

OCBM Namur du 29 janvier 2026 - Document préparatoire
Points 1.3. pour avis : Evaluation intermédiaire du redéploiement de la zone
Gembloux - Basse-Sambre

1. Contexte

Sur base du processus « Evaluation de l'offre de bus TEC », l'AOT (Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés – 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.

Un processus particulier a été établi en concertation SPW MI-OTW pour évaluer au mieux les impacts d'un redéploiement de plusieurs lignes au sein d'une zone. Un bilan global du redéploiement et les principaux enjeux identifiés sont partagés avec les communes et parties prenantes, permettant de cibler les lignes à évaluer plus finement.

Chronologie du redéploiement de la zone Gembloux – Basse-Sambre

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, cette première phase du 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. Des premières mesures (ajouts d'arrêts, modifications d'itinéraires et adaptations d'horaires, etc.) ont rapidement été mises en place par LETEC dès la fin 2023. Après des études et des concertations, LETEC a ensuite renforcé l'offre en août 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.

Etant donné le renfort d'offre réalisé en été 2024, l'évaluation prévue début 2025 a été repoussée à l'été 2025, afin de disposer d'une année scolaire complète de recul.

Comité de zone

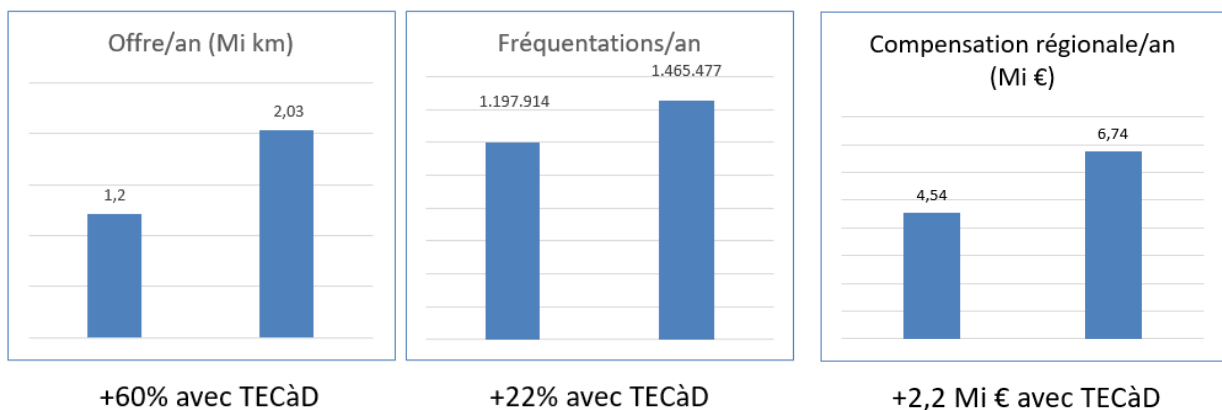
Le Comité de zone pour l'évaluation du redéploiement s'est tenu le 17 novembre dernier à Namur avec les parties prenantes : TEC, SPW MI (AOT), communes de Gembloux, Jemeppe-S-Sambre, la Bruyère, Sombreffe, Fleurus, et Namur. Les invités suivants n'ont malheureusement pas pu se libérer à cette date : la commune de Sambreville, SNCB, Akt, CHRSM, BEP, SPW Routes de Namur, FOREM, Navetteurs.be, Tousàpied.

2. Bilan global et principaux enjeux

Depuis le redéploiement, la fréquentation de la zone a augmenté de 250.000 validations, soit une augmentation de 2019 à 2025¹ de 21,8%.

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

- + 750.000 km/an (en ce compris le TECàD soit une augmentation de +60% de l'offre)
- + 2,2 millions €/an (en ce compris le TECàD).



La Région et LETEC ont massivement investi dans l'offre. Il s'agit à présent d'encourager les clients à recourir à cette offre présente. L'implication de chacun des acteurs est essentielle en vue de l'amélioration de l'attractivité du réseau.

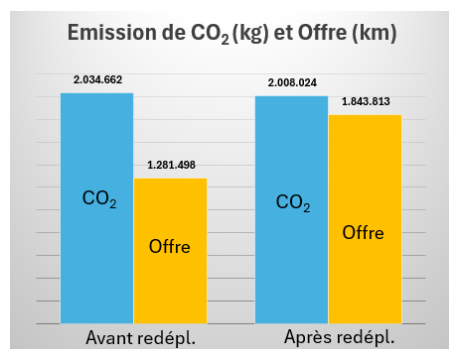
La croissance de la fréquentation est une contribution **positive** aux objectifs de la Wallonie de transfert modal. Pour rappel, la vision FAST ambitieuse en effet d'atteindre 10% de part modale du bus/tram d'ici 2030.

Cependant, l'écart de croissance entre la fréquentation et l'ampleur de l'offre implique une diminution des performances du transport en commun sur cette zone.

| | 2019 | 2024 |
|----------------------------|------|------|
| Voyageurs par parcours V/N | 18,0 | 17,2 |
| Voyageur par kilomètre V/K | 0,9 | 0,7 |

¹ Fréquentation sur 12 mois entre octobre 2024 et septembre 2025

A titre de comparaison, le V/N régional moyen de l'offre TEC (hors lignes urbaines) est de 21,04 et le V/K de 0,89.



En termes d'émission de CO₂, on peut noter une légère diminution de dioxyde de carbone émis entre la période avant et après redéploiement malgré la croissance d'offre (qui a nécessité l'ajout de 5 véhicules circulant pour cette même zone). Les valeurs présentées ne tiennent pas compte du TEC à la Demande.

Les bus sont progressivement remplacés par des véhicules hybrides moins polluants.

La performance des lignes évaluées présente des résultats contrastés :

| | Offre/an | Coût/an | V/K | V/K moyen des lignes de même type | V/N | V/N moyen des lignes de même type | Bilan |
|------------|------------|-------------|-------------|-----------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|-------|
| 71 | 83.250 km | 390.000 € | 0,32 | 1,16 | 5,87 6,37 en 2025 | 25,98 | |
| 72 | 216.047 km | 1.000.000 € | 0,46 | 1,16 | 9,42 11,22 en 2025 | 25,98 | |
| 77 | 255.542 km | 1.190.000 € | 0,43 | 1,16 | 12,66 18,77 en 2025 | 25,98 | |
| E83 | 332.458 km | 845.000 € | 0,50 | 0,45 | 16,9 22 en 2025 | 18,83 | |
| 23 | 162.741 km | 760.000 € | 1,19 | 1,16 | 17,19 17,02 en 2025 | 25,98 | |
| 23b | 103.410 km | 560.000 € | 0,92 | 1,97 | 10,45 12,75 en 2025 | 19,32 | |
| 58 | 371.730 km | 1.800.000 € | 0,99 | 0,75 | 21,96 23,80 en 2025 | 15,89 | |
| E85 | 127.281 km | 490.000 € | 0,13 | 0,45 | 4,17 4,19 en 2025 | 18,83 | |
| 76 | 115.744 km | 560.000 € | 0,28 | 0,75 | 6,19 7,29 en 2025 | 15,89 | |
| 853 | 9.073 km | 45.000 € | 1,29 | 0,85 | 29,86 30,8 en 2025 | 20,9 | |
| 854 | 5.007 km | 24.500 € | 0,20 | 0,85 | 2,59 0,92 | 20,9 | |
| D2 | 245.000 km | 185.000 € | / | / | +/-50 | / | |

Ces constats globaux, les inputs soumis par les participants de l'atelier d'évaluation ainsi que des investigations supplémentaires ont permis d'identifier une série d'enjeux par thème ou par ligne.

| Enjeux par ligne | |
|---|---|
| Ligne E83 « Express Gembloux – Charleroi » : | la pertinence du tronçon Fleurus – Gembloux au regard de la ligne 77 le dimanche l'usage intermodal de la ligne l'usage de la ligne pour rallier le GHDC ; |
| Ligne 77 « Gembloux – Fleurus – Tamines » | la pertinence du tronçon Fleurus – Gembloux au regard de la ligne E83 le dimanche ; connexion de Wanfercée-Baulet à Fleurus suite à la déviation de la L.77 par Lambusart |
| Ligne E85 « Express Gembloux – Tamines » | redéfinir le statut de la ligne, pour tenter d'en améliorer l'attractivité et donc la fréquentation ponctualité usage intermodal de la ligne |
| Ligne 23 « Namur – Spy » : | complémentarité avec l'offre de la ligne 23b et capacité à l'heure de pointe ; |
| Ligne 71 « Gembloux – Eghezée » | complémentarité 71 avec le TEC à la demande D2 et intermodalité en gare de Gembloux ; pertinence d'adapter l'offre aux besoins scolaires entre Eghezée et Gembloux en après-midi |
| TECàD "D2" | faciliter l'utilisation du TEC à la Demande analyser la pertinence de maintenir l'offre de TECàD à Sombreffe analyser la faisabilité d'ajouter le pôle de rabattement de Jemeppe-sur-Sambre dans la zone D2 |
| Ligne 72 " Namur-Bovesse" | la pertinence du tronçon au-delà de Meux jusqu'à la gare de Saint-Denis-Bovesse (intermodalité ?) complémentarité 72 avec le TEC à la Demande D2 sur la zone Est |
| L.76 "Jemeppe - Moustier-Auvélais" | la pertinence du tronçon sur les hauteurs de Jemeppe et de l'intermodalité en gare de Moustier ; |
| Ligne scolaire 853 « Floreffe – Jemeppe-s-Sambre – Spy » : | potentiel de prolongation jusque Malonne ; |
| Ligne scolaire 854 « Jemeppe-s-Sambre – Saint Martin – Onoz » : | fréquentation faible de la ligne ; |
| Enjeux globaux | |
| La pertinence des dessertes du Parc d'activité Créalys | |
| La pertinence des dessertes de l'hôpital d'AUVELAIS CHR Val de Sambre ; | |
| L'accessibilité des arrêts (cheminements, abris, quais) | |

3. Lignes évaluées

Lignes 71 « Gembloux- Eghezée », 72 « Bovesse – Namur » et D2 « Tec à la Demande »

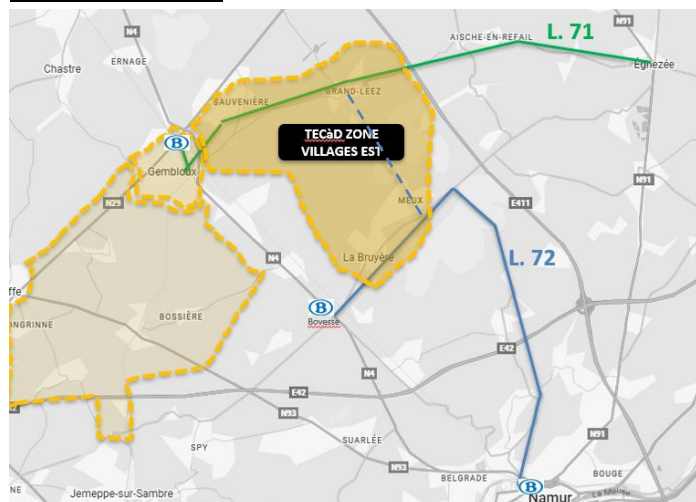
Rappel :

Avant le redéploiement de la zone en 2023, existait la ligne 32 « Namur – Gembloux » passant par Rhisnes, Meux et Grand-Leez (ligne bidirectionnelle circulant à raison de 1 bus/h de 6h à 20h en semaine + offre le weekend).

En 2023, elle a été remplacée par la ligne 72 « Namur – Bovesse » passant par Emines et Meux (ligne bidirectionnelle circulant à raison de 1 bus/h de 6h à 22h en semaine + offre le weekend), ainsi que par la ligne 71 « Gembloux – Eghezée » passant par Grand-Leez (ligne unidirectionnelle circulant aux heures de pointes).

La nouvelle offre desservant Grand-Leez a soulevé rapidement des réactions et des adaptations ont été apportées en augmentant l'offre sur la ligne 71 (ligne devenue bidirectionnelle avec une offre en heures creuses), en ajoutant quelques variantes scolaires à la ligne 72 pour connecter directement Grand-Leez à Namur et en déployant en complément une zone de transport à la demande entre Gembloux, Grand-Leez, La Bruyère et Meux (ligne D2, proposant en semaine et le samedi une offre de 1 bus/h/sens aux heures de pointes et de 1 bus/2h/sens en heures creuses, entre 6h et 20h).

Offre actuelle :



L.71 : Gembloux - Eghezée

- Semaine: 1 bus/h/sens HP, 1 bus/sens en milieu de matinée et d'après-midi
- Samedi: 1 bus/2h entre 8h et 18h
- Dimanche: 1 A/R

L.72 : Bovesse – Namur

- Semaine: 1 bus/h/sens entre 6h et 22h
- Samedi: 1 bus/h/sens entre 8h et 20h
- Dimanche: 1 bus/2h/sens entre 9h et 19h

D2: TEC à la Demande

- Semaine et samedi : 1 bus/h/sens aux heures de pointes, 1 bus/2h/sens en heures creuses, entre 6h et 20h

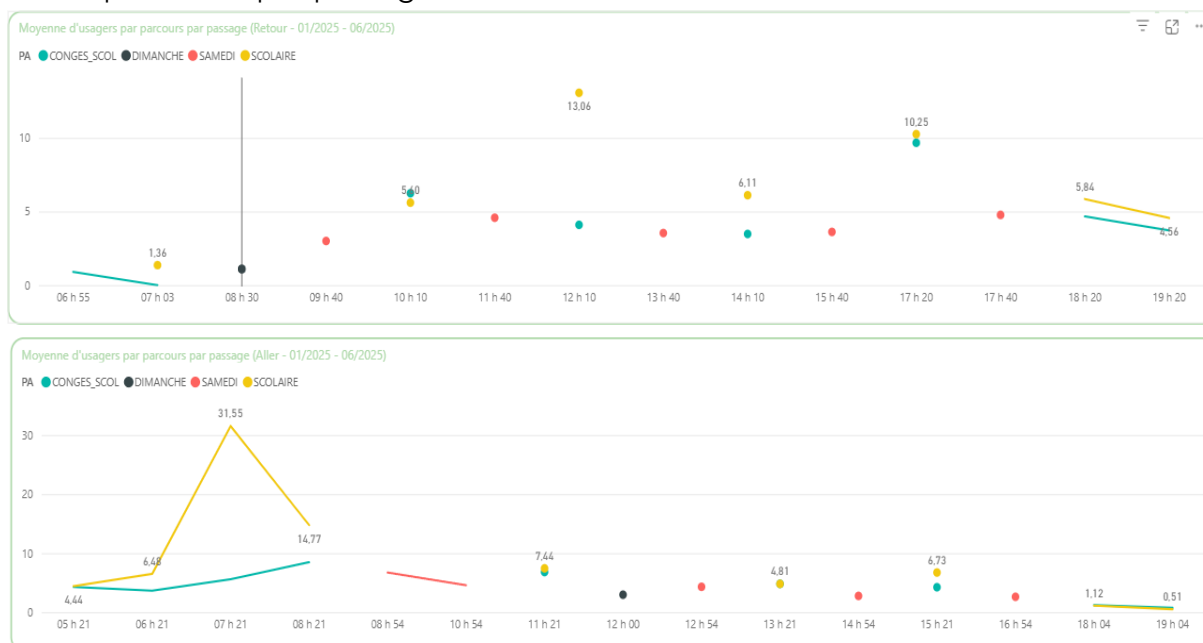
Indicateurs par ligne :

| | Offre/an | Compensation régionale/an | V/K | V/K moyen des lignes principales | V/N | V/N moyen des lignes principales |
|-----------|------------|---------------------------|-------------|----------------------------------|--------------|----------------------------------|
| 71 | 83.250 km | 388.000 € | 0,32 | 1,16 | 6,37 | 25,98 |
| 72 | 216.047 km | 1.000.000 € | 0,46 | | 11,22 | |
| D2 | 245.000 km | 183.000 € | | | | |

Principaux constats :

La ligne 71 ne fonctionne pas de manière optimale :

- Indicateurs de performance en-dessous des valeurs moyennes des lignes principales, seuls les parcours d'heures de pointes comptent plus de 10 personnes par passage.



- Dans le sens Eghezée – Gembloux, les montées se font principalement à Grand-Leez, Eghezée, et dans une moindre mesure Aische-en-Refail, ce qui démontre l'intérêt de la ligne sur l'entièreté de son parcours. Dans l'autre sens, les montées se font presque exclusivement à Gembloux, illustrant qu'il s'agit de la destination phare de la ligne. En période de congé et le weekend, les fréquentations sont plus faibles, et aucun pic de fréquentation n'est constaté.

Les performances de la **ligne 72** sont inférieures aux autres lignes de même type :

- Aux heures de pointe, la variante scolaire depuis Grand-Leez fonctionne bien, tandis que le tronçon entre Bovesse et Meux est très peu fréquenté.
- La correspondance en gare de Bovesse visée vers Gembloux et Bruxelles n'est pas optimale, tant en termes de temps de correspondance sur site que de chaîne de déplacements pour les usagers qui se rendent à Bruxelles (obligation de nouvelle correspondance à Gembloux).
- En période non scolaire (vacances et weekend), la ligne ne connaît pas de phénomène de pics de pointe (du matin, soir, midi...), mais connaît tout de même une bonne fréquentation (V/N ~ 10) en moyenne journalière.

Les validations sur la zone Est (couvrant Grand-Leez, La Bruyère et Meux) du **transport à la demande D2** sont faibles :

- Seules 523 validations ont été enregistrés sur cette zone entre le 1^{er} janvier et le 31 octobre 2025, soit 2 passagers/jour contre plus de 10 000 par la 71 sur la même période. Sur le reste des zones couvertes par le D2, on est plutôt aux alentours de 50 passagers/jour.

Recommandations :

La ligne 71 joue un rôle de connexion en heures de pointe entre Eghezée, Grand-Leez et Gembloux, mais présente une performance très faible en heures creuses : une offre de bus régulier n'apparaît pas être la bonne solution pour desservir Grand-Leez en heures creuses.

La ligne 72 joue un rôle de connexion clé de Meux à Namur toute la journée, mais présente une performance très faible sur le tronçon Bovesse-Meux ($V/N < 1$), sachant que Saint-Denis Bovesse bénéficie d'une offre ferroviaire pour rallier Namur.

La zone Est du service à la demande D2 est peu utilisée par rapport aux autres zones, notamment en raison de son offre similaire à la 71.

Au regard de ces éléments, il est suggéré de rationaliser l'offre d'heures creuses de la lignes 71 vers Gembloux.

Il est également suggéré d'abandonner la contrainte de correspondance à St-Denis-Bovesse sur la ligne 72, au profit du service D2 connectant Meux directement à Gembloux.

Lignes 77 « Gembloux – Fleurus - Tamines » et E83 « Gembloux – Fleurus - Charleroi »

Rappel :

Avant le redéploiement, l'axe Tamines-Fleurus-Gembloux était desservi via la ligne 147a "Gembloux -Fleurus – Tamines".

Le réseau cible initial visait une ligne Express reliant Gembloux à Charleroi avec un nombre plus limité d'arrêt et une ligne principale permettant de connecter Keumiée, Wanfercée-Baulet et Lambusart aux pôles de Tamines et de Fleurus.

Le nouveau réseau mis en place en 2023 a modifié les lignes existantes en une ligne 77 « Fleurus – Lambusart – Tamines » et E83 desservant Ligny, sans modifier les lignes exploitées 155 et 156 par LETEC Charleroi dans la zone.

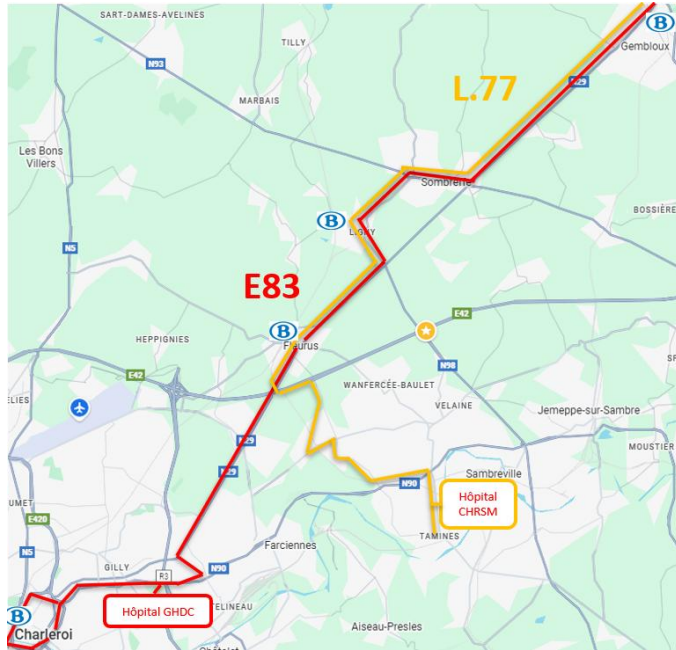
De nombreuses réclamations se sont élevées sur plusieurs points :

- la suppression d'une connexion directe de Ligny/Sombreffe à la Basse-Sambre,
- la diminution du nombre de points d'arrêts dans l'entité, engendrant des cheminements piétons locaux plus longs et des risques de sécurité pour rejoindre les arrêts sur les routes régionales ;
- l'impact sur les tarifs d'application sur une ligne Express.

Des adaptations ont été mises en place en août 2024 sur ces 2 lignes :

- le prolongement de la ligne 77 jusqu'à Gembloux, en desservant Sombreffe et Ligny. En contre-partie, la suppression du tronçon entre Tamines et Auvelais (assuré par la ligne 58) et la déviation de la ligne via Lambusart plutôt que Wanfercée-Baulet (assuré par les lignes 17, 155 et 156);
- l'ajout de 2 passages par jour sur la E83 en semaine ;
- le doublement de la fréquence d'offre le samedi sur la E83 pour passer d'1bus/2h à 1bus/h ;
- l'intégration prévue de la desserte de l'hôpital GHDC à la ligne E83 lors de son ouverture en novembre 2024 ;
- la possibilité de payer le tarif Next lors de recours à la ligne Express entre Sombreffe et Gembloux (2 zones tarifaires) ;
- l'identification des besoins en aménagements sécuritaires sur les voiries régionales concernées et des responsables de leur prise en charge.

Offre actuelle :



L.77 : Gembloux - Tamines

Semaine : 1 bus/h/sens de 6h à 18h30
 Samedi : 1 bus/h/sens de 8h30 à 18h30
 Dimanche : 1 bus/2h/sens de 8h30 à 17h

E83 : Gembloux – Charleroi

Semaine : 1 bus/h/sens de 5h à 20h
 Samedi : 1 bus/h/sens de 6h à 20h
 Dimanche : 1 bus/2h/sens de 7h à 19h

Complétées par des lignes scolaires apportant un renfort de capacité et de proximité entre Ligny, Sombreffe et Gembloux.

Indicateurs par ligne :

| | Offre/an | Compensation régionale/an | V/K 2024 | V/K régional moyen | V/N 2024 | V/N régional moyen |
|------------|------------|---------------------------|-------------|--------------------|---------------------------------|--------------------|
| 77 | 255.542 km | 1.200.000 € | 0,43 | 1,16 | 12,66 18,77 (en 2025) | 25,98 |
| E83 | 332.458 km | 850.000 € | 0,50 | 0,45 | 16,90 22 (en 2025) | 18,83 |

Constats :

La **ligne E83** fonctionne très bien, présentant une charge moyenne en 2025 de **22** supérieure au V/N moyen des lignes Express (18,83), en particulier depuis la desserte du GHDC.

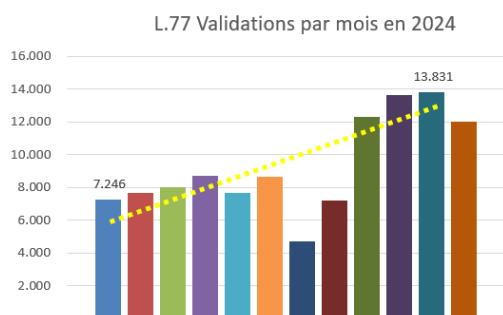
La ligne est principalement employée par des 25-64ans (37%), suivi par les 18-24 ans (27%), les 12-17 ans (14%) et les +65 ans (7,3%).

Quand on compare les mois d'octobre 2023 et 2024, il apparait que la ligne est légèrement moins utilisée depuis l'extension de la ligne 77 jusqu'à Gembloux qui offre un parcours parallèle avec la E83 sur ce tronçon.

| | 77 | E83 |
|---------------------|-----------|------------|
| V/N oct 2023 | 10.8 | 18.39 |
| V/N oct 2024 | 17.93 | 16.53 |
| V/K oct 2023 | 0.54 | 0.6 |
| V/K oct 2024 | 0.63 | 0.51 |

La hausse des fréquentations sur le tronçon Fleurus-Gembloux de la ligne 77 excède cependant largement la baisse de fréquentation de la ligne E83 (baisse de +/-1.000 passagers/mois sur la E83, contre une hausse de +/-9.000 passagers/mois sur le tronçon Fleurus-Gembloux de la 77).

Cependant, ce transfert pourrait être en partie masqué par la croissance importante et constante des montées au GHDC (dans le sens vers Charleroi) puisque la E83 est la seule ligne qui connecte directement le centre de Charleroi à l'hôpital. Ces montées représentaient 14% des montées de la E83 au mois de décembre 2024, ce qui pourrait se réduire une fois l'antenne du métro M5 ouverte (prévue en 2027).



La **ligne 77** fonctionne de manière modérée avec des validations par parcours de **18,77** sur le premier semestre 2025 inférieures au V/N moyen des lignes principales (25,98), mais en nette progression par rapport à 2024 (+50% de validations).

Elle fonctionne particulièrement bien en semaine scolaire (V/N de 24) aux parcours des heures d'école. La ligne est principalement utilisée par les jeunes de 12-17 ans (30% des usagers), suivi par les 25-64 ans (24%) et les 18-24 ans (23%).

Ses validations par parcours (V/N) sont plus faibles en période de vacances (13), le samedi (11) et le dimanche (7).

Si l'on compare ses indicateurs de performance avec ceux de l'ancienne ligne 147a (dont l'offre était similaire excepté qu'elle ne circulait pas le dimanche), on constate que la performance de la ligne sur cet axe s'est dégradée.

| | 147a (2019) | 77 (2024) | 77 (6 premiers mois 2025) |
|-----|-------------|-----------|---------------------------|
| V/K | 0,95 | 0,43 | 0,67 |
| V/N | 23,26 | 12,46 | 18,77 |

Toutefois, les validations de 2025 en hausse présument d'une croissance de fréquentation de la ligne.

Un point d'attention réside dans les chiffres de montées (dans le sens vers Gembloux) aux arrêts de "Tamines gare" et "Tamines Ecole". Les montées à ces arrêts ont été divisées par 2 à 3 entre 2023 et 2024. Deux hypothèses :

- La desserte via Wanfercée-Baulet et Keumiée reste peut-être plus pertinente que via Lambusart, mais nécessite d'optimiser l'offre des autres lignes desservant ce territoire.
- La requête de connexion entre Sombreffe et la Basse-Sambre a conduit LETEC à étendre la ligne 77 jusque Gembloux. Cela a permis dans les faits d'apaiser les réclamations dans la zone. Cependant, ce besoin de connexion mériterait d'être objectivé par des analyses complémentaires vu que les montées à Tamines n'ont pas augmenté en proportion des montées sur l'axe Fleurus-Gembloux.

Montées à Tamines gare et Tamines Ecole (dans le sens vers Gembloux)

| | 2023 | 2024 |
|------------------|-------------|-------------|
| septembre | 1062 | 270 |
| octobre | 955 | 414 |
| novembre | 1017 | 471 |
| décembre | 976 | 388 |

Enjeu de la double desserte dans Sombreffe-Ligny :

77 : Les validations moyennes par parcours cumulées sur les arrêts de Sombreffe et Ligny sont de 12 personnes par parcours en période scolaire vers Gembloux, et de 5 personnes par parcours en direction de Tamines. Cela donne un V/N moyen de 8,5.

E83 : Les validations moyennes par parcours cumulées sur ces mêmes arrêts sont de 4 personnes par parcours en périodes scolaires vers Gembloux, et de 3,3 personnes par parcours en direction de Charleroi. Cela donne un V/N moyen de 3,6.

Au vu des faibles montées sur la E83 aux différents arrêts de Sombreffe et Ligny, la double offre ne semble a priori pas nécessaire.

Enjeu de l'offre le samedi et le dimanche sur l'axe Fleurus-Gembloux :

Le samedi, les lignes combinées offrent une fréquence de 2 bus/h. Ce qui est supérieur à l'offre pré-redéploiement puisque la ligne 147a circulait à raison de 1 bus/h entre Gembloux et Fleurus de 7h à 18h.

Les niveaux de fréquentation le **samedi** sont relativement **modérées** sur les deux lignes 77 et E83 (V/N de **11** sur la ligne 77, de **13** pour la ligne E83) car supérieures à 10.

Le dimanche, entre Fleurus et Gembloux, les lignes E83 et 77 offrent une fréquence d'un bus par heure, ce qui est également supérieur à l'offre précédemment existante (pas d'offre le dimanche dans la ligne 147a).

Les niveaux de fréquentation le **dimanche** sont par contre **faibles** sur les deux lignes 77 et E83 (V/N de **7** sur la ligne 77, de **11** pour la ligne E83).

Recommandations :

La ligne E83 joue un rôle structurant pour connecter Gembloux, Sombreffe, Ligny, Fleurus à Charleroi, en ce compris au nouvel hôpital GHDC, et présente un bon niveau de performance. Il reste à sécuriser davantage les cheminements vers les arrêts desservis.

A l'heure actuelle, soit seulement après un an de mise en œuvre de son extension, la ligne 77 apparaît moins performante que l'ancienne ligne 147a, notamment en raison de son itinéraire en partie parallèle à la E83. Le niveau de service qu'elles offrent ensemble le dimanche apparaît trop important au regard de la demande, une rationalisation de l'offre le dimanche sur le tronçon Fleurus-Gembloux est à étudier.

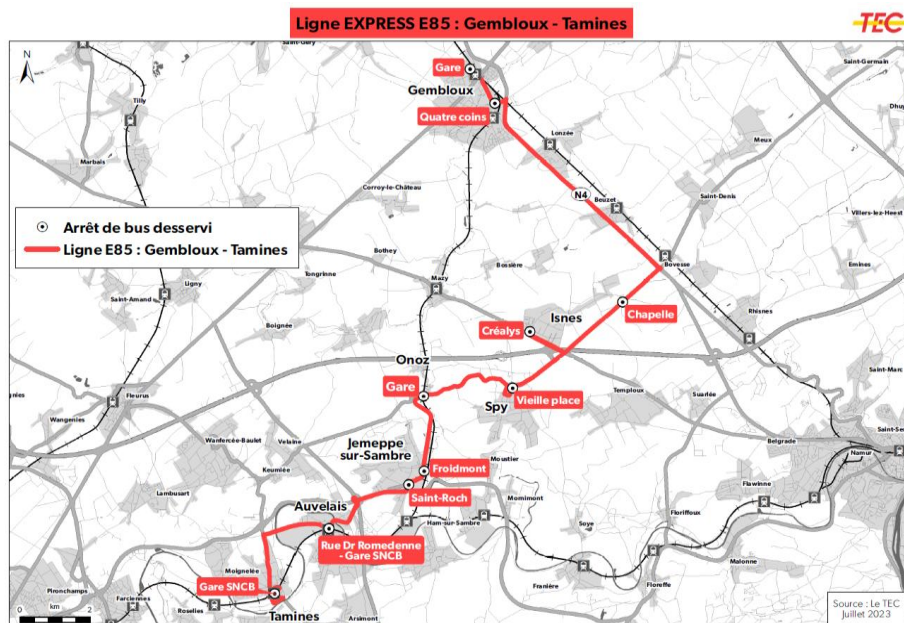
Des analyses supplémentaires de la ligne 77 permettraient de vérifier le réel usage de la liaison directe de Sombreffe-Ligny à la Basse Sambre.

Une adaptation de la ligne 77 est enfin à étudier simultanément à l'adaptation des lignes 17, 155 et 156, notamment au regard du potentiel identifié pour connecter Tamines à Fleurus via Wanfercée-Baulet, tout en maintenant également la connexion de Lambusart.

Ligne E85 « Gembloux – Tamines »

Rappel :

Le redéploiement a visé à connecter via la E85 la Basse-Sambre à Gembloux aux heures de pointes afin de rejoindre les trains vers Bruxelles et de connecter le parc Créalys, en l'absence d'offre ferroviaire reliant Tamines à Gembloux et Bruxelles. Des travaux routiers sur l'itinéraire ont, au départ, pénalisé l'attractivité de la ligne.



Offre actuelle et indicateurs :

| | Offre km/an | Compensation régionale/an | Niveau service | V/K (2024) | V/K moyen | V/N (2024) | V/N moyen |
|------------|-------------|---------------------------|--|-------------|-----------|-----------------------------|-----------|
| E85 | 127.281 km | 484.000 € | 3 AR le matin, 1 AR le midi, 3 AR le soir (en semaine) | 0,13 | 0,45 | 4,17 4,19 en 2025 | 18,83 |

Principaux constats :

- La ligne a des indicateurs de performance faibles et nettement inférieurs à la moyenne des lignes de même type (Express).
- Les parcours du matin, permettant d'arriver aux écoles de Gembloux et Tamines à temps pour commencer les cours, sont les plus fréquentés. Il y a une légère concurrence avec l'offre train au niveau de Jemeppe (liaison ferroviaire Jemeppe-Gembloux, arrivant à Gembloux à 7h53 en même temps que la E85).
- 3 montées/jour en moyenne sont enregistrées au niveau du parc Créalys.
- En termes d'utilisateurs, les 12-17 ans représentent 19% des usagers et les 18-24 ans 35%. Combiné avec les constats précédents, le public cible initial de la ligne (navetteurs vers Bruxelles et actifs) ne semble pas atteint.
- La correspondance bus/train en gare de Gembloux n'est pas organisée de manière fiable (temps de 6 minutes trop faible pour réaliser la correspondance de manière aisée au vue des indicateurs de ponctualité des trains IC venant de Bruxelles) ;
- Analyse de l'offre par origine-destination :
Entre Tamines et Gembloux : au départ de Tamines, avec la prolongation de la ligne 77 de Fleurus à Gembloux déployée en 2024 offrant un temps de parcours similaire (+/- 50 minutes) à la E85, les deux offres apparaissent en doublon l'une de l'autre.
Entre Jemeppe et Gembloux : au départ de Jemeppe, l'offre de la E85 apparait en doublon par rapport à l'offre ferroviaire qui permet la connexion (train P) vers Gembloux.
- La E85 est, à ce stade, la seule option pour Spy, Créalys et Les Isnes de rejoindre Gembloux sans correspondance.

Recommandations :

La ligne E85 présente une performance faible. A court terme, l'amélioration et la promotion de la fiabilité de l'intermodalité bus-train d'une part et l'adaptation de la politique d'arrêts d'autre part doivent être un objectif pour conquérir le potentiel visé tant au niveau des navetteurs vers Bruxelles que pour les travailleurs du parc Créalys. L'amélioration significative de la fréquentation de la E85 d'ici l'évaluation finale apparait indispensable au maintien de cette ligne.

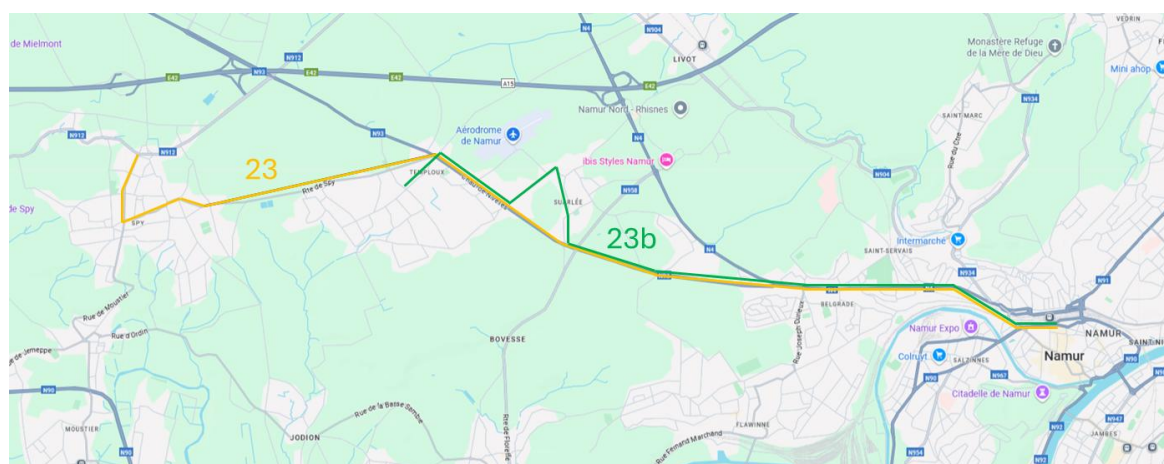
A défaut d'attractivité de cette offre directe, la connexion entre la Basse Sambre et Gembloux serait proposée par les autres offres existantes et la desserte locale que

permet actuellement la E85 au sein de la Basse-Sambre pourrait faire l'objet d'un élargissement de la zone du service à la demande au nord de la commune de Jemeppe-sur-Sambre.

Lignes principale 23 « Namur – Spy » et secondaire 23b « Namur – Suarlée – Temploux »

Rappel :

La ligne 23 « Namur-Spy » existait avant le redéploiement, mais démarre à présent de Spy. La ligne 23b a été ajoutée à cet axe afin d'offrir une fréquence de passage à la demi-heure et une desserte plus fine sur le tronçon plus urbain Temploux – Suarlée - Namur.



Offre actuelle et indicateurs :

| | Offre/an | Compensation régionale/an | Niveau service | V/K (2024) | V/K moyen | V/N (2024) | V/N moyen |
|-----|------------|---------------------------|-------------------------|------------|-----------|------------------------|-----------|
| 23 | 162.741 km | 760.000 € | 1 bus/h de 6h à 22h | 1,19 | 1,16 | 17,19 17,02 en 2025 | 25,98 |
| 23b | 103.410 km | 560.000 € | 1 bus/h de 6h30 à 19h30 | 0,92 | 1,97 | 10,45 12,75 en 2025 | 19,32 |

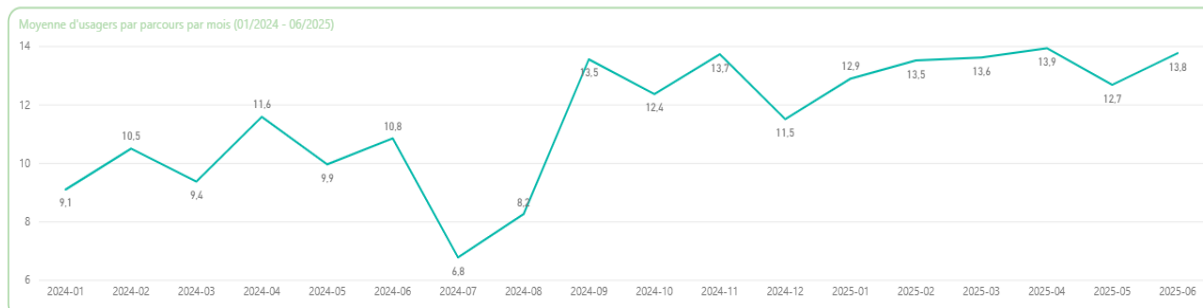
Diagnostic :

La ligne 23 a une fréquentation relativement bonne (V/N 17,02) mais tout de même inférieure au niveau moyen des lignes principales (25,98).

La ligne 23b présente des indicateurs de performance moyens : V/N 10,45 en 2024 inférieur au V/N moyen des lignes secondaires (19,32) mais en augmentation en 2025 (12,75).

Les lignes 23 « Namur – Spy » et 23b « Namur – Suarlée – Temploux » ont 17 de leurs arrêts en commun (sur 26 au total). Les deux lignes ont le même public qui les fréquente, c'est-à-dire 31% de 12-17ans, 26% de 18-24 ans et 22% de 25-64 ans.

Les fréquentations de la 23b sont en augmentation depuis 2025.



Depuis 2019, l'offre a doublé sur cet axe alors que les fréquentations n'ont pas encore autant augmenté (V/N L.23 en 2019 : 21 >< V/N 23+23b en 2024 : 14). En particulier l'offre du weekend sur la ligne 23b ne semble pas rencontrer son public (charge moyenne le samedi de 7 personnes par parcours et le dimanche de 6).

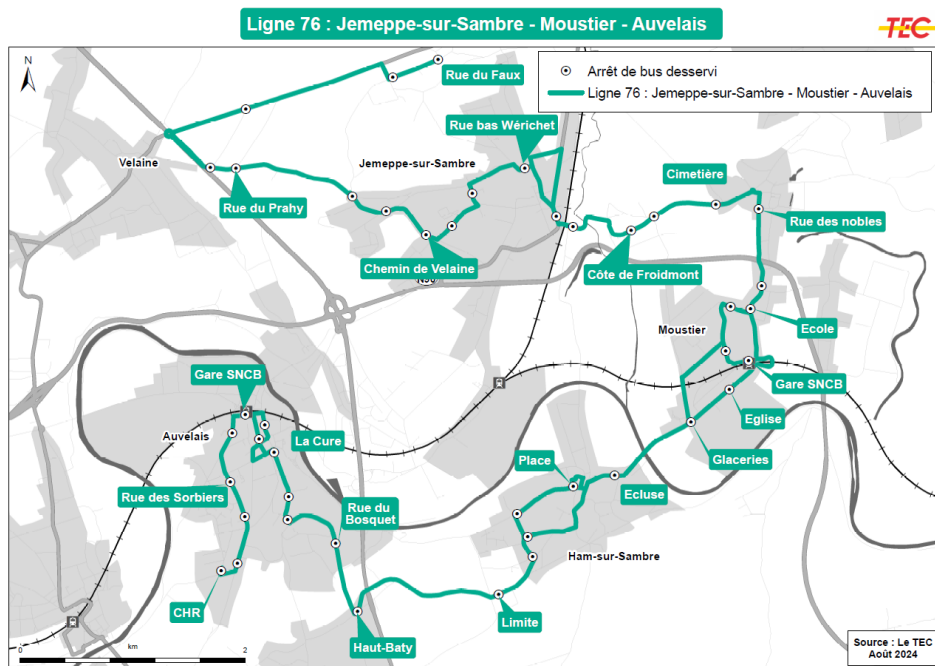
Recommandations :

Les lignes 23 et 23b apparaissent complémentaires pour connecter Spy, Temploux et Suarlée à Namur et présente une performance globale moyenne, qui pourrait être améliorée en rationalisant l'offre du weekend sur le tronçon entre Temploux et Namur.

Ligne 76 « Jemeppe -sur-Sambre – Moustier Auvélais »

Rappel :

La ligne 76 a été créée lors du redéploiement afin de connecter localement les entités de Ham-Sur-Sambre, Moustier et Velaine aux pôles de Jemeppe-sur-Sambre et Auvélais, ainsi que de permettre de rallier Namur en correspondance avec le train en gare de Moustier.



Offre actuelle et indicateurs :

| | Offre/an | Compensation régionale/an | Niveau service | V/K (2024) | V/K régional moyen | V/N (2024) | V/N régional moyen |
|----|------------|---------------------------|---|------------|--------------------|-------------------------|--------------------|
| 76 | 115.744 km | 560.000 € | 1bus/h en hp , 1bus/2h en hc et le samedi | 0,28 | 0,75 | 6,19 7,29 en 2025 | 15,89 |

Diagnostic :

L'indicateur V/N était en 2024 de 6,19, en augmentation à 7,29 pour les six premiers mois de 2025 ce qui reste faible.

Le réseau cible visait d'une part que Velaine soit connecté à Auvelais (et non nécessairement à Jemeppe) et d'autre part que le quartier des Tiennes (situé au terminus de Jemeppe) ne devait être desservi qu'en offre scolaire. Le tronçon entre "Velaine-sur-Sambre, rue du Prahy" et le terminus à "Jemeppe rue du Faux" enregistre 2,45% des montées de toute la ligne alors qu'il représente 12,5% des arrêts de la ligne, soit moins d'1 montée par jour.

Une correspondance ciblée en gare de Moustier (dans le sens depuis Jemeppe) devait permettre aux habitants de Jemeppe et Velaine de pouvoir rejoindre Namur (notamment suite à la suppression de l'extension d'heure de pointe de la ligne 23). Le taux d'abonnement combiné TEC-SNCB pour 2025 n'est que de 7% sur cette ligne, ce qui démontre que cette solution ne convainc que peu.

Par ailleurs, le besoin de connexion entre Velaine et Namur aux heures de pointes a été comblé par la création de la ligne scolaire 721. Les habitants de Velaine peuvent également rejoindre les gares d'Auvelais et de Tamines via la ligne 155 pour se rendre à Namur.

Recommandations :

Compte-tenu du très faible niveau de fréquentation sur le tronçon au-delà de Jemeppe-sur-Sambre, il est suggéré de limiter l'itinéraire de la ligne 76 à Jemeppe-sur-Sambre, sans plus desservir Velaine.

A l'instar de la recommandation en cas de suppression de la ligne E85, la desserte locale pourrait faire l'objet d'un élargissement de la zone du service à la demande au nord de la commune de Jemeppe-sur-Sambre (rabattement sur Jemeppe-sur-Sambre à étudier).

Ligne scolaire 853 « Floreffe – Jemeppe-sur-Sambre »

| | Offre/an | Compensation régionale/an | Niveau service | V/K (2024) | V/K moyen des lignes sco | V/N (2024) | V/N moyen des lignes sco |
|-----|----------|---------------------------|------------------------|------------|--------------------------|------------|--------------------------|
| 853 | 9.073 km | 44.000 € | 1 aller, 2 retour/jour | 1,29 | 0,85 | 29,86 | 20,9 |

La ligne permet de rallier Floreffe en périodes scolaires pour les élèves de Spy et de Jemeppe. La ligne rencontre son succès aussi bien sur son parcours aller que ceux de retour.

L'entité de Malonne a transmis au TEC sa demande de prolonger la ligne pour desservir sa commune, ce qui pourrait augmenter le potentiel de la ligne.

Ligne scolaire 854 « Jemeppe-sur-Sambre - Saint-Martin - Onoz »

| | Offre/an | Compensation régionale/an | Niveau service | V/K (2024) | V/K moyen des lignes sco | V/N (2024) | V/N moyen des lignes sco |
|-----|----------|---------------------------|------------------|------------|--------------------------|---------------------|--------------------------|
| 854 | 5.007 km | 24.000 € | 1 aller - retour | 0,2 | 0,85 | 2,59 (0,92 en 2025) | 20,9 |

L'objectif de la ligne scolaire est de permettre de rallier l'école St-Roch de Jemeppe-sur-Sambre pour les élèves de Onoz et Saint-Martin.

Les indicateurs de performance de la ligne sont bien en-deçà des valeurs attendues pour une ligne scolaire. La fréquentation a diminué entre l'année scolaire 2023-2024 et 2024-2025. Il y a en moyenne moins d'un passager par passage.



Il apparaît pertinent, en concertation avec les communes de Jemeppe-sur-Sambre et Namur, de supprimer la ligne 854.

4. Enjeux généraux évalués

Desserte du Parc scientifique CREALYS :

Ce PAE est desservi par 4 lignes TEC:

- 2 lignes Express la E5 "Nivelles- Namur" (toute la journée) et la E85 "Gembloux - Tamines" (en heures de pointe),
- la ligne locale 58 "Créalys – Spy – Moignelée" (en heures de pointes),
- une ligne scolaire 721 (jours et heures scolaires).

La majorité des montées au parc se fait sur la ligne E5 avec en moyenne 0,7 personnes par passage (28 validations journalières).



| Nbr montées moyenne/jour à Créalys | |
|------------------------------------|---|
| E85 | 3 (offre : 16 parcours/jour) soit 0,2 pers./parcours |
| E5 | 28 (offre : 38 parcours/jour) soit 0,7 pers./parcours |
| 721 | 3 (offre : 2 parcours/jour) soit 1,5 pers./parcours |
| 58 | 3 à 9 (Offre : 20 parcours/jour) soit 0,3 pers./parcours |

Une analyse plus fine des raisons de cette faible fréquentation (niveaux de service ? notoriété ? aménagements ?) est à réaliser en partenariat avec les acteurs économiques concernés et l'appui de AKT.

Desserte de l'hôpital CHRSM d'Auvelais :

Rappel :

Au redéploiement d'août 2023, l'hôpital d'Auvelais était desservi par la ligne 58 "Créalys – Spy – Moignelée".

Rapidement, des demandes de prolonger la ligne 76 et d'élargir l'amplitude horaire des lignes 58 et 76 avant 7h et après 21h ont été exprimées afin de mieux desservir l'hôpital en termes horaires et de connexion directe depuis Moustier et Ham-sur-Sambre.

Afin d'accéder à ces demandes, l'amplitude horaire du samedi de la ligne 58 avait été élargie. Les autres extensions d'amplitude horaire devaient être envisagées à l'aune des résultats de l'évaluation intermédiaire du redéploiement.

La ligne 76 a été étendue en 2024 jusqu'à l'hôpital CHRSM.

Diagnostic :

La ligne 58 a en moyenne 1 montées/parcours en 2024 et est passée à une moyenne de 2 montées/parcours en 2025.

Depuis 2024, la fréquentation à cet arrêt ne s'élève qu'à 3 montées par jour sur la ligne 76.

Recommandation :

Une analyse plus fine des raisons de cette faible fréquentation (amplitude ? notoriété ? aménagements ?) est à réaliser en partenariat avec l'hôpital et la commune.

Accessibilité et aménagements aux arrêts de la zone :

Les besoins en aménagements et infrastructures de la zone redéployée identifiés en 2023 ont été relayés aux différents responsables pour leur prise en charge respective (TEC, SPW Routes, Communes). Ces besoins concernent des sécurisations de cheminements piétons, des aménagements d'arrêts ou de voiries (voir annexe 1). Un bilan de l'avancement de leur réalisation reste à mener.

Proposition d'avis de l'Organe :

L'Organe prend acte de l'évaluation intermédiaire du redéploiement de la zone « Gembloux – Basse-Sambre » qui a permis une croissance globale positive de la fréquentation du réseau TEC sur la zone, mais qui présente une performance amoindrie au regard de l'ampleur du développement de l'offre mise en service.

Tout en misant sur la hausse continue de l'attrait des offres sur la zone d'ici la prochaine étape d'évaluation mi-2027, il recommande les mesures d'optimisation suivantes :

Pour la desserte de Grand-Leez et La Bruyère :

- de rationaliser la double offre (L.71 et D2 zone Est) existante sur Grand-Leez et La Bruyère ;
- de ne pas maintenir l'offre sur le tronçon Bovesse-Meux de la L. 72 ;
- d'abandonner l'objectif de correspondance à St-Denis-Bovesse sur la ligne 72.

Pour la desserte de Sombreffe :

- d'analyser la pertinence de continuer à desservir Sombreffe via l'offre du TEC à la demande D2.

Pour la connexion de Fleurus à la Basse Sambre et à Gembloux :

- de rationaliser l'offre du dimanche sur le tronçon Fleurus-Gembloux (ligne 77);
- d'aménager l'accessibilité des arrêts desservis sur la ligne E83 et 77;
- de confirmer le réel besoin de connecter directement Tamines à Sombreffe-Ligny par des analyses plus fines;
- d'étudier l'adaptation de la ligne 77 à l'adaptation des lignes 17, 155 et 156, notamment au regard du potentiel identifié pour connecter Tamines à Fleurus via Wanfercée-Baulet, tout en maintenant également la connexion de Lambusart.

Pour la connexion de la Basse-Sambre à Gembloux :

- d'améliorer la fiabilité de l'intermodalité E85-train en gare de Gembloux ;
- de modifier la politique d'arrêt de la ligne E85 (plus grand nombre d'arrêts) ;
- de viser une croissance significative de la fréquentation d'ici l'évaluation finale pour justifier le maintien de la ligne E85;

Pour la connexion de Spy et Temploux à Namur :

- de rationaliser l'offre du weekend sur le tronçon entre Temploux et Namur (ligne 23b).

Pour la desserte locale de la commune de Jemeppe-sur-Sambre :

- d'optimiser l'offre de la ligne 76 en la limitant à Jemeppe-sur-Sambre et en étudiant la faisabilité d'une extension de la zone de service à la demande D2 au nord de la commune de Jemeppe-sur-Sambre (rabattement sur Jemeppe-sur-Sambre à étudier).

Pour les lignes scolaires :

- d'étudier la faisabilité de prolonger la ligne 853 jusque Malonne ;
- de supprimer la ligne 854.

Pour la desserte de certains points d'intérêts majeurs de la zone :

- d'investiguer avec les acteurs économiques les raisons d'une si faible fréquentation des lignes desservant le Parc d'activité de Crealys ;
- d'investiguer avec l'hôpital et les communes concernées les raisons d'une si faible fréquentation des lignes desservant le CHRSM d'Auvélais ;

Pour les aménagements d'infrastructures :

- de réaliser les aménagements identifiés depuis 2023 ;
- de planifier et réaliser des audits de terrain aux arrêts sur voiries structurantes identifiés comme problématiques ;

En termes de communication (à charge du TEC et des communes) :

- d'améliorer la notoriété du service à la demande D2 ;
- de renforcer la promotion des offres TEC auprès des entreprises et organismes du parc d'activité Créalys ;

- de renforcer la promotion des offres TEC auprès du personnel, patients et visiteurs de l'hôpital CHRSM d'Auvélais ;
- **(à compléter par l'Organe).**



Annexe 1 : Liste des besoins en aménagement identifiés en 2023 dans la zone

| Sombreffe | | | | | | |
|---|-------|---|---|--|--------------------------------|---------------------------|
| Réunion infra 20/10/23 | | | | | | |
| ligne de bus | route | description | analyse partagée | actions | responsable | etat |
| E83 | N273 | arrêt Chasse au lion: aménagement bas côtés | étude à initier | études faisabilité technique et financière vérifier si une enveloppe est disponible auprès du cabinet Henry | SPW DT routes Namur SPW AOT | à étudier fait |
| E83 | N273 | rue Lucien Ponlot: pas de cheminement possible | pas d'étude disponible. A analyser plus précisément | étude | SPW DT routes Namur | à étudier |
| E83 | N29 | Chaussée de Charleroi (rue de Potriau à carrefour Docq): aménagement bas côté | pas d'étude disponible. A analyser plus précisément | étude | SPW DT routes Namur | à étudier |
| E83 | N29 | arrêt Tongrinne Docq dir Charleroi: arrêt et cheminement | déplacement (temporaire) de l'arrêt sur la N93. Aménagement plus qualitatif à étudier | déplacement de l'arrêt réaménagement de l'arrêt | OTW OTW | fait (15/11) à étudier |
| E83 | N273 | Chaussée de Chastre (près château de Sombreffe: cheminements | itinéraire possible par route régionale et route communale | a minima tailler les haies le long de la N273 pour permettre le cheminement SPW routes pour étudier un autre cheminement? | commune SPW DT routes Namur | à réaliser à étudier |
| Sambreville | | | | | | |
| fichier: '2023 22293 Annexe 1 Deliberation CC Sambreville Redeploiement de la zone TEC Gembloux Basse Sambre Suivi (1).pdf' | | | | | | |
| pas de demandes infra | | | | | | |
| Gembloux | | | | | | |
| fichier: '2023 22292 Annexe 2 PV réunion du 20 sept 2023 - commentaires du Collège de Gembloux sur les enjeux prioritaires.pdf' | | | | | | |
| ligne de bus | route | description | analyse de la commune | actions | responsable | etat |
| E83 | N29 | arrêt de Corroy: trottoir entre bruyette et Grand'Route | chiffrage par la commune ~150K€ | | | |
| E83 | N29 | Arrêt Dynasty: manque passage piéton | | | | |
| E83 | N29 | arrêts dans Gembloux: manque traversées piétonnes | | | | |
| E5 | N93 | arrêt Bothey: traversée piétonne à aménager | | | | |
| E5 | N93 | arrêt Mazy Centre: | estimation commune ~100K€: prise en charge par la commune examinée | | | |
| E85 | N912 | arrêt Isnes la Chapelle: trottoirs en cours de réalisation SPW | ok | | | ok |
| E6 | N4 | arrêt Ernage: carrefour à réaménager | dans le cadre de la cyclostrade? | | | |
| La Bruyère | | | | | | |
| Mail Yves DEPAS 22/09/23 | | | | | | |
| ligne de bus | route | description | analyse partagée | actions | responsable | etat |
| 72 | N912 | limitation de vitesse pour arrêt au croisement rue de Noly et rue Bâti de Sargeon | | modifier la vitesse | SPW DT routes Namur | programmé pour 2024 |
| 72 | N934 | limitation de vitesse à hauteur du carrefour d'Ostin | | modifier la vitesse | SPW DT routes Namur | fait? |

