

Construisons ensemble la mobilité de demain !

OCBM du Brabant Wallon : document préparatoire au point 2.2.

Réseau cible proposé pour la zone Brabant Ouest en vue de l'édition du PRTP (ambitions tactiques régionales)

Braine-l'Alleud, Braine-le-Château, Genappe, Ittre, La Hulpe, Lasne, Nivelles,
Rebecq, Tubize, Waterloo

Table des matières

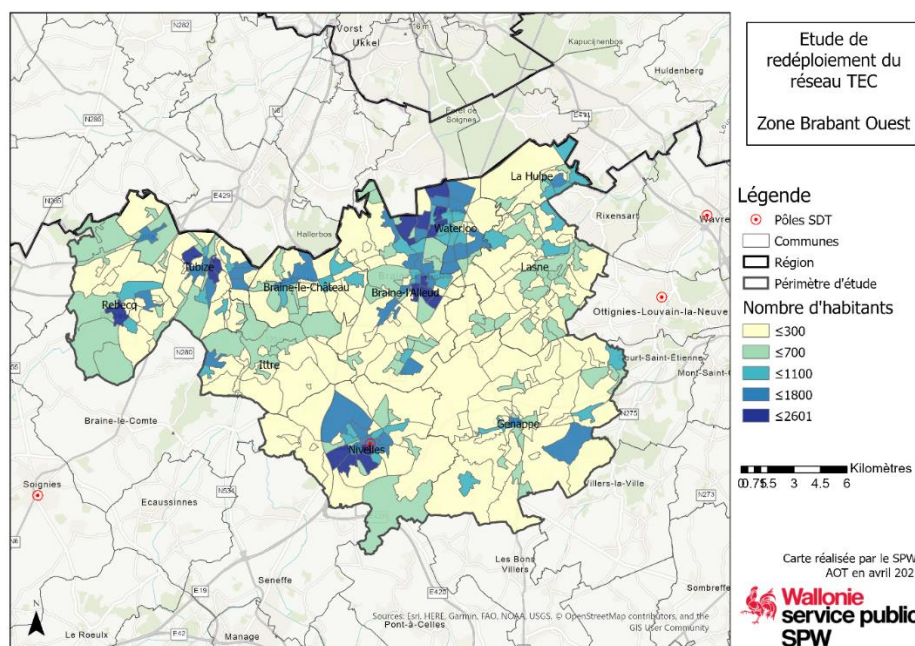
Introduction	3
1. Cadre	4
1.1 Vision FAST et Stratégie Régionale de mobilité.....	4
1.2 Hiérarchisation visée du système de transport public régional	5
1.3 Cadre réglementaire	6
1.4 Processus de redéploiement de l'offre	6
A. Etape tactique réalisée	6
B. Etapes suivantes.....	8
2. Synthèse du diagnostic mobilité sur la zone.....	10
3. Plan régional de transport public sur la zone.....	15
3.1. Caractéristiques du réseau cible 2024.....	15
3.2. Liaisons et niveaux de service cibles	16
3.2.1. Liaisons structurantes express :	17
3.2.2. Liaisons structurantes principales :	18
3.2.3. Liaisons urbaines :	19
3.2.4. Liaisons secondaires :	20
3.2.5. Liaisons scolaires :	22
3.3. Besoins en solutions de mobilité flexibles complémentaires pour l'intermodalité locale.....	23
3.4. Intermodalité ferroviaire :	24
3.5. Fiches détaillées par liaison.....	25

Introduction

Le présent document s'inscrit dans le processus de redéploiement de l'offre tel que défini par l'article 19 du contrat de service public entre la Wallonie et l'Opérateur de Transport de Wallonie (CSP) pour lequel l'Autorité Organisatrice du Transport est chargée « d'établir les projets de Plans Régionaux de Transport Public en capitalisant sur l'expertise de l'OTW et d'autres parties prenantes et en prenant en compte les moyens financiers ».

Il s'agit d'un document d'orientations tactiques qui définit les objectifs régionaux en termes de liaisons et de niveaux de service pour une zone de mobilité cohérente. Le territoire considéré ici est la zone de l'Ouest du Brabant Wallon dont on étudie les flux entrants, sortants et internes, constituée des communes de :

Braine-l'Alleud	40.086 hab.	Lasne	14.273 hab.
Braine-le-Château	10.522 hab.	Nivelles	29.030 hab.
Genappe	15.630 hab.	Rebecq	10.990 hab.
Ittre	7.037 hab.	Tubize	27.333 hab.
La Hulpe	7.424 hab.	Waterloo	30.370 hab.
		TOTAL	192.695 hab.



Sur base des flux et des travaux menés durant la phase tactique, plusieurs communes adjacentes à la zone étudiée sont concernées par des liaisons de/vers la zone.

Le présent document retrace le cadre dans lequel s'inscrit la démarche de redéploiement (cadre stratégique et réglementaire), ainsi que le diagnostic mobilité sur lequel est basé le Plan Régional de Transport Public (PRTD).

Le Plan en lui-même est présenté en 3^e partie de document. Y sont détaillés :

- Les principaux avantages du nouveau plan de transport ;
- La cartographie du réseau et les fiches détaillant le niveau de service attendu sur chaque liaison ;
- L'ampleur du Plan de Transport en comparaison avec le réseau wallon.

1. Cadre

1.1 Vision FAST et Stratégie Régionale de mobilité

En 2017, le Gouvernement wallon a adopté la Vision FAST 2030, fixant des objectifs ambitieux et reconnus pour la nécessaire transformation de mobilité à l'horizon 2030 en Wallonie. Mettre en place un système de mobilité qui garantit à tous la Fluidité, l'Accessibilité, la Santé et la Sécurité via le Transfert modal sont les finalités que la Wallonie veut atteindre en 2030.



Plus précisément, 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 Régionale du Gouvernement actuel) 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 :

- La création et le renforcement de lignes structurantes urbaines (tram, BHNS et principales) et non-urbaines (Express et principales) ;
- En s'appuyant sur ces développements et sur l'offre ferroviaire (Plan Transport SNCB 2020-2023), le redéploiement, par phase, de 50% de l'offre kilométrique TEC de référence ;
- Le déploiement progressif et conséquent de solutions de mobilité locale, complémentaires et en rabattement vers les services réguliers de transport public.

Plus précisément, 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 de services réguliers pour répondre aux besoins significatifs 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 intégré.

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

1.2 Hiérarchisation visée du système de transport public régional

En déclinaison de la Stratégie Régionale de Mobilité, la hiérarchisation du réseau et les caractéristiques principales de chaque niveau peuvent être synthétisés dans le tableau suivant :

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	Tram - BHNS	Rapide (min. 20 km/h) ; Direct ; Capacitaire ; Fréquent et fiable
	Structurant principal	Rapide (min. 20 km/h) ; Direct ; Fréquent
	Secondaire	Réseau de desserte complémentaire de proximité
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

Les différentes liaisons définies au sein du réseau cible sont catégorisées conformément à cette hiérarchisation.

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

1.3 Cadre réglementaire

Le décret du 21/12/1989, par sa mise à jour le 29/03/2018, définit un réseau hiérarchisé comme un ensemble de lignes régulières de transport en commun s'appuyant sur la structure territoriale du bassin de mobilité et organisé en un maillage de lignes structurantes, de lignes secondaires et de lignes de desserte de pointe. Il confie à l'Autorité Organisatrice du Transport la définition de l'offre de transport permettant de concrétiser la politique d'accessibilité au territoire et la fixation des objectifs d'intermodalité.

Le Contrat de Service Public 2019-2023, qui lie l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) à la Région Wallonne, définit les modalités d'évolution de l'offre de transport en commun et le rôle que doivent y jouer les Organes de Consultation par Bassin de Mobilité (OCBM).

Particulièrement, l'article 19 - Processus de redéploiement de l'offre précise ceci :

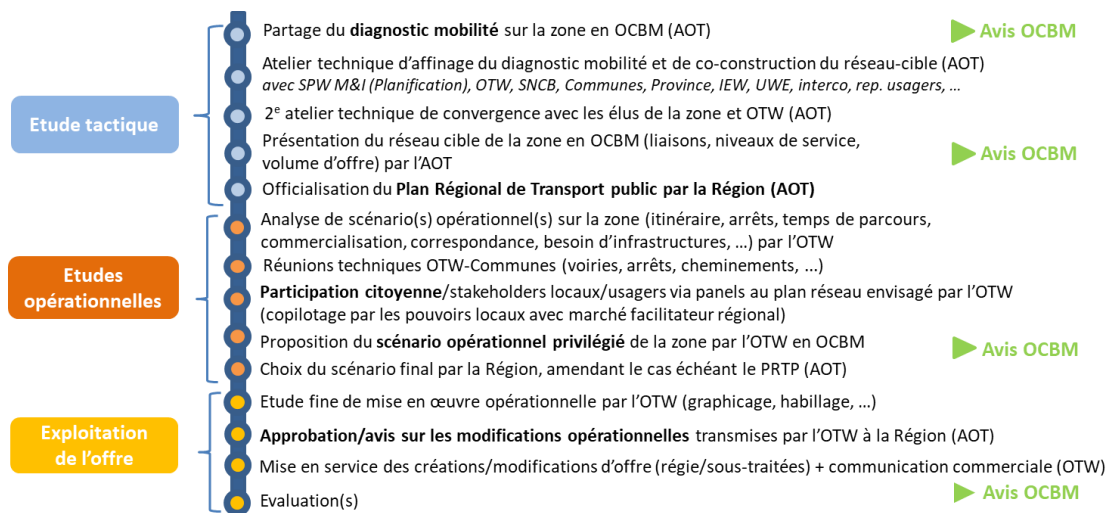
Les Parties s'engagent à suivre la procédure suivante dans le cadre du redéploiement de l'offre:

- *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 prenantes et en prenant en compte les moyens financiers tels que prévus à l'Article 71. L'AOT met en œuvre sur base de ces Plans les concertations avec les différents membres des OCBM ;*
- *A la suite de ces concertations, l'AOT officialise les Plans Régionaux de Transport Public déclinés par Bassin de mobilité ;*
- *Sur cette base, l'AOT pilote les évolutions de l'offre selon un échéancier réaliste ;*
- *L'OTW étudie et planifie ces évolutions de l'offre, les chiffre 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 ;*
- *Les membres de l'organe de consultation du Bassin émettent leurs remarques et leurs suggestions ;*
- *L'AOT valide le scénario final parmi les propositions de l'OTW éventuellement amendées ;*
- *L'OTW réalise alors son étude plus fine de modification de l'offre et la met en œuvre, elle-même ou en sous-traitance ;*
- *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.*

1.4 Processus de redéploiement de l'offre

A. Etape tactique réalisée

Le présent Plan Régional de Transport s'inscrit dans le processus plus large de redéploiement de l'offre tel que défini ci-dessus et synthétisé comme suit :



La première phase de ce redéploiement consiste en la réalisation et en la validation de l'étude tactique :

- Le processus s'est entamé par la présentation d'un premier diagnostic mobilité de la zone lors de [l'Organe de Consultation du Bassin de Mobilité](#) du Brabant Wallon le 4 mai 2021. L'Organe y a rendu l'avis suivant : « *L'Organe prend connaissance du diagnostic mobilité présenté par l'AOT et le partage. En termes de réseau structurant de transport en commun desservant la zone Brabant-Ouest, il constate que :*
 - o *Les communes de Braine-l'Alleud, La Hulpe, Nivelles, Tubize et Waterloo disposent d'une offre ferroviaire ;*
 - o *Les communes de Braine-l'Alleud, Braine-le-Château, Genappe, Lasne, Nivelles, Tubize et Waterloo disposent d'une offre structurante Express ;*
 - o *La commune de Rebecq n'a pas de connexion au réseau structurant ferroviaire ou Express.*

L'Organe recommande à l'AOT, l'OTW et les communes concernées (Braine-l'Alleud, Braine-le-Château, Genappe, Ittre, La Hulpe, Lasne, Nivelles, Rebecq, Tubize et Waterloo) de s'engager dans le processus de redéploiement de l'offre sur le périmètre d'étude de la zone pluricommunale « Brabant Ouest », et de présenter pour avis le Plan Régional de Transport Public de la zone lors de sa prochaine session à l'automne 2021. Aussi, l'Organe recommande également d'associer les communes de Braine-le-Comte, Manage et Seneffe à cette étude de redéploiement.

De plus, l'Organe recommande à l'OTW de réaliser une évaluation des parcours scolaires et des 3 lignes Express de son réseau actuel, et au Service Mobilité de la Province du Brabant Wallon de mener des analyses sur ces données, notamment afin d'étudier les flux de mobilité liés aux déplacements non pendulaires. Ces données seront pertinentes pour challenger l'esquisse de réseau cible présenté lors du 2^{ème} atelier en septembre 2021. »

- Un premier atelier technique réunissant le SPW Mobilité et Infrastructures (Autorité Organisatrice du transport et Direction de la planification de la mobilité), l'OTW, les communes concernées et différentes parties prenantes (SNCB, Province, InBW, UWE, etc) a été organisé afin de partager et d'enrichir le diagnostic mobilité de la zone et d'esquisser en concertation le réseau cible, tant en matière de liaisons que de niveaux de service.

- Sur cette base, différentes réunions ont été organisées avec l'OTW d'une part et les communes d'autre part afin d'affiner le réseau cible. Des ateliers de convergence réunissant tous les acteurs ont été organisés les 22 et 29 septembre et le 27 octobre 2021.
- Lors de la dernière réunion du 27 octobre, il a été décidé de commun accord, vu les nombreux points qui restaient encore sujets à débat, que l'étude de redéploiement devrait être prolongée. Ce point a fait l'objet d'une information à [l'Organe de Consultation du Bassin de Mobilité](#) du Brabant Wallon le 9 décembre 2021 où les étapes suivantes ont été présentées :
 - o Des analyses complémentaires sur les points soulevés par les échevins de la zone lors de la réunion du 27/10/2021 seront menées pour éclaircir les liaisons et niveaux de service adéquats à mettre en oeuvre.
 - o Cet approfondissement se fera en collaboration étroite avec l'OTW et la Province. Des contacts seront également pris avec les vervoerregios flamandes pour débattre des lignes sortant de la zone et se dirigeant vers le Brabant Flamand et Bruxelles.
 - o Une nouvelle réunion rassemblant toutes les communes concernées sera organisée une fois seulement cet approfondissement réalisé et un réseau cible plus robuste esquissé.
 - o L'objectif sera de pouvoir présenter le projet de réseau cible pour le prochain OCBM de printemps 2022, et d'officialiser dans la foulée le Plan Régional de Transport Public de la zone Brabant Ouest.
- Une nouvelle série de réunions de travail ont alors été organisées par l'Autorité Organisatrice du Transport avec l'Opérateur de Transport de Wallonie et la Province du Brabant Wallon, avant d'être soumis à l'avis d'élus de la zone concernée. Certains ont souligné l'importance dans le processus de bien identifier concrètement les changements qui s'opéreront sur les lignes existantes, ce qui fera l'objet des études opérationnelles que le TEC pourra initier sur base du PRTP qui sera émis par l'AOT.
- Ce réseau cible de la zone Brabant Ouest est présenté pour avis à [l'Organe de Consultation du Bassin de Mobilité](#) du Brabant Wallon le 17 mai 2022.

B. Etapes suivantes

Sur la base du présent Plan Régional de Transport Public, la phase de réalisation des études opérationnelles par l'OTW en vue de la mise en place de ce nouveau réseau sera entamée.

Conformément à l'article 19 du CSP, 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). Les besoins éventuels en matériel roulant et en infrastructures de transport public sont également identifiés. »

Cette phase d'études opérationnelles menée par l'OTW qui s'initialise une fois éditée par l'AOT du PRTP de la zone est cruciale pour identifier les changements entre le réseau actuellement exploité sur la zone et le réseau de demain.

L'OTW s'assurera de mettre en œuvre la concertation locale nécessaire pour la meilleure prise en compte possible des réalités locales dans l'opérationnalisation de l'offre cible, tout en restant

dans les balises tactiques fixées par le Plan de Transport en termes de liaisons, niveaux de service et d'ampleur kilométrique. Sur base de l'expérience menée au sein des zones de redéploiements de Gembloux et de Florenville, le Ministre Henry confirmera son souhait de voir réaliser une démarche d'information publique et de participation citoyenne sur les évolutions des lignes alors étudiées de manière fine par l'OTW. C'est sur le scénario amendé des remarques citoyennes que l'OTW pourra effectivement prendre en compte que l'avis de l'Organe de Consultation du Bassin de Mobilité qui sera à nouveau sollicité à cette étape, accompagné du phasage de mise en œuvre proposé par l'OTW. La Région validera alors le scénario final à mettre en exploitation, éventuellement amendé par la prise en compte des recommandations de l'OCBM.

La mise en service des évolutions de l'offre se réalisera dans l'année suivant cette validation régionale, en lien avec la disponibilité effective des infrastructures et du matériel roulant nécessaire à l'exploitation de l'offre concernée et avec des enjeux de communication externe et d'accompagnement du changement pour lesquels tant l'OTW que les Villes et communes doivent contribuer. En parallèle, des solutions de mobilité locale flexible seront déployées là où les services réguliers ne sont pas présents.

Les évolutions de l'offre (modification, création, suppression) effectuées feront l'objet d'un processus d'évaluation (et éventuellement d'adaptation) conformément à l'article 19 du CSP.

2. Synthèse du diagnostic mobilité sur la zone

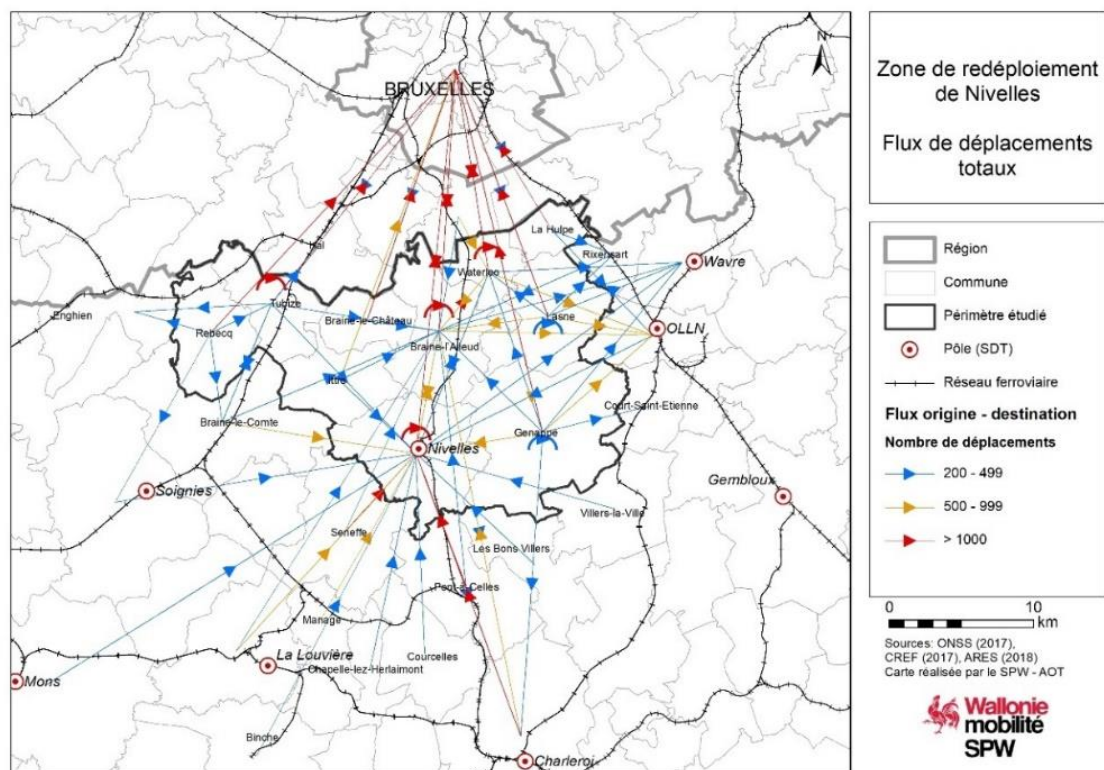
Demande de mobilité

Il en ressort que la majorité des flux de mobilité pour les motifs domicile-travail et enseignement supérieur de la zone Brabant Ouest est orientée vers/depuis la Région de Bruxelles-Capitale, puis dans une moindre mesure vers le bipôle Ottignies-Louvain-la-Neuve/Wavre.

Les flux domiciles – écoles secondaires sont importants, et concentrés autour des pôles scolaires de Nivelles, Braine-l'Alleud, Waterloo et Tubize, et dans une moindre mesure vers OLLN, Wavre, Rixensart et Enghien.

On note d'importants flux intracommunaux (flux domicile-travail et écoles secondaires confondus) au sein des communes de Braine-l'Alleud, Nivelles, Tubize et Waterloo et, dans une moindre mesure, au sein de Genappe et de Lasne.

Pour ce qui concerne les flux de moindre importance, la demande de mobilité est dispersée et elle reste principalement interne à la zone d'étude. Enfin, on note une certaine attraction de Nivelles pour 6 communes situées en dehors de la zone étudiée : principalement Charleroi, Pont-à-Celles et Seneffe, et dans une moindre mesure Braine-Le-Comte, La Louvière et Manage. Charleroi et Pont-à-Celles étant connecté par le réseau ferroviaire et La Louvière étant connectée par le réseau Express, nous privilégions d'associer étroitement les 3 communes de Braine-Le-Comte, Manage et Seneffe à cette étude Brabant Ouest.



Le diagnostic plus détaillé se trouve en annexe.

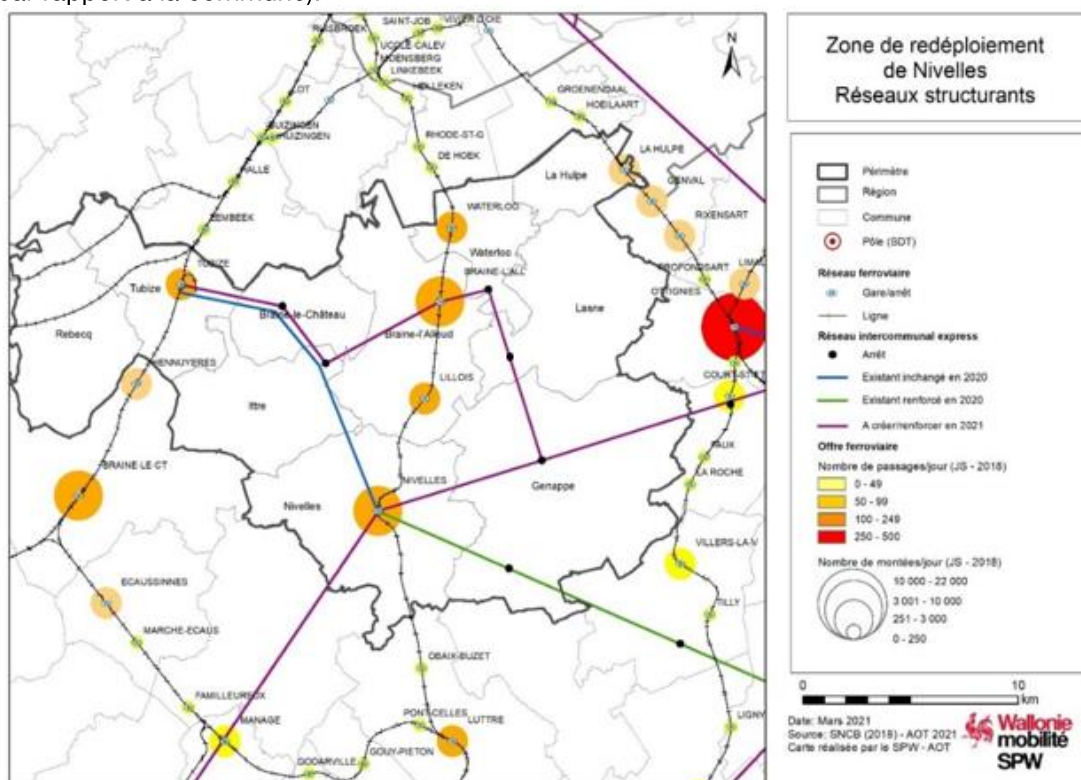
Offre structurante (ferroviaire et express)

L'analyse de l'offre structurante (ferroviaire et express) actuelle et ambitionnées montre que la majorité des communes de la zone disposent d'une offre structurante intercommunale, que celle-ci soit ferroviaire ou express.

Dans l'offre ferroviaire, il faut en outre compter sur le développement du réseau RER, qui a pour but le développement d'un réseau intégré de liaisons périurbaines par train et par bus dans un rayon d'environ 30 km autour de Bruxelles. Toutes les gares de la zone Brabant Ouest sont comprises dans ce périmètre et bénéficie à ce titre d'une offre S.

Enfin, l'ouverture d'une nouvelle gare à Braine-l'Alliance est prévue pour fin 2025.

Seule la commune de Rebecq n'a aucun accès au réseau structurant. Les communes de Lasne et Ittre ont accès au réseau structurant mais pas de manière optimale (arrêt express très excentré par rapport à la commune).



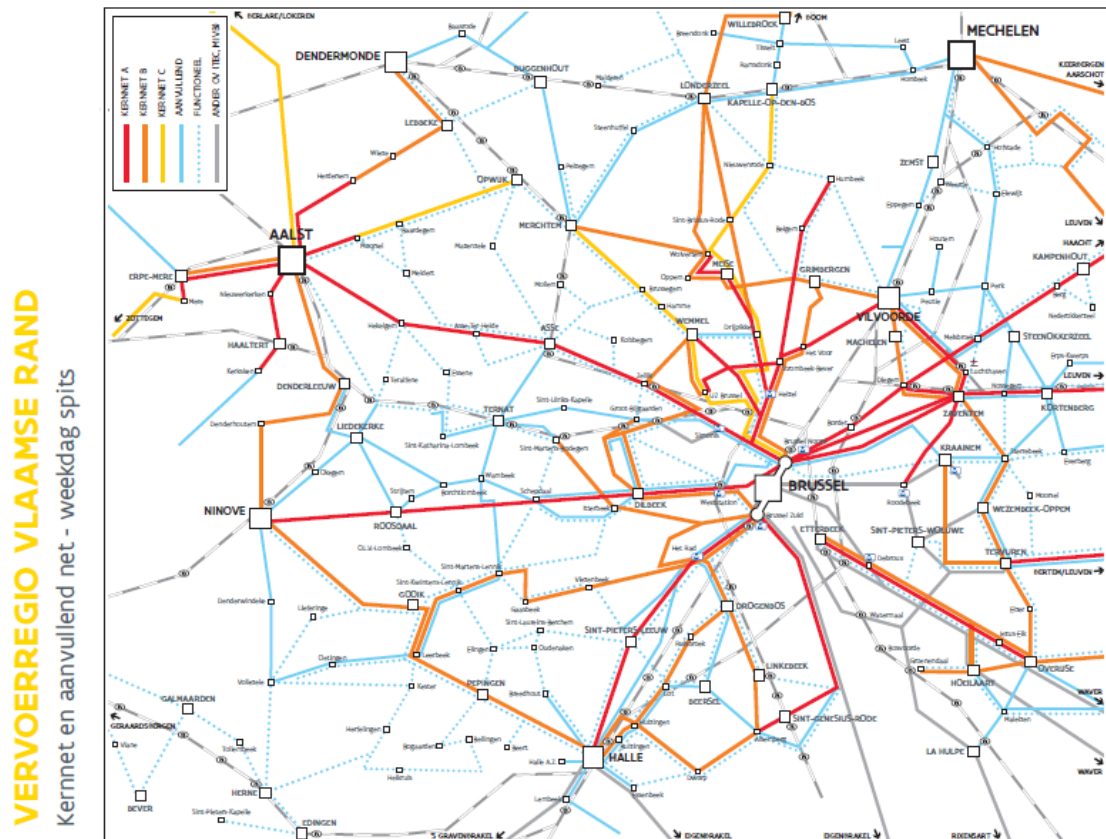
Offre structurante en Flandre

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 ».

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).

Pour la Vervoerregio « Vlaamse Rand » (contigüe à la zone Brabant Ouest), le redéploiement du réseau de transport en commun s'articule selon les liaisons identifiées dans la carte ci-dessous, et dont la mise en œuvre est prévue à l'été 2023.



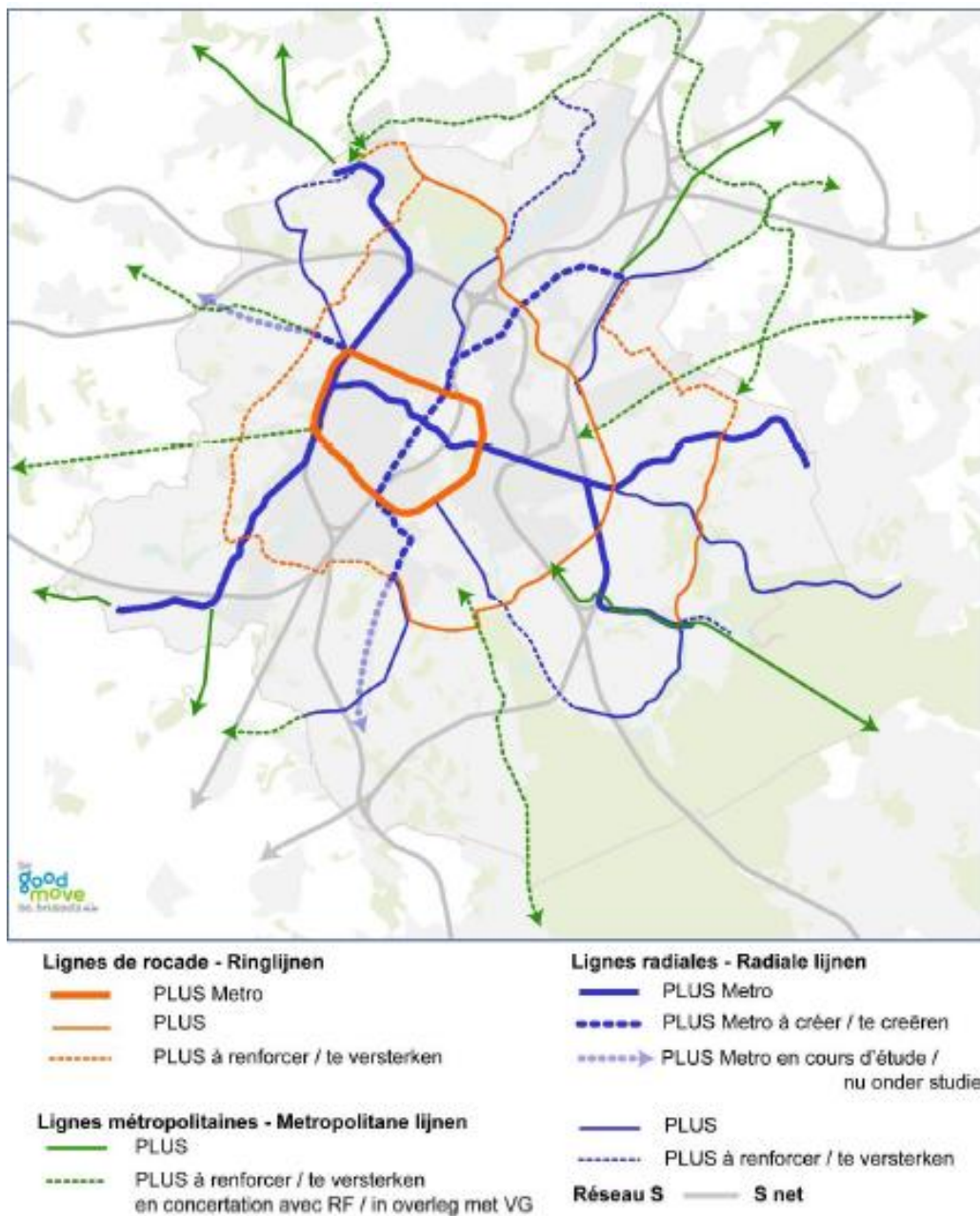
Offre structurante en région bruxelloise

Good Move est le Plan régional de mobilité pour la Région de Bruxelles-Capitale (RBC), approuvé en 2020 par le Gouvernement bruxellois. Il définit les grandes orientations politiques dans le domaine de la mobilité.

L'ambition est de faire du réseau de transport en commun l'armature du système de mobilité régional et un des facteurs du développement urbain. Les besoins de renforcement de ce réseau ont été identifiés sur la base des zones de développement du Plan Régional de Développement Durable (PRDD 2018).

La partie PLUS du réseau de transport en commun est constituée :

- du réseau ferroviaire ;
- du réseau urbain structurant, construit autour :
 - des axes radiaux reliant le centre à la périphérie, en métro ou par les grands axes urbains (avenue Louise, avenue de Tervuren, etc...),
 - des rocades de Petite, Moyenne et Grande Ceinture ;
- des extensions du réseau urbain en lien avec la proche périphérie régionale.



La Région Bruxelloise identifie donc stratégiquement le besoin de **renforcement** de l'axe de la Chaussée de Waterloo (flèche verte pointillée dans le schéma ci-dessus), peu importe l'opérateur. Bruxelles mobilité souligne en particulier l'ambition de coordination entre les opérateurs sur cet axe, notamment en matière de cadencement des offres.

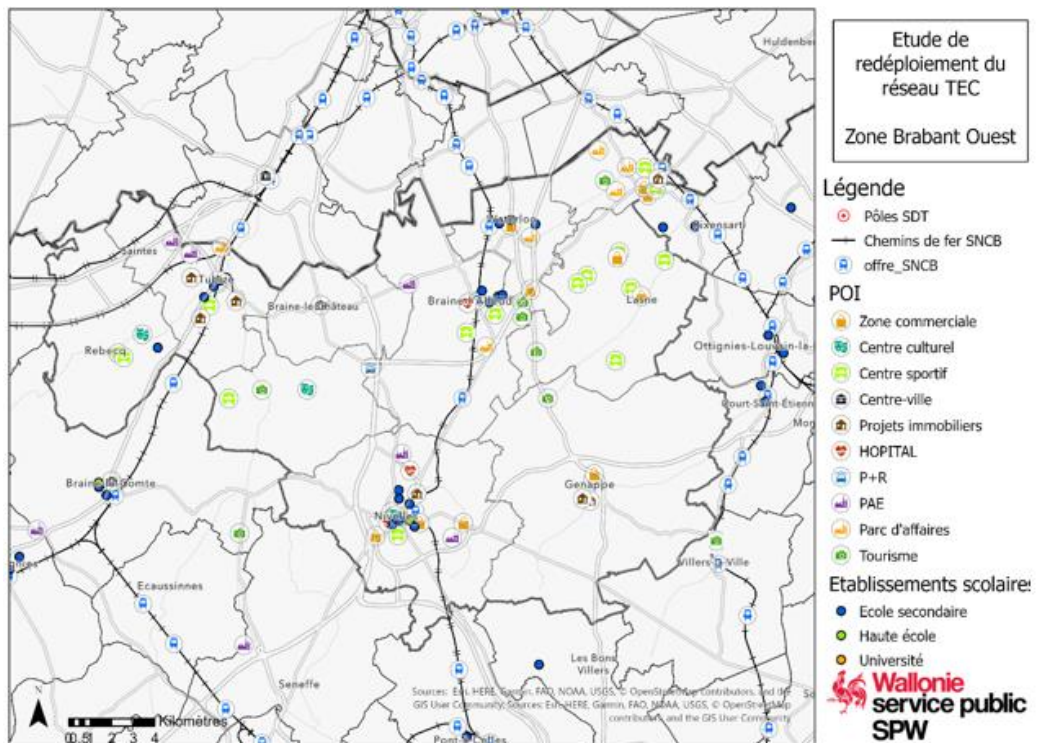
Développement territorial à prendre en compte

Les prévisions de croissance de population d'ici 2035 sur la zone indiquent une croissance marquée sur les communes de Tubize, Braine-le-Château, Ittre et Nivelles. Les communes de Genappe, Waterloo et Braine-l'Alleud restent stables tandis qu'une baisse de population est prévue sur les communes de Lasne, La Hulpe et Rebecq.

Des développements immobiliers importants sont localisés sur la commune de Tubize et Nivelles en particulier, ainsi que sur La Hulpe et Genappe.

Points d'intérêts

Afin de compléter ce diagnostic, un brainstorming a été réalisé en atelier afin d'identifier les points d'intérêts sur la zone pouvant justifier d'une desserte de transport en commun. Des PAE ainsi que différents lieux touristiques ont été épinglés, ainsi que le montre la carte ci-dessous.



3. Projet de Plan Régional de Transport Public sur la zone

Les études tactiques menées ont permis à l'Autorité Organisatrice du Transport d'établir le réseau cible ambitionné sur la zone.

Outre l'offre ferroviaire de la SNCB, **6 liaisons Express, 4 liaisons principales, 2 liaisons urbaines, 17 liaisons secondaires et 16 liaisons scolaires** desserviront le territoire.

Chaque liaison fait l'objet d'une fiche détaillant les points d'intérêts à desservir, les correspondances ciblées, les niveaux de service attendus, etc. (cfr annexes).

En termes d'ampleur d'offre kilométrique, la mise en place de ce réseau cible représente 4.000.000 kilomètres annuels (hors mobilité locale flexible) sur la zone, représentant une croissance de +130.000 kilomètres par rapport au réseau TEC existant desservant la zone.

3.1. Caractéristiques du réseau cible 2024

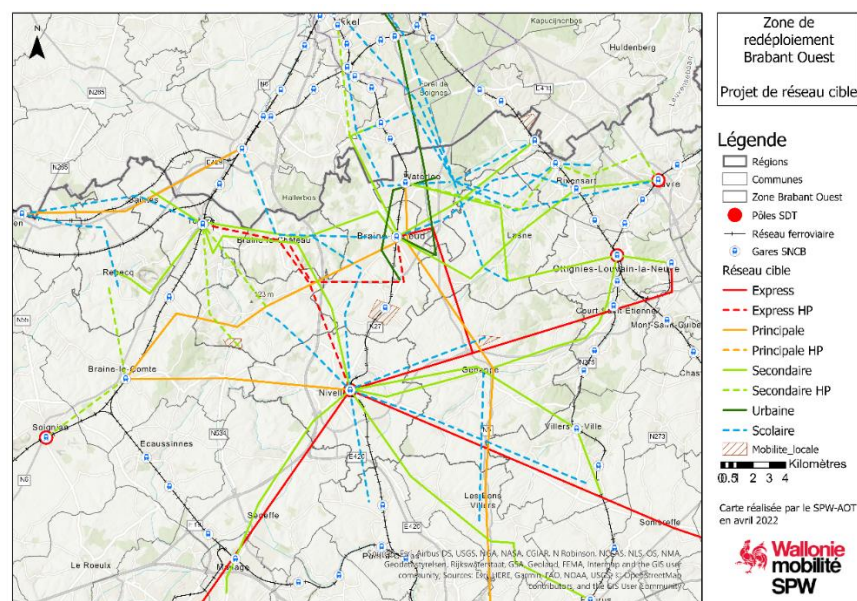
Les avantages mobilité de ce réseau cible sont les suivants :

- Le réseau cible étant basé sur la **demande réelle de mobilité** (flux domicile-travail et scolaires tous modes, prise en compte d'autres points d'intérêts liés aux loisirs, etc.), il répondra d'autant mieux aux besoins de la population en matière de mobilité collective.
- La hiérarchisation du réseau ainsi que sa clarification (en termes d'itinéraires et d'horaires) permettront une **meilleure appropriation du réseau** et donc une plus grande facilité d'utilisation à tous les usagers actuels et futurs : plus de surprise ou d'interrogation sur l'itinéraire emprunté ou sur le cadencement de la ligne.
- **Valorisation du réseau ferroviaire** là où il est présent :
 - Lillois (Braine-l'Alleud) étant desservi par le réseau ferroviaire vers les liaisons à potentiel suffisant pour du transport collectif, pas d'offre bus complémentaire nécessaire.
 - Des **correspondances explicites** seront organisées entre bus et train à différents nœuds au sein de la zone afin de favoriser l'intermodalité. Les liaisons à destination des différents pôles, particulièrement, pourront contribuer à diminuer la pression automobile aux heures de pointe pour rejoindre la gare. Les correspondances suivantes sont ainsi ciblées :
 - En gares de Tubize, Hal, Braine-l'Alleud, Waterloo, Nivelles, La Hulpe et Rixensart avec les trains à destination de **Bruxelles**, pour une meilleure mobilité des navetteurs ;
 - En gare de Nivelles, avec les trains à destination de **Charleroi** ;
 - En gare de Genval, avec les trains depuis Bruxelles, vers les emplois dans le **PAE Wavre Nord** ;
 - En gare de Braine-le-Comte depuis Soignies vers **Nivelles** ;
- **Desserte améliorée de villages** et augmentation du niveau de service :
 - Meilleure desserte des localités de Ittre, Genappe et Braine-l'Alleud et amélioration de la fréquence ;

- Meilleur rabattement des différentes localités de la zone vers les différents pôles (Nivelles, Braine-l'Alleud, Waterloo, Wavre, Ottignies-Louvain-la-Neuve) ;
- **Doublement de fréquence sur l'axe Tubize – Braine-le-Château – Braine-l'Alleud**, au vu des besoins de mobilité et des projections de croissance de la population ;
- **Augmentation de l'offre en vacances, week-end et en soirée** :
 - Toute la zone bénéficie d'une offre le dimanche ;
 - Plusieurs liaisons secondaires et urbaines bénéficient d'une offre jusqu'à 23h en semaine et jusqu'à 22h le samedi ;
 - Maintien en vacances d'un niveau d'offre quasi-équivalent à l'offre en période scolaire (hors lignes scolaires) ;
- **Desserte améliorée des pôles d'emploi** : augmentation de la fréquence sur la desserte des PAE Nivelles-Nord, Nivelles-Sud, Braine-l'Alliance, Vallée du Hain, Tubize I et Saintes II, zoning artisanal de Braine-l'Alleud, et création d'une desserte directe du PAE Wavre Nord depuis Waterloo, Lasne et Rixensart ;
- **Desserte en services réguliers de tous les points d'intérêts identifiés en ateliers**, tant touristiques que culturels ou serviciels ;
- Pour toutes les localités qui ne bénéficient pas de liaison cible de service régulier, car leur potentiel ne justifie pas une solution de mobilité collective de ce type, **mise en œuvre de solutions de mobilité locale flexible**, plus efficaces que les services réguliers de transport public (ex : localités de Fauquez, Glabais, Lillois, La Hulpe quartier du Rouge Cloître).

3.2. Liaisons et niveaux de service cibles

En complément du réseau ferroviaire fédéral desservant la zone, les liaisons cibles de transport public régional, qui desserviront le territoire de manière hiérarchisée, ainsi que leur niveau de service respectif, sont présentés ci-dessous.



3.2.1. Liaisons structurantes express :

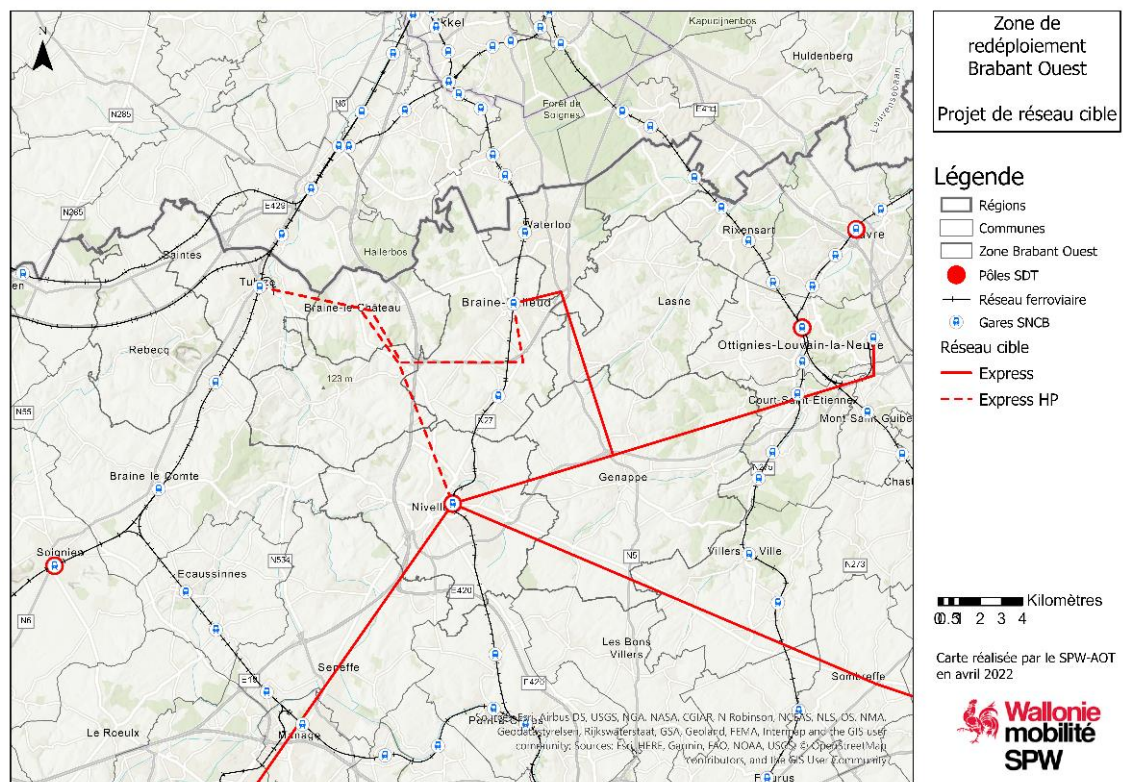
Les principales caractéristiques cibles d'une liaison « express » en Wallonie sont les suivantes :

- Rapidité (min 35 km/h) ;
- Principe de 1 arrêt par commune et par ZAE/PAE ;
- Sur voiries régionales ;
- Matériel roulant confortable ;
- Horaire cadencé.

Sur la zone, l'étude aboutit à la confirmation des liaisons Express existantes (E2, E3, E4, E5, E7, E9) et de leurs niveaux de service respectifs :

- E2 « Tubize – Braine-le-Château – Ittre – Nivelles »
- E3 « Braine-l'Alleud – Genappe – Court-St-Etienne – Louvain-la-Neuve »
- E4 « Nivelles – Genappe – Court-St-Etienne – Louvain-la-Neuve »
- E5 « Nivelles – Genappe – Villers-la-Ville – Sombreffe – Gembloux – Namur »
- E7 « Nivelles – La Louvière »
- E9 « Tubize – Braine-le-Château – Ittre – Braine-l'Alleud »

Il est ajouté de l'offre succincte le dimanche sur certaines liaisons Express à destination principalement des étudiants vers Louvain-la-Neuve et Namur.



Les liaisons express représentent 15 % de l'offre kilométrique cible régionale sur la zone.

Les niveaux de service cible de ces liaisons et les objectifs d'intermodalité sont détaillées dans les fiches cibles de liaison en annexe.

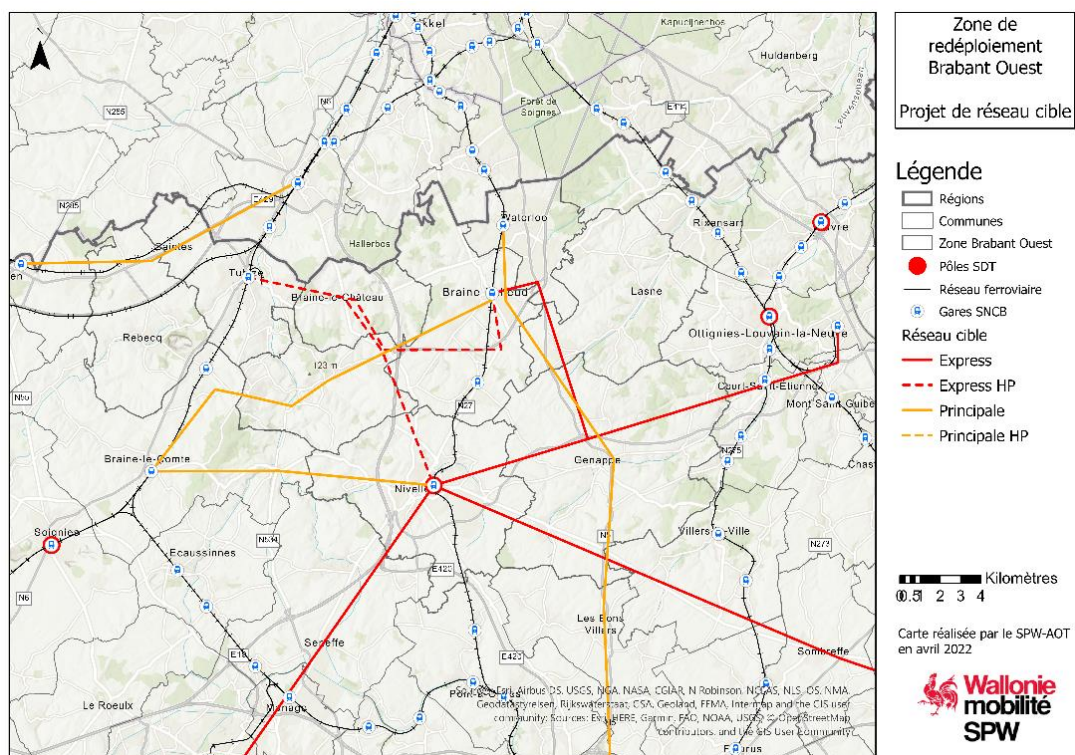
3.2.2. Liaisons structurantes principales :

En complément de l'offre ferroviaire et express, les liaisons principales permettent de connecter toutes les communes au réseau structurant de transport public.

Les principales caractéristiques cibles d'une liaison « principale » en Wallonie sont les suivantes :

- Itinéraire direct - rapide ;
- Principe de 1 arrêt par localité/point d'intérêt majeur (POI) ;
- Principalement sur voiries régionales ;
- Horaire cadencé.

Quatre liaisons « principales » (en orange sur la carte ci-dessus) complètent l'offre structurante sur la zone :



- **Gosselies – Mellet – Frasnes-lez-Gosselies – Baisy-Thy – Genappe – Glabais – Plancenoit – Waterloo**, dont les enjeux sont :
 - la connexion bidirectionnelle de ces localités vers Charleroi et Waterloo, avec Waterloo comme pôle et comme lieu de correspondance ciblée vers Bruxelles,
 - la connexion de l'aéropole, via correspondance à Gosselies
 - la desserte de POI touristiques sur l'itinéraire;
- **Enghien – Petit-Enghien – Bierghes – Saintes – Hal**, dont l'enjeu est la connexion bidirectionnelle de ces localités avec Hal comme pôle et comme lieu de correspondance ciblée vers Bruxelles, ainsi que la desserte des PAE sur l'itinéraire ;
- **Braine-le-Comte – Henripoint – Ronquières – Monstreux – Nivelles**, dont l'enjeu est la connexion bidirectionnelle de ces localités vers Nivelles comme pôle, avec correspondance en gare de Braine-le-Comte (depuis Soignies vers Nivelles) ;

- Braine-le-Comte - Hennuyères - Virginal - Ittre - Haut-Ittre – Bois-Seigneur-Isaac - Ophain - Braine-l'Alleud, dont les enjeux sont :
 - la connexion directe de Braine-le-Comte et Ittre vers Braine-l'Alleud comme pôle
 - la connexion d'Ittre vers Nivelles comme pôle, via correspondance systématique au mobipôle de Haut-Ittre avec la liaison « Tubize-Nivelles »

Ces liaisons principales représentent 11% de l'offre kilométrique cible régionale sur la zone.

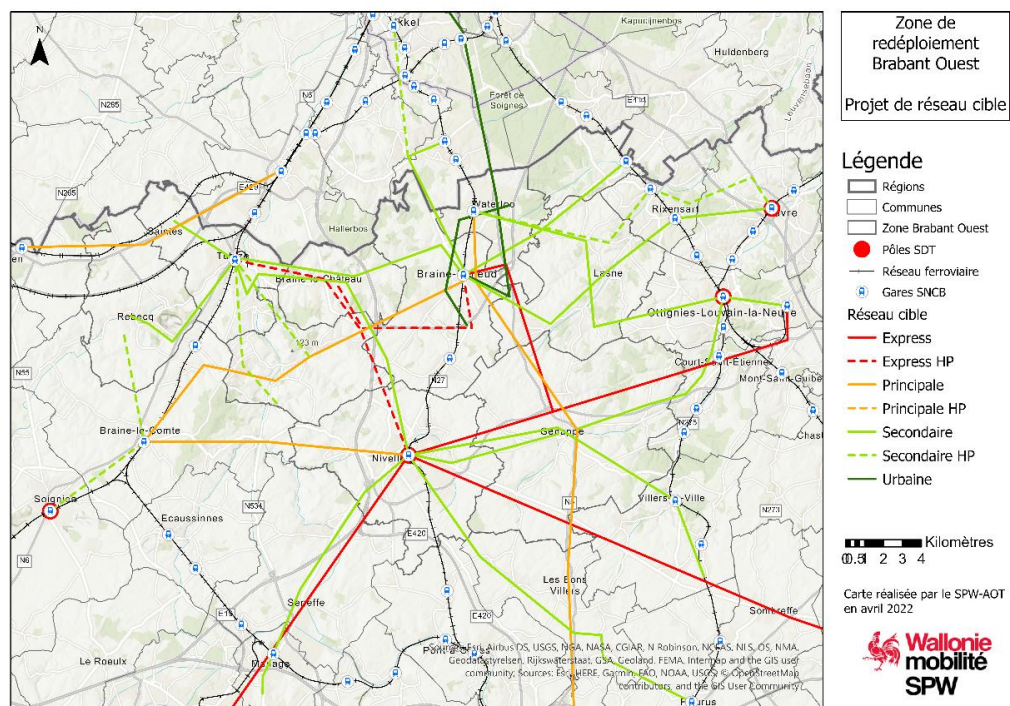
Les niveaux de service cible de ces liaisons et les objectifs d'intermodalité sont détaillés dans les fiches par liaison en annexe.

3.2.3. Liaisons urbaines :

Les principales caractéristiques cibles d'une liaison « urbaines » en Wallonie sont les suivantes :

- Desserte fine des quartiers ;
- Fréquence élevée ;
- Circulation tous les jours de l'année, avec une amplitude horaire élevée.

Sur la zone Brabant Ouest, le réseau structurant et secondaire est complété de deux liaisons « urbaines » (en vert foncé sur la carte ci-dessus) suivantes :



- Braine-l'Alleud - Waterloo – Rhode-St-Genèse - Uccle – Ixelles, dont l'enjeu est à la fois la desserte interne des quartiers denses de Braine-l'Alleud et Waterloo et leur connexion à la Région bruxelloise via l'axe de la Chaussée de Waterloo, en complément de l'offre DE LIJN ;

La liaison « Braine-l'Alleud - Waterloo – Rhode-St-Genèse - Uccle - Ixelles » a fait l'objet d'une concertation avec le Vervoerregio Vlaamse Rand et Bruxelles Mobilité. Les conclusions ont été la volonté de maintenir un niveau de service élevé sur l'axe de la Chaussée de Waterloo, et la volonté que les opérateurs régionaux (TEC et De Lijn) œuvrent à une amélioration du cadencement entre leurs offres sur cet axe.

- **Braine-l'Alliance - Braine-l'Alleud – Waterloo**, dont l'enjeu est la desserte interne des quartiers denses de Braine-l'Alleud et Waterloo, complémentaire à l'autre liaison urbaine, et la desserte de PAE.

Ces deux liaisons urbaines fortes représentent 22% de l'offre kilométrique cible régionale sur la zone.

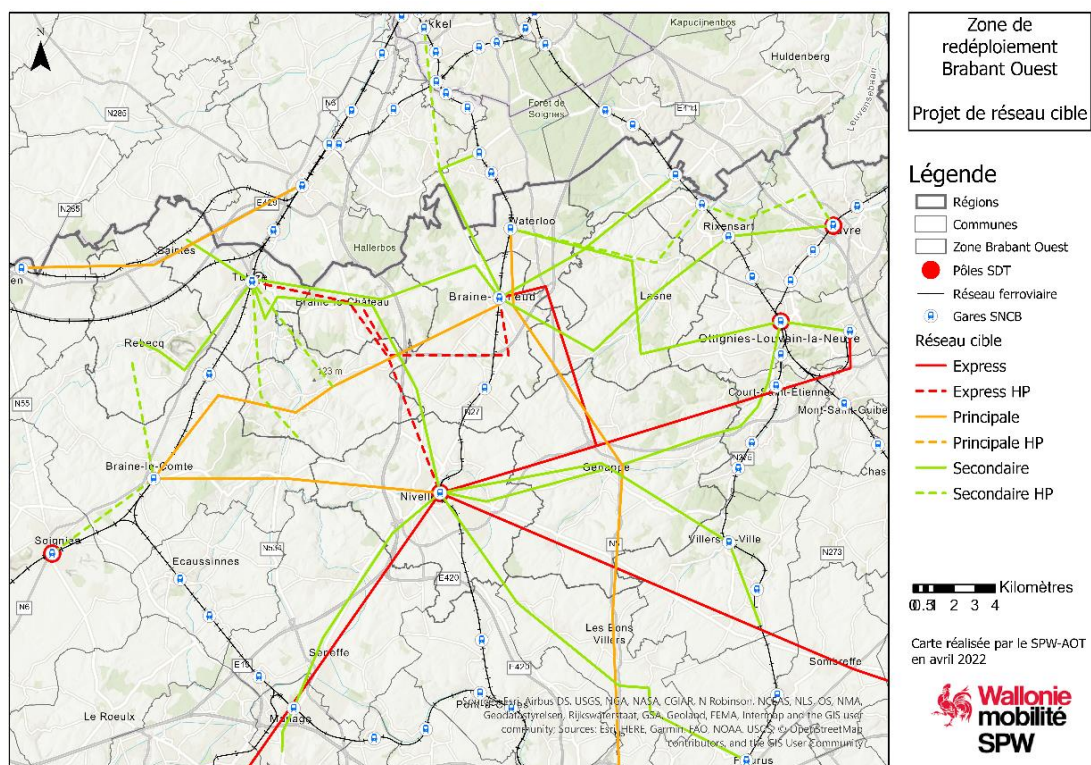
Les niveaux de service cible de ces liaisons et les objectifs d'intermodalité sont détaillés dans les fiches par liaison en annexe.

3.2.4. Liaisons secondaires :

Les principales caractéristiques cibles d'une liaison « secondaire » en Wallonie sont les suivantes :

- Desserte fine des villages ;
- Principalement sur voiries communales ;
- Horaire cadencé.

Sur la zone, le réseau structurant ferroviaire, Express et principal est complété des liaisons « secondaires » (en vert clair sur la carte ci-dessus) suivantes :



- La Hulpe - Hannonsart - Ransbeck - Braine-l'Alleud
- Rebecq - Quenast - Tubize
- Fleurus - Mellet - Villers-Perwin - Frasnes-lez-Gosselies - Rèves - Nivelles
- Braine-l'Alleud - BIX - Plancenoit - Couture-St-Germain - Lasne - Rixensart - Limal - Wavre
- Waterloo - Ohain - Couture-St-Germain - Maransart - Cérroux - Limelette - Ottignies - LLN
- Tubize - Oisquercq - Clabecq - Braine-le-Château - Wauthier-Braine - Bois-Seigneur-Isaac - Nivelles
- Marbais - Marbisoux - Tilly - Villers-la-Ville - Baisy-Thy - Loupoigne - Genappe - Nivelles
- Genappe - Ways - Bousval - Court-St-Etienne - Ottignies
- Baisy-Thy - Loupoigne - Genappe - Vieux-Genappe - Thines - Nivelles
- Manage - Seneffe - Feluy - Arquennes - Nivelles
- Saintes - Tubize - Clabecq - Braine-le-Château - Wauthier-Braine - Braine-l'Alleud
- Braine-l'Alleud - Alsemberg - Rhode-St-Genèse
- Braine-l'Alleud - Alsemberg - Beersel - Linkebeek - Uccle (bidirectionnelle, en heures de pointe uniquement)
- Fauquez - Ittre - Tubize (unidirectionnelle, en heures de pointe uniquement)
- Virginal - Oisquercq - Tubize (unidirectionnelle, en heures de pointe uniquement)
- Bierghes - Quenast - Rebecq - Braine-le-Comte - Soignies (unidirectionnelle, en heures de pointe uniquement)
- Waterloo - Ohain - Lasne-Chapelle-St-Lambert - Genval - Rixensart - Rosières - Wavre Nord - Wavre (unidirectionnelle, en heures de pointe uniquement).

Ces liaisons secondaires permettent :

- une desserte fine des localités de la zone non desservies par l'offre structurante
- d'apporter des solutions de mobilité collective complémentaires pour les flux intra communaux les plus importants (au sein des communes de Braine-l'Alleud, Waterloo, Nivelles, Tubize, Lasne et Genappe)
- la connexion de différents points d'intérêt et PAE, notamment les PAE de Tubize I et Saintes II, Vallée du Hain, zoning artisanal de Braine-l'Alleud, Braine-l'Alliance, Nivelles Nord et Nivelles.

Ces liaisons secondaires représentent 50 % de l'offre kilométrique cible régionale sur la zone.

Les niveaux de service cible de ces liaisons et les objectifs d'intermodalité sont détaillés dans les fiches par liaison en annexe.

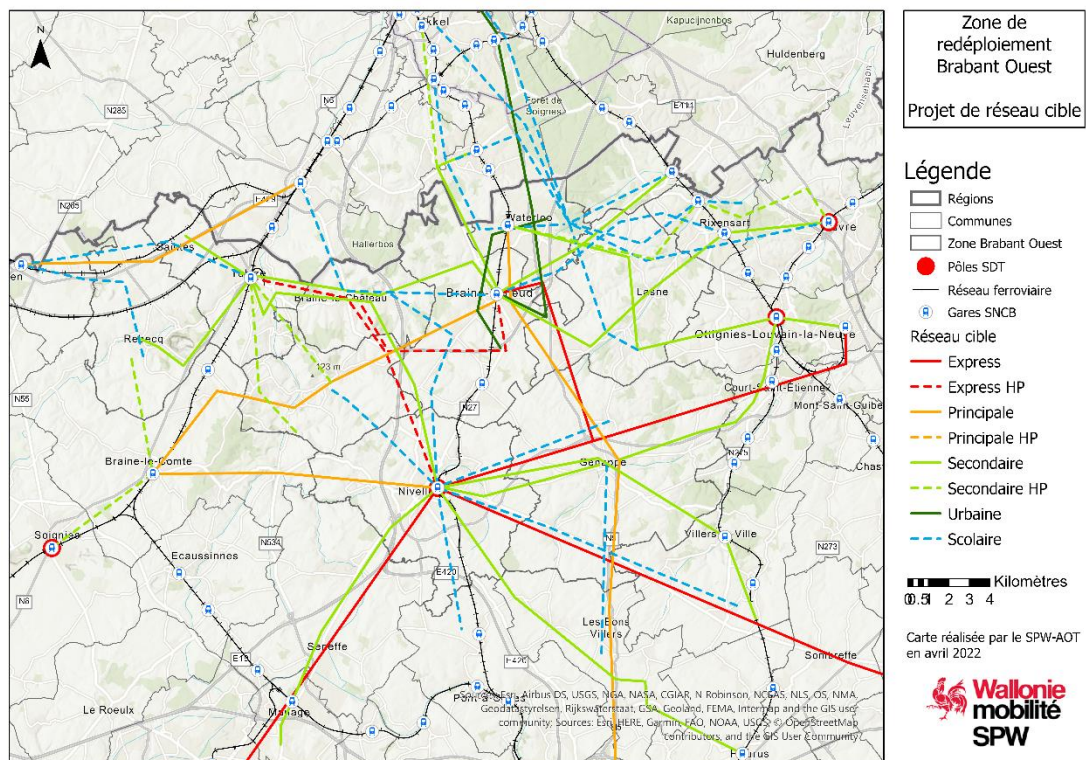
3.2.5. Liaisons scolaires :

En complément du réseau structurant et des lignes secondaires qui permettent sur leurs itinéraires de répondre au besoin scolaire également, il est essentiel d'offrir une offre régulière scolaire complémentaire.

Les principales caractéristiques cible d'une liaison « scolaire » en Wallonie sont les suivantes :

- Desserte fine des villages et des écoles ;
- De 1 à 2 aller/retour aux heures de pointe ;
- En jours scolaires uniquement.

Sur la zone Brabant Ouest, les liaisons scolaires unidirectionnelles (en bleu sur la carte) à déployer sont les suivantes :



- Braine-l'Alleud - Braine-le-Château - Hal
- Rhode-Saint-Genèse - Alsemberg - Argenteuil/Berlaymont
- Bruxelles Midi - Argenteuil/Berlaymont
- Uccle - Argenteuil/Berlaymont
- Wavre - Limal - Rixensart - Ohain - Argenteuil/Berlaymont
- Lasne - Maransart - Plancenoit - Argenteuil/Berlaymont
- La Hulpe - Argenteuil/Berlaymont
- Rosières - Genval - Ohain - Argenteuil/Berlaymont
- Rixensart - Genval - Ohain - Ransbeck - Braine-l'Alleud
- Quenast - Rebecq - Bierghes - Enghien
- Clabecq - Tubize - Saintes - Bierghes - Petit-Enghien - Enghien
- Hennuyères - Virginal - Fauquez - Ittre - Haut-Ittre - Bois-Seigneur-Isaac - Nivelles

- Wauthier-Braine - Ophain - Bois-Seigneur-Isaac - Nivelles
- Buzet - Obaix - Rosseignies - Petit-Roeulx-lez-Nivelles – Nivelles
- Marbais - Sart-Dames-Avelines - Houtain-le-Val - Nivelles
- Baisy-Thy - Loupoigne - Houtain - Wattimez – Rêves

Ces liaisons scolaires sont susceptibles de s'adapter dans le temps à l'évolution de l'offre d'enseignement et des flux scolaires sur la zone.

Ces liaisons scolaires représentent 2% de l'offre kilométrique cible régionale sur la zone.

Les niveaux de service cible de ces liaisons sont présentés en annexe, sans préjudice pour l'Opérateur de renforcer la capacité de l'offre en fonction des besoins évolutifs (capacité du matériel roulant, dédoublement).

3.3. Besoins en solutions de mobilité flexibles complémentaires pour l'intermodalité locale

Cette offre TEC, même redéployée, ne peut répondre à tous les flux, particulièrement les plus faibles. En effet, vu la proximité de certaines localités avec leur pôle de destination ou vu leur faible densité de population, le transport en commun n'est pas toujours la solution de mobilité la plus efficiente à mettre en œuvre.

Par « services de transport public local de personnes », il faut entendre tout service de mobilité d'intérêt local, accessible à tous sans discrimination et complémentaire à l'offre de service régulier. Ces services de mobilité pourront être de différents types : minibus à la demande, taxi (collectif), navette à la demande, système de vélos/trottinettes en libre-service (station fixe) ou en free-floating, électriques ou non, autres solutions innovantes, ...

La Région est en train d'élaborer un cadre réglementaire visant le développement significatif et adéquat de l'offre de services de transport public local à travers l'ensemble du territoire wallon, en priorité au sein des zones redéployées. Ceux-ci doivent s'inscrire dans un système de transport public intégré, depuis le plus structurant (réseau ferroviaire national) au plus flexible (mobilité locale) en passant par le réseau régional hiérarchisé de transport public régulier. Ces services doivent permettre :

- Le rabattement vers les réseaux structurants (ferroviaire, express et principal) ;
- Une offre de mobilité complémentaire aux réseaux de transport public régulier :
 - Dans des zones non-desservies ;
 - Dans des plages horaires non-desservies.

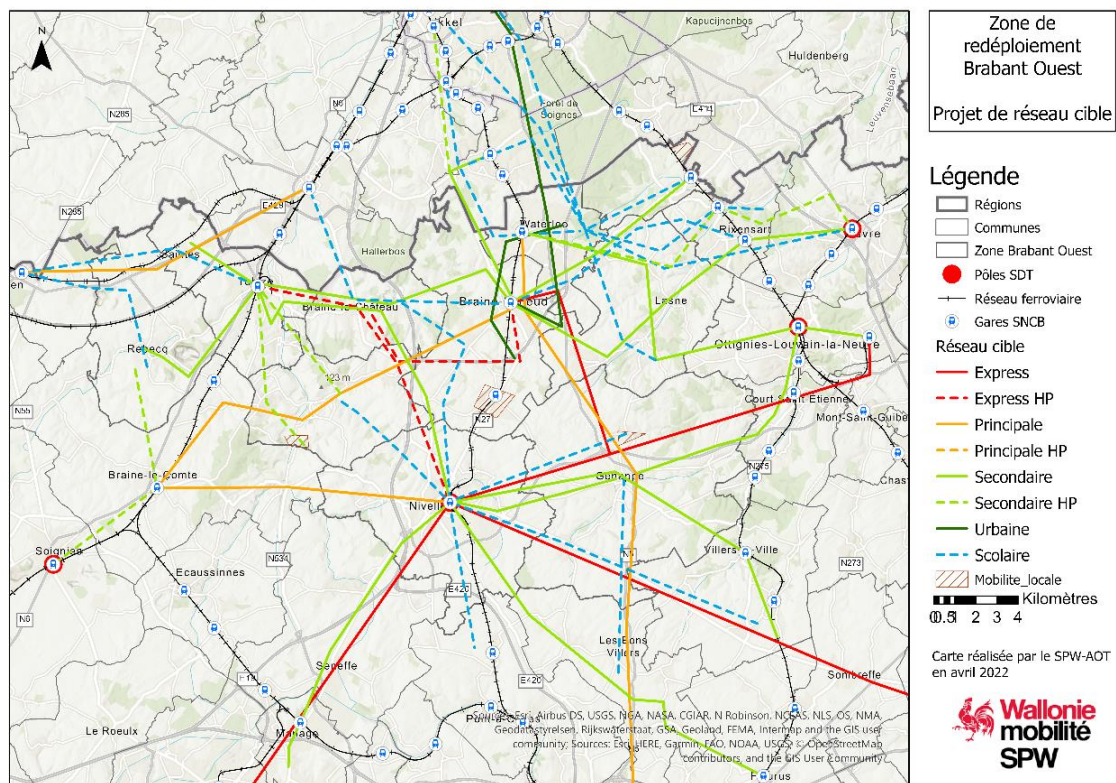
Les services réguliers qui desserviront la zone demain doivent être complétés de solutions de mobilité locale flexibles pour une série de besoins pré-identifiés :

- *Géographique* : offrir en journée des solutions pour rabattre localement au minimum 4 villages déjà identifiés (de +/- 500 habitants en moyenne) vers le réseau structurant de transport public : Fauquez, Glabais, Lillois, La Hulpe (voir les zones hachurées en rouge sur la carte du réseau cible, non desservies ou desservies uniquement par des lignes scolaires).

- *Temporel* : étant donné la large amplitude horaire de l'offre régionale de transport public sur la zone (jusqu'à 23h sur la majorité des lignes), nous n'identifions pas de besoins de mobilité locale flexible en soirée sur la zone.

Ces besoins seront à compléter/affiner durant la phase d'études opérationnelles.

L'intermodalité générale du réseau futur avec les modes actifs sera à identifier lors de la phase d'études opérationnelles afin que le rabattement vélo vers les arrêts structurants des (futures) lignes TEC de la zone soit adéquat ou développé (dans la logique de mobipôle, dont les localisations sont à confirmer lors de la phase d'études opérationnelles).



3.4. Intermodalité ferroviaire :

En matière d'intermodalité ferroviaire, le diagnostic avait identifié les gares de **Nivelles**, **Braine-l'Alleud**, **Waterloo** et **Tubize** comme celles bénéficiant déjà d'une fréquentation importante, pour certaines étant donné aussi la meilleure offre qui les dessert.

Le réseau cible proposé pour la zone identifie ainsi ces 4 gares, ainsi que les gares de **Braine-le-Comte**, **Rixensart**, **Genval**, **La Hulpe**, **Ottignies** et **Hal**, comme les lieux prioritaires où doit s'organiser les correspondances bus-train visées pour les différentes liaisons (cfr fiches détaillées en annexe).

Les flux de mobilité suivants nécessiteront en effet l'usage de correspondance dans le cadre de l'offre ferroviaire existante et de l'offre du présent réseau cible de transport public régional :

Flux de déplacement	Liaison	Offre structurante cible (PRTP)
+ de 1000 déplacements	Braine-le-Château - Région de Bruxelles-Capitale	Liaison secondaire avec correspondance train ciblée à Braine-l'Alleud
	Lasne - Région de Bruxelles-Capitale	Liaison secondaire avec correspondance train ciblée à Waterloo et Rixensart
	Genappe - Région de Bruxelles-Capitale	Liaison Express et principale avec correspondance train ciblée à Waterloo ou Braine-l'Alleud
	Rebecq - Région de Bruxelles-Capitale	Liaison secondaire avec correspondance train ciblée à Tubize
500-999 déplacements	Ittre - Région de Bruxelles-Capitale	Liaisons secondaires d'heure de pointe avec correspondance train ciblée à Tubize
200-499 déplacements	Binche - Nivelles	Train, avec correspondance (1/h)
	Chapelle-lez-Herlaimont - Nivelles	Ligne 82, puis liaison Express avec correspondance ciblée à La Louvière OU liaison vers Luttre avec correspondance train vers Nivelles
	Courcelles - Nivelles	Train, avec correspondance (1/h)
	Mons - Nivelles	Train, puis liaison Express avec correspondance ciblée en gare de La Louvière
	Soignies - Nivelles	Train, puis liaison principale avec correspondance en gare de Braine-le-Comte
	Seneffe - Braine-l'Alleud	Liaison secondaire, puis train avec correspondance ciblée en gare de Nivelles
	La Louvière - Braine-l'Alleud	Express, puis train avec correspondance non-ciblée en gare de Nivelles
	Waterloo - Wavre	Liaison secondaire directe d'heure de pointe OU Express avec correspondance ciblée à LLN
	Genappe - Wavre	Liaison Express, avec correspondance Express ciblée à Louvain-la-Neuve
	Nivelles - Wavre	Liaison Express, avec correspondance Express ciblée à Louvain-la-Neuve
	Région de Bruxelles-Capitale - Braine-le-Château	Train, puis correspondance à Braine-l'Alleud avec la liaison secondaire
	Région de Bruxelles-Capitale - Lasne	Train, puis liaisons secondaires depuis Waterloo et Rixensart

3.5. Fiches détaillées par liaison

Les fiches par liaison (Express, principales, urbaines, secondaires et scolaires) en annexe reprenant les attentes régionales en termes de desserte (localités et POI), d'intermodalité et de niveaux de service, font partie intégrante du présent Plan.

Proposition d'avis de l'Organe :

L'Organe émet un avis favorable au niveau tactique sur le nouveau réseau cible proposé par l'AOT (détaillé dans les fiches par liaison en annexe) suite aux ateliers de co-construction menés depuis début 2021 et aux ajustements réalisés depuis sa séance du 9 décembre 2021.

Il recommande à l'AOT d'officialiser sur cette base le Plan Régional de Transport Public de la zone pluricommunale de Braine-l'Alleud, Braine-le-Château, Genappe, Ittre, La Hulpe, Lasne, Nivelles, Rebecq, Tubize, et Waterloo afin de permettre à l'OTW de mener la phase suivante d'études opérationnelles fines des évolutions à apporter aux lignes TEC desservant actuellement la zone. Il demande que les experts mobilité (supra-) locaux soient concertés par l'OTW sur les scénarios opérationnels étudiés avant mise en œuvre de la démarche d'information publique et de participation citoyenne souhaitée par le Ministre Henry, en coordination avec les Communes concernées.

L'objectif est de présenter le scénario préférentiel d'évolution du réseau TEC sur la zone (évolution, création ou suppression de lignes, modifications de niveaux de service ou d'itinéraires et d'arrêts desservis, identification des impacts sur les usagers actuels et potentiels, ...) et la planification de la mise en œuvre des modifications de l'offre lors de la session de printemps 2023 de l'OCBM du Brabant Wallon, avant validation régionale du scénario final de redéploiement qui sera mis en œuvre par l'OTW sur la zone en 2024.