

Organe de Consultation du bassin de mobilité Namur

Evolution de l'offre de transport en commun

Mardi 8 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 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

2.2.1. Focus sur le redéploiement de la zone Namur-Gembloux-Tamines

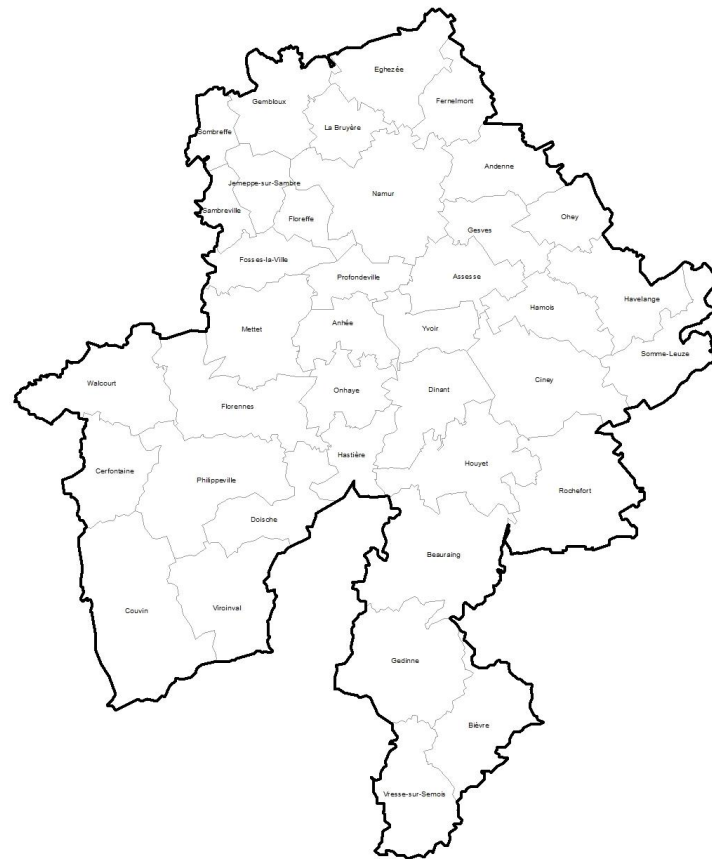
3. Mobilité locale : Etat des lieux et perspectives de développement de services par les centrales locales de mobilité (20')

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 de Namur et du Luxembourg :
PoI FLAMEND (Inspecteur Général)
 - Autorité Organisatrice du Transport :
Antoine PATRIS (Expert) et Florianne MOSSOUX (Juriste)
- Opérateur de Transport de Wallonie
 - Jean-Marc EVRARD (Directeur exécutif de la Direction territoriale de Namur-Luxembourg)



Participants à la réunion

INVITES

- **SPW Mobilité et Infrastructures**
 - Autorité Organisatrice du Transport:
 - Marie VIDOTTO (gestionnaire en mobilité)
 - Justine Marneffe (gestionnaire en mobilité)
 - Direction de la Planification de la Mobilité:
 - Bernadette GANY (gestionnaire en mobilité)
 - Xavier GEORGES (gestionnaire en mobilité)
 - Christiane CHERMANNE (gestionnaire en mobilité)
- **Opérateur de Transport de Wallonie**
 - Simon COLLET (Directeur d'exploitation de la Direction territoriale de Namur)
 - Stéphane THIERY (Directeur Marketing et Mobilité)
- **Centrale Régionale de Mobilité**
 - Alain PIRON (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 9 fiches

— Liaison interpôle

- Nivelles - Genappe - Villers-La-Ville - Sombreffe – Namur (W05)
- Gembloux - Sombreffe - Fleurus –Charleroi
- Ciney-Dinant
- Gembloux - Perwez - Incourt –Jodoigne
- Philippeville - Florennes - Mettet - Fosses-la-Ville - Floreffe – Namur
- Jodoigne - Ramillies - Eghezée – Namur
- Waremmes - Geer - Hannut - Burdinne - Fernelmont - Namur

— Liaisons communes-pôle (heures de pointe)

- Gesves – Namur
- Florennes - Gerpinnes -Charleroi

Wallonie mobilité infrastructures SPW

Date : 04/06/2019
Page 1 sur 1

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

Général

Liaison
Dépôt
Comm
par ci
Pôle(s)
Direct
Zone
dess
Gare

Niveau
Maté

Ampli

Distri
jour
Const
spati
Const
temp

Nom
pass

Vite
comm
Ampli
kilom
annu

Généralité

Liaison
Dépôt
Comm
par ci
Pôle(s)
Direct
Zone
dess
Gare

Niveau
Maté

Ampli

Distri
jour
Const
spati
Const
temp

Nom
pass

Vite
comm
Ampli
kilom
annu

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-Martinrou
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	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	

1.1.2 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)

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

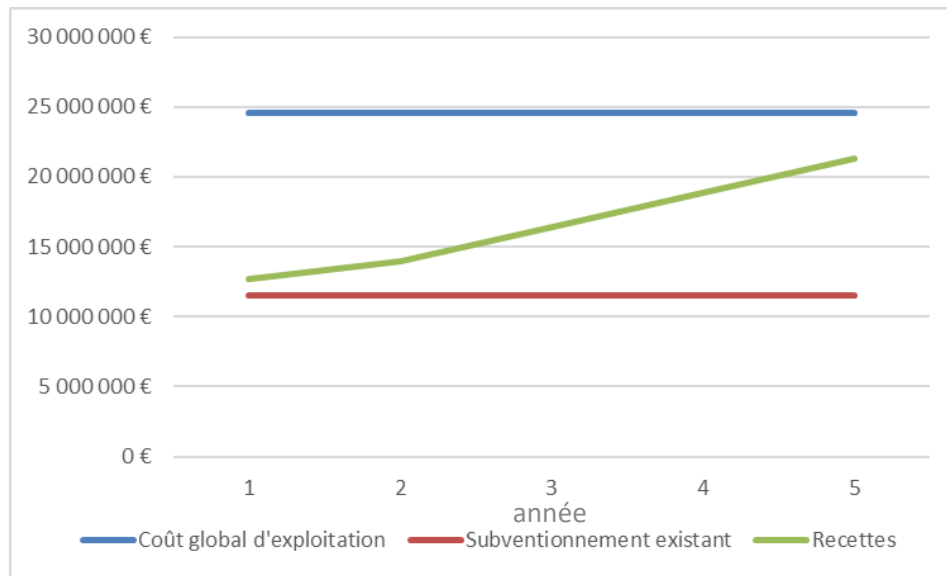
- 3 347 000 KM de lignes Conforto/Rapido/Express existantes qui convergent vers le WEL
- Prix moyen au KM de ces lignes de 3,5 EUR
- Coût actuel estimé de ces lignes de **12 000 000** EUR (= 3 347 000 KM x 3,5 EUR/KM)

1.1.2 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



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

- Coût global d'exploitation de **6 300 000** EUR (8 lignes)
- **4 064 000** EUR de subventionnement existant (convergence de 3 lignes)
- Besoin de financement complémentaire par rapport à l'offre existante de **000** EUR par an à terme

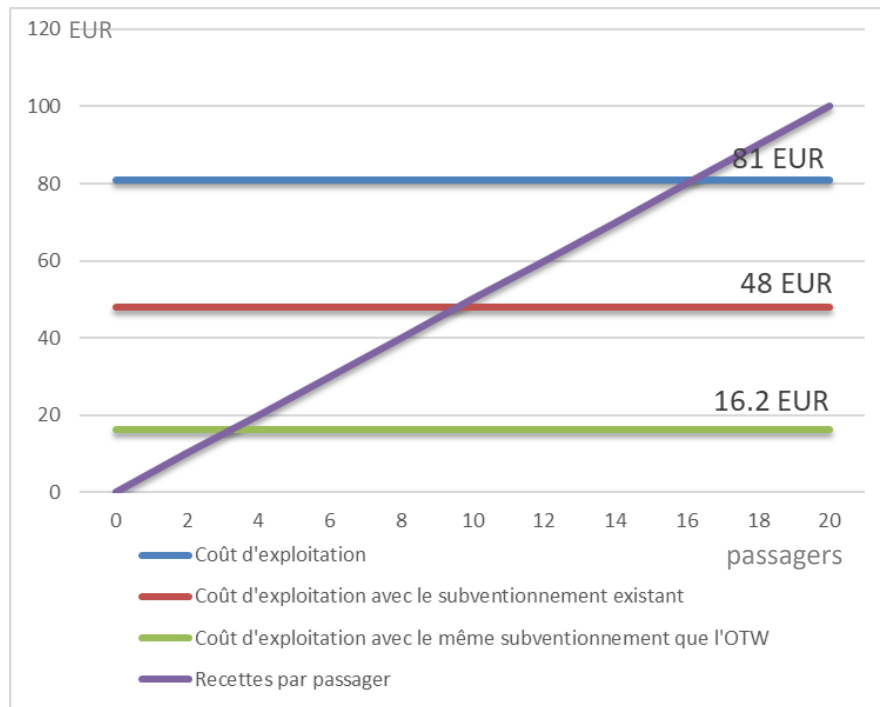
1.1.2 Modèle de financement du réseau WEL : état des lieux et perspectives – structure des coûts globaux (par trajet)

- 38 lignes WEL, soit 9 114 296 KM et 304 000 trajets
- Trajet moyen de **30 KM** ($= 9\,114\,296 / 304\,000$)
- 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 **81 EUR** ($= 30\text{ KM} \times 2,7\text{ EUR/KM}$)
- Recette de **5 EUR** par personne et par trajet

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

Nombre de passagers en moyenne par trajet

- 3 passagers → même subventionnement que l'OTW
- 9 passagers → pas de subventionnement complémentaire à l'existant
- 16 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

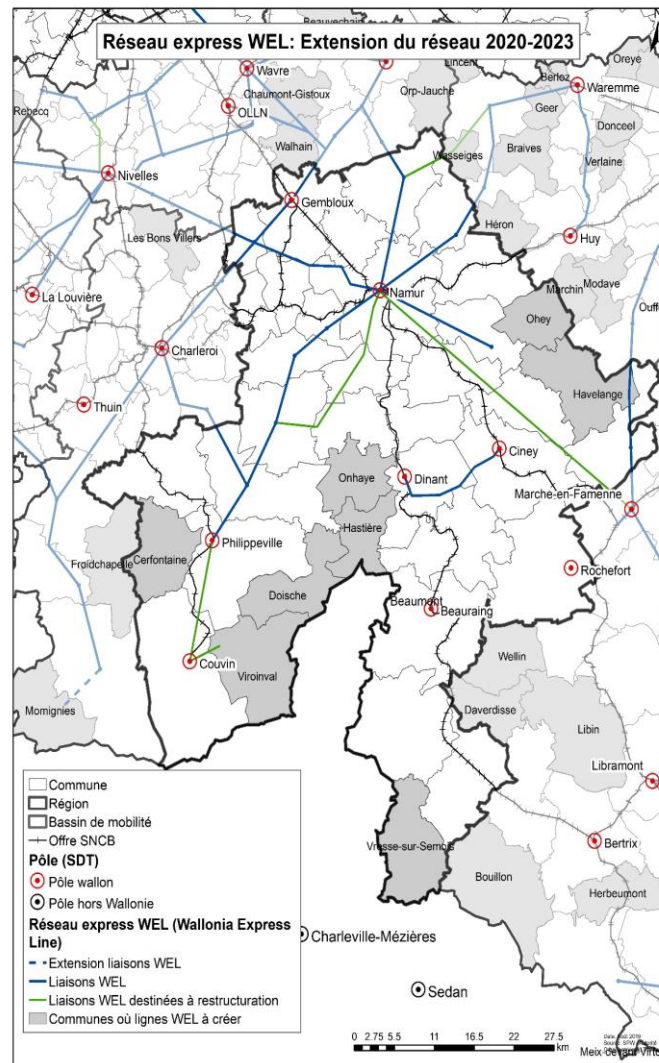
Présentation OTW

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

- Communes non couvertes par une offre structurante (ferroviaire ou WEL)
 - Cerfontaine
 - Viroinval
 - Doische
 - Hastière
 - Onhaye
 - Ohey
 - Havelange
 - Vresse-sur-Semois
- 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 SRM

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 ouvrable.
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 :

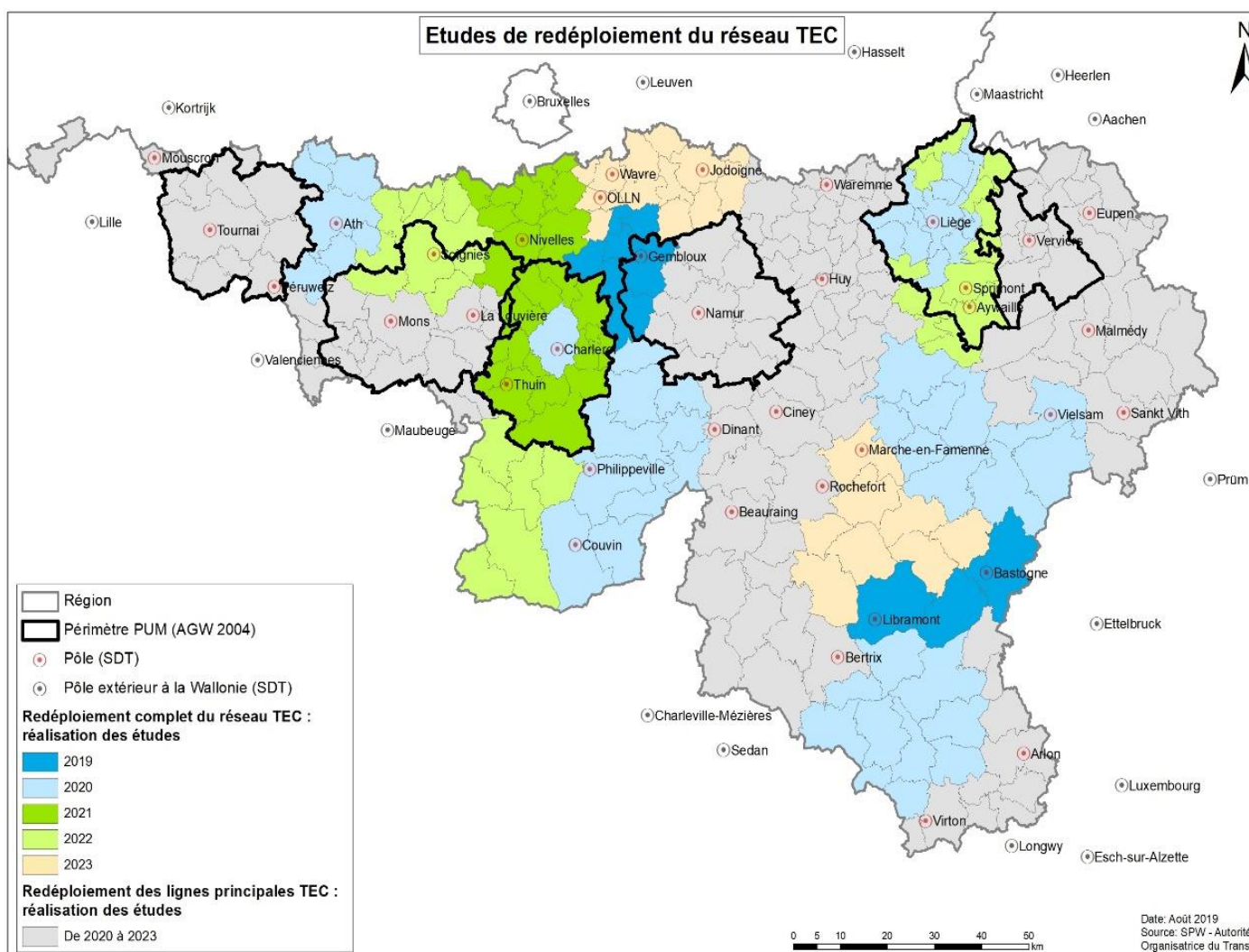
Elaboration des projets de Plans Régionaux de Transport Public

- 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

2.2. Focus sur le redéploiement de la zone Namur-Gembloux-Sambreville

Caractérisation de la zone d'étude :

Périmètre d'étude : zone comprise entre les villes de Namur, Gembloux, Fleurus et Sambreville.

Identification des pôles :

Pôles SDT : Gembloux, Namur

Pôles secondaires : Fleurus, Tamines

Pôles d'activité économique structurants (PAE de + 500 emplois) :

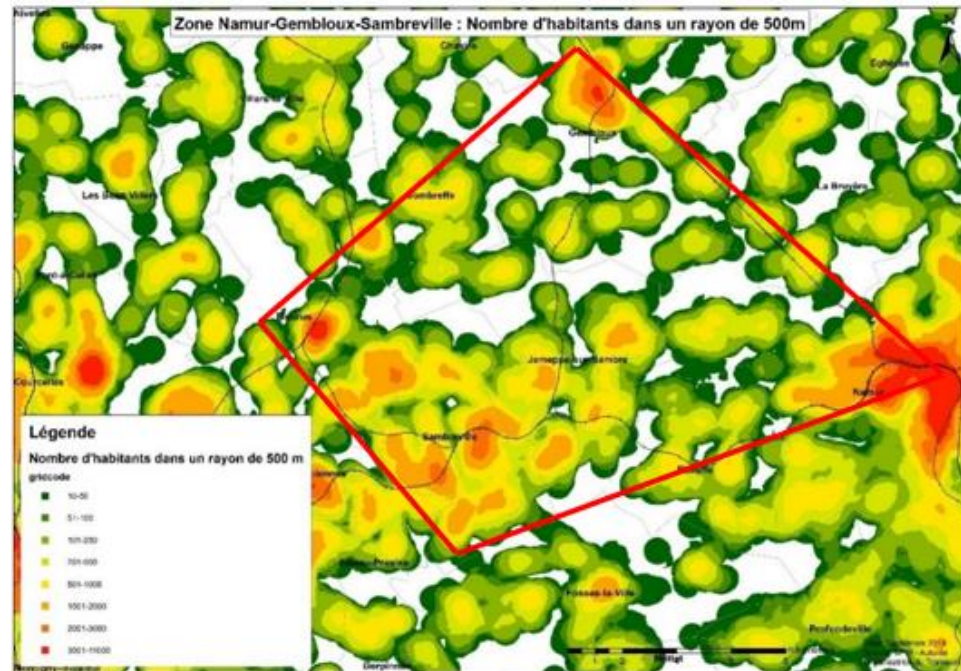
- Créalys, PAE de Fleurus, PAE de Sombreffe, PAE de Namur-Nord-Rhisnes, PAE de Floreffe

Pôles scolaires de +1000 étudiants (secondaires et supérieurs) :

- Namur, Gembloux, Fleurus, Sambreville, Floreffe

Densités de population : entre 200 et 400 hab/km²

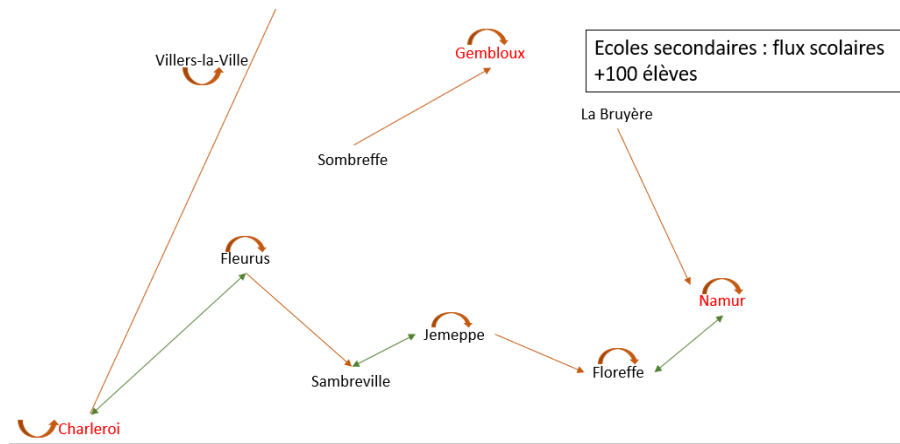
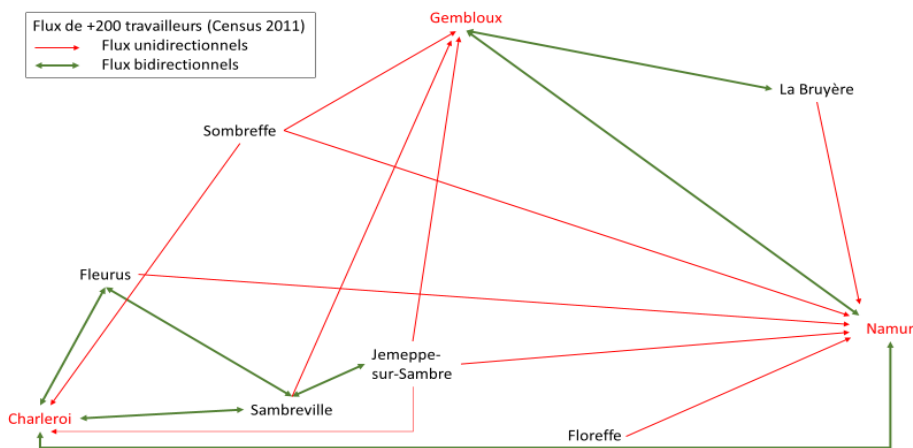
➔ mise en place d'un réseau secondaire



2.2. Focus sur le redéploiement de la zone Namur-Gembloux-Sambreville

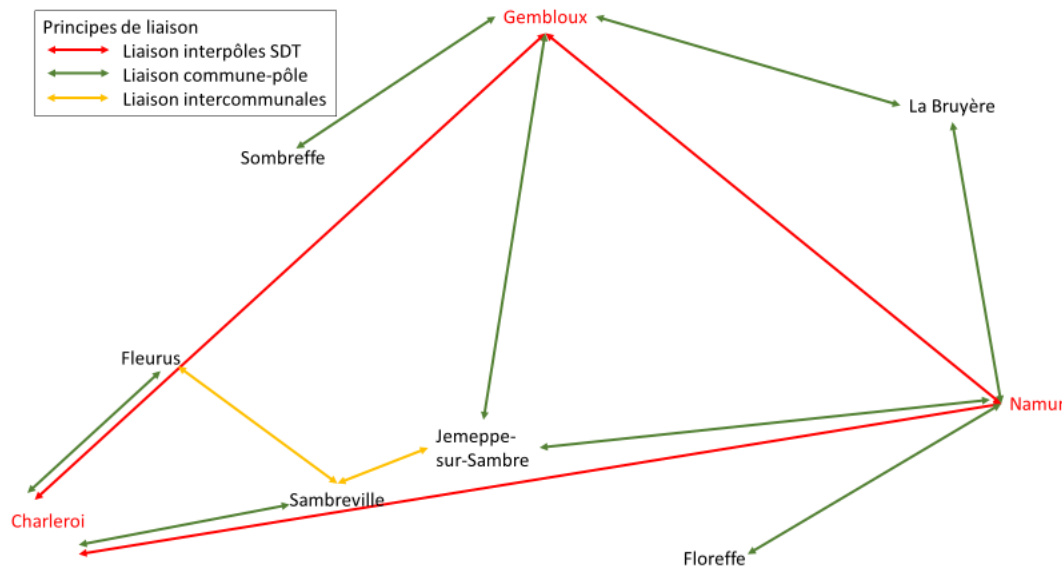
Analyse de la demande de mobilité :

- Flux de travailleurs (données Censur 2011)
- Flux scolaires (Matrice O/D établissements de la FWB, 2018)

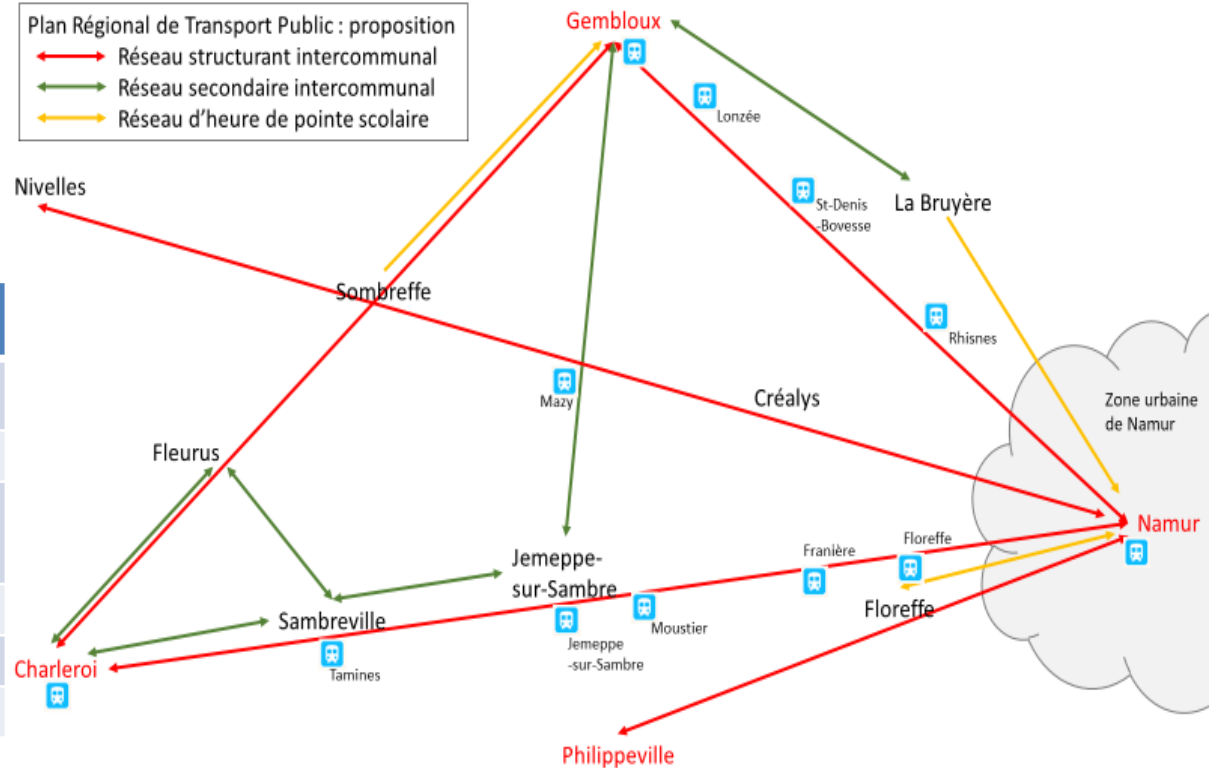
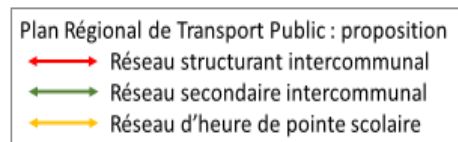


2.2. Focus sur le redéploiement de la zone Namur-Gembloux-Sambreville

Principes de liaisons :



2.2. Focus sur le redéploiement de la zone Namur-Gembloux-Sambreville



	Réseau structurant intercommunal	Réseau secondaire intercommunal	Réseau d'heure de pointe scolaire
Nombre de passages/jour	14 A/R (hors renfort HP)	8-16 A/R (hors renfort HP)	1-2 A/R
Amplitude horaire	14 heures	16 heures	2 heures
Distribution des passages	60 min d'attente max entre 2 passages	120 min d'attente max entre 2 passages	60 min d'attente max entre 2 passages
Constance temporelle	90 %	90 %	39 %
Constance spatiale	2 itinéraires	2 itinéraires	4 itinéraires
Vitesse commerciale	Min. 35 km/h	20-35 km/h	15-20 km/h

2.2. Focus sur le redéploiement de la zone Namur-Gembloux-Sambreville

Focus sur la liaison Jemeppe-sur-Sambre – Gembloux :

Travail actuellement présidé par IEW pour la concrétisation d'un CONTRAT D'AXE sur la ligne ferroviaire 144 reliant Jemeppe-sur-Sambre à Gembloux, et intégrant la commune de Sambreville.

Contrat d'axe

= un outil opérationnel dont la démarche pluridisciplinaire consiste en la production d'un projet de transport public structurant en **cohérence avec des projets d'urbanisme**.

= travailler à la fois sur l'offre (meilleures fréquences, meilleures correspondances...) et la **demande** (en activant des leviers d'aménagement du territoire comme la densification des quartiers de gare, en facilitant les accès aux points d'arrêts, en aménageant les horaires des écoles...).

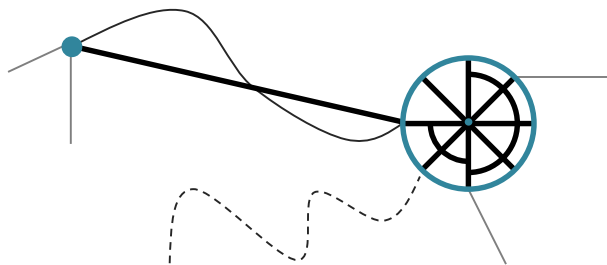
Parties prenantes :

Communes, DGO4, AOT, OTW, SNCB, Infrabel, cabinet Bellot, CLM CapN, Gracq, Navetteurs.be, ...

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

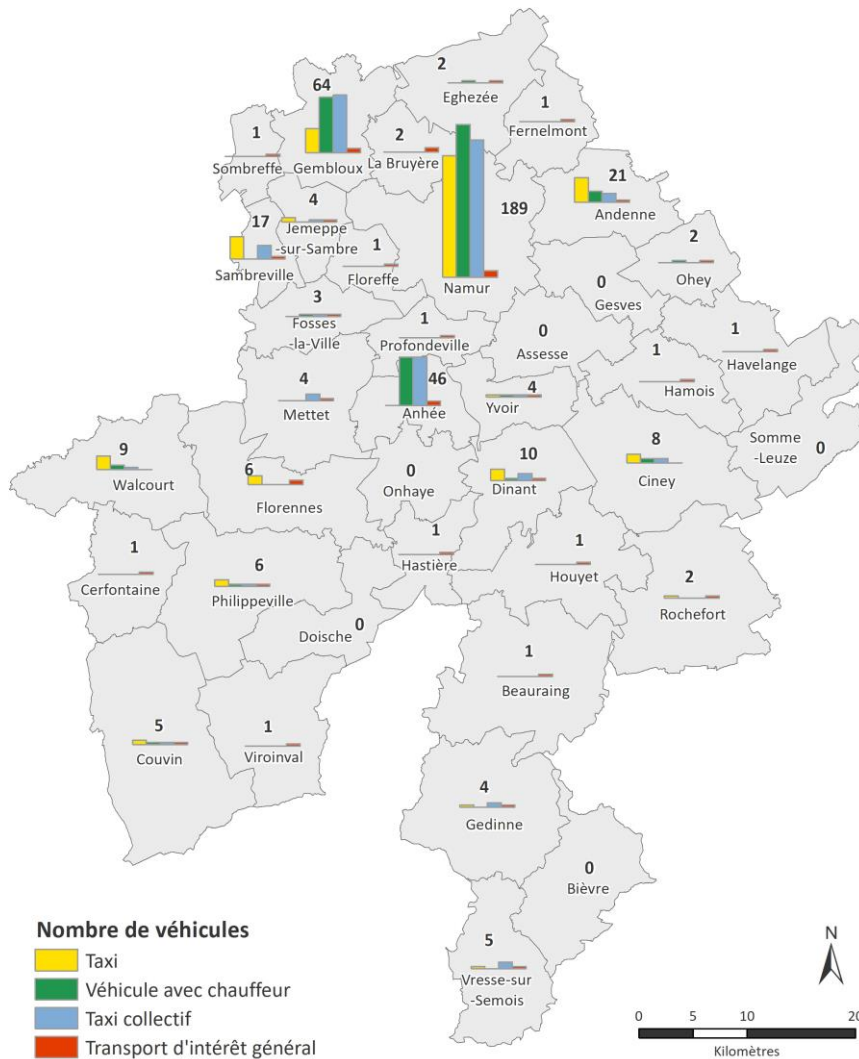
	Transport régulier	Solutions de mobilité locales
Produits	Réseau structurant intercommunal (WEL - OTW) Réseau urbain (TEC - OTW) Réseau secondaire intercommunal (TEC - OTW) Réseau d'heures de pointe scolaire (TEC - OTW)	Transport à la demande Tellbus, Flexibus, STIG, carsharing, co-voiturage, LVC, taxi,
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)

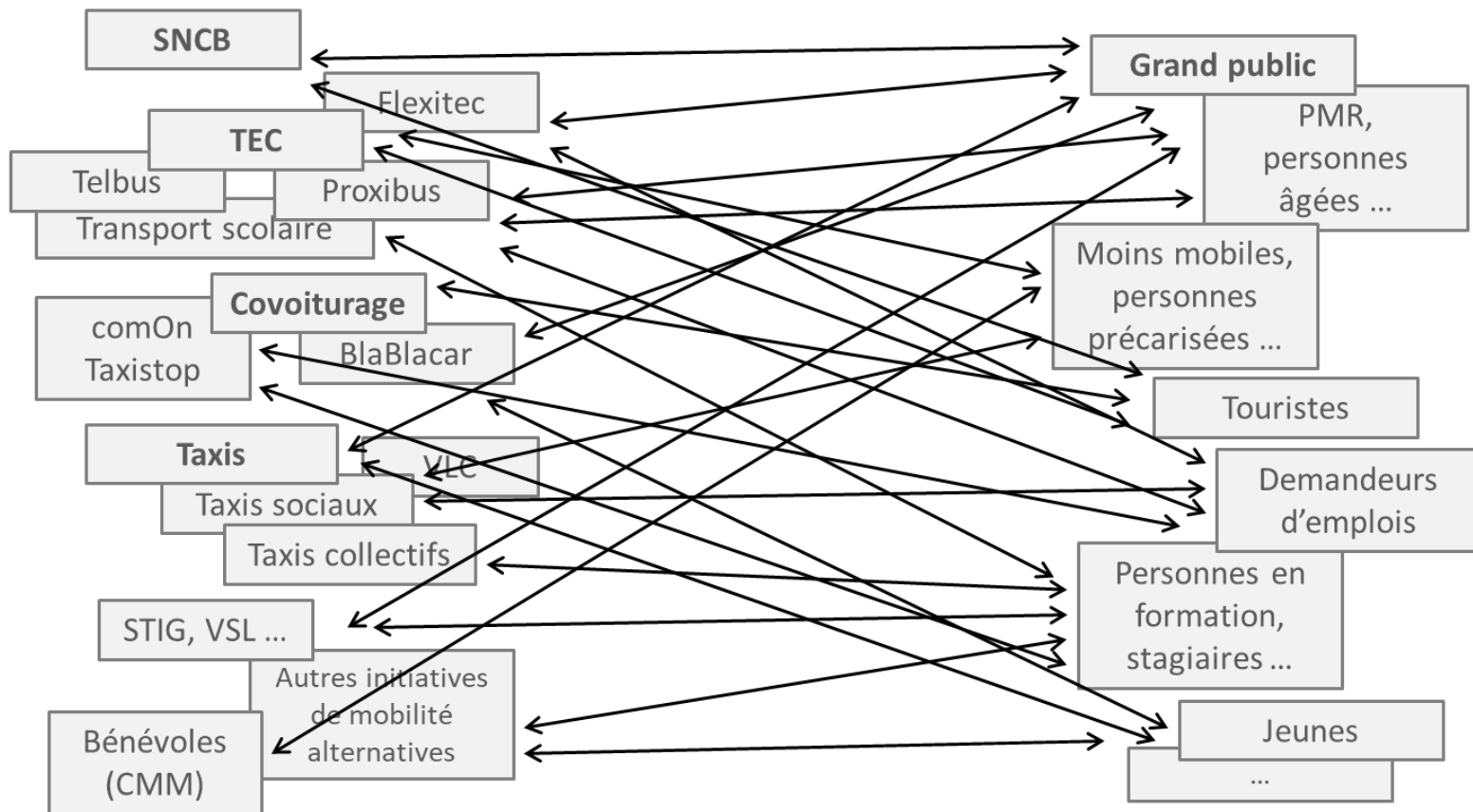
ETATS DES LIEUX

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



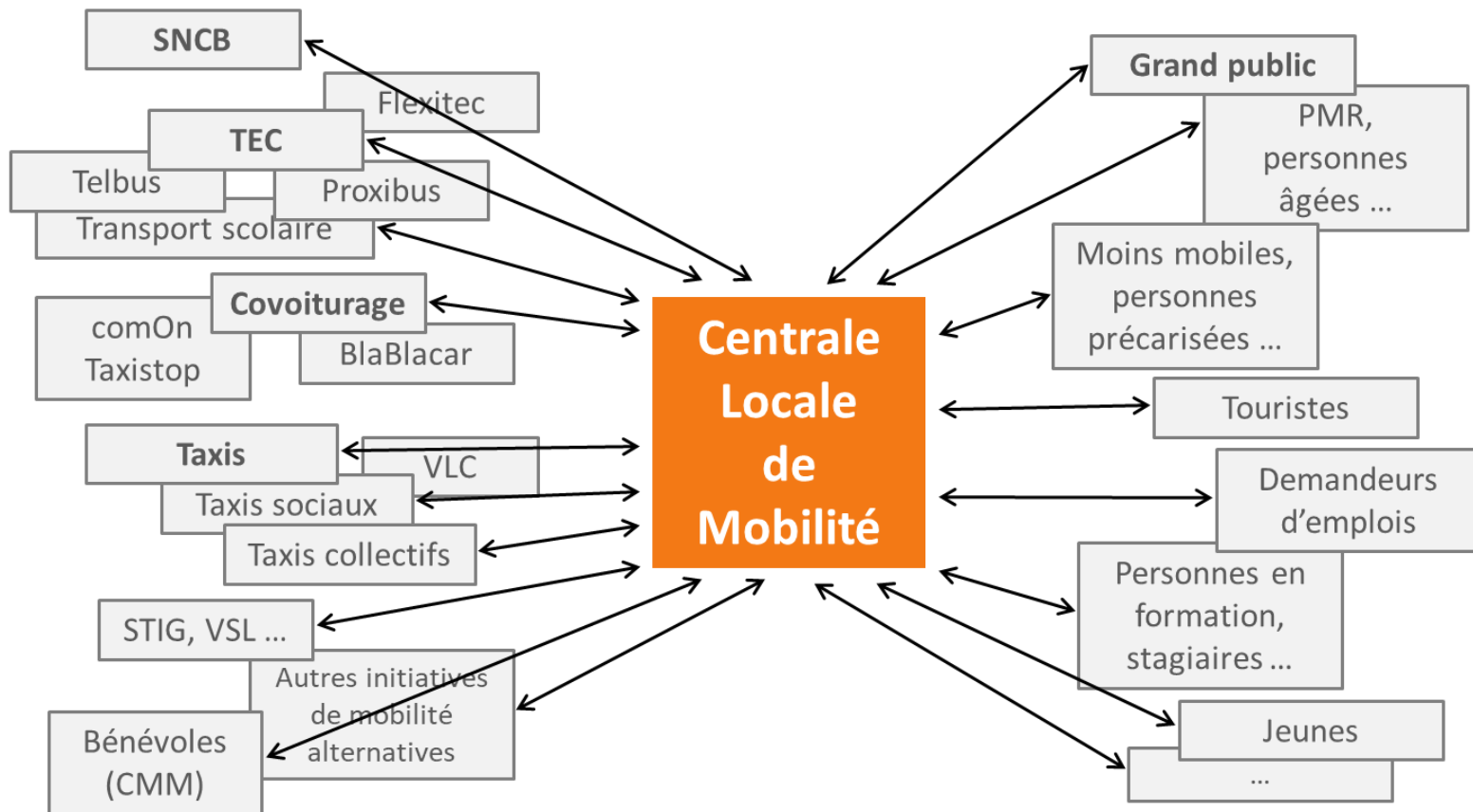
OFFRE

DEMANDE



OFFRE

DEMANDE



Centrale Régionale de Mobilité

Centrale
de
mobilité
locale

Centrale
de
mobilité
locale

Centrale
de
mobilité
locale

Centrale
de
mobilité
locale

Centrale
de
mobilité
locale

Objectifs de la CRM et des CLM

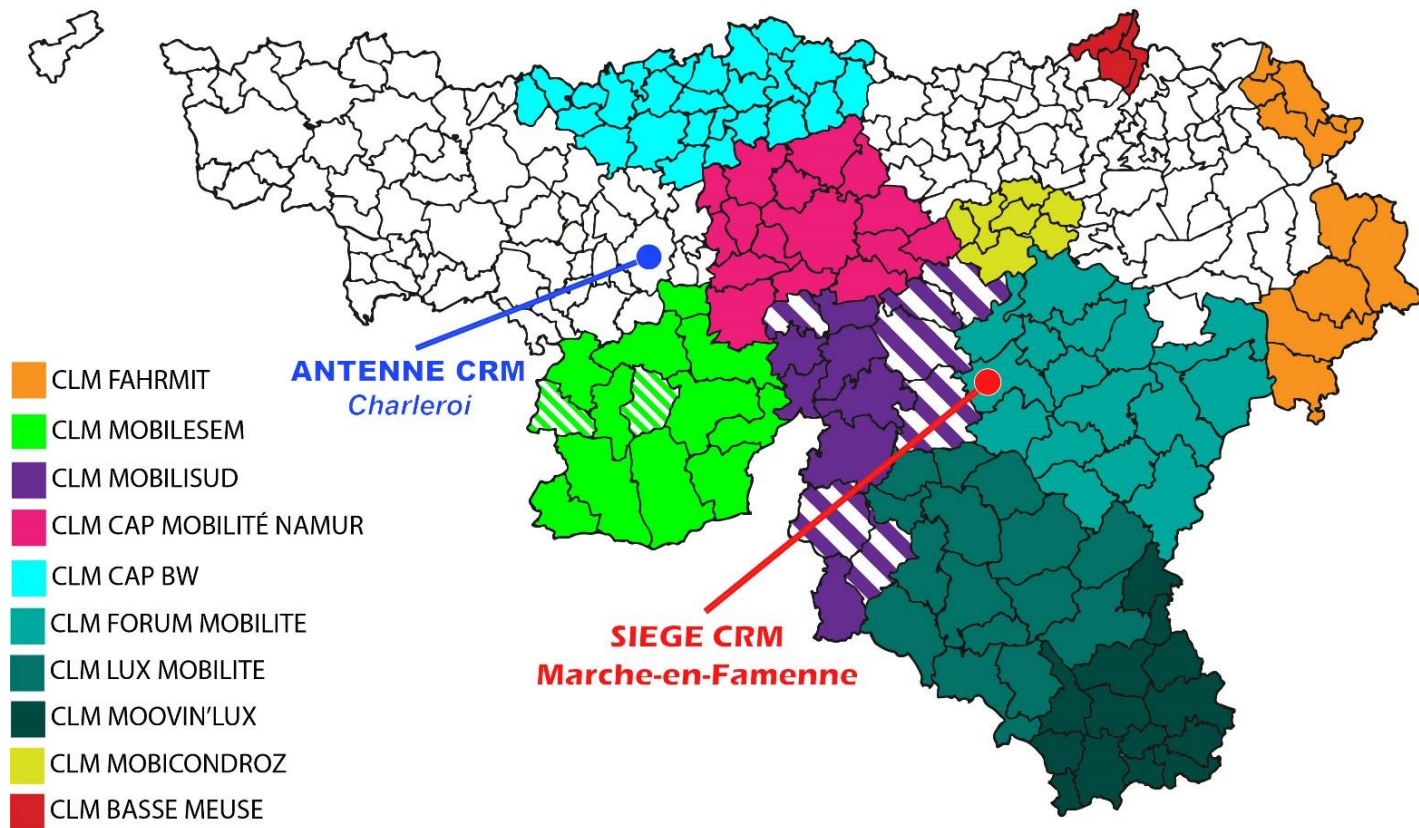
La Centrale Régionale de Mobilité, en collaboration avec les **Centrales Locales de mobilité**, poursuivent conjointement les **objectifs** suivants :

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
• 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	• 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)





0800/822 90



MOBILESEM.BE
0800 / 15 230
Numéro gratuit



0800/37 309

MERCI POUR VOTRE ATTENTION

mobilite.wallonie.be

4. Echange