

OCBM de Namur : document préparatoire au point 2.2

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

Ambitions régionales

Pour atteindre les objectifs FAST (5% de part modale à l'horizon 2023) et donc une augmentation de la charge moyenne (actuellement estimée à 9,5 personnes en moyenne sur le réseau TEC), l'AOT ambitionne de redéployer 50% de l'offre kilométrique de transport en commun (à l'échelle de la Wallonie et d'ici 2023). Ce redéploiement de l'offre TEC actuelle se fera à compensation financière régionale constante, les nouveaux montants disponibles pouvant financer l'amplification de l'offre structurante (intercommunale et urbaine).

Redéploiement de l'offre

Le redéploiement de l'offre constitue une amélioration de l'offre de transport en commun en regard des besoins de mobilité (tout mode et tout motif) et de la fréquentation du réseau. Il s'agit donc d'adapter et moderniser le réseau TEC pour répondre aux besoins de mobilité actuels de la population et des acteurs socio-économiques (en termes de liaisons et de niveau de service), en complémentarité avec le réseau ferroviaire.

Le redéploiement sera en conformité avec la Stratégie Régionale de Mobilité. Celle-ci exprime en effet la hiérarchisation attendue et les différents niveaux de service cibles auxquels doivent répondre le futur réseau de transport en commun :

- 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.
- Des services de mobilité locale complémentaire et en rabattement vers les services réguliers seront développés par la Région.

Le réseau ainsi hiérarchisé offrira une meilleure lisibilité aux usagers, ce qui facilitera l'usage des transports en commun.

Méthodologie de redéploiement

L'élaboration des nouveaux Plans de Transport devrait se baser sur les éléments suivants :

1. Analyse du territoire et identification des liaisons à déployer (quels pôles locaux relier entre eux, etc.)
2. Analyse de la demande de mobilité et identification des niveaux de service à atteindre (combien de bus/h, quelle taille de bus, etc)

La suite se base sur l'article 19 du Contrat de Service Public de l'OTW :

3. Sur base des orientations de redéploiement de l'offre du réseau de transport public wallon définies par le Gouvernement, l'AOT établit les projets de Plans Régionaux de Transport Public en capitalisant sur l'expertise de l'OTW et d'autres parties prenantes¹. L'AOT met en œuvre sur base de ces Plans les concertations avec les différents membres des OCBM ;
4. A la suite de ces concertations, l'AOT officialise les Plans Régionaux de Transport Public déclinés par Bassin de mobilité ;
5. Sur cette base, l'AOT pilote les évolutions de l'offre selon un échéancier réaliste ;
6. L'OTW étudie et planifie ces évolutions de l'offre, les chiffres de manière fine, génère les scénarios (itinéraire, amplitude approximative, fréquence, service alternatif, gamme tarifaire des services alternatifs, mesures d'accompagnement souhaitables) à soumettre à l'organe de consultation concerné ;
7. Les membres de l'organe de consultation du Bassin émettent leurs remarques et leurs suggestions ;
8. L'AOT valide le scénario final parmi les propositions de l'OTW éventuellement amendées ;
9. L'OTW réalise alors son étude plus fine de modification de l'offre et la met en œuvre, elle-même ou en sous-traitance ;
10. L'AOT encadre un processus d'évaluation et d'adaptation du projet d'offre redéployée, dans les 12 mois qui suivent la mise en production.

¹ Notamment via des groupes de travail techniques avec les acteurs locaux concernés.

Implication pour les membres de l'OCBM

Comme indiqué ci-dessus, une participation active aux OCBM sera nécessaire afin de s'assurer que le Plan de Transport produit par l'AOT et l'OTW soit totalement conforme aux besoins de mobilité.

Afin que les communes puissent se forger un avis éclairé sur ces questions, les analyses se basant sur différentes données de mobilité (AOT, OTW, ...) seront rendues accessibles en toute transparence aux membres des OCBM.

Phasage du redéploiement de l'offre urbaine

Le redéploiement du réseau urbain structurant de Namur se fera progressivement, en suivant le redéploiement du réseau d'ici 2023 et selon les principes de la Stratégie Régionale de Mobilité.

Une première étape sera de définir le périmètre pertinent pour le réseau urbain namurois : d'une part la zone à haut niveau de service (pouvant accueillir des BHNS) et d'autre part le périmètre PUM.

Le réseau structurant devra couvrir l'ensemble des quartiers et sera notamment défini en fonction des données suivantes :

- Principaux pôles de déplacements (gares, PAE, commerces, habitat, etc) ;
- Population (densité, démographie, etc) ;
- Flux de déplacement ;
- Emploi ;
- Etudiants.

Afin d'offrir un gain de temps à l'utilisateur (avec des temps de parcours en bus inférieurs ou égaux aux temps de parcours en voiture), la politique P+R devra être menée en cohérence avec le développement d'infrastructures et d'une offre de mobilité attractive.

Ainsi, des infrastructures en sites propres et des mesures de priorisation des bus aux carrefours devront être développées.

En outre, le développement de ces P+R devra être accompagné d'une politique de restriction du stationnement dans le centre-ville et de développement des transports publics, en veillant à ne pas les faire entrer en concurrence avec des solutions de mobilité excluant la voiture individuelle (mobilité douce, covoiturage, etc)

Enfin, les P+R devront également répondre à une série de critères :

- Les P+R devront être situés en amont des zones congestionnées ;
- La distance pédestre entre la place de parking et l'arrêt de bus ne devra pas être dissuasive ;
- La fréquence de passage des bus au P+R devra être inférieure à 10 minutes.

Phasage du redéploiement de l'offre extraurbaine

Comme illustré sur la carte ci-dessous, un redéploiement complet sera progressivement opéré dans certaines zones géographiques.

Pour les autres communes, un redéploiement ciblé sur les lignes TEC principales actuelles sera opéré d'ici 2023. Ces lignes principales seront définies par l'AOT et présentées lors du prochain OCBM de mai 2020.

Ce phasage de redéploiement pourra guider le timing de mise en service des liaisons WEL des communes non desservies par le réseau structurant existant.

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

