

OCBM du Brabant Wallon : document préparatoire au point 3.1.3.

Impact sur le bassin du Brabant wallon du redéploiement de la zone Leuven

1. Processus de redéploiement de l'offre de transport en commun en Flandre

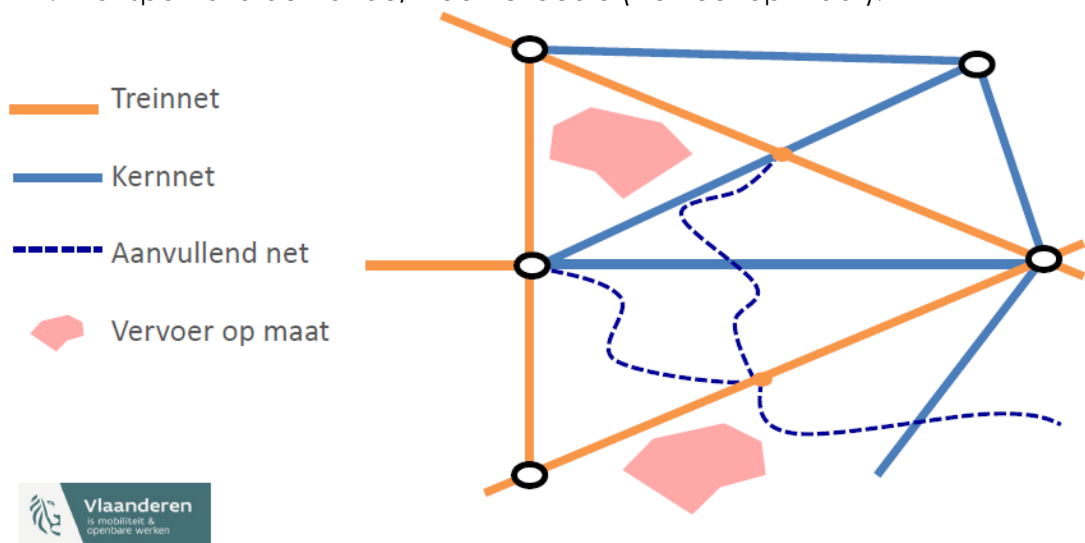
Une décision du gouvernement flamand du 18/12/2015 a instauré le principe du Basisbereikbaarheid (accessibilité de base). Cette accessibilité de base est « le support pour un modèle de transport efficace et attractif en Flandre qui répond de façon optimale à la demande de transport globale et locale ».

Les principes majeurs du Basisbereikbaarheid sont les suivants :

1. Le système de transport doit être fondé sur la demande de mobilité (tout mode tout motif) afin d'être plus efficace ;
2. L'accessibilité et l'intermodalité doivent être améliorées (mais pas uniquement en transport collectif) ;
3. Les coûts de transport public doivent être maîtrisés afin d'en améliorer le taux de couverture et d'en garantir la pérennité à long terme.

Sur cette base, un modèle de transport qualitatif consiste en un modèle de transport intégré (entre les modes), respectant la hiérarchisation suivante :

1. Réseau ferroviaire (Treinnet) ;
2. Réseau principal (Kernnet) ;
3. Réseau secondaire (Aanvullend net) ;
4. Transport à la demande/mobilité locale (Vervoer op maat).



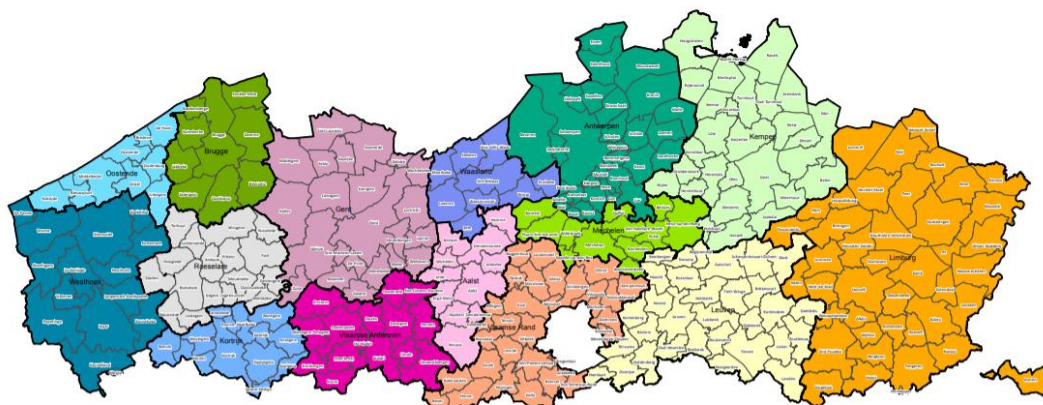
Le Basisbereikbaarheid est progressivement implanté via les Vervoerregio (régions de transport), dont l'organisation et la composition sont les suivantes :

- Organisation
Elle agit en tant que conseil : surveiller, guider et évaluer la réalisation de l'accessibilité de base ;
- Composition :
 - gestionnaire de mobilité indépendant (Administration de la Mobilité et des Travaux Public, MOW) ;
 - élus locaux de la région concernée ;
 - opérateurs de transport (De Lijn, SNCB, ...) ;
 - facilitateur de mobilité (MOW).

Deux régions de transport en Flandre jouxtent le Bassin du Brabant wallon, les régions de « Vlaamse Rand » et « Leuven » :



VERVOERREGIO'S VLAANDEREN



Brugge (9)	Aalst (11)	Mechelen (12)
Kortrijk (13)	Gent (23)	Kempen (28)
Oostende (9)	Vlaamse Ardennen (15)	Vlaamse Rand (33)
Roeselare (18)	Waasland (9)	Leuven (31)
Westhoek (15)	Antwerpen (32)	Limburg (42)

INDELING GOEDGEKEURD DOOR VLAAMSE REGERING
OP 20 JULI 2018
GEMEENTEN VANAF 01-01-2019
DATUM OPMAAK: 30-07-2018

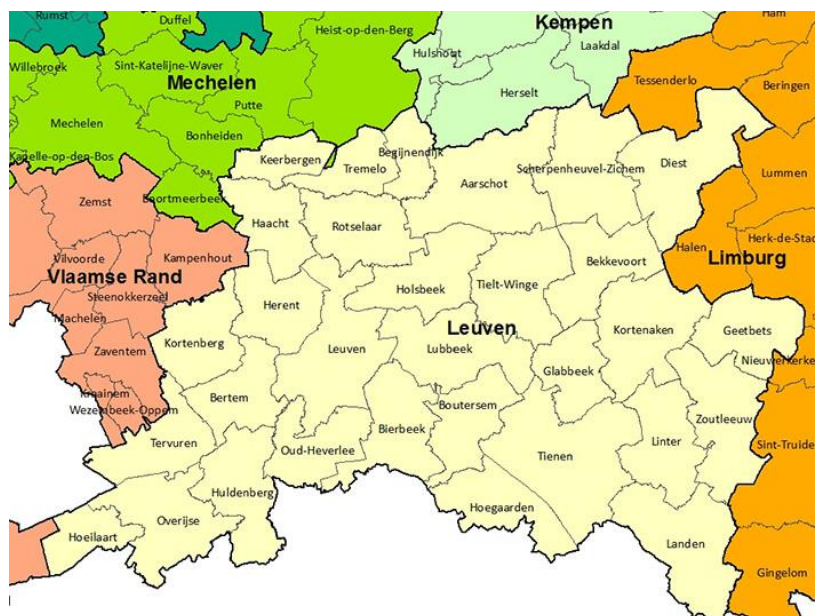
La région de transport de Leuven a pris contact avec la Wallonie dans le cadre de l'établissement de son plan de transport cible.

<https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoerregios/vervoerregio-leuven>

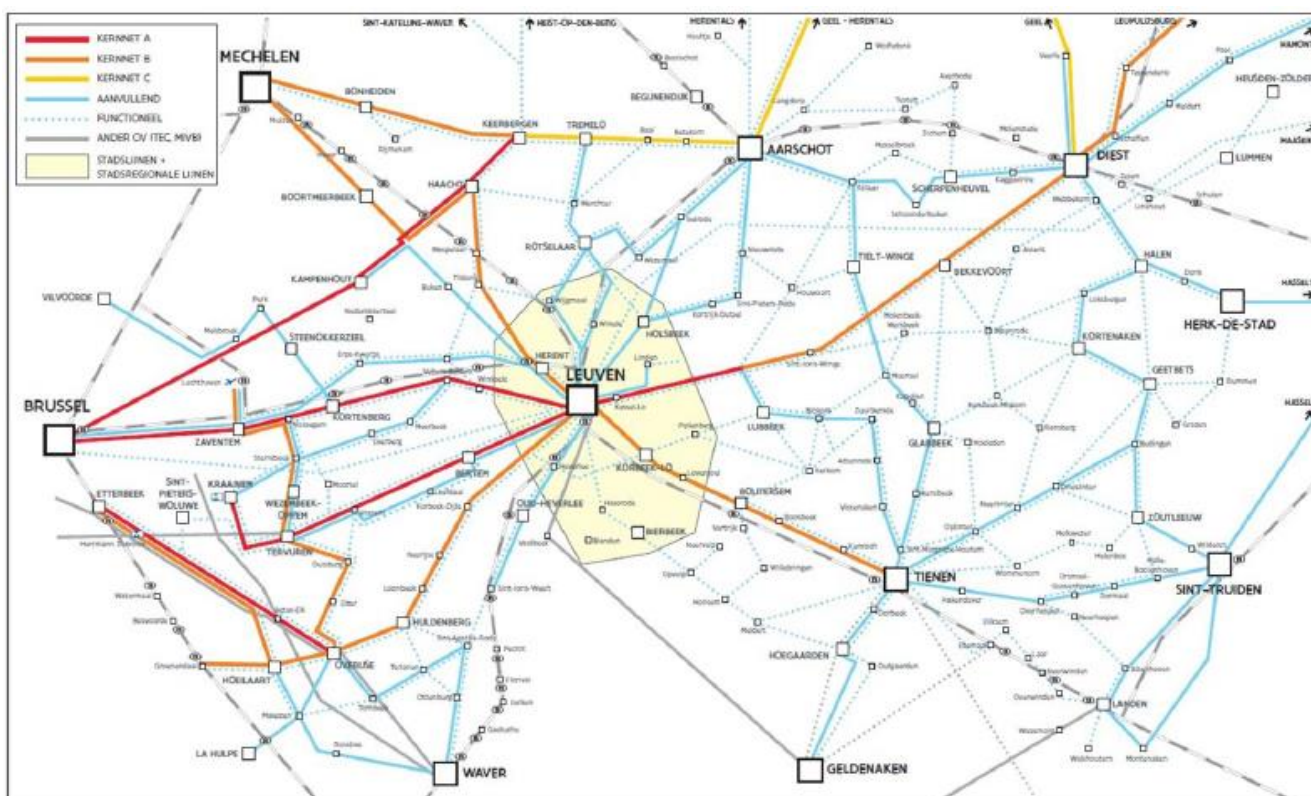


2. Zone de redéploiement de Leuven

La Région de transport de Leuven couvre la zone suivante (31 communes) :



En termes de liaison et de hiérarchisation, le Plan de Transport de la zone est agencé comme suit :



3. Impacts sur le bassin du Brabant Wallon

Sur base des informations communiquées par le MOW, les projets d'évolution de réseau et leur impact (pour la Wallonie) en termes de niveau de service ont été étudiés et synthétisés ci-dessous.

Pour une meilleure compréhension, voici les définitions des différentes composantes du niveau de service :

- Le nombre de passages : nombre de passages à l'arrêt le plus desservi - somme sur les 2 sens ;
- L'amplitude horaire : écart de temps entre le 1er et le dernier passage ;
- La distribution des passages au cours de la journée : temps d'attente maximal entre 2 passages de bus ;
- La constance temporelle : soit la constance du nombre de passages aux différentes périodes de l'année. Plus celle-ci est élevée, plus le nombre de passages/jour est constant, qu'il s'agisse d'une semaine scolaire, de vacances ou d'un jour de week-end ;
- La constance spatiale : nombre d'itinéraires différents ;
- La vitesse commerciale.

Ligne 160 Edingen-Leerbeek :

	Avant	Après
Nombre de passages	7 voyages/jour	2 voyages/jour en semaine scolaire, 4 voy/jour en semaine de vacances
Amplitude horaire	Heures de pointe	Toute la journée
Constance temporelle	35%	78%
Constance spatiale	?	3 variantes d'itinéraires
Distribution des passages	420min	50 min

→ Diminution de la fréquence et de l'amplitude horaire

Ligne 164 Halle-Leerbeek :

	Avant	Après
Amplitude horaire	Heures de pointe	Heures de pointe
Constance temporelle	20%	20%
Constance spatiale	3 variantes d'itinéraires	3 variantes d'itinéraires
Distribution des passages	60min	60min

→ Pas de changement de niveau de service, ajout de 2 arrêts sur la commune de Tubize.

Ligne 337 Wavre-Leuven :

	Avant	Après
Amplitude horaire	13 heures	En heures de pointe
Constance temporelle	78 %	70 %
Constance spatiale	pas de variante d'itinéraire	pas de variante d'itinéraire
Distribution des passages	60min	30min en heures de pointe

→ Ligne limitée désormais aux heures de pointe, avec un cadencement de 30min.

Ligne 341 Wavre-Etterbeek :

	Avant	Après
Amplitude horaire	Heures de pointe	12 heures
Constance temporelle	39 %	39%
Constance spatiale	pas de variante d'itinéraire	pas de variante d'itinéraire
Distribution des passages	60min	60min (30min en heures de pointe)

→ Augmentation du niveau de service

→ Modification de l'itinéraire : suppression de la déviation par Rhode-Ste-Agathe (trajet plus direct vers Bruxelles)

Ligne 343 Wavre-Etterbeek :

	Avant	Après
Amplitude horaire	Heures de pointe	12 heures
Constance temporelle	39%	67%
Constance spatiale	pas de variante d'itinéraire	pas de variante d'itinéraire
Distribution des passages	60min	60min

→ Extension de la ligne 343 Overijse-Etterbeek vers Wavre et Wavre Nord.

→ Augmentation du niveau de service (1 bus/h toute la journée)

Ligne 344 Hamme-Mille - Bruxelles :

	Avant	Après
Amplitude horaire	Heures de pointe	/
Constance temporelle	39 %	/
Constance spatiale	pas de variantes d'itinéraire	/
Distribution des passages	60min	/

→ Ligne supprimée, sans compensation

Ligne 345 Wavre-Bruxelles :

	Avant	Après
Amplitude horaire	Heures de pointe	/
Constance temporelle	39 %	/
Constance spatiale	pas de variantes/ d'itinéraire	
Distribution des passages	30min	/

→ Ligne supprimée, sans compensation

Ligne 348 La Hulpe - Etterbeek :

	Avant	Après
Amplitude horaire	16 heures	16 heures
Constance temporelle	53%	53%
Constance spatiale	pas de variante d'itinéraire	pas de variante d'itinéraire
Distribution des passages	30 min en heures de pointe, 60min en heures creuses	30 min en heures de pointe, 60min en heures creuses

→ Pas de modification du niveau de service

Ligne 360 Jodoigne-Tienen :

	Avant	Après
Amplitude horaire	15 heures	15 heures
Constance temporelle	67 %	79%
Constance spatiale	pas de variante d'itinéraire	pas de variante d'itinéraire
Distribution des passages	60min	30 min en heures de pointe, 60min en heures creuses

→ Augmentation du nombre de passages aux heures de pointe

Ligne 362 Mélin-Tienen :

	Avant	Après
Amplitude horaire	Heures de pointe	/
Constance temporelle	39%	/
Constance spatiale	pas de variante/ d'itinéraire	
Distribution des passages	30 min (2 allers le matin, 2/ retours le soir)	

→ Ligne supprimée, sans compensation

4. Accord de coopération

Dans le cadre du dialogue interrégional entre Autorités auquel prend part l'AOT, la question du respect des accords de coopération relatifs aux lignes interrégionales a été abordée.

Il s'agit des accords suivants :

- Accord de coopération entre la Région flamande et la Région wallonne concernant les transports réguliers interrégionaux du 1^{er} janvier 1991 ;
- Accord de coopération entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant le transport régulier, de et vers la Région de Bruxelles-Capitale du 17 juin 1991.

Ces accords prévoient des principes principalement en matière de gestion des lignes interrégionales, modification de l'offre et concertation entre l'exploitant principal et l'exploitant secondaire.

Le fait que la Région flamande envisage des suppressions/modifications de lignes interrégionales qui pourraient affecter la Région wallonne nous rappelle l'importance de ces accords et de leur respect ou de leur actualisation. Avant d'envisager ladite actualisation au niveau politique, il importe d'analyser la situation actuelle des services et de la conformité des pratiques au contenu des accords. L'AOT a ainsi sollicité l'OTW pour instruire en concertation cet important dossier.

Proposition d'avis de l'Organe :

L'Organe prend acte des changements envisagés au réseau de transport en commun flamand de la région de transport de Leuven. Il demande sa prise en compte dans le cadre des prochaines études wallonnes de redéploiement concernant 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.