

OCBM du Brabant Wallon : document préparatoire au point 3.1.1

Redéploiement : Ajustement de la méthodologie régionale

1. Ajustement de la méthodologie régionale de redéploiement

1.1 Ambitions régionales

La Vision FAST 2030 prévoit l'augmentation de la part modale bus/tram de 4% (en 2018) à 10% (en 2030), en parallèle d'une augmentation de la part modale des autres modes alternatifs à la voiture individuelle.

Afin d'atteindre ces objectifs, la Stratégie Régionale de Mobilité (approuvée par le précédent Gouvernement Wallon en 2019 et confirmée par la Déclaration de Politique Régional du nouveau Gouvernement) prévoit la création et/ou le renforcement des lignes du réseau structurant régional et des réseaux urbains, une hiérarchisation de l'offre TEC (en fonction de la demande de mobilité) ainsi que le développement de solutions de mobilité locale flexibles.

En phase avec ces différents documents stratégiques, les objectifs de travail de l'Autorité Organisatrice du Transport d'ici 2023 sont, notamment :

- Le redéploiement, par phase, de 50% de l'offre kilométrique TEC ;
- L'amélioration/renforcement de l'ensemble des lignes structurantes (principales et Express) du réseau TEC.

1.2 Redéploiement de l'offre TEC

Le redéploiement de l'offre consiste en une amélioration de l'offre de transport en commun en regard des besoins de mobilité et pas uniquement en regard de la fréquentation actuelle du seul mode bus. Il s'agit donc d'adapter et d'améliorer le réseau TEC pour répondre aux besoins de mobilité actuels (et/ou anticipés par l'évolution des territoires) de la population et des acteurs socio-économiques en termes de (nouvelles) liaisons et de niveaux de service (attractifs), apportant une offre adaptée à chaque public-cible.

Ce redéploiement se réalise en phase avec la Stratégie Régionale de Mobilité. Celle-ci exprime la hiérarchisation attendue et les différents niveaux de service cibles auxquels doivent répondre le futur réseau de transport en commun.

Le réseau ainsi hiérarchisé offrira une meilleure lisibilité aux usagers, ce qui facilitera l'usage des transports en commun (par de nouveaux clients), l'ambition étant évidemment d'améliorer la charge moyenne par bus et leur fréquentation.

1.3 Vision du système de transport régional

La hiérarchisation du réseau et les caractéristiques principales de chaque niveau peuvent être synthétisés dans le tableau suivant :

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

Type de réseau	Niveau	Caractéristiques principales
Réseau intercommunal	Structurant ferroviaire	Sur réseau ferroviaire ; Capacitaire ; Cadencé InterCity (IC) / heures de pointe (P) / desserte fine (L) / Suburbain (S)
	Structurant Express	Sur voiries régionales ; Rapide (min 35 km/h) ; Confortable ; Principe de 1 arrêt par commune et par ZAE/PAE ; Cadencé
	Structurant principal	Sur voiries régionales ; Nombre d'arrêts plus élevés (1 par localité) ; Cadencé
Réseaux urbains	Structurant (dont tram et BHNS)	Rapide (min. 20 km/h) ; Sur voiries principales ; Fréquence élevée
	Secondaire	Desserte complémentaire
Mobilité locale	Liaisons secondaires	Sur voiries communales ; Desserte fine
	Services de mobilité locale flexibles	En rabattement/complémentaire au réseaux intercommunal et urbain
Réseau scolaire	Lignes régulières	De 1 à 2 A/R en heures de pointe par jour scolaire
	Transport scolaire	Circuits de carence ¹

¹ Sous certaines conditions, ces circuits assurent le déplacement entre le domicile et l'école pour les élèves qui ne disposent pas d'une ligne publique

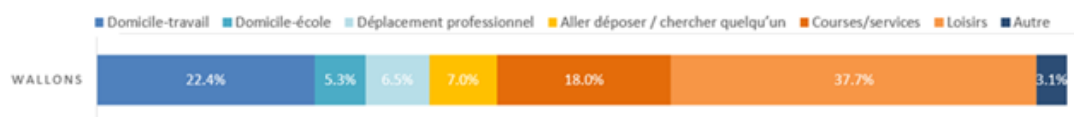
1.4 Méthodologie de redéploiement

Le processus de redéploiement de l'offre est défini dans les grands lignes dans l'article 19 du Contrat de Service Public de l'OTW. Sur base de l'expérience acquise lors d'une première étude de redéploiement et de concertations entre AOT et OTW, il est proposé de procéder de la manière suivante pour la réalisation des futurs Plans de Transport :

1. Diagnostic mobilité par l'AOT

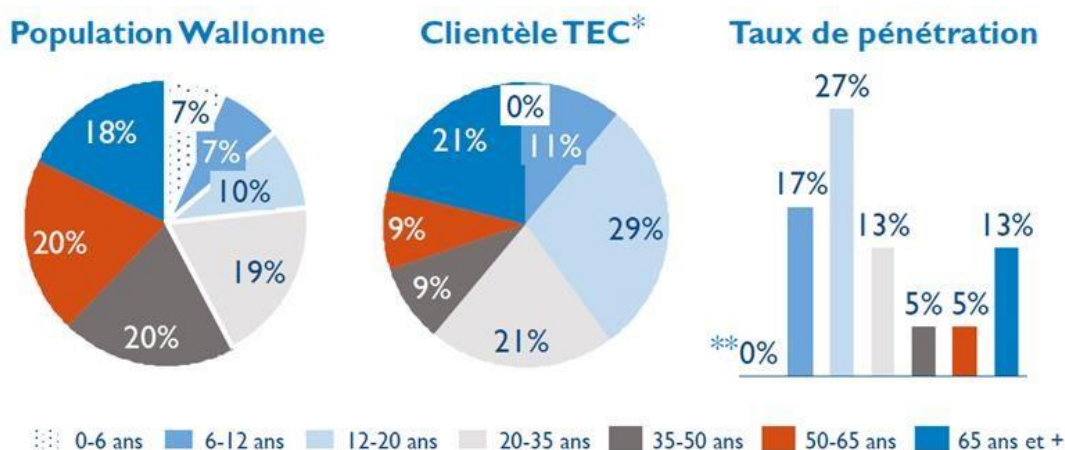
L'AOT réalise un diagnostic de la zone de redéploiement en analysant la demande de mobilité (tous modes et tous motifs) et en réalisant l'inventaire de l'offre structurante (ferroviaire et express) actuelles et en projet sur la zone. Un appui de la Direction de la planification de la mobilité du SPW est primordial pour cette étape.

L'analyse de la demande se base dans un premier temps sur l'analyse des flux liés aux motifs domicile-travail (données ONSS) et domicile-école (données de la FWB, de la CREF et de l'ARES).



Enquête Monitor 2019. Motifs de déplacement, sur base des km parcourus

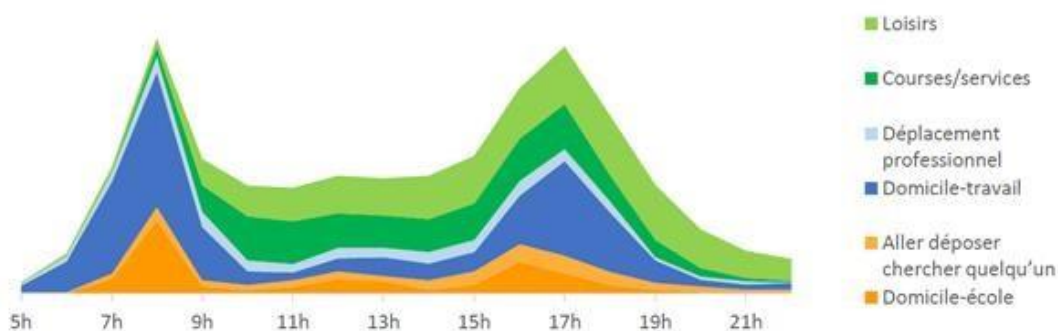
Ces flux sont d'autant plus pertinents à analyser lorsqu'on met ceux-ci en rapport avec les éléments suivants : actuellement, la part modale du TEC (en km parcourus) n'est que de 3%. Cette part modale est élevée pour les trajets domicile-école (qui ne représentent que 5% des déplacements, comme montré ci-dessus). Cependant, cette part modale est faible en ce qui concerne les déplacements domicile-travail, alors que ceux-ci représentent près de 29% des déplacements effectués par les Wallons.



Il y a donc un grand potentiel d'utilisateurs à développer, potentiel d'autant plus important lorsqu'il s'agit de développer une offre de transport en commun structurante.

Comme le montre le graphique ci-dessous, la demande de mobilité est répartie tout au long de la journée, pas seulement aux heures de pointe. Il est donc important, pour développer une offre structurante, de tenir compte de ces déplacements également.

Les flux pour les autres motifs, pour lesquels les données manquent actuellement, seront abordés lors de l'atelier technique et pourront être approximés grâce notamment aux connaissances des acteurs locaux (cf point 3 "Organisation d'un 1er atelier technique" ci-dessous).



Enquête Monitor 2019. Déplacements au cours de journée en minutes totales de déplacement, en fonction du motif

2. Présentation en OCBM d'une synthèse du diagnostic mobilité

Cette synthèse présente les principaux constats en matière de demande de mobilité sur la zone, notamment les flux actuellement couverts par le réseau structurant (ferroviaire ou Express) et les communes devant être connectées à ce réseau structurant.

3. Organisation d'un 1er atelier technique

A la suite de l'OCBM, un atelier réunissant l'AOT, la Direction de la planification de la mobilité du SPW, l'OTW, différentes parties prenantes (par exemple SNCB, UWE, IEW, Intercommunales, Province) et les experts mobilité de chaque commune concernée est organisé. Après une présentation des résultats du diagnostic mobilité, les différents acteurs sont invités à compléter ce diagnostic grâce à leur connaissance fine du terrain, par la réalisation d'une carte reprenant les différents points d'intérêts de la zone (scolaires, culturels, PAE, touristiques, hôpitaux, etc) pouvant nécessiter une desserte de transport en commun.

Ensuite, les acteurs commencent à esquisser, en concertation, les liaisons structurantes principales et les liaisons secondaires (urbaines ou intercommunales

selon le contexte) et leurs niveaux de service (au niveau macro) à déployer sur la zone.

4. Organisation d'une 2e réunion technique

Réunissant cette fois un représentant désigné par le Collège de chaque commune concernée, une 2e réunion est organisée. Sur base des inputs de l'atelier technique et d'analyses complémentaires menées par l'AOT et l'OTW, les participants sont invités à affiner plus précisément quelles liaisons sont à déployer et les niveaux de service de celles-ci.

5. Présentation en OCBM du Plan de Transport de la zone

Sur base des recommandations émises lors du 2e atelier technique, l'AOT établit le Plan Régional de Transport Public de la zone (reprenant les liaisons, niveaux de service et ampleur d'offre kilométrique pour la zone) et le présente à l'avis de l'OCBM. Le Plan de Transport, éventuellement amendé, est ensuite officialisé. Sur cette base, l'AOT pilote les évolutions de l'offre selon un échéancier réaliste.

6. Etudes opérationnelles

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. Les membres de l'OCBM émettent leurs remarques et suggestions. L'AOT valide le scénario final parmi les propositions de l'OTW éventuellement amendées.

7. Mise en œuvre

L'OTW réalise alors son étude plus fine de modification de l'offre et la met en œuvre, elle-même ou en sous-traitance.

8. Evaluation

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.

1.5 Phasage du redéploiement de l'offre

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

Le découpage des zones d'étude de redéploiement s'est basé d'une part sur les projets de redéploiement en cours ou à venir portés par l'OTW (le processus de redéploiement venant ainsi en soutien de cette dynamique), et d'autre part en s'appuyant sur les bassins de consommation pour les achats semi-courants légers, définis dans le Schéma régional de développement commercial. Un bassin de consommation y est défini comme *"un territoire au sein duquel la population résidente effectue l'essentiel de ses achats. Autrement dit, il s'agit d'un territoire où les flux [commerciaux] internes sont plus importants que les flux externes"*.

La carte du phasage des études de redéploiement a été présentée à l'OCBM d'automne 2019. Entretemps, des ajustements ont été effectués en termes de périmètre et de phasage.

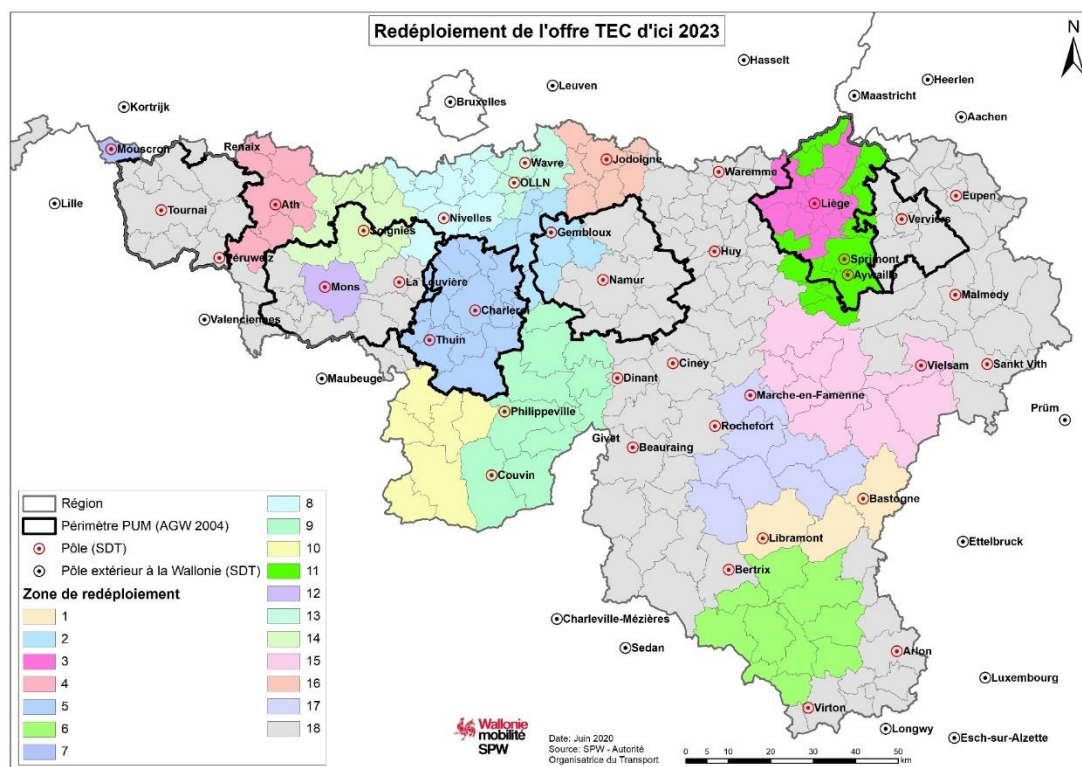
Concrètement, des zones très denses (agglomération urbaine de Liège), moyennement denses (autour de Gembloux) ou encore peu denses (Libramont, Vaux/Sûre et Bastogne) sont actuellement déjà concernées par ces redéploiements et elles verront donc prochainement une nouvelle offre mise en service par l'OTW. D'autres zones géographiques seront concernées dès la fin de cette année ou début de l'année prochaine : Ath, Couvin/Philippeville et Florenville.

200.000 kilomètres d'offre additionnelles sont prévus annuellement afin de renforcer l'offre des lignes principales des communes non couvertes par une étude complète de redéploiement.

Ce redéploiement des réseaux urbains s'intègre dans la démarche visant à mettre en place des Plans Urbains de Mobilité (PUM) dans les agglomérations les plus denses. A cet égard, après Liège, l'ambition du SPW est de pouvoir lancer rapidement cette démarche PUM au niveau de l'agglomération de Charleroi. Le Plan Régional de Transport Public de ces agglomérations traduit ainsi de manière tactique les orientations stratégiques définies par le PUM.

Numéro	Zone géographique	Type de territoire (autour du pôle urbain)	Nouveau Plan de transport régional	Mise en œuvre opérationnelle
1	Libramont-Bastogne	non-urbain	2019	septembre 2020
2	Gembloux	non-urbain	2020	à définir
3	Liège (zone à haut niveau de service)	urbain	2020	2020-2025
4	Ath	non-urbain	2020-2021	2021-2022
5	Charleroi (zone PUM)	urbain	2021	2022-2025
6	Florenville	non-urbain	2020-2021	2021-2022
7	Mouscron	urbain	2021	2022
8	Nivelles	non-urbain	2021	2022
9	Philippeville	non-urbain	2021	2022
10	Charleroi (reste du bassin)	non-urbain	2022	2023
11	Liège (reste de l'agglomération)	non-urbain	2022	2023
12	Mons	urbain	2022	2023-2024
13	OLLN-Wavre	non-urbain	2022	2023
14	Soignies	non-urbain	2022-2023	2023
15	Vielsalm/Manhay	non-urbain	2022	2023
16	Jodoigne	non-urbain	2023	2024
17	Marche (sud)	non-urbain	2023	2024
18	Autres communes	non-urbain	2020-2023 (uniquement lignes principales)	2021-2024

Pour les autres communes, en grisé sur la carte, un redéploiement limité aux lignes principales sera opéré d'ici 2023.



2. Etudes concernant le Bassin de mobilité du Brabant wallon

2.1 Situation sur la partie nord de la zone de Gembloux (communes du Brabant Wallon) de l'étude initiée en 2019

Précédant de quelques mois l'étude de redéploiement de l'AOT, l'OTW a entamé fin 2019 une étude de son réseau du quadrant sud de Louvain-la-Neuve reprenant les communes de Chastre, Mont-Saint-Guibert, Villers-la-Ville et Walhain.

Le projet partait de la volonté d'intégrer le Proxibus mis en place par les communes de Chastre, Ottignies-Louvain-la-Neuve et Mont-Saint-Guibert (ayant montré son intérêt après plusieurs années de fonctionnement) dans l'offre régulière TEC.

Le 4 février 2020, l'OTW a donc introduit sa demande de modification de l'offre sur base des résultats de cette étude. L'AOT a marqué son refus pour plusieurs raisons :

1. Ces demandes de modification, par leur ampleur, leur interdépendance et leur ancrage sur un territoire défini, constituaient dans les faits un redéploiement de l'offre au sens de l'article 19 du Contrat de Service Public 2019-2023. Le processus à suivre devait donc s'aligner a minima sur la procédure décrite dans cet article et sur la récente dynamique stratégique initiée par l'Administrateur général adjoint de l'OTW fin janvier à l'échelle de la Wallonie.
2. Si la proposition de redéploiement était appuyée par une analyse de fréquentation de l'offre TEC actuelle, par des demandes de Communes et d'usagers actuels, l'absence d'analyse de données de flux de mobilité (tout mode) via l'établissement d'un diagnostic plus complet, nous avait mené à penser que ce redéploiement ne répondrait pas entièrement aux besoins de mobilité de la zone.
3. Indépendamment de la question des flux de mobilité au sein de cette zone, ces demandes se situaient en-dehors de tout cadre contractuel : elles anticipaient de prochaines réunions techniques prévues avec les Communes et, ensuite, la présentation en OCBM d'un Plan Régional de Transport Public concerté pour cette zone.

L'AOT a donc entamé la procédure de redéploiement en concertation avec les communes telle que prévue à l'article 19 du CSP (cf document 3.1.1 « Ajustement de la méthodologie de redéploiement », point 2), en le joignant au redéploiement prévu autour de la zone de Gembloux, dans le but de proposer un Plan Régional de Transport Public à l'OCBM d'automne 2020. Le périmètre de travail, c'est à dire les communes dont on étudie les flux entrants, sortants et internes :

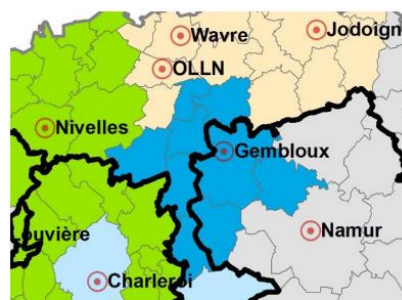
Gembloux	26.166 hab.	Chastre	7.749 hab.
La Bruyère	9.227 hab.	Mont-Saint-Guibert	7.922 hab.
Jemeppe-sur-Sambre	19.122 hab.	Villers-la-Ville	10.827 hab.
Sambreville	28.337 hab.	Walhain	7.455 hab.
Sombreffe	8.482 hab.		

Un Plan Régional de Transport Public de la zone de Gembloux (partie sud) qui ne concerne que les communes du bassin de mobilité de Namur dans la zone de redéploiement étudiée est soumis à l'avis de l'OCBM de Namur.

Communes dont on étudie les flux internes, ainsi qu'entrants et sortants (principalement vers les pôles de OLLN-Wavre, Namur et Charleroi) :

Gembloux	
La Bruyère	Chastre
Jemeppe-sur-Sambre	Villers-la-Ville
Sambreville	Walhain
Sombreffe	Mont-Saint-Guibert

Bassin de Namur



2.2 Intégration de la zone nord de Gembloux dans la zone d'étude 2022 :

Suite à la décision ministérielle de mettre en œuvre sans tarder le réseau étudié par l'OTW au sud de LLN, l'AOT a délivré les autorisations d'exploitation nécessaires à l'OTW.

Cette mise en œuvre est considérée comme une première étape de redéploiement de la zone. En effet, le Ministre précise que cette offre pourra être revue lors de la révision plus large de la zone en question dans le cadre du redéploiement que met en place l'AOT en concertation avec l'OTW et les autorités locales. Comme le prévoit l'article 19 du CSP, l'AOT sera ainsi particulièrement attentive à l'évaluation de la mise en œuvre de ce projet endéans les 12 mois qui suivent sa mise en service. L'évaluation devant se dérouler d'ici 2022, soit en même temps que l'étude de redéploiement pour la zone du Brabant Wallon centre (dont les communes d'Ottignies-Louvain-la-Neuve et Wavre), nous proposons d'intégrer les communes de Chastre, Mont-St-Guibert, Walhain et Villers-la-Ville à cette étude de redéploiement.

Les analyses produites jusqu'à présent pourront alors être utilement complétées par l'évaluation du réseau mis en place entretemps ainsi que par de nouvelles données et analyses sur base des ateliers techniques avec les communes et autres parties prenantes (Province, UWE, etc).

La Commune de Gembloux sera invitée à participer à cette étude étant donné que certaines liaisons la concernent directement.

2.3 Etudes de redéploiement suivantes

Les prochaines études de redéploiement concerneront la zone pluricommunale de Nivelles en 2021, la zone Brabant Wallon centre (dont les communes d'Ottignies-Louvain-la-Neuve et Wavre) en 2022 et la zone autour de Jodoigne en 2023.

Proposition d'avis de l'Organe :

L'Organe émet un avis favorable sur la méthodologie régionale de redéploiement de l'offre de transport en commun, qui sera appliquée à la prochaine étude de redéploiement prévue au sein du Bassin de mobilité du Brabant wallon relative à la zone pluricommunale de Nivelles en 2021.

Il prend acte de la décision ministérielle de mettre en œuvre sans tarder le réseau étudié par l'OTW au sud de LLN et de son évaluation future qui permettra d'intégrer les communes de Chastre, Mont-St-Guibert, Walhain et Villers-la-Ville au périmètre de l'étude de redéploiement 2022 pour la zone du Brabant Wallon centre (dont les communes d'Ottignies-Louvain-la-Neuve et Wavre).