

Organe de Consultation du bassin de mobilité Hainaut

Evolution de l'offre de transport en commun

Vendredi 18 octobre 2019

Programme

1. Plan de transport détaillé d'application en 2020 (40')

1.1 Réseau WEL

1.1.1 Etude opérationnelle du déploiement des nouvelles lignes WEL et de la convergence WEL de lignes express existantes

1.1.2. Focus sur la liaison Chimay – Mons (via Beaumont)

1.1.3 Modèle de financement du réseau WEL : état des lieux et perspectives

1.2. Réseau TEC : modifications opérationnelles de l'offre mises en œuvre en 2019

1.2.1 Identification des modifications opérationnelles de l'offre TEC mises en œuvre en 2019 et envisagées par l'OTW pour 2020

Programme (suite)

2. Redéploiement de l'offre de transport public à l'horizon 2023 (30')

2.1. Réseau WEL : extension aux communes non-couvertes

2.2. Réseau TEC : phasage du redéploiement progressif de l'offre TEC entre 2020 et 2023

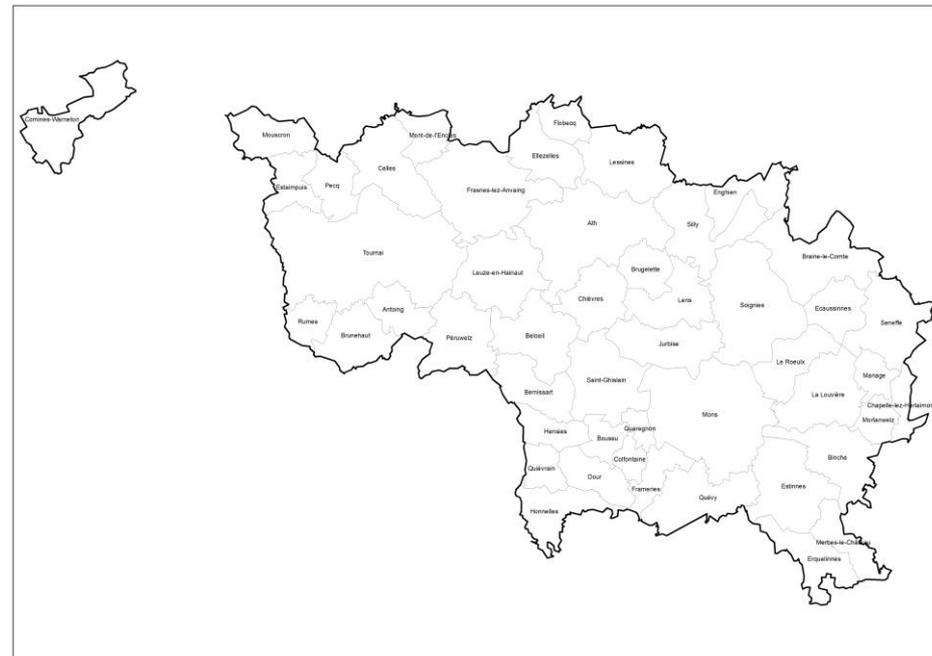
3. Mobilité locale : Etat des lieux et perspectives de développement de services par les centrales locales de mobilité (20')

4. Echange et lunch (11h30-13h00)

Présentation des participants

1. Participants à la réunion

- Un membre des Collèges communaux de chaque commune du bassin de mobilité
- SPW Mobilité et Infrastructures
 - Département des routes du Hainaut : Jean-Luc GOSELIN (Inspecteur Général)
 - Autorité Organisatrice du Transport : Antoine PATRIS (Expert) et Florianne MOSSOUX (Juriste)
- Opérateur de Transport de Wallonie
 - Rémy PRÉVOT (Directeur exécutif de la Direction territoriale du Hainaut)



Participants à la réunion

INVITES

- **SPW Mobilité et Infrastructures**
 - Autorité Organisatrice du Transport:
 - Marie BAUWELINCKX (gestionnaire en mobilité)
 - Justine MARNEFFE (gestionnaire en mobilité)
 - Direction de la Planification de la Mobilité:
 - Christine GUÉRIN (gestionnaire en mobilité)
 - Christiane CHERMANNE (gestionnaire en mobilité)
- **Opérateur de Transport de Wallonie**
 - Isabelle DESPEGHEL (Directrice d'Exploitation de la Direction territoriale du Hainaut)
 - Philippe LARCIN (Directeur Technique de la Direction territoriale du Hainaut)
- **Centrale Régionale de Mobilité**
 - Michel MEUTER (Administrateur)

1.1 Plan de transport détaillé d'application en 2020

-

Réseau WEL

1.1.1 Etude opérationnelle de déploiement de nouvelles lignes WEL et de la convergence WEL de lignes express existantes

Suite à l'avis positif de l'OCBM de mai, demande AOT formulée vers OTW (en juin 2019) sous forme de 8 fiches

- Liaisons interpôle
 - Peruwelz-Beloeil-Chièvre-Ath
 - La Louvière - Manage - Seneffe – Nivelles
 - Mons-Le Roeulx - Seneffe-Nivelles
 - Soignies - Braine-le-Comte – Nivelles
- Liaison communes-pôle (heures de pointe)
 - Honnelles – Dour – Mons (W01)
 - Binche – Mons
 - Mont-de-l'Enclus - Celles – Tournai
 - Beaumont - Erquelinnes - Estinnes - Quévy - Mons

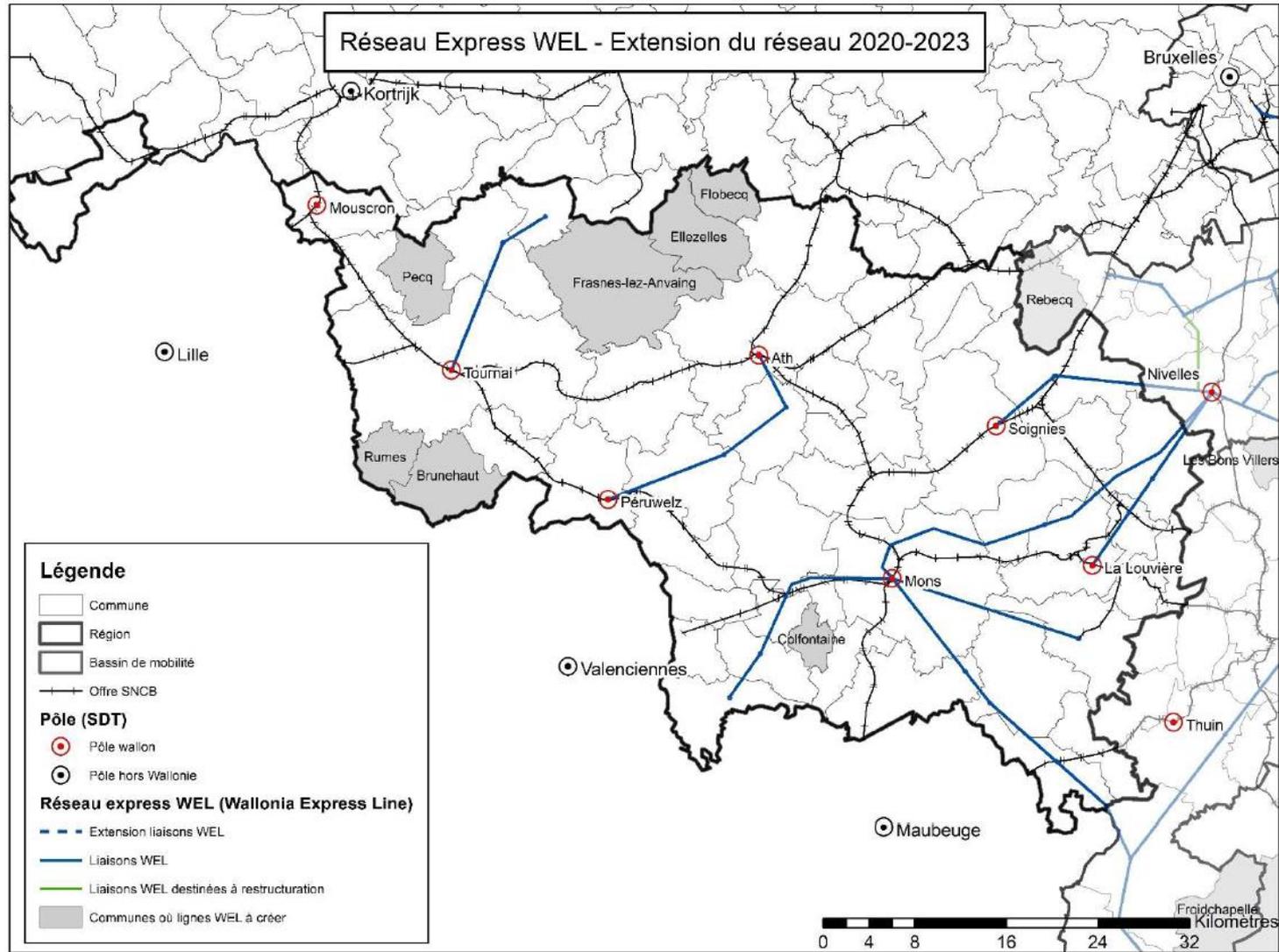


Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Mise en œuvre du réseau WEL
Liaison « Gembloux-Charleroi »

Généralités :		Attentes régionales	
Liaison	Gembloux-Charleroi		
Déploiement de l'offre	Nouvelle liaison WEL, pour fin 2019		
Communes à desservir (1 arrêt par commune)	Gembloux - Sombreffe - Fleurus - Charleroi		
Pôle(s) connecté(s)	Gembloux-Charleroi		
Direction	Bidirectionnelle		
Zone(s) économique(s) à desservir	PAE Fleurus-Marinrou		
Gare SNCB à connecter	/		
Correspondance	/		
Matériel roulant et capacité	Autocar confort, capacité normale		

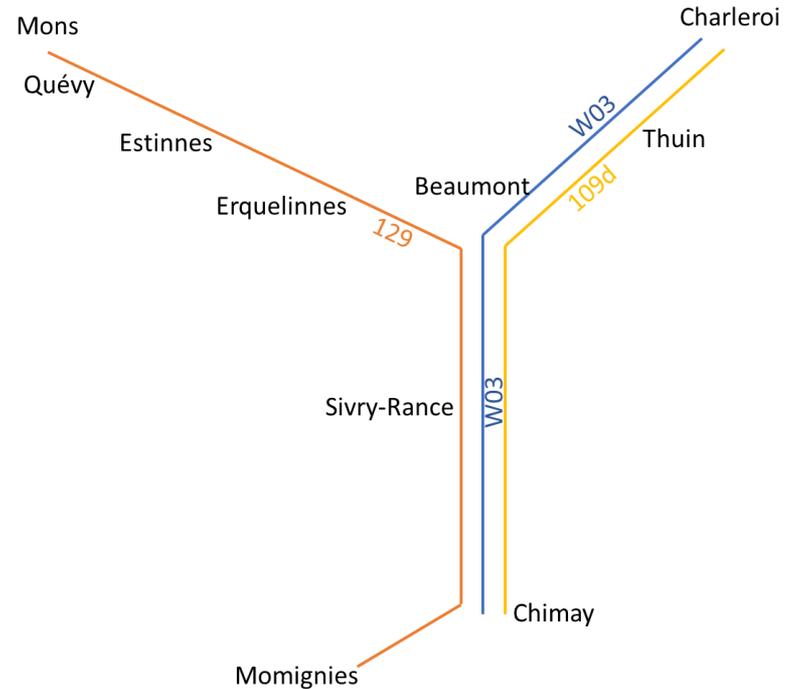
Niveaux de service :		Attentes régionales		Précisions	
Amplitude	14 heures	De 6h à 20h			
Distribution journalière	60 minutes	1 bus par heure (minimum)			
Constance spatiale	2 itinéraires	1 itinéraire aller et 1 itinéraire retour			
Constance temporelle	69 %	Circulation du lundi au samedi, sauf jours fériés, toute l'année			
Nombre de passages (par an)	8512	1 bus par heure, entre 6h et 20h			
Vitesse commerciale	Temps voiture HP + 10%	Avec minimum 35 km/h			
Ampleur kilométrique annuelle estimée	297920 kilomètres				

Réseau Express WEL - Extension du réseau 2020-2023



1.1.2 Focus sur la liaison Chimay – Mons (via Beaumont)

- Offre existante
 - Ligne WEL W03: Chimay – Sivry-Rance – Beaumont – Thuin – Charleroi
 - 2 A/R par jour
 - Public cible: actifs
 - Ligne TEC 129: Chimay – Mons
 - 1 A vers Mons les dimanches
 - 1 R vers Chimay les vendredis
 - Public cible: étudiants
 - Ligne TEC 109d: Chimay – Charleroi
 - Ligne directe

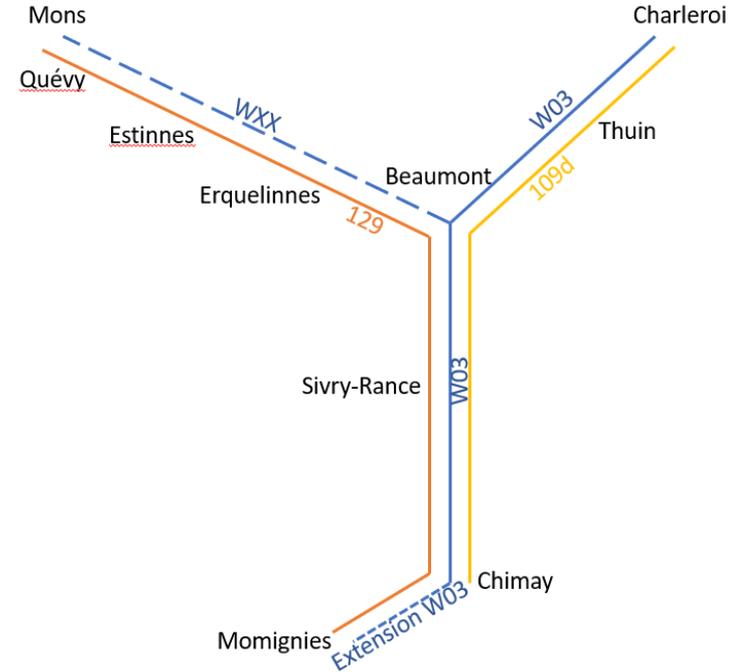


1.1.2 Focus sur la liaison Chimay – Mons (via Beaumont)

- Historique
 - Mai (OCBM) :
Demande d'analyse par la **commune de Momignies** d'une ligne WEL Chimay – Mons
 - Juin :
Demande de l'**OTW** auprès de l'AOT de modification opérationnelle de la ligne 129 (Chimay – Mons):
 - Modification de la fréquence: + 1 A/R par jour de semaine (en période scolaire)
 - ➔ Avis défavorable de l'AOT : demande d'étude par OTW d'une liaison WEL afin d'attirer les clients actifs
 - Juillet / août :
Demandes **locales** informelles auprès de l'AOT concernant l'avancement de ce dossier

1.1.2 Focus sur la liaison Chimay – Mons (via Beaumont)

- Proposition AOT (en concertation avec OTW)
 - Extension W03 vers Momignies
 - Cadencement entre 6h et 9h
 - Convergence ligne 109d vers W03
 - Correspondance à Beaumont entre W03 et WEL Beaumont – Mons
 - Ligne 129 en desserte fine complémentaire à WEL Beaumont – Mons



Avis de l'Organe de Consultation

1.1.3 Modèle de financement de tout le réseau WEL : état des lieux et perspectives – structure des coûts globaux (en Wallonie)

- 38 lignes WEL, soit 9 114 296 KM
- Prix moyen au KM de 2,7 EUR (prix moyen au KM des 6 lignes WEL actuellement en service)
- Budget total estimé de **25 000 000** EUR (= 9 114 296 KM x 2,7 EUR/KM)

1.1.3 Modèle de financement de tout le réseau WEL : état des lieux et perspectives – structure des coûts globaux (en Wallonie)

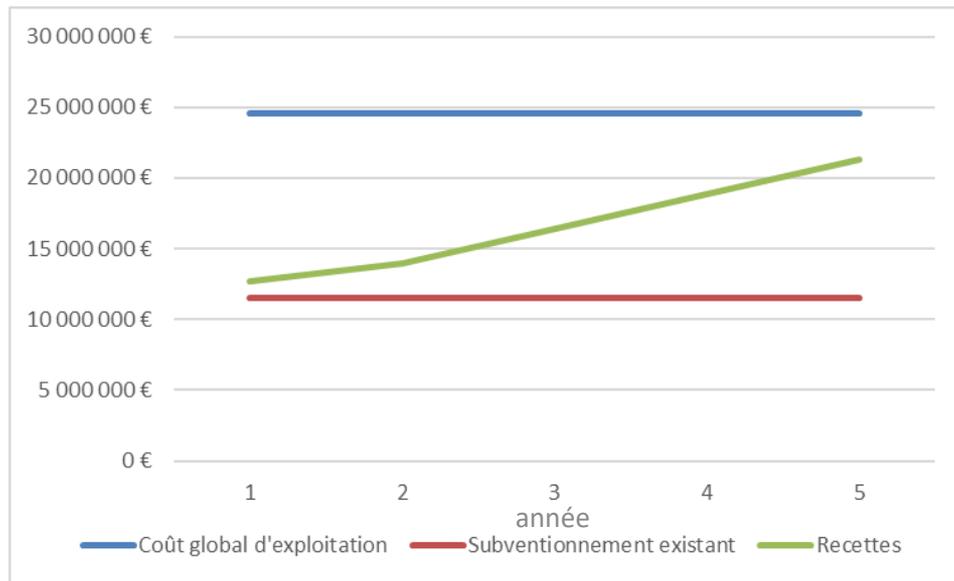
- 3 347 000 KM de lignes Conforto/Rapido/Express existantes à converger vers WEL
- Prix moyen au KM de ces lignes de 3,5 EUR
- Coût actuel estimé de ces lignes de **12 000 000** EUR (= 3 347 000 KM x 3,5 EUR/KM)

1.1.3 Modèle de financement de tout le réseau WEL : état des lieux et perspectives – structure des coûts globaux (en Wallonie)

- Coût global d'exploitation de **25 000 000** EUR (pour l'ensemble de la Wallonie)
- Subventionnement existant (convergence de lignes actuelles) de **12 000 000** EUR
- **Recette** de 5 EUR par trajet/personne



Besoin de financement complémentaire
par rapport à l'offre existante de
5 000 000 EUR à terme par an



1.1.3 Modèle de financement du réseau WEL : état des lieux et perspectives – structure des coûts (bassin de mobilité Hainaut)

- Coût global d'exploitation de **2 160 000** EUR (6 lignes)
- Pas de subventionnement existant (car pas de ligne Express actuellement)
- Besoin de financement complémentaire par rapport à l'offre existante de **1 300 000** EUR par an à terme

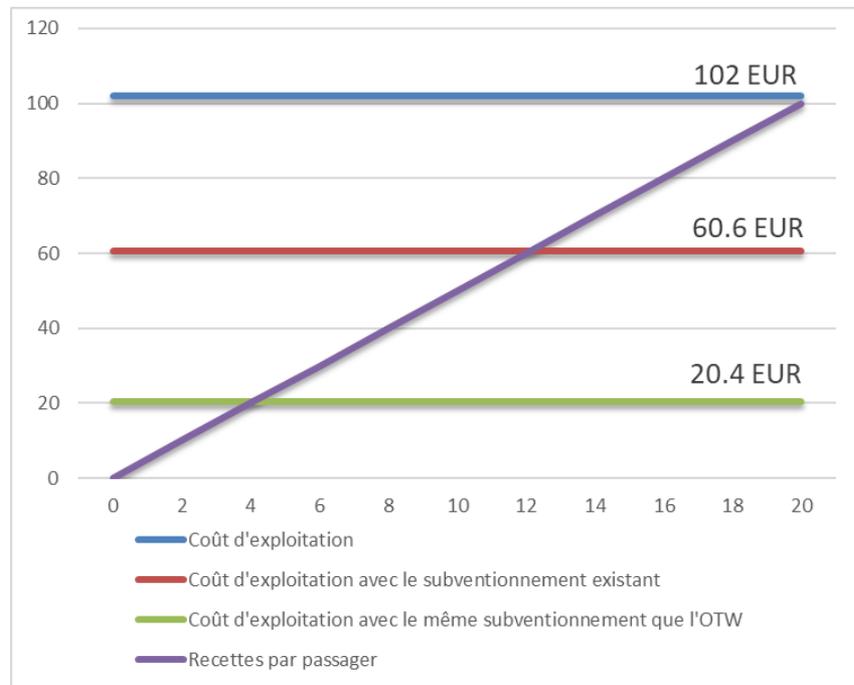
1.1.3 Modèle de financement du réseau WEL : état des lieux et perspectives – structure des coûts globaux (par trajet)

- 38 lignes WEL, soit 9 114 296 KM et 241 000 trajets
- Trajet moyen de **38 KM** (= 9 114 296 / 241 000)
- Prix moyen au KM de 2,7 EUR (prix moyen au KM des 6 lignes WEL actuellement en service)
- Coût moyen d'un trajet de **102 EUR** (= 38 KM x 2,7 EUR/KM)
- Recette de **5 EUR** par personne et par trajet

1.1.3 Modèle de financement du réseau WEL : état des lieux et perspectives – structure des coûts globaux (par trajet)

Nombre de passagers en moyenne par trajet

- 4 passagers → même subventionnement que l'OTW
- 12 passagers → pas de subventionnement complémentaire à l'existant
- 20 passagers → aucun subventionnement



1.2 Plan de transport détaillé d'application en 2020

-

Réseau TEC

1.2.1 Identification des modification opérationnelles de l'offre TEC mises en œuvre en 2019 et envisagées par l'OTW pour 2020

Présentation OTW

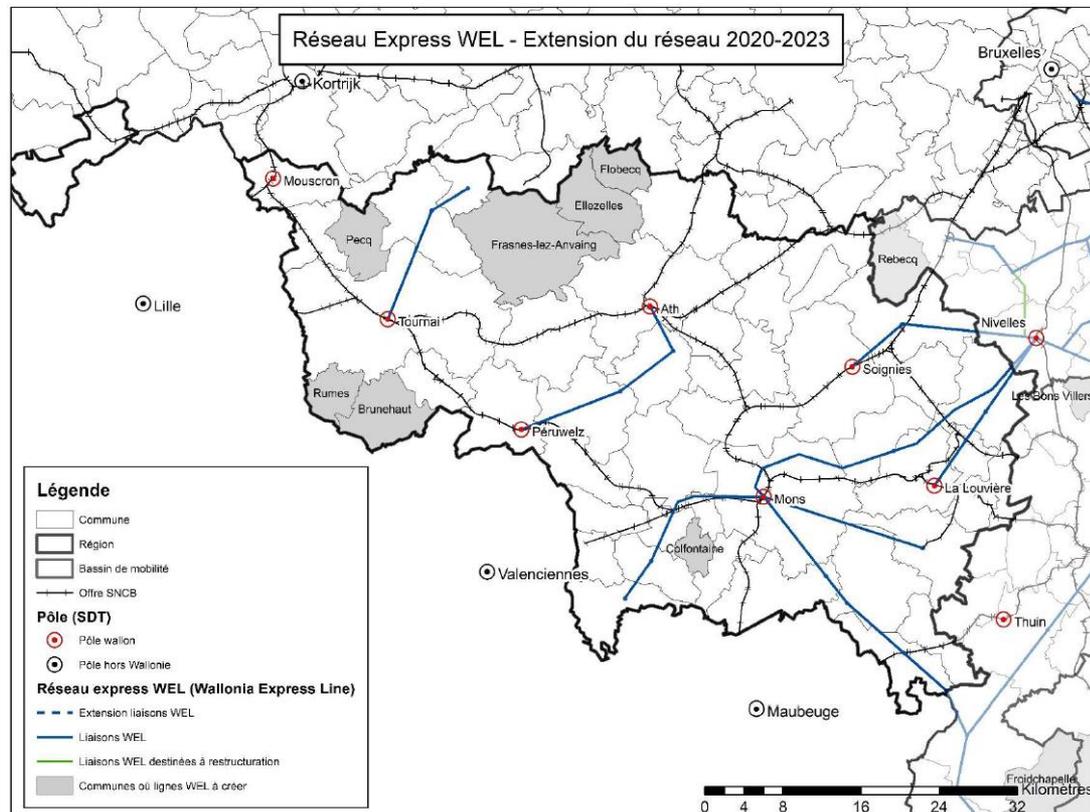
Avis de l'Organe de Consultation

2. Redéploiement de l'offre TEC à l'horizon 2023

2.1 Réseau WEL : extension aux communes non couvertes

Proposition de planning

- Etude par AOT : mai 2020
 - Rencontre des membres OCBM concernés (communes, OTW, ...) via des réunions techniques
 - Etude des liaisons et niveaux de service adéquats (dans les limites du financement régional prévu)
 - Validation au printemps 2020 lors de la prochaine réunion OCBM
- Mise en œuvre par l'OTW : d'ici 2023
 - Etude opérationnelle de mise en œuvre par l'OTW
 - En lien avec le redéploiement progressif de l'offre TEC entre 2020 et 2023



Avis de l'Organe de Consultation

2.2. Réseau TEC : Phasage du redéploiement progressif de l'offre TEC entre 2020 et 2023

Ambitions régionales

Objectif FAST / SRM

Atteindre 5% de part modale bus/tram à l'horizon 2023, et donc augmenter la charge moyenne par ligne

Objectifs AOT

- 50% d'offre km en charge totale redéployée
- 100% des lignes principales mise en conformité avec la Stratégie Régionale de Mobilité

Etude menée à compensation financière régionale constante, les nouveaux montants disponibles pouvant financer l'amplification de l'offre structurante (intercommunale et urbaine).

2.2. Réseau TEC : Phasage du redéploiement progressif de l'offre TEC entre 2020 et 2023

Un redéploiement de l'offre ?

- Amélioration de l'offre de transport en commun en regard des besoins de mobilité (tout mode tout motif) et de la fréquentation
- En conformité par rapport à la Stratégie Régionale de Mobilité

Hierarchisation	Niveau de service
Réseau structurant intercommunal (WEL)	minimum 1 bus par heure et par sens, depuis le mobipôle communal vers le pôle le plus proche, de 6h à 20h, du lundi au samedi. La desserte du dimanche et jours fériés pouvant être adaptée à la demande réduite de mobilité
Réseaux urbains	offre structurante (dont BHNS) et réseau de desserte complémentaire de proximité
Réseau secondaire intercommunal (pour les zones du territoire offrant une certaine densité de population)	réseau de rabattement sur le réseau structurant WEL/ferroviaire ou de desserte complémentaire de proximité, avec une large amplitude horaire.
Réseau d'heures de pointe scolaire	de 1 à 2 A/R par jour scolaire.
Services de mobilité locale	complémentaire et en rabattement vers les services réguliers

2.2. Réseau TEC : Phasage du redéploiement progressif de l'offre TEC entre 2020 et 2023

Méthodologie :

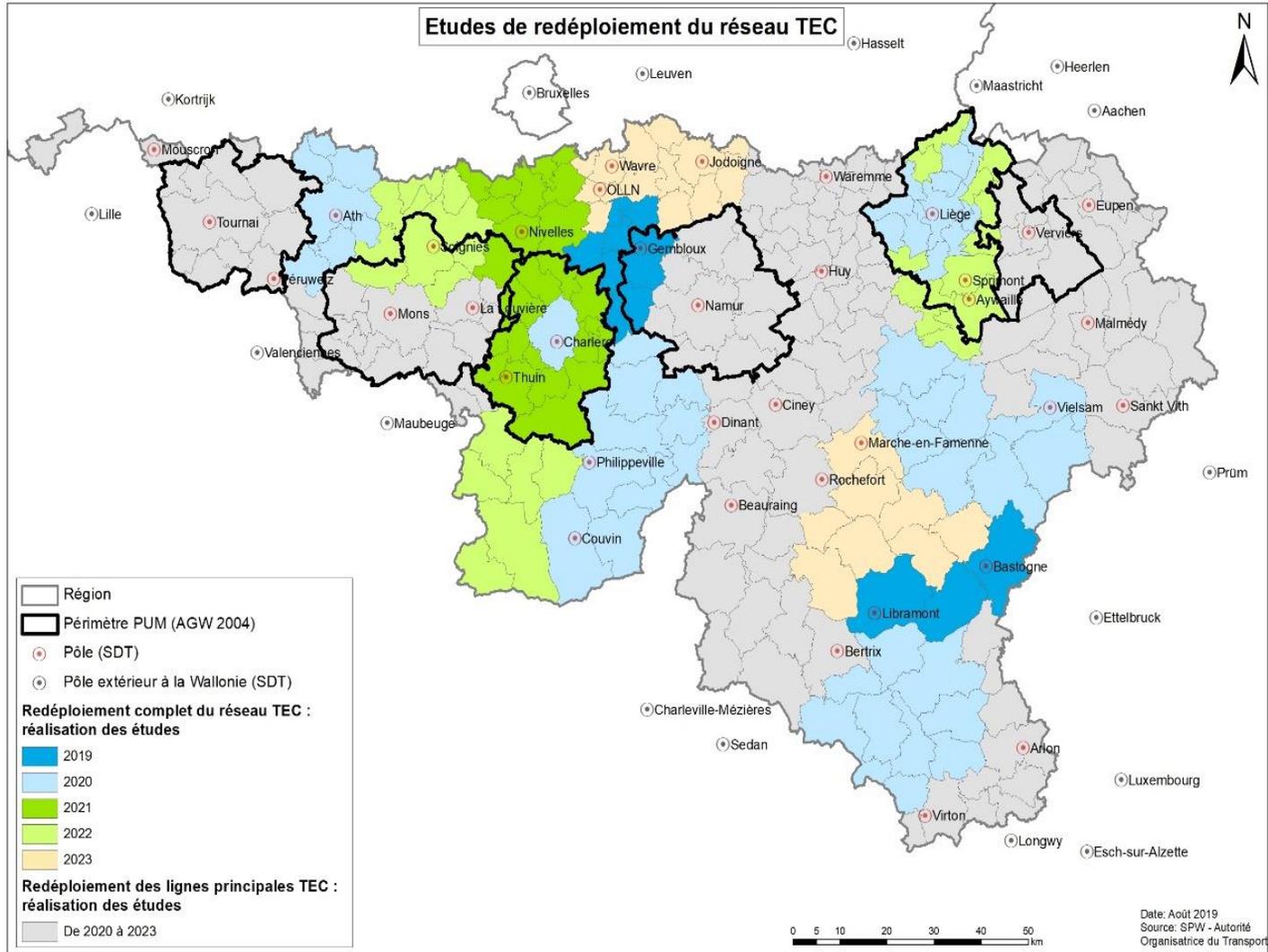
Elaboration des projets de Plans Régionaux de Transport Public

- Analyse du territoire (identification des pôles à connecter)
- Analyse de la demande de mobilité (par motif de déplacement / par public-cible)
- Identification des liaisons et des niveaux de service cible

Concertation en OCBM de ces projets de Plans (article 19 du Contrat de Service Public)

- ➔ Nécessité d'une participation active des membres aux OCBM
- ➔ Données et analyses de flux de mobilité (sur le bassin de Namur) seront rendues accessibles et compréhensibles (par AOT)

Etudes de redéploiement du réseau TEC



Avis de l'Organe de Consultation

3. Mobilité locale

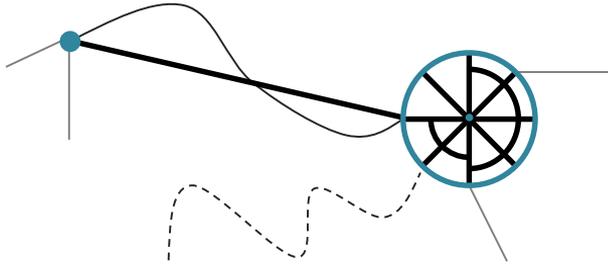
3.1. Stratégie régionale en matière de gouvernance des services de mobilité locale

Réseau structurant intercommunal (SNCB et WEL - OTW)

Réseau urbain (TEC - OTW)

Réseau secondaire intercommunal (TEC - OTW)

Réseau d'heures de pointe scolaire (TEC - OTW)



Solutions de mobilité locale partagées, régulières ou à la demande: en mode doux (vélo, micromobilité, marche), en transport collectif de faible capacité ou en transport routier individuel (carsharing, co-voiturage, LVC, STIG, taxi)

En lien avec le développement de mobipôles = lieux où convergent différentes offres et infrastructures de mobilité.

3.1. Stratégie régionale en matière de gouvernance des services de mobilité locale

- Transport à la demande doit offrir des solutions de mobilité **où** et **quand** il n'y a pas d'offre de transport régulier
- SPW/M&I: mettre en place un cadre en matière de régulation et d'organisation du réseau de mobilité locale à la demande/collectif
- Ambition : faire évoluer le rôle de la CRM vers une mission d'organisation des solutions de mobilité locale

	Transport régulier	Solutions de mobilité locales
Produits	Réseau structurant intercommunal (WEL - OTW) Réseau urbain (TEC - OTW) Réseau secondaire intercommunal (TEC - OTW) Réseau d'heures de pointe scolaire (TEC - OTW)	Transport à la demande Tellbus, Flexibus, STIG, carsharing, co-voiturage, LVC, taxi,
Régulation	SPW M&I	SPW M&I
Organisation	SPW M&I	Centrale Régionale de Mobilité (CRM)
Exploitation	OTW	Divers

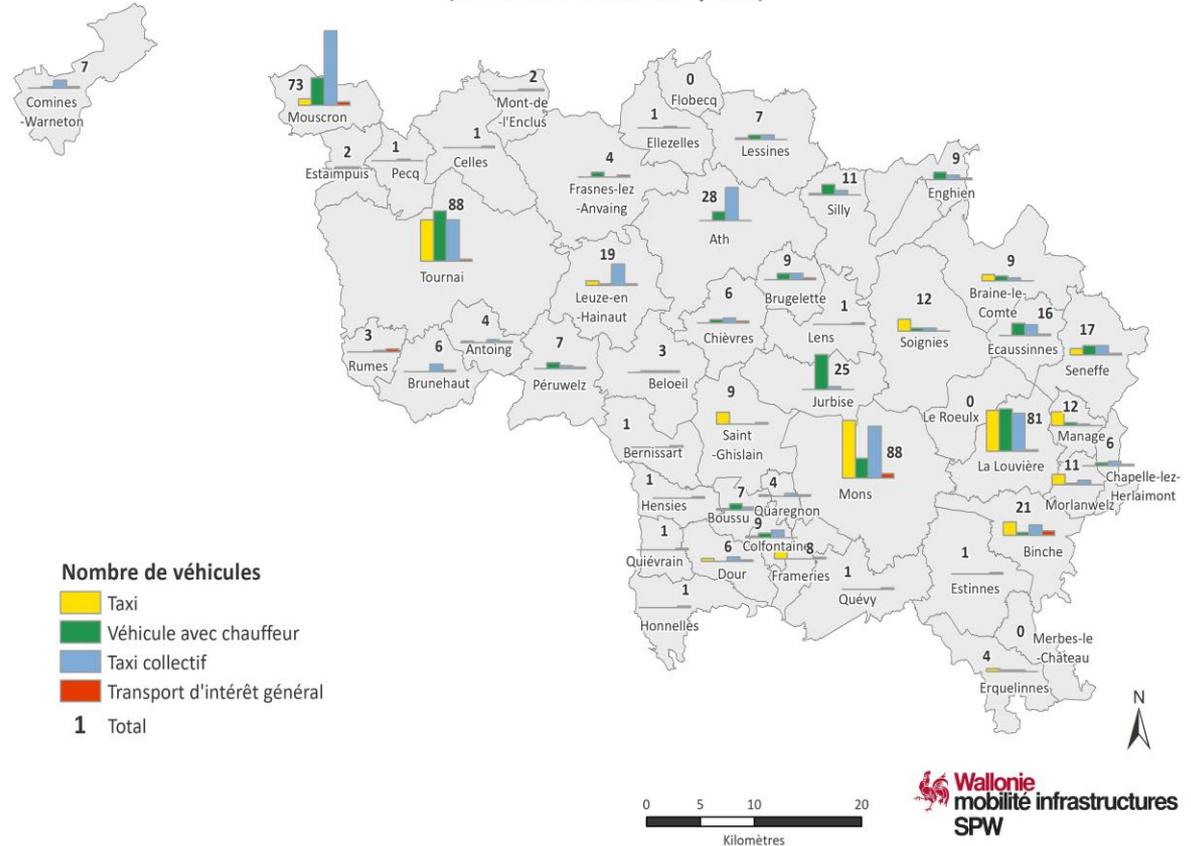
ETATS DES LIEUX

- Demande de solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle (et complémentaires aux transports en commun) en augmentation
- Difficultés rencontrées sur l'ensemble du territoire wallon et particulièrement en milieu rural
- Problématique transversale à toutes les politiques sectorielles (santé, aides aux personnes à mobilité réduite, emploi, formation, éducation, culture, aides à la jeunesse, lutte contre la pauvreté, intégration des primo arrivants...)
- Services TAD autorisés en Wallonie: taxis, locations de véhicules avec chauffeurs, taxis collectifs et transport d'intérêt général (en ce compris les bénévoles)
<http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-citoyen/en-taxi/services-et-solutions/services-autorises-par-le-spw.html>

ETATS DES LIEUX

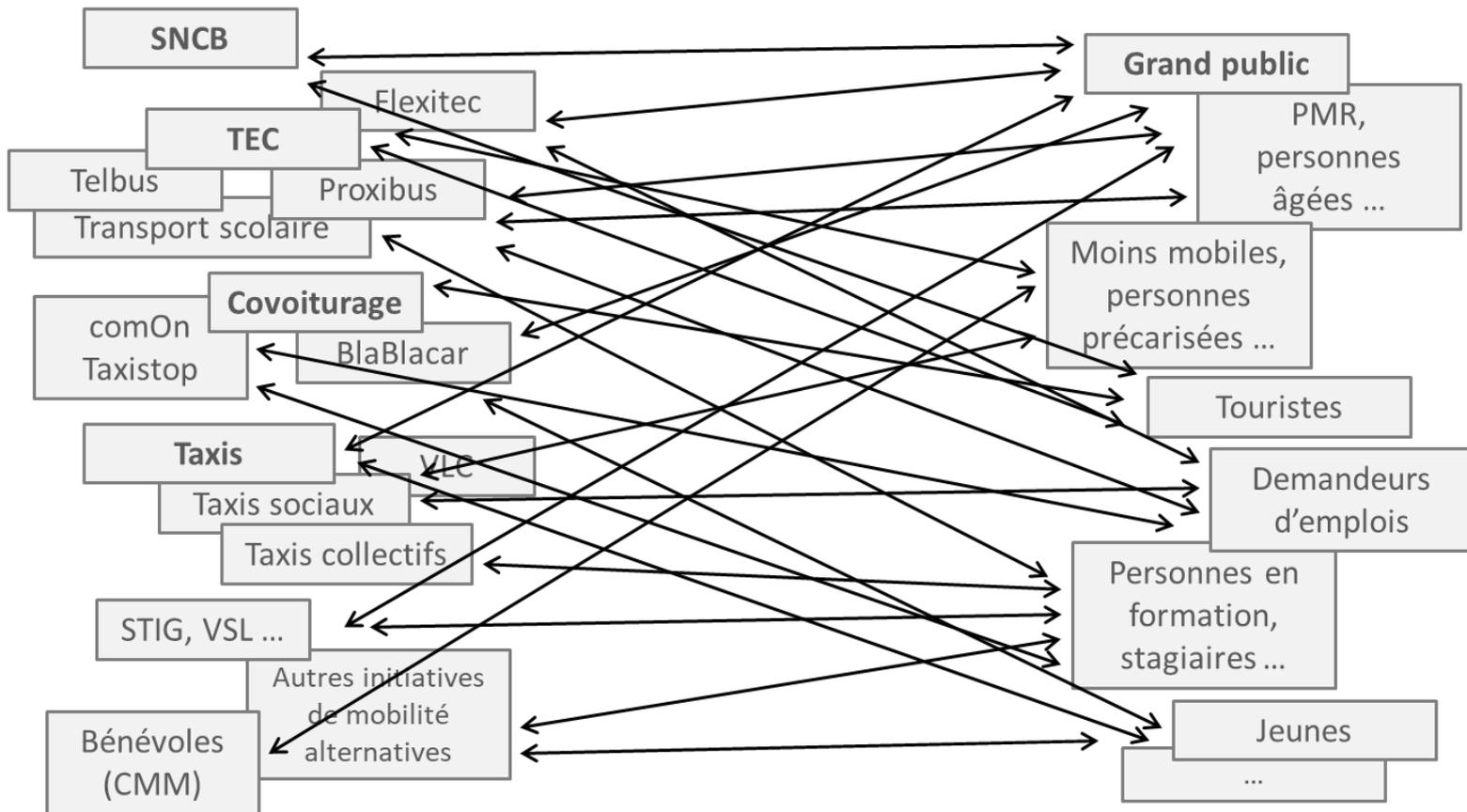
- Exhaustivité ?
- Contraintes sectorielles ou locales ?
- Optimisation ?
- Mutualisation ?

Véhicules autorisés à effectuer du transport à la demande (véhicule de moins de 8+1 places)



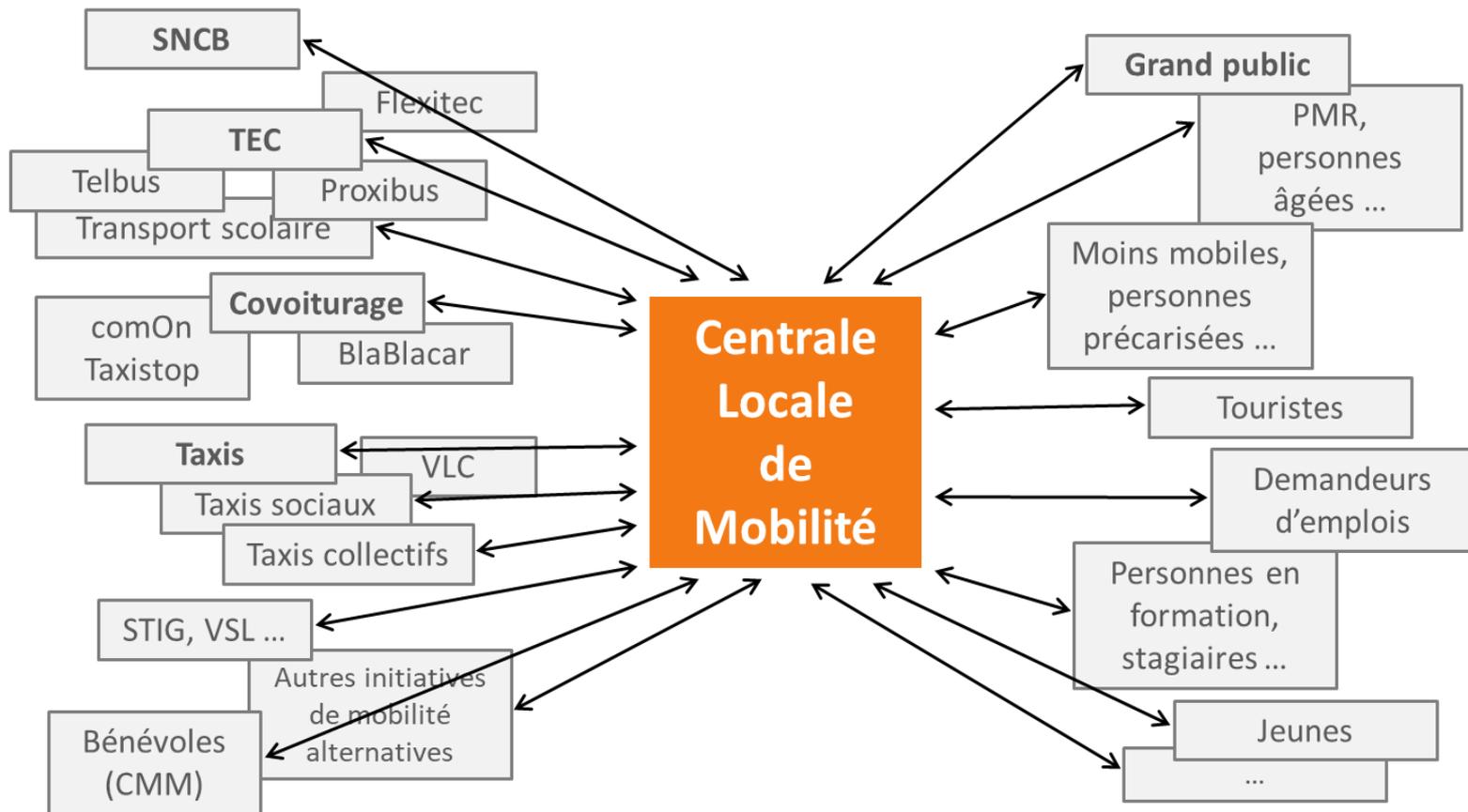
OFFRE

DEMANDE



OFFRE

DEMANDE



Objectifs de la CRM et des CLM

La **Centrale Régionale de Mobilité**, en collaboration avec les **Centrales Locales de mobilité**, poursuivent conjointement les **objectifs** suivants :

1. la mise en place d'un numéro d'appel unique destiné à répondre aux demandes de mobilité de l'ensemble des personnes vivant en Wallonie;
2. la coordination et la valorisation services locaux de transport à la demande alternatifs à la voiture individuelle en complément aux transports public ;
3. la recherche d'un usage optimal des deniers publics dans une approche privilégiant la mobilité durable à travers notamment la mutualisation des moyens disponibles et l'économie collaborative.

Centrale Régionale de Mobilité

Centrale
de
mobilité
locale

Objectifs de la CRM et des CLM

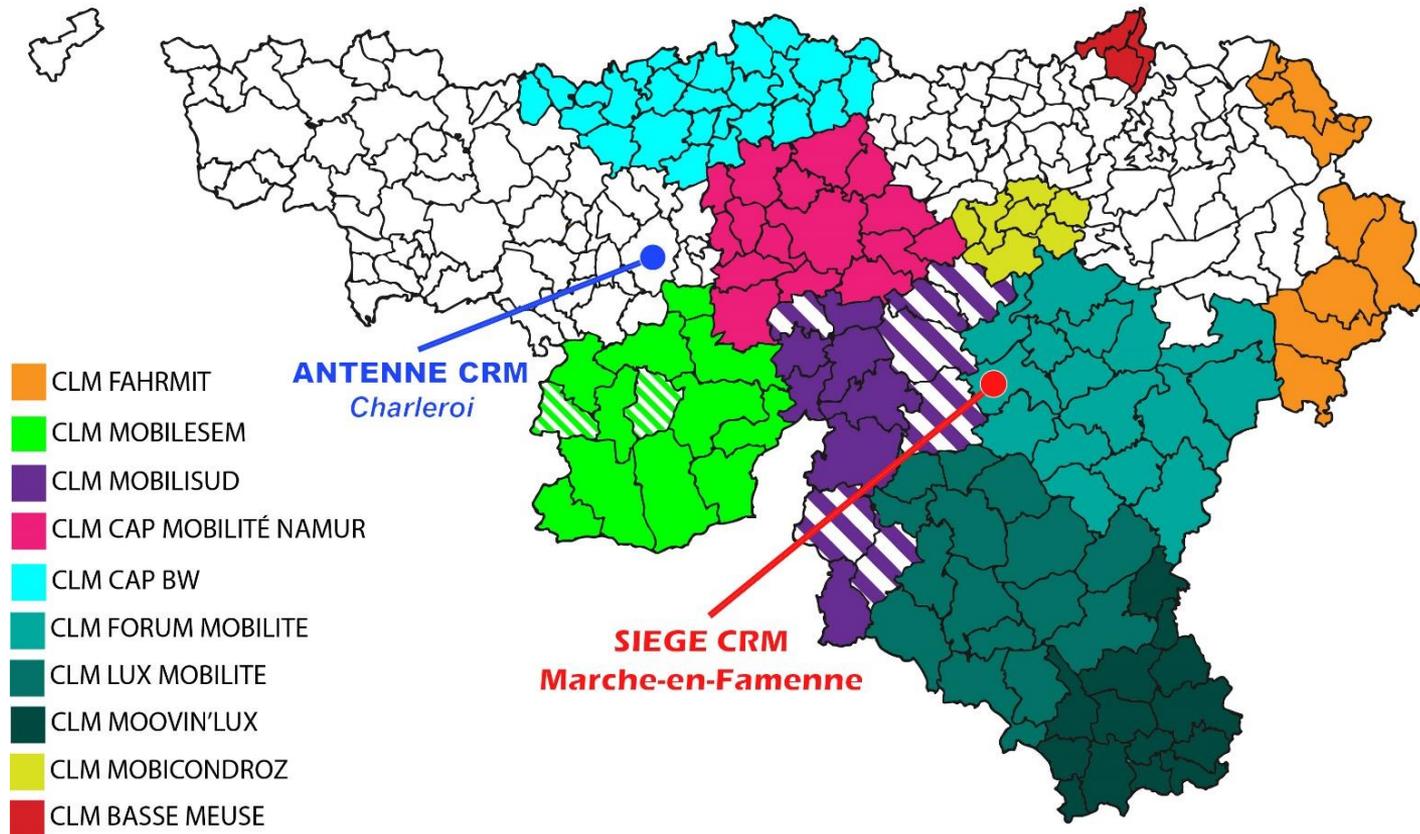
La **Centrale Régionale de Mobilité**, en collaboration avec les **Centrales Locales de mobilité**, poursuivent conjointement les **objectifs** suivants :

1. la mise en place d'un numéro d'appel unique destiné à répondre aux demandes de mobilité de l'ensemble des personnes vivant en Wallonie;
2. la coordination et la valorisation services locaux de transport à la demande alternatifs à la voiture individuelle en complément aux transports public ;
3. la recherche d'un usage optimal des deniers publics dans une approche privilégiant la mobilité durable à travers notamment la mutualisation des moyens disponibles et l'économie collaborative.

Principales missions de la CRM et des CLM

CRM	CLM
<ul style="list-style-type: none">• Communication et de promotion global d'un Numéro Vert et d'un Site Internet unique• Concertation des acteurs wallons de la Mobilité, dont les CLM• Cofinancement des CLM• Négociation d'accords de subsides et conventions avec d'autres secteurs que celui de la Mobilité• Surveillance de l'application des réglementations et du respect de la priorisation des services de mobilité• Support formation et informatique des CLM's	<ul style="list-style-type: none">• Inventaire des services de mobilité présents sur leur territoire;• Gestion des centrales téléphoniques locales• Education permanente sur leur territoire• Veiller au respect de la réglementation• Représentation de la CRM au niveau communal et supra-communal• Partenariat avec les Communes• Recherche de cofinancements complémentaires

La Centrale Régionale de Mobilité (CRM) et les Centrales Locales de Mobilité (CLM)



VISITWAPI.BE



MERCI POUR VOTRE ATTENTION

Christiane.chermanne@spw.wallonie.be
mobilite.wallonie.be

4. Echange