

OCBM Namur du 29 janvier 2026 - Document préparatoire Point 1.4 pour avis : Evaluation des lignes urbaines 1, 9, 80

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 les 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.

Certains tronçons des lignes 1 « Saint-Marc – Jambes (Petit Ry), 9 « Saint-Servais – Jambes (Amée) et 80 « Namur (Gare) – Jambes (La Sauge) » ont été renforcés en 2021 dans le cadre du projet de redynamisation de l'offre de bus « Nam'in move » mené par LETEC en concertation avec la Ville de Namur. Ce développement d'offre représente une croissance de 400.000 km par an, soit l'équivalent d'une compensation régionale de plus de 2 millions d'euros par an.

Il s'agit de la première évaluation menée sur ces développements d'offre.

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.

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

« L'Organe prend acte que les lignes TEC 1, 9, 80 feront l'objet d'une évaluation durant le prochain semestre.

Lignes 1, 9, 80 :

Etudier l'adaptation des horaires et éventuellement les diamétrales des lignes urbaines namuroises selon les besoins identifiés.

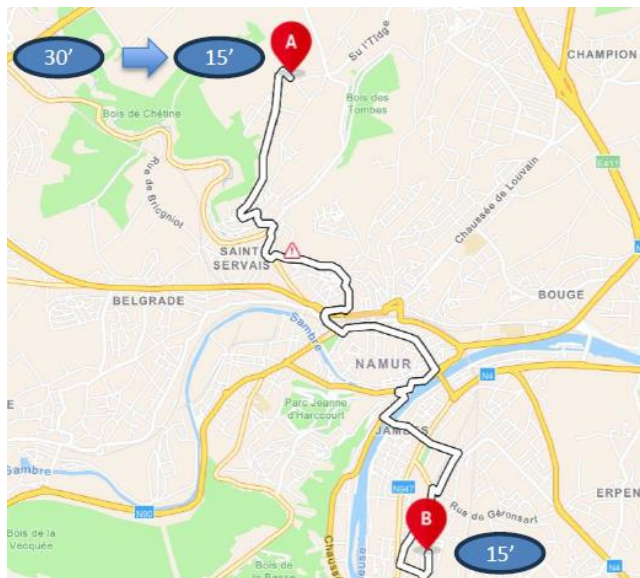
L'Organe recommande à l'ensemble des parties prenantes de contribuer activement aux ateliers d'évaluation qui seront organisés par l'AOT en vue d'optimiser l'offre et d'en améliorer son attractivité ».

2. Description des lignes

Ligne 1 :

La ligne 1 a doublé sa fréquence de passage en périodes scolaires, 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 2021 **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.

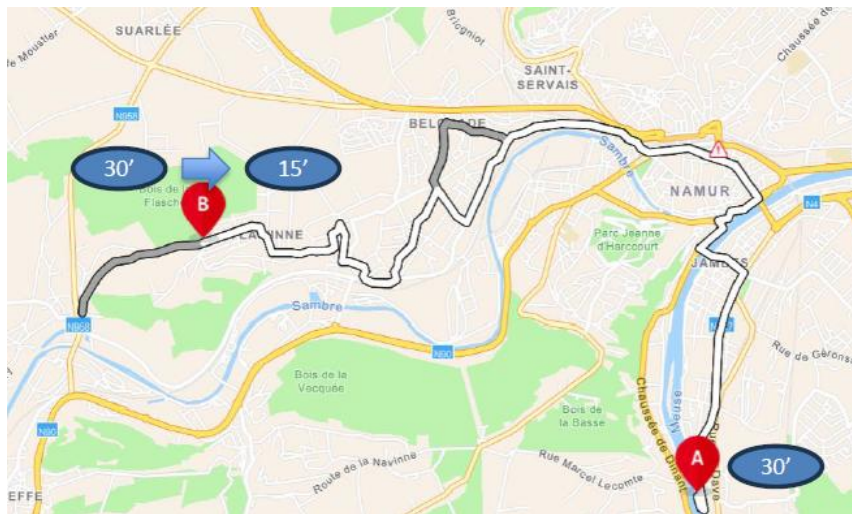
L'offre kilométrique annuelle de cette ligne est de 430.000 km, pour une compensation régionale standard pour ce type de ligne de l'ordre de 2.100.000 €/an.



Ligne 9 :

La ligne 9 a doublé sa fréquence de passage en périodes scolaires, 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 depuis 2021 **une fréquence au 15' entre Flawinne et Namur et au 30' entre Namur et Jambes Amée** (complétée par la ligne 2, ce qui offre ensemble une fréquence au 15') 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. Un parcours sur 2 est donc limité à la gare de Namur.

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.

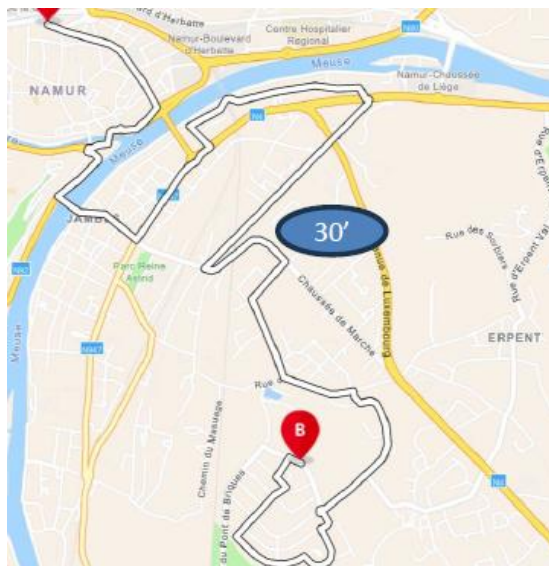


Ligne 80 :

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 périodes scolaires et vacances. Le weekend 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.

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



3. Fréquentation de ces lignes

Une analyse de performance est réalisée sur base des deux indicateurs suivants qui illustre le succès rencontré par les lignes :

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

Le V/K et V/N de 2024 des lignes 1 et 9 sont supérieurs à la moyenne des lignes wallonnes de même type, indiquant une fréquentation relativement bonne de ces lignes.

Le V/K et V/N de 2024 de la ligne 80 sont, par contre, inférieurs à la moyenne des lignes urbaines, indiquant une fréquentation plus faible.

	V/K		V/N	
	2024	Moyenne des lignes urbaines	2024	Moyenne des lignes urbaines
Ligne 1	3,46	2,08	35,60	20,36
Ligne 9	2,14		23,64	
Ligne 80	1,44		15,76	

Le doublement de fréquence sur certains tronçons de ces lignes engendre une croissance d'offre kilométrique conséquente, dont la réponse en termes de fréquentations constatées en 2024 n'est pas à la hauteur de l'investissement réalisé en offre, 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
Jambes (Amée) - Flawinne	9	Offre	279.483	392.835	41%	Offre
		Fréquentation	784.343	841.077	7%	Fréquentation
Namur (Gare) - Jambes (La Sauge)	80	Offre	122.302	191.980	57%	Offre
		Fréquentation	218175	275566	26%	Fréquentation

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...).

Effectivement, la fréquentation des lignes progresse encore en 2025. Les validations des 10 premiers mois de 2025 sont en effet en hausse par rapport à 2024 :

- Ligne 1 : +7%
- Ligne 9 : +8%
- Ligne 80 : + 4%

4. Analyse par ligne

Ligne 1 « Saint-Marc – Jambes » :

L'objet de l'évaluation de la ligne 1 est d'examiner si les renforts d'offre mis en place depuis 2021 sur le tronçon Namur – Saint-Marc sont pertinents.

Si l'on regarde les montées moyennes par parcours en semaine (V/N) en 2024, on constate qu'elles sont particulièrement faibles entre Saint-Servais et Saint Marc, tronçons où l'offre a été renforcée : 14 à Jambes, 13 à Namur et 11 à St-Servais >< 2 à St Marc (2 sens confondus), sans évolution significative en 2025.

L'analyse des graphiques spatiaux de la ligne 1 a été partagée en atelier et a montré qu'aux 5 arrêts de St-Marc, il y a moins d'1 montée par arrêt par parcours (rappel : 4 bus par heure).

En période de semaine en 2025, la charge moyenne par parcours cumulée aux arrêts de Saint-Marc vers Jambes (y compris vers Namur) est de 4,2. Par comparaison, la charge moyenne par parcours cumulée aux arrêts de Jambes vers Namur en 2025 est de 22,6 (pour une fréquence de 4 bus par heure).

Compte-tenu du niveau de fréquentation par parcours particulièrement faible sur le tronçon au-delà de Saint-Servais jusque Saint-Marc, il apparaît nécessaire de réduire l'offre sur ce tronçon.

Cependant, LETEC doit prendre en compte sa contrainte de rechargement de ses bus hybrides au pantographe situé au terminus de Saint-Marc.

Ceci pourrait remettre en question la connexion diamétrale St-Marc – Saint-Servais - Namur – Jambes assurée par la ligne 1, liaison diamétrale qui n'a pas été identifiée comme nécessaire dans le réseau cible établi par l'AOT en 2023.

Le besoin est effectivement différent entre Saint-Marc et Namur d'une part, et entre Namur et Jambes Comognes d'autre part.

Ligne 9 « Flawinne – Jambes »

L'objet de l'évaluation de la ligne 9 est d'examiner si les renforts d'offre mis en place depuis 2021 sur le tronçon Namur-Flawinne sont pertinents.

La fréquentation sur le tronçon Namur – Flawinne est similaire à celle sur le tronçon Namur-Jambes Amée alors que la fréquence est double.

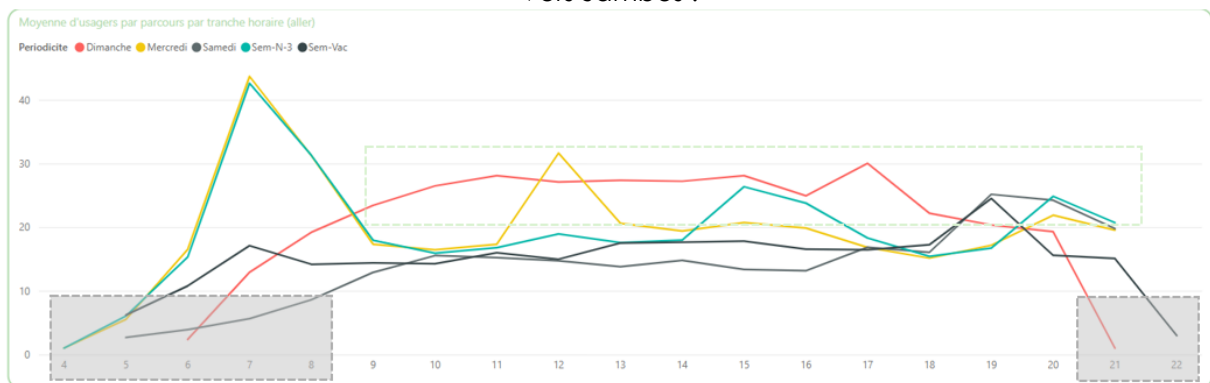
Effectivement, si l'on regarde les montées moyennes par arrêt en semaine en 2024, les validations se répartissent de manière équitable entre les 2 tronçons de la ligne : Flawinne – Namur (26%) et Namur – Jambes (24%), 45% des validations restantes se faisant à Namur. Or la fréquence d'offre diffère selon le tronçon, puisque Flawinne-Namur est desservi toutes les 15 minutes, tandis que Namur-Jambes est desservi toutes les 30 minutes par la ligne 9.

La fréquence spécifique mise en place depuis 2021 à 15' sur le tronçon Flawinne – Belgrade - Namur n'apparaît pas nécessaire.

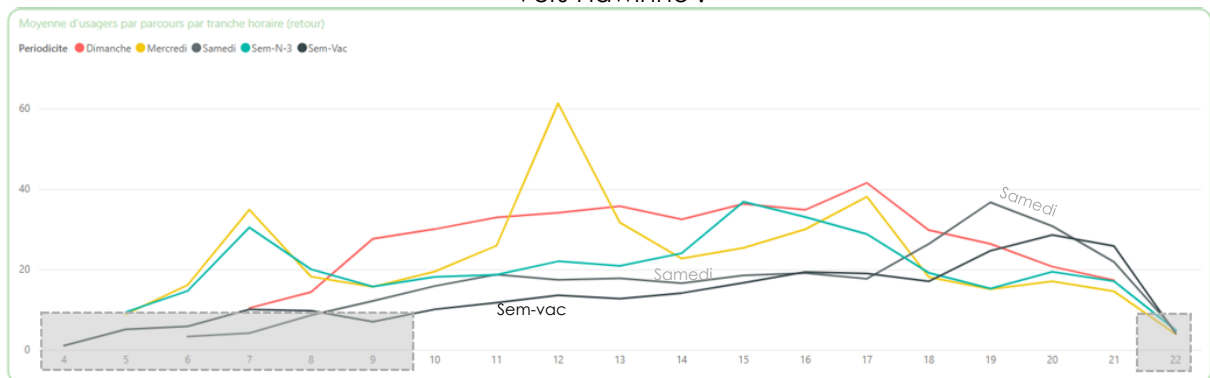
Ligne 9			
Proportion des montées selon le lieu des arrêts (en semaine)			
Floriffoux	818	0%	26%
Flawinne	98.265	14%	
Belgrade	85.704	12%	
Namur	320.802	45%	24%
Jambes centre (Pl. Wallonie et Av. Materne)	50.971	7%	
Jambes Velaine	87.069	12%	
Jambes Amée	34.513	5%	
Délocalisé	35143	5%	

L'analyse des validations moyennes par parcours aux différentes périodes (semaines scolaires, semaines vacances, mercredi, samedi, dimanche) permet d'identifier que seule la tranche horaire 7h-8h dans le sens Flawinne vers Jambes présente une fréquentation double par rapport au reste de la journée. Il apparaît donc un besoin spécifiquement scolaire à prendre en compte.

Vers Jambes :



Vers Flawinne :



De plus, la connexion diamétrale Flawinne – Belgrade – Namur - Jambes assurée par la ligne 9 n'a pas été identifiée comme nécessaire dans le réseau cible établi par l'AOT en 2023.

Ligne 80

L'objet de l'évaluation de la ligne 80 est d'examiner si le passage à une fréquence d'offre de 2 bus par heure mis en place depuis 2021 est pertinent.

En 2024 la performance de cette ligne est inférieure à la moyenne des lignes wallonnes de même type (V/N de 15,76 par rapport à 20).

Il est anticipé une augmentation de la fréquentation au regard des développements immobiliers en cours le long de la ligne 80.

Par contre, l'analyse des validations moyennes par arrêt en périodes scolaires en 2025 présente une très faible fréquentation par parcours au-delà de Jambes Belle-vue (arrêt à proximité de l'école Sainte-Marie Jambes) : les montées moyennes par parcours vers Namur pour l'ensemble des 11 arrêts desservis (Jambes Maibelle, Géronsart et Sauge) ne sont que de **2,8**. Alors que ce niveau s'élève à 13,6 pour les arrêts situés entre Jambes Belle-Vue et Jambes Enhaive, et à 8,2 pour les arrêts entre Jambes-Orjo et Jambes centre.

Compte-tenu d'un niveau de fréquentation si faible au-delà de Jambes Belle-vue (+/- 3 montées par parcours vers Namur) une fréquence d'offre de 2 bus par heure n'apparaît pas nécessaire sur ce tronçon.

5. Proposition d'avis

L'Organe prend acte :

- **du fonctionnement global très bon de la ligne 1, mais de la performance faible sur son tronçon entre Saint-Servais et Saint-Marc, dont la fréquence a été renforcée en 2021 et pour lequel des mesures d'optimisation sont à prendre ;**
- **du fonctionnement global relativement bon de la ligne 9, mais de la performance faible sur son tronçon desservant Flawinne dont la fréquence a été renforcée en 2021 et pour lequel des mesures d'optimisation sont à prendre;**
- **du fonctionnement global moyen de la ligne 80 dont la fréquence a été renforcée en 2021, mais de la performance faible sur son tronçon au-delà de Jambes Belle-vue.**

L'Organe recommande :

- **Pour la ligne 1, de réduire la fréquence de l'offre desservant St-Marc, quitte à repenser le caractère diamétrale St-Marc – Saint-Servais - Namur – Jambes de la ligne ;**
- **Pour la ligne 9, de réduire la fréquence de l'offre desservant Flawinne ;**
- **Pour la ligne 80, de réduire la fréquence sur le tronçon au-delà de Jambes Belle-vue et de réévaluer la performance de la ligne une fois les développements immobiliers réalisés.**