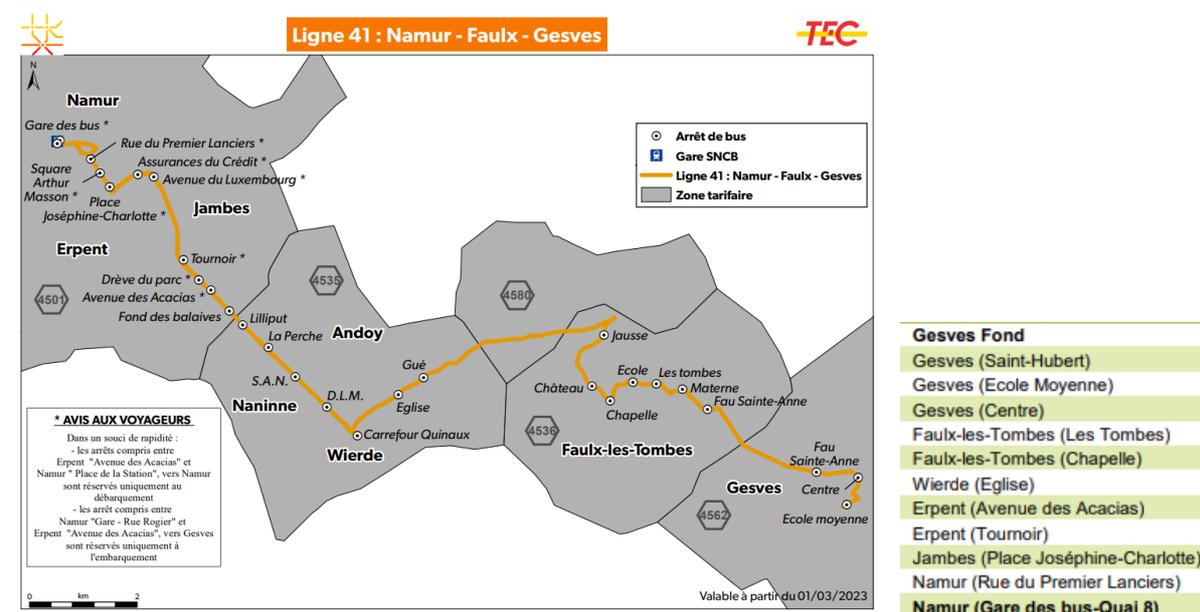
Ce qui est nettement supérieur à la moyenne des lignes de même type (Express) (V/K 0,45 et V/N de 18,83).

La ligne E82 est donc une ligne performante.

Les principaux enjeux de l'évaluation de la E82 identifiés par l'AOT sont dès lors :

- Analyse des écarts de niveaux de service avec les ambitions régionales, en termes d'amplitude, de constance temporelle et de cadencement ;
- Analyse des arrêts structurants (Mobipôles) en termes d'accessibilité depuis les alentours et d'équipements ou de services attendus ;
- Analyse de la qualité de la correspondance en gare de Namur vers Liège et de l'usage intermodal de ligne ;
- Cohérence d'arrêts ou au contraire complémentarité à viser avec la ligne E1 pour la desserte du tronçon Thorembais - Jodoigne (enjeu issu de l'OCBM du BW) ;
- Confirmation de la pertinence des parcours de renfort sur le tronçon Namur – Eghezée.

Lignes 41 et 42 à évaluer



La ligne 41 a été créée en 2021, pour répondre à l'ambition de la SRM de connecter le territoire aux pôles (chantier n°10). Cette ligne a été créée afin de relier la commune de Gesves au pôle de Namur, sur base de flux identifiés de bout à bout.

Elle circule du lundi au vendredi, en période scolaire et non scolaire, à raison de 6 parcours par jour en heures de pointe (3 aller le matin et 3 retour le soir) et 1 A/R le midi, ainsi que le samedi à raison de 5 A/R entre 9h et 18h.

L'offre kilométrique annuelle de cette ligne est de 58.000 km, pour une compensation régionale standard pour ce type de ligne de l'ordre de 210.000 €/an.

Un atelier d'évaluation intermédiaire s'est tenu le 6 avril 2023 avec les communes concernées et les parties prenantes. A cette occasion, un « portrait » de la ligne 42 «Namur – Faulx – Andenne» a également été dressé par l'OTW vu la similitude d'offre entre Faulx et Namur et l'impact potentiel de la ligne 41 sur la ligne 42.

L'atelier a abouti aux constats suivants :

- Le nombre de validations par kilomètre est de 0,5, ce qui correspond à une charge moyenne continue de 11,5 dans l'hypothèse optimiste que tous les usagers restent dans le véhicule durant la totalité du trajet ;
- Les parcours d'heure de pointe 7h23 et 15h49 en semaine sont les plus utilisés (environ 40 personnes en moyenne aux parcours de pointe scolaire). La fréquentation est plus faible en semaine de vacances ;

- Une analyse de l'impact qu'a eu la création de la ligne 41 sur la ligne 42 a été menée. Il en ressort qu'environ 1/3 des voyageurs (+/-100 personnes) qui empruntaient précédemment la ligne 42 prennent aujourd'hui la ligne 41.

Les principales actions identifiées afin d'améliorer l'attractivité de l'offre étaient les suivantes :

- L'étude d'un renforcement mineur du niveau de service de la ligne (service dominical étudiantin) ;
- L'adaptation des horaires du matin en semaine afin qu'ils soient davantage adaptés à la demande et soient cadencés ;
- La suppression d'arrêts moins fréquentés afin d'augmenter la vitesse commerciale de la ligne ;
- L'adaptation des temps de parcours.

Les temps de parcours ont été adaptés au 1^{er} janvier 2025. L'adaptation des horaires du matin n'a pas pu encore être réalisée. L'étude d'un service dominical étudiantin n'a pas conclu à la nécessité de réaliser ce service vu le nombre trop faible de personnes concernées.

Une analyse de performance (2024) est 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 L41 est de **0,79** et le V/N est de **18,18**.

Ce qui est légèrement supérieur à la moyenne des lignes de même type (secondaire) (V/K 0,75 et V/N de 15,89).

Sur cette base, la pérennité de l'offre de la ligne 41 apparaît confirmée.

Les principaux enjeux de l'évaluation finale identifiés par l'AOT sont dès lors :

- Adapter les horaires de la ligne à la demande ;
- Etudier la complémentarité des lignes 41 et 42 (en termes d'itinéraires ou d'horaires) en fonction des impacts de la ligne 41 sur la ligne 42 qui auront été mesurés.

Lignes urbaines namuroises 1, 9, 80 à évaluer

Les lignes 1 « Saint-Marc – Jambes (Petit Ry), 9 « Saint-Servais – Jambes (Amée) et 80 « Namur (Gare) – Jambes (La Sauge) » ont été renforcées en 2021 dans le cadre du projet de redynamisation de l'offre de bus « Nam'in move » mené par le TEC en partenariat avec la Ville de Namur.

- **La ligne 1** a doublé sa fréquence de passage en période scolaire, vacances et le samedi sur son tronçon entre Namur et St-Marc pour passer d'un cadencement à la demi-heure à un cadencement au quart d'heure dans les deux sens. Elle offre ainsi depuis lors **une fréquence au 15' entre Jambes et St-Marc** durant toute la journée du lundi au samedi. Ainsi qu'une offre le dimanche à raison de 1 bus par heure de/vers St-Marc et 2 bus par heure de/vers Jambes de 6h à 21h.

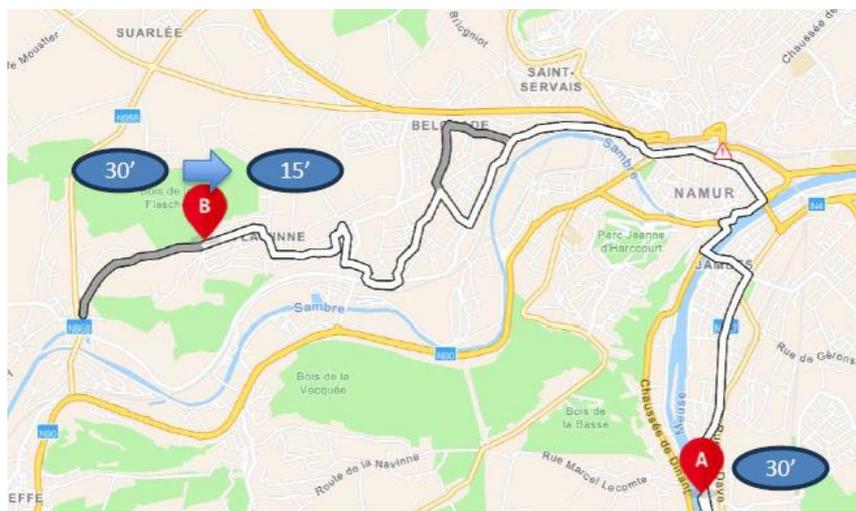
L'offre kilométrique annuelle de cette ligne est de 430.000 km, pour une compensation régionale standard pour ce type de ligne de l'ordre de 2.100.000 €/an.

- **La ligne 9** a doublé sa fréquence de passage en période scolaire, vacances et le samedi sur son tronçon entre Namur et Flawinne pour passer d'un cadencement à la demi-heure à un cadencement au quart d'heure dans les deux sens. Elle offre ainsi **une fréquence au 15' entre Flawinne et Namur et au 30' entre Namur et Jambes Amée** durant toute la journée du lundi au samedi. Elle circule également le dimanche à raison de 1 bus par heure dans les 2 sens de 7h à 21h.

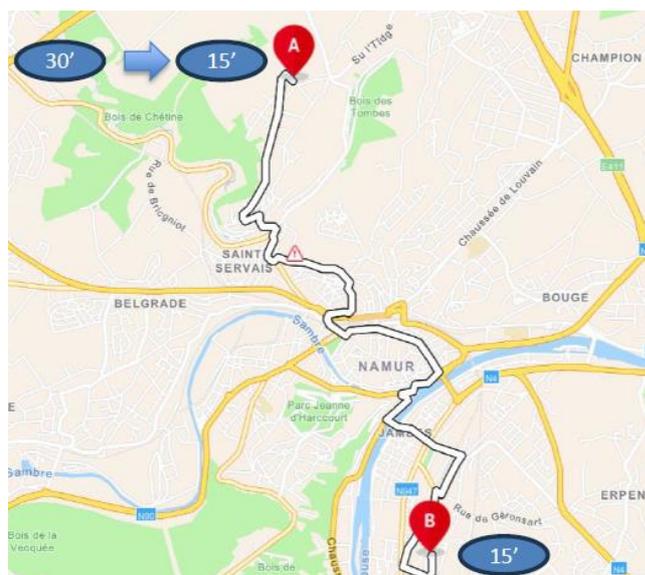
L'offre kilométrique annuelle de cette ligne est de 390.000 km, pour une compensation régionale standard pour ce type de ligne de l'ordre de 2.000.000€/an.

- **La ligne 80** a aussi doublé sa fréquence pour offrir **un cadencement au 30'** entre Namur et Jambes (La Sauge) dans les 2 sens en période scolaire et vacances. Le week-end la ligne circule à raison de 1 bus par heure entre 7h et 22h le samedi et entre 7h et 18h le dimanche.

L'offre kilométrique annuelle de cette ligne est de 190.000 km, pour une compensation régionale standard pour ce type de ligne de l'ordre de 1.000.000€/an



Ligne 9 : Flawinne – Jambes (Amée)



Ligne 1 : St-Marc – Jambes



Ligne 80 : Namur – Jambes (La Sauge)

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

Ce doublement de fréquence de passage de lignes urbaines engendre une croissance d'offre kilométrique conséquente, dont la réponse en termes de fréquentations constatée en 2024 est relativement faible, comme l'indiquent les chiffres ci-dessous :

			2019	2024	delta relatif 2024 vs 2019	
Jambes (Petit-Ry) - Saint-Marc (Pl. Communale)	1	Offre	331.771	428.819	29%	Offre
		Fréquentation	1294607	1482748	15%	Fréquentation
		V/K	3,90	3,46		
Jambes (Amée) - Flawinne	9	Offre	279.483	392.835	41%	Offre
		Fréquentation	784.343	841.077	7%	Fréquentation
		V/K	2,81	2,14		
Namur (Gare) - Jambes (La Sauge)	80	Offre	122.302	191.980	57%	Offre
		Fréquentation	218175	275566	26%	Fréquentation
		V/K	1,78	1,44		

Si l'impact de la crise COVID sur la fréquentation des transports en commun n'est pas à négliger entre 2019 et 2024, il faut également tenir compte à Namur des perturbations engendrées par les multiples **travaux et chantiers menés autour de la gare de Namur** (déplacement de la gare des bus, nouvelle dalle multimodale, aménagement du parvis de la Gare, piétonisation...). La réponse du marché reste toutefois fortement inférieure au renfort d'offre mis en place sur cette même période.

Si l'on regarde les montées moyennes par parcours (V/N) en 2024, on constate qu'elles sont particulièrement faibles sur les tronçons où l'offre a été renforcée. Elles sont de l'ordre de :

11 à Namur et Jambes >< 6 à Flawinne et Belgrade pour la ligne 9 ;

12 à Jambes, Namur, St-Servais >< 2 à St Marc pour la ligne 1 ;

16 Namur et Jambes cité Souvenir >< 3 au-delà de Jambes Belle-vue pour la ligne 80 ;

Les principaux enjeux de l'évaluation de ces 3 lignes urbaines identifiés par l'AOT sont dès lors :

- Etude de l'ajustement de la fréquence en fonction de la demande ;
- Adapter les horaires et éventuellement les diamétrales des lignes urbaines namuroises selon les besoins identifiés.

Redéploiement de la zone « Gembloux – Basse-Sambre » à évaluer

Chronologie du redéploiement

Le redéploiement de la zone de « Gembloux – Basse-Sambre » a été mis en œuvre au 01/08/2023. En incluant la création de la ligne Express E83 en 2022, le redéploiement a représenté +405.000 km/an (soit une augmentation de 31% de l'offre) et +1.580.000€ de compensation financière régionale sur la zone.

La nouvelle offre a reçu très vite de nombreuses récriminations qui ont conduit le TEC à mettre en place dès la fin 2023 de premières mesures (ajout d'arrêts, modifications d'itinéraires et adaptations d'horaires, etc.) et, après des études et des concertations, à renforcer l'offre en aout 2024 (principalement l'extension de la ligne 77 jusque Gembloux, la croissance d'offre sur la E83 et l'extension des services de TEC à la Demande).

Cette deuxième étape a représenté +370.000km/an.

Par rapport à l'offre 2019 pré-redéploiement, le développement cumulé de l'offre sur la zone a été de :

- + 776.400 km/an (en ce compris le TECàD soit une augmentation de +60% de l'offre)
- + 2,2 millions €/an (en ce compris le TECàD)

Evolution de la fréquentation sur 6 mois

En comparant les chiffres des périodes septembre-décembre de 2019 et 2024, on observe une **augmentation de 15% des fréquentations**.

Processus d'évaluation

Un processus a été établi en concertation AOT-OTW pour évaluer au mieux les impacts d'un redéploiement.

Sur base de différentes données fournies par l'OTW (fréquentations, ponctualité, intermodalité, coûts, etc), l'AOT et l'OTW réalisent conjointement un bilan global du redéploiement et en identifient les principaux enjeux. Sur base de ces constats, ils identifient les lignes à évaluer plus finement (comprenant a minima les lignes structurantes du réseau) et proposent une planification et les modalités pratiques d'évaluation des différentes lignes.

Tous ces éléments sont alors présentés aux communes et parties prenantes concernées dans le cadre d'un « comité de zone ». Celui-ci remet son avis sur le bilan global présenté ainsi que sur la sélection de lignes à évaluer.

Ensuite, les différentes réunions d'évaluation de lignes sont organisées (suivant le processus habituel des évaluations de lignes).

Enfin, l'AOT compile et synthétise les différents plans d'actions réalisés (plan d'action global, complété d'éventuels plans d'actions spécifique par ligne qui le nécessite).

Etant donné le renfort d'offre réalisé en été 2024, l'OTW et l'AOT ont convenu de repousser l'évaluation prévue début 2025 à l'été 2025, afin de disposer d'une année scolaire complète de recul.

Le comité de zone pour l'évaluation du redéploiement de la zone sera organisée début septembre 2025.

L'objectif de ces évaluations sera toujours de s'assurer de la pertinence des différentes offres mises en place, au regard des moyens régionaux consacrés et de la réponse du marché aux offres déployées, 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.

Proposition d'avis de l'Organe :

L'Organe prend acte que les lignes TEC 827, E82, 41, 42, 1, 9, 80 et les lignes du redéploiement de la zone « Gembloux – Basse-Sambre » feront l'objet d'une évaluation durant le prochain semestre.

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

- Lignes 827 :
 - Vérifier la mise en œuvre des 4 pistes d'actions identifiées lors de l'évaluation intermédiaire ;
 - Confirmer la pérennité des parcours non scolaires de la L.827 au regard des autres offres existantes dans cette même zone Eghezée – Wasseiges – Hannut (L. 815 Hannut – Wasseiges - Forville, L.823 Jodoigne - Eghezée, L.824 Hemptinne – Wasseignes – Eghezée) ;
 - (à compléter par l'Organe)
- Ligne Express E82 :
 - Analyse des écarts de niveaux de service avec les ambitions régionales, en termes d'amplitude, de constance temporelle et de cadencement ;
 - Analyse des arrêts structurants (Mobipôles) en termes d'accessibilité depuis les alentours et d'équipements ou de services attendus ;
 - Analyse de la qualité de la correspondance en gare de Namur vers Liège et de l'usage intermodal de ligne ;
 - Cohérence d'arrêts ou au contraire complémentarité à viser avec la ligne E1 pour la desserte du tronçon Thorembais - Jodoigne (enjeu issu de l'OCBM du BW) ;
 - Confirmation de la pertinence des parcours de renfort sur le tronçon Namur – Eghezée.
 - (à compléter par l'Organe)
- Lignes 41 et 42 :
 - Adapter les horaires de la ligne selon les besoins identifiés ;
 - Etudier la complémentarité des lignes 41 et 42 (en termes d'itinéraires ou d'horaires), en fonction des impacts de la ligne 41 sur la ligne 42 qui auront été mesurés ;
 - (à compléter par l'Organe)
- Lignes 1, 9, 80 :
 - Etude de l'ajustement de la fréquence en fonction de la demande ;
 - Adapter les horaires et éventuellement les diamétrales des lignes urbaines namuroises selon les besoins identifiés.
 - (à compléter par l'Organe)
- Lignes du redéploiement de la zone « Gembloux – Basse-Sambre » :
 - S'assurer de la pertinence des différentes offres mises en place, au regard des moyens régionaux consacrés et de la réponse du marché aux offres déployées,

- Identifier les actions nécessaires à l'amélioration de l'attractivité de l'offre sur ces lignes.
- (à compléter par l'Organe)

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



CONTACT

Département de la Stratégie de la Mobilité et de l'Intermodalité
Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés
Boulevard du Nord, 8
B - 5000 NAMUR

Julie DUVIVIER
Gestionnaire en mobilité
Tél. : 081 77 29 46
Julie.duvivier@spw.wallonie.be