

INTERMODALITE

1 Nœuds intermodaux

Les éventuels points de correspondance dans et en périphérie de la zone étudiée, à savoir à :

- **Hamme-Mille**
- Jodoigne
- Perwez
- Wavre
- Ottignies
- Louvain-la-Neuve
- Gembloux

Les quatre dernières gares autobus offrent également des correspondances avec le train. Nous n'examinerons pas la qualité des correspondances en détail. En effet, les données collectées indiquent que les trajets bus se limitent le plus souvent à un trajet entre une périphérie rurale et un centre bien identifié.



Gare d'autobus de Hamme-Mille – vue générale

A Hamme-Mille, la station bus est en phase d'achèvement. Elle est située à proximité du carrefour des nationales 25 et 91 sur lesquelles circulent les bus 18 (Leuven – Hamme-Mille – Jodoigne) et 23 (Jodoigne – Hamme-Mille – Wavre) des TEC et le bus 344 (Hamme-Mille – Overijse – Brussel Schuman) de la société De Lijn.

Les liaisons entre bus TEC ont été établies avec un véritable objectif de correspondances. Ainsi, par exemple, à Hamme-Mille, les départs du bus 23 à destination de Wavre ont lieu entre trois et huit minutes après l'arrivée du bus 18, en provenance de Leuven. Les transferts TEC – De Lijn, quant à eux, ont des temps d'attente plus longs (10-12 minutes).

Des emplacements pour vélos sont également prévus mais ne sont pas encore installés. En fonction de la demande, l'offre devra être adaptée pas à pas si nécessaire.

Il y a éventuellement un potentiel intermodal à développer plus avant à **Hamme-Mille** si :

- Les transferts bus-bus ont des temps d'attente relativement courts et répondent à une demande (restant à identifier, par exemple Nethen – Jodoigne) ;
- Des liaisons avec plusieurs pôles périphériques peuvent être valorisées. La ligne 21 (Beauvechain – Tienen) pourrait éventuellement être prolongée jusqu'à Hamme-Mille ;
- Un transfert voiture – bus ou dépose minute puisse être assuré dans de bonnes conditions (Wavre, Leuven ou Bruxelles). Cette option pourrait contribuer à alléger le trafic des N25 et N91 ;
- Des infrastructures soient mises en place afin d'accueillir d'autres usagers (vélos, cyclomoteurs, etc).

2 Co-voiturage

En province de Brabant flamand, plusieurs sites de car-pooling (co-voiturage) ont été mis en place, où les adeptes peuvent se donner rendez-vous. Nous relevons pour la zone les équipements de Boutersem et de Hoegaarden. Haasrode devrait être prochainement équipé également.



Carpool de Boutersem

Pour la zone d'étude, nous n'avons actuellement qu'un aménagement provisoire à Walhain, surtout intéressant pour les habitants du sud d'Incourt et de Chaumont pour accéder à la E 411.

L'échangeur n° 8 (N 25 / E 411 Louvranges) ne dispose pas d'espace dédié, et se prête assez peu à cette fonction : zone isolée sans contrôle social, échangeur assez éloigné d'un centre ou d'équipements,...

L'échangeur n° 9 de Corroy-le-Grand voit déjà une certaine pratique « spontanée » du co-voiturage le long de la N 25 A. Elle demande toutefois à être organisée et encadrée.

Par ailleurs, dans le cadre du prolongement de la ligne SNCB 161D de Louvain-la-Neuve à l'autoroute E411, un P+R à l'échelle supra-communale est envisagé à proximité de l'échangeur 8a Louvain-la-Neuve.. Il pourrait également accueillir certains habitants du territoire des 4 communes. Toutefois, avec le développement du RER, Wavre et Basse-Wavre pourraient devenir plus intéressants en termes de temps de parcours, et il faut reconnaître qu'Ottignies offre plus de liaisons ferroviaires rapides.

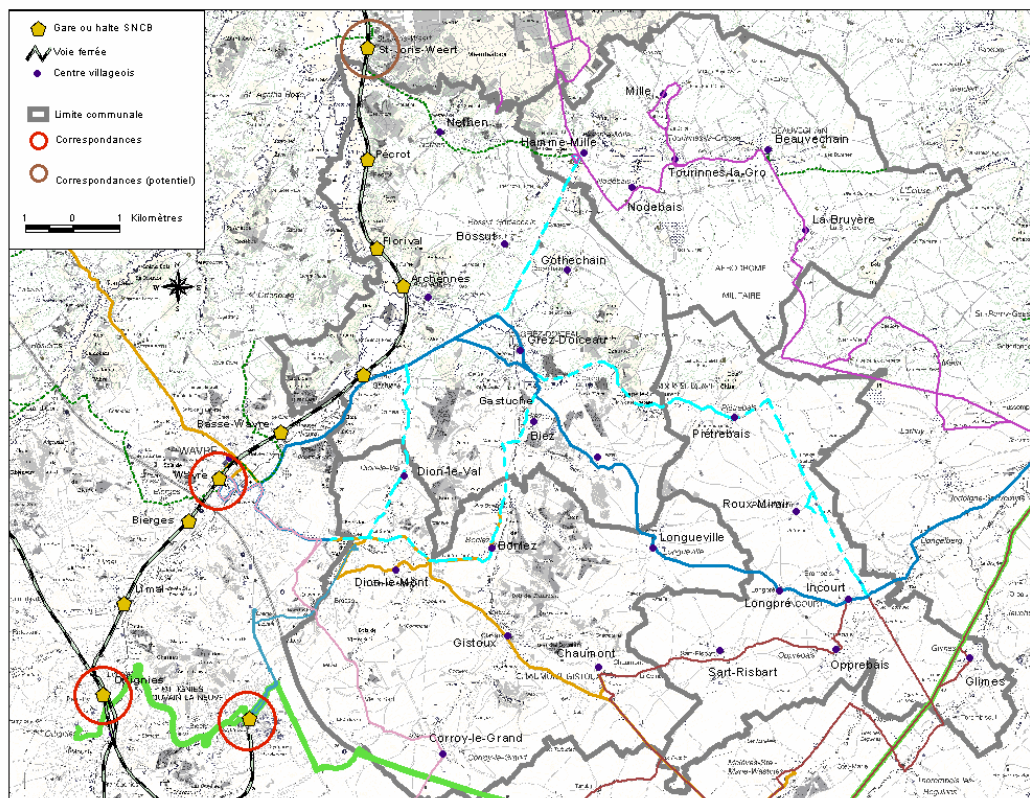
3 Les correspondances train-bus

En plus des gares extérieures à la zone d'étude (qui offrent des correspondances train-bus), le service TEC + De Lijn traversant les quatre communes dessert quatre gares/haltes SNCB, à savoir Sint-Joris-Weert, Basse-Wavre, Wavre, Ottignies et Louvain-la-Neuve.

Il y a lieu d'analyser la qualité du transfert modal en ces différents points. A l'heure de pointe du matin (HPM), c'est-à-dire aux environs de 7h30, les temps d'attente du premier train vers Leuven et Ottignies sont repris dans le tableau ci-dessous :

Les temps d'attente sont en moyenne acceptables (environ 10 minutes). Ils assurent ainsi une certaine fiabilité, ce qui reste un des critères principaux du voyageur (prévisibilité de l'heure d'arrivée).

Cependant, on notera que l'attente à St-Joris-Weert du train en direction d'Ottignies n'incite pas à l'utilisation des transports en commun (temps d'attente jusqu'à 23 minutes). On peut également remarquer que le bus de ligne 24 arrive quelques minutes après le départ des trains de la ligne 139.



Gares	Heure départ train		HA : Heure d'arrivée du bus et Temps d'attente pour train vers L : Leuven / O : Ottignies														
	Vers Leuven	Vers Ottignies	1			21			23			344			E		
			HA	L	O	HA	L	O	HA	L	O	HA	L	O	HA	L	O
Sint-Joris-Weert	7h15	6h45										6h52	23	21			
	7h40	7h13										7h22	18	23			
	8h15	7h45										7h52	23				
Wavre	6h59	7h30				6h52	7	10	7h24		6				6h59		3
	7h28	7h34								4							
	7h59	8h02				7h52	7	10	7h54	5	8				7h59		3
Ottignies	6h50		6h38	12													
	7h20		7h08	12													
	7h50		7h38	12													
Louvain-la-Neuve		7h01	7h00		4												
		7h32	7h30														
		7h44															
		8h03	8h00		6												

Il faut enfin noter qu'il existe un **protocole de correspondances** entre train et bus à **Ottignies**. Celui-ci n'existe pas en gare de Wavre ou Louvain-la-Neuve.

4 Les taxis

De nombreuses sociétés de taxis existent en périphérie de la région étudiée (essentiellement à Wavre mais aussi à Ottignies et Perwez). Deux sociétés privées de taxis existent sur le territoire des quatre communes.

Un coup de sonde auprès de l'une d'entre elles nous apprend que la fréquence des déplacements des taxis est de l'ordre d'une quinzaine de courses par jour, mais celle-ci peut varier énormément d'un jour à l'autre. Il n'y a pas de diminution significative de la demande le week-end. La taille très réduite de la clientèle peut être expliquée par le fait que de nombreux ménages disposent d'au moins deux voitures¹.

Les destinations principales de la clientèle sont Ottignies et Wavre dans une moindre mesure. Une part non négligeable des voyages se font également vers les aéroports de Bruxelles (Zaventem et Bruxelles-Sud).

Le rôle du taxi pourrait être amplifié par un accord multipartite entre les sociétés de taxis, les TEC, la SNCB et les communes concernées, pour offrir une alternative taxi en correspondance avec les trains en dehors des heures de desserte : on peut ainsi penser, par exemple, à une tarification plus avantageuse pour les abonnés SNCB et/ou TEC devant pour l'une ou l'autre raison quitter leur créneau horaire habituel et devant ainsi pallier l'absence exceptionnelle de service bus pour retourner au domicile.

5 La qualité de l'accueil dans les gares

Il existe quatre haltes SNCB dans le secteur d'étude, toutes situées dans la commune de Grez-Doiceau. Au nord de la zone, on trouve la gare de St-Joris-Weert, et au sud la halte de Basse-Wavre.

Les haltes sont des pôles potentiellement attractifs pour les cyclistes, dans le cadre du développement de l'intermodalité.

Un relevé a été effectué pour évaluer la qualité des abords des gares, et ainsi définir des axes d'action pour l'amélioration de l'accueil des piétons et des cyclistes.

En ce qui concerne les aménagements liés à l'accueil des voyageurs, la qualité tout à fait satisfaisante des quatre haltes est à noter, surtout au regard de leur fréquentation somme toute assez faible (de l'ordre de 50 voyageurs / jour).

Tous les quais en direction de Wavre ont été refaits récemment : quais hauts facilitant la montée dans le train, abris en verre avec sièges, revêtement des quais en gravillon, indicateurs horaires, éclairage (dont nous n'avons pu vérifier le fonctionnement lors de notre passage). Dans l'autre direction, l'aménagement des quais est plus ancien et disparate. On peut néanmoins supposer qu'ils seront rénovés aussi par la SNCB.

La traversée des voies est toujours organisée au niveau des haltes, par des passages à niveau, pour Florival non accessible aux véhicules motorisés. Le faible nombre d'utilisateurs ne justifie sans doute pas de passages souterrains.

¹ Le taux de motorisation des quatre communes est de 0,53 véhicules/habitant (en 2002). Celui de la Wallonie est de 0,44 (chiffre 2000).



Passage à niveau à la halte de Florival



Passage à niveau à la halte de Pécrot

Le stationnement des vélos près des gares

Autour des haltes, il existe des parkings, plus ou moins aménagés, pour les voitures (*cf. supra*).



Parking à vélo à la halte d'Archennes

En revanche, pour les vélos, seule la halte d'Archennes offre un stationnement. Il s'agit d'un ratelier de type pince-roues pouvant accueillir une dizaine de vélos, non couvert et non éclairé, situé au bout du parking voiture, et sans accès direct avec le quai. Un seul vélo stationné y a

été noté lors de notre passage vers 18h. Cet aménagement est d'une qualité tout à fait insuffisante pour attirer des cyclistes.

A la halte de Pécrot, on a relevé quatre vélos stationnés malgré l'absence d'aménagement, attachés à des poteaux ou des barrières. En revanche, à la gare de St-Joris-Weert, il existe un parc de stationnement vélo couvert et éclairé, et on a compté plus d'une quinzaine de vélos stationnés vers 17h.

Le développement de l'intermodalité passe par des itinéraires sécurisés et confortables menant aux gares et haltes, mais aussi par une offre de stationnement vélo de qualité : places couvertes, arceaux permettant la fixation du cadre plutôt que pince-roues, éclairage, localisation à proximité des quais, si possible près d'un lieu où il y a du passage.

Une offre de base d'une dizaine de places de stationnement couvertes et éclairées pour les vélos dans toutes les gares et haltes serait nécessaire. Elle est effectivement déjà prévue par la SNCB (Voyageurs-National), mais il reste une incertitude quant à la disponibilité des financements.



Vélos stationnés à la halte de Pécrot



Parking à vélo à la gare de St-Joris-Weert