

OCBM de Namur – 29 janvier 2026

Points 1.2. pour avis : Evaluation finale de la ligne Express E5 Nivelles - Namur

1. Contexte

La ligne E5 Nivelles-Namur a été mise en œuvre en 2019. Commercialisée dans un premier temps en tant que ligne WEL W05 sous réservation, l'offre ne circulait qu'en heures de pointes, elle a été transformée en ligne E5 sans réservation et renforcée en octobre 2020 et septembre 2021, elle dispose depuis d'une offre toutes les heures en semaine de 6h à 20h et toutes les deux heures le samedi.

Une évaluation intermédiaire a été réalisée au printemps 2022 et a abouti un plan d'actions dont les principales mesures étaient les suivantes :

- Elargissement de l'amplitude horaire par l'ajout d'un parcours supplémentaire entre 21h et 22h (OTW) ;
- Renforcement de la fréquence en heures de pointes pour atteindre un bus toutes les 30 min (OTW) ;
- Aménagement d'infrastructure priorisant les bus aux entrées de ville à Namur et à Nivelles (SPW Routes) ;
- Aménagements d'arrêts (OTW).

Suite à cette évaluation intermédiaire, l'OTW a renforcé l'offre en heures de pointes à un bus toutes les 30 minutes. L'amplitude horaire n'a, quant à elle pas évolué.

La ligne E5 enregistre une croissance continue de ses fréquentations depuis 2020. De nombreux travaux d'aménagements ont par ailleurs déjà été faits aux arrêts le long de son parcours afin d'améliorer son accessibilité.

Ces constats ont été partagés lors de l'OCBM du Brabant Wallon de printemps 2025 qui a remis l'avis suivant :

L'Organe prend acte que les lignes TEC 34, 27, 51, 52, E1, E5 et E6 feront l'objet d'une évaluation durant le prochain semestre.

Il identifie les enjeux suivants à prendre en compte dans cette évaluation (...)

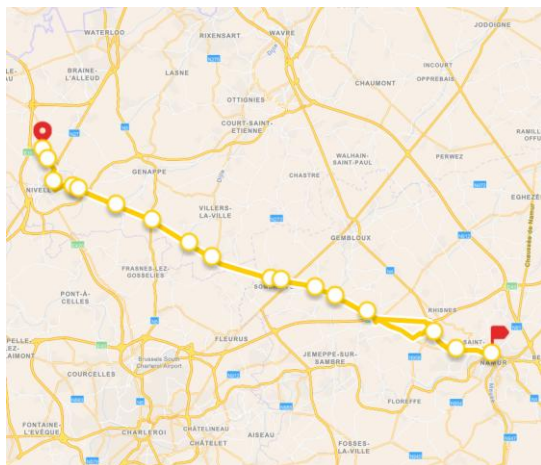
Ligne Express E5 :

- o *L'analyse de la performance de renfort d'offre en heures de pointes ;*
- o *Le renforcement de l'amplitude horaire en soirée ;*
- o *Le suivi de l'aménagement des arrêts, cheminements et priorisation bus ;*
- o *L'analyse de la complémentarité avec le train ;*
- o *Le réaménagement de la N93.*

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.

2. Description de la ligne

Niveau d'offre



La ligne circule avec un bus par heure et par sens en heures creuses et deux bus par heure en heures de pointes en périodes scolaires et non scolaires.

Le bus circule toutes les deux heures le samedi et ne circule pas le dimanche.

L'offre kilométrique annuelle est de 478.259 km/an pour une compensation régionale standard pour ce type de ligne de l'ordre de 2.271.000 €/an.

Fréquentation

Une analyse de performance a été réalisée sur base des deux indices suivants :

- Le **V/K** est de **0,30**. Le V/K moyen des lignes express est de 0,45.
- Le **V/N** est de **14,74**. Le V/N moyen des lignes express est de 18,83.

Ces indicateurs sont légèrement en deçà de la moyenne des lignes de même type mais sont acceptables.

3. Enjeux

Correspondances

L'ambition régionale est d'assurer la correspondance en gare de Nivelles depuis/vers Bruxelles. La correspondance actuellement n'est pas efficacement assurée (délai de correspondance soit inférieur à 5 min ou supérieur à 20 minutes). La part de ticket combiné TEC-SNCB est actuellement de l'ordre de 3 % parmi les usagers de la ligne, ce qui est relativement faible. Cette faible part pourrait s'expliquer par des correspondances peu efficaces actuellement.

Enfin, une proposition d'organisation des correspondances en gare de Mazy vers Gembloux aux heures de pointes a été suggérée. Étant donné le caractère non structurant et peu fréquent de cette desserte ferroviaire, un ajustement n'est pas considéré prioritaire.

Analyse de la complémentarité avec le train

Le trajet entre Nivelles et Namur peut également être assuré en train avec une correspondance à Charleroi. Une proposition de réflexion à un cadencement à la demi-heure a été évoqué entre le parcours bus et celui du train.

La complémentarité horaire entre ces deux offres (permettant de disposer d'une offre à la ½ h entre Nivelles et Namur) est possible actuellement. L'ajustement des horaires nécessaire à l'organisation de la correspondance vers Bruxelles devra, dans la mesure du possible veiller, à maintenir cette possibilité. Toutefois, la correspondance reste prioritaire.

Suivi de l'aménagement des arrêts, cheminements et priorisation bus

Equipements aux arrêts

Des ambitions de mise à niveau en matière d'équipements, d'abris et d'accessibilité ont été relevées pour les principaux arrêts (voir plan d'actions en annexe). Ci-dessous le tableau fait état du niveau actuel d'équipements et d'accessibilité des arrêts. Un grand nombre de ceux-ci (Sombrefe, Créalys, Mazy) ont déjà fait l'objet de travaux partiels ou complets de mise à niveau. Les carences restantes se situent plutôt du côté de Marbais, Nivelles et Belgrade.

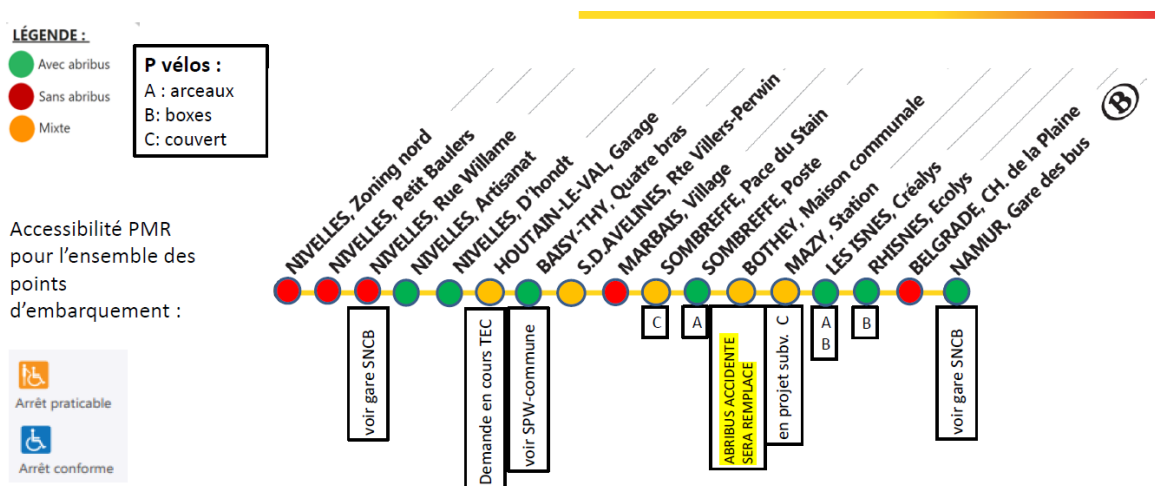


Figure 1 Niveau d'équipements et d'accessibilité aux arrêts (TEC)

Mobipôles

L'organisation des correspondances et l'équipement aux arrêts a été évoquée dans l'optique d'une priorisation aux **mobipôles**. Ces mobipôles, s'ancrent par ailleurs dans la stratégie du SDT à organiser une densification du bâti dans les centralités. Dès lors les travaux d'infrastructures et d'organisation des correspondances pourront être priorisés à ces endroits, avec pour vision un mobipôle par centralité desservie, dont voici la proposition sur base des centralités actuellement retenues par le SDT, avant ajustements des communes :

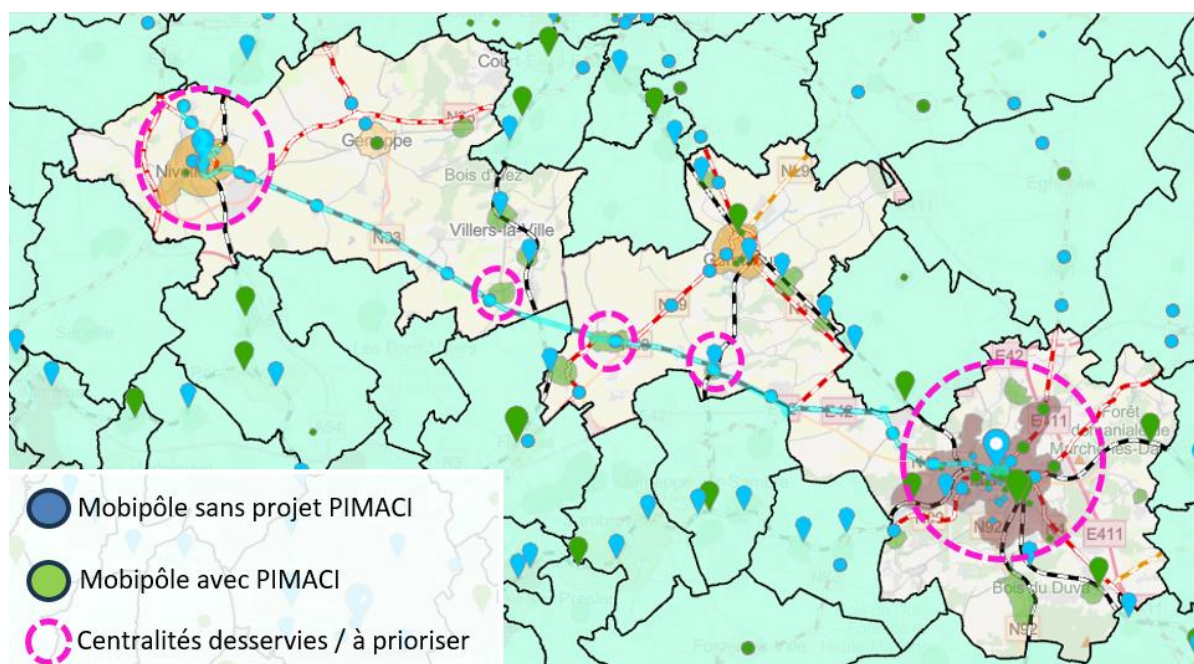


Figure 2 Mobipôles selon la typologie mise au regard des centralités (SPW, 2025)

Centralité (Commune)	Mobipôle	Type Mobipôle	Recommandations
Nivelles	NIVELLES Gare	L	Équiper le côté Rue Willame (abri, trottoir)
Marbaix (Villers-la-Ville)	MARBAIS Village	S	Abri + Mise en conformité PMR des arrêts
Sombreffe	SOMBREFFE Place	S	Valoriser les cheminements vers le mobipôle (le cas échéant)
Mazy (Gembloux)	MAZY Station	S	Mise en conformité PMR des arrêts + stationnement vélo
Namur	NAMUR Gare	XL	Augmenter le parking vélo

Figure 3 Mobipôles prioritaires identifiés sur le parcours de la E5

Infrastructures priorisant les bus

Différents besoins donnant la priorité aux bus sont actuellement à l'étude sur le parcours

- Détection/préemption de passage aux feux (à Namur, Nivelles, Quatre bras)
- Tronçons de voies bus en entrée de ville à Namur et Nivelles

Le renforcement de l'amplitude horaire en soirée

Le renforcement de l'offre en soirée jusqu'à 22h pour atteindre une amplitude horaire de 16h n'a pas encore été implémentée par le TEC.

Analyse de la performance des renforts en heures de pointes

- Les renforts en heures de pointes présentent un V/N ≥ 10 . Les pics de pointes se situent aux créneaux entre 6h et 8h, le matin vers Namur et le soir entre 16h

et 18h vers Nivelles. L'ajout des renforts a permis de lisser les parcours, avec des charges ne dépassant actuellement plus 30 montées par voyage.

- Jusqu'à récemment, l'exploitant a rencontré quelques soucis de main d'œuvre sur ces renforts, ce qui se traduit par des montées relativement faibles ($V/N = 5-10$) qui sont désormais résolus.

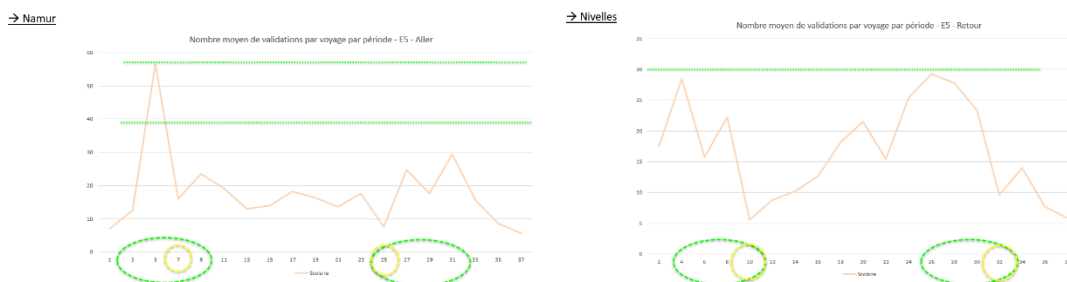


Figure 2 Montées par parcours (en vert : parcours de pointes, en jaune : renfort moins performant, AOT, OTW)

4. Recommandations

- Renforts en soirée sont encore à implémenter pour atteindre l'amplitude cible de 16 h (20 h → 22h) ;
- Actions d'accessibilité et d'équipements aux arrêts à continuer et prioriser aux mobipôles ;
- Besoins d'infrastructures pour la fluidité sur la N93 en entrée de ville (Nivelles et Namur) : bandes bus, priorités aux feux, dépassements de charroi agricole.
- Correspondances à fiabiliser en gare de Nivelles vers Bruxelles.

Proposition d'avis de l'Organe

L'Organe prend acte des résultats positifs de l'évaluation de la ligne Express E5 qui présente un réel caractère structurant.

Etant donné que les indicateurs de performance de la ligne sont déjà favorables mais qu'il reste un potentiel d'amélioration. Il soutient les différents acteurs à poursuivre les actions précédemment identifiées dans leurs sphères de responsabilités respectives (accessibilité des arrêts et des mobipôles, dispositifs de priorisation des bus en entrée des villes (particulièrement sur la N93 à l'entrée de Nivelles), organisation des correspondances et amplitude horaire) afin d'augmenter l'attractivité de cette ligne en répondant davantage aux besoins des usagers.