

Formation continue de Conseiller en Mobilité

Namur, le 25 avril 2017



Organisation du transport en milieu rural : services, information et sensibilisation

*Le transport collectif tout public
Simon COLLET, Directeur d'exploitation (N)
TEC Namur-Luxembourg*



1. Préambule



Préambule : certains éléments sont issus de la formation initiale CeM (depuis 2015), volet « mobilité rurale et nouveaux services de mobilité »

Constat :

1. TEC est un transport... en commun >< Besoins individuels isolés (ds le temps, ds l'espace)

Une offre faible en transport en commun est inhérente à un habitat éclaté/peu dense

2. Offre en zone rurale = souvent héritée de l'évolution historique du réseau bus, liée au développement de l'automobile

→ Des lignes avec une couverture géographique maximale mais dès lors lentes

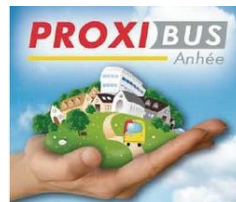
→ Adaptées en général aux pôles scolaires, et donc aux heures scolaires

Comment dès lors se déplacer en dehors des heures de pointe et/ou plus rapidement ?



Mais aussi :

Je pédale puis je m'installe



Solutions envisageables

1. Augmenter le nombre de bus

Quelques chiffres (niveau wallon)

- Coût moyen d'1 Km de bus = 4 €
- Taux de couverture moyen (recettes/dépenses) = 30 % (Ville >> Campagne)
- 88 % de la population wallonne a une offre TEC < 600 mètres du domicile
- Seuil de concurrence environnementale : 11 voyageurs

Augmenter le nombre de bus : solution réaliste ?

- Coût élevé (>50 % = conducteur → taille du véhicule importe mais assez peu)
 - Taux d'utilisation : directement corrélé à la densité d'habitat, de fonctions
- en heures creuses, les bus de desserte rurale sont peu remplis → IRREALISTE



2. Emergence de nouvelles solutions



Les situations et les besoins sont variées:

Besoin de se déplacer localement en milieu rural, à l'occasion → Proxibus, Telbus, FlexiTEC, ...

Besoin de se déplacer en milieu urbain (retour maison) le soir → TaxiTEC

Besoin de se déplacer depuis un pôle (gare) vers un zone d'activité économique → Navettes d'entreprises (dont Mobiparcs)

Besoin de se stationner en milieu urbain, pour plusieurs heures → P+R

Besoin de déplacer à tout moment en milieu rural, périurbain → Vélo+bus



Etc.

The screenshot shows the TEC website interface. At the top, there are links for 'M'identifier', 'Créer un compte', and a user management section. The main navigation bar includes 'ME DEPLACER', 'TITRES ET TARIFS', 'M'INFORMER', 'JOBS', 'PROFESSIONNELS', 'AIDE', and 'CONTACT'. A secondary navigation bar lists 'Horaires', 'Recherche d'itinéraire', 'Plan du réseau', 'Solutions de mobilité' (highlighted), 'Perturbations', and 'Plan Intempéries'. The 'Solutions de mobilité' dropdown menu is open, listing various services: Solutions TEC, Circuits urbains, Proxibus, Services spéciaux, Taxi TEC, Parking + relais bus, Services PMR, Transport scolaire, Telbus, Cyclotec, Lignes Express, Métro de Charleroi, Navette RER, Navette zoning/PAE, Navette aéroport BSCA, FlexiTEC, Solutions Alternatives, Vélo, Covoiturage, Voiture partagée, and Train. The main content area is titled 'SOLUTIONS DE MOBILITÉ' and features two sections: 'Solutions TEC' with an image of a bus and text describing rapid lines and urban circuits, and 'Solutions alternatives' with an image of bicycles and text supporting various alternative transport modes. At the bottom, there are 'Envoyer' and 'Imprimer' buttons.

2.1. Proxibus



Concept : ligne régulière

Exemple : Anhée

Particularités :

- Véhicule 28 places (en général ; permis D)
- Desserte « locale »



Montage :

- TEC apporte véhicule assuré et entretenu, assure la communication
- Commune apporte conducteur et frais variables
- TEC & Commune conviennent de l'itinéraire et l'offre

En pratique, le coût dépend fortement de l'ampleur de l'offre. Prévoir une doublure au conducteur.



Etat des lieux en Wallonie en 2017

Brabant Wallon : 5
Charleroi : 2
Hainaut : 3
Liège-Verviers : 5
Namur-Luxembourg : 12

Offre Proxibus = +- 875.000 Km annuels

Offre TEC totale (services réguliers) = +- 91.556.000 Km (y compris Proxibus)

→ Proxibus = 27 lignes sur 780 (3,5 %) mais < 1 % des Km de l'offre totale

Fréquentation : variable selon objectifs locaux et potentiel fréquentation

Avenir ? : dépend surtout d'une volonté locale d'apporter un « + » (mais se poser la question des objectifs et besoins de manière objectivée)



2.2. Telbus



Concept : transport à la demande

Exemple : nord province Luxembourg

Particularités :

- Véhicule > 20 places (en général ; permis D)
- Desserte « locale », voire supra-locale

Montage :

- Géré par le TEC (régie ou loueur), centrale d'appels TEC
- Tarifs classiques (billet : minimum 1,9 € en prévente ou 2,4 €)



Constat :

- Des taux d'occupation faibles (1 à 5 personnes, souvent <2)
- Un déficit (donc subside) par personne transportée pouvant aller jusqu'à 100 €
 - Rappel : en moyenne, ce coût est <2 € en Wallonie (+/- 400 millions de subsides pour plus de 200 millions de voyageurs)
 - Mesures d'économie en 2013 (diminution subsides RW) : 4 Telbus sur 7 supprimés
- Mais un service utile à la population ! (souvent les mêmes)

Avenir ? : fort coûteux mais très apprécié. Voir l'intérêt des alternatives (cf. FlexiTEC, ...)



Concept : transport à la demande

Exemple : FlexiTEC à Viroinval, Havelange, Durbuy, Tellin, Rendeux, Arlon, Hotton, Paliseul

Offre en lignes classiques : bien en heures de pointe et dans les zones denses mais sinon ?

- Lignes classiques avec des bus : peu de voyageurs → non pertinent (coût, pollution, ...)
- Telbus (bus à la demande) : bien mais quelques personnes par véhicule au maximum, et inoccupation des conducteurs s'il n'y a pas de demande ! → coût par personne très élevé



Il existe déjà des **services locaux** très divers de **transport à la demande**, mais peu structurés, réservés à certaines catégories de personnes, pas toujours rationnels d'un point de vue global, demandeurs de soutien. Exemples : certains taxis sociaux. Ils sont régis par un **décret wallon de 2007** relatif notamment aux services de transport d'intérêt général (TIG).

→ **Création de FlexiTEC** = la combinaison du TEC & des services locaux



2.3. FlexiTEC : un concept simple mais structuré



1. J'appelle (24h à l'avance)

- L'opérateur recherche la meilleure solution de déplacement
- Le cas échéant et si possible, la course FlexiTEC est réservée



2. Je voyage

- Je suis embarqué à l'adresse de mon choix *
- Je fais éventuellement de petits détours pour embarquer d'autres clients



3. J'arrive à destination

- Je suis déposé à un arrêt TEC ou SNCB
- je continue éventuellement en bus ou train

FlexiTEC est conçu de manière à :

- répondre aux besoins de déplacements diffus des personnes en **milieu rural**
- être **complémentaire** à l'offre des lignes TEC classiques (pas concurrente)
- permettre l'**autonomie** des opérateurs de transport

Ce n'est pas une concurrence aux services de taxis classiques.

* : origine ou destination FlexiTEC = un arrêt TEC/SNCB, l'autre point étant une adresse quelconque (doit être dans la commune).



2.3. FlexiTEC : un partenariat pour un meilleur service, et intégré aux réalités



1) La Commune (et/ou éventuellement son partenaire opérateur du transport)
Elle opère le service (réservation et conduite du véhicule), éventuellement via un partenaire.
Respect du décret du 18/10/2007 : quelques éléments à respecter dont véhicule 8+1 max.

Avantage : FlexiTEC permet de maintenir les structures existantes propres à chaque territoire
Exemples types : taxi social CPAS (conduit par employé ou bénévole), Locomobile (=partenaire de la commune), ... ou toute autre forme de partenariat communal ou supracommunal

→ **Continuité et soutien des dynamiques locales existantes**

2) Le TEC

Il cofinance les courses FlexiTEC (+- 60 % du coût moyen estimé). Ce type de transport répond à des enjeux de mobilité mais aussi jeunesse, vieillissement de la population, culture, etc. : logique de cofinancement plutôt que de financement complet.

Il apporte un soutien logistique (expertise transport, canevas de course, aide méthodologique pour la réservation, outils et documents sur l'offre globale, ...) et la communication du service.

→ **Véritable partenariat avec les communes**



2.3. FlexiTEC : paramétrage 2014 (avant lancement)



Quelle est la demande ? Estimation de 0,1 course/habitant/an (sources : empirisme, phase test)
Commune de 5.000 habitants = 500 courses / an = 2 courses / jour ouvrable
C'est peu mais ce besoin est souvent mis en évidence comme un manque dans l'offre globale.

Chaque commune = **quota de Km FlexiTEC** à utiliser librement si respect du canevas proposé
1 habitant = de 1 à 3 km/an (en fonction de leur densité d'habitat)

→ **Discrimination positive de la ruralité :**

- Commune A = 5.000 hab. et 40 hab/Km² (faible) → Quota Km = 5.000 * 3 = 15.000 Km
- Commune B = 8.000 hab. et 140 hab/Km² (moyen) → Quota Km = 8.000 * 1,5 = 12.000 Km
- Commune C = 15.000 hab. et 220 hab/Km² (élevée) → Quota Km = 15.000 * 1 = 15.000 Km

Ce quota augmentera si l'offre classique diminue. Au-delà de ce quota, la commune peut réaliser d'autres courses (FlexiTEC ou non) mais sans intervention du TEC.

Intervention du TEC : 0,53 € / Km (en 2014) + frais de communication

8 utilisations / personne / mois (ou 4 A/R)

Tarifs : billets classiques TEC

Next 1 ou 2 zones	 1,90
Horizon Tout le réseau hors lignes Express	 3,00



2.3. FlexiTEC : la complémentarité et le renfort des lignes régulières



VIROINVAL

FlexiTEC

*FlexiTEC :
une solution de mobilité
à la demande*

0800/15.230

mobilité au 0800/15230
Wallonie
Virouval
TEC
TERRE EN COMMUN



2.3. FlexiTEC : les chiffres clés 2015-2016

8 expériences pilotes en cours



Les chiffres importants du FlexiTEC (01/2015 - 06/2016)							
Communes	nb habitants 2015	Facteur de densité	nb courses / habitants / an	Km totaux max prévu	Km totaux réellement consommés	Nb voyageurs	Km moyen par voyageur
Viroinval	6.009	3	0,04	27.040	12.170	459	26,52
Durbuy	11.326	2	0,05	33.978	17.755	1.292	13,74
Tellin	2.488	3	0,06	11.196	6.509	289	22,52
Rendeux	2.836	3	0,05	12.762	7.720	283	27,28
Havelange	5.053	3	0,04	22.738	10.886	433	25,14
Arlon	28.339	1	0,02	42.509	7.241	703	10,30
Hotton	5.729	2	0,01	17.187	1.632	60	27,20
Paliseul	5.215	3	0,01	23.467	2.060	105	19,62
Total	66.995		0,02	190.877	65.974	3.624	18,20



2.3. FlexiTEC : les conclusions de la phase pilote 2015-2016



Rapport final octobre 2016 :

- une analyse économique approfondie (coûts totaux, coût par partenaire, coûts indirects...)
- Une enquête de satisfaction des utilisateurs
- Une enquête de réputation dans les 8 communes pilotes
- Un recueil d'avis des partenaires dans les 8 communes

Service	FlexiTEC	Telbus	Services PMR
Déficit moyen par voyageur	12,43 €	35 €	20 €
Taux de couverture	20 %	4 %	5 %

96%

• FlexiTEC participe à augmenter leur autonomie de déplacement

48%

• > 65 ans (augmentation de l'isolement, accès à la voiture personnelle plus difficile)

Des communes rassurées (une demande limitée mais réelle, des coûts maîtrisés, une très haute satisfaction). Une expérience de collaboration TEC-commune win-win.

→ Ministre a permis la prolongation de l'expérience en 2017

Avenir ? Nouvelle proposition « mobilité pour les zones rurales » serait proposée par le Ministre courant 2017 (à priori plus globale).



2.4. vélo + bus



Concept : relier un arrêt bien desservi mais éloigné (+- 3 km)

Exemple : Eghezée-Perwez-Jodoigne, lignes express



Particularités :

- Infrastructures (stationnements vélos)
- Sécurité (cheminements appropriés)
- Communication (image du vélo)
- Autour d'un arrêt BIEN desservi

Projet pilote de 2013 à 2016

Conclusions : TEC a expertise sur localisation et pertinence arrêts, stationnements vélo, com'

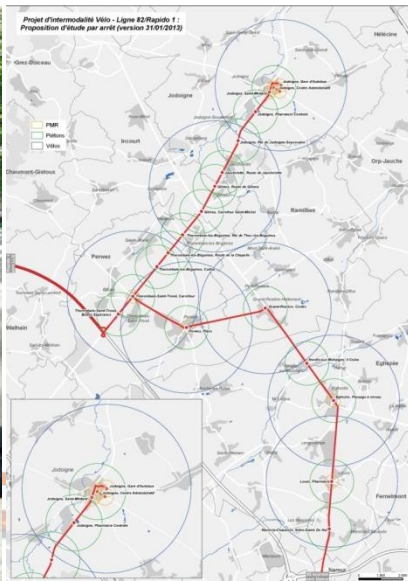
Communes ont expertise sur cheminements, besoin population.

NEW : subsides SRWT pour stationnements vélo

Expérience : **déjà un succès** avant com' de masse.

Avenir ? Simplifier la procédure pour stationnement vélo (demande et placement pas Commune, subside TEC).

LE TEC, ÇA NOUS RAPPROCHE
infotec.be / terrencommun.be



3. Les nouveaux services... en complément de quoi ? Les lignes EXPRESS



De nouveaux services s'articulent autour d'une offre régulière répondant aux besoins de masse → Quelle offre régulière pour répondre efficacement à ces besoins ?

- Lignes type scolaires : amener et ramener les élèves des écoles (surtout secondaires)
+ transport scolaire : service régulier **spécialisé** pour compléter – règles très spécifiques
- Lignes classiques entre ou vers les pôles... Mais pas toujours très attractives !
- Depuis les années '90 : développement de lignes Rapido (BW) et Express (N-L)
 - soit quand à « l'époque des budgets disponibles »...
 - soit créées sur base d'une restructuration des lignes existantes (gagnants & perdants)

Lignes EXPRESS = peut être la base d'un réseau rural hiérarchisé.

Pas toujours possible ou pertinent ! Une desserte fine est en général nécessaire en complément → ligne express pertinente uniquement si potentiel élevé pour les 2 niveaux



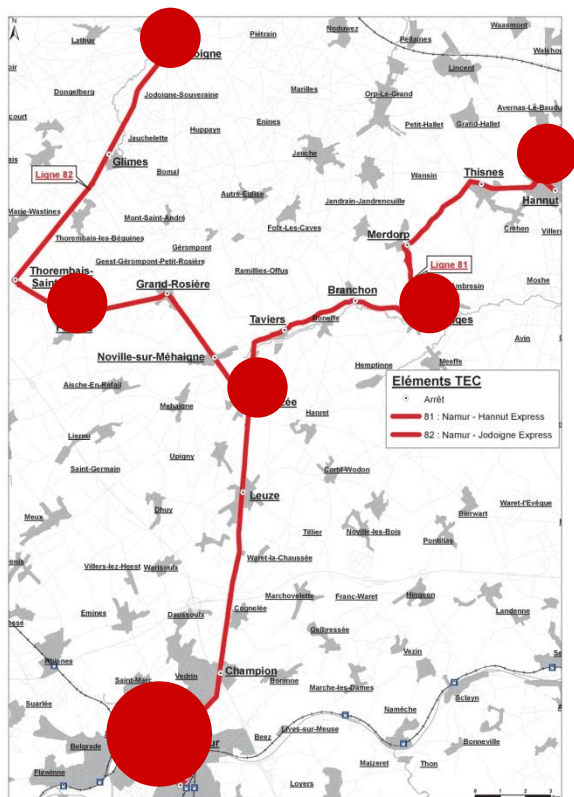
3. Les nouveaux services... en complément de quoi ? Les lignes EXPRESS

→ Structure du territoire et structuration de l'offre

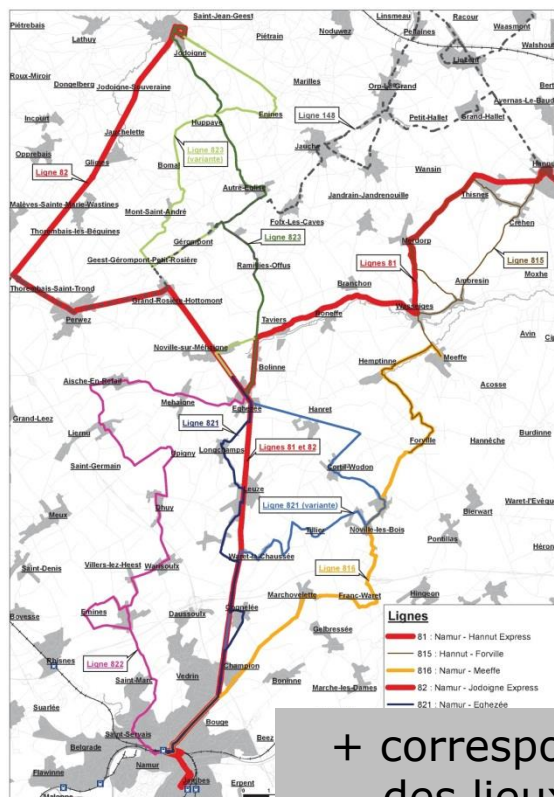


Nouveau réseau au nord de Namur depuis 2012, basé sur une logique de pôles = ●

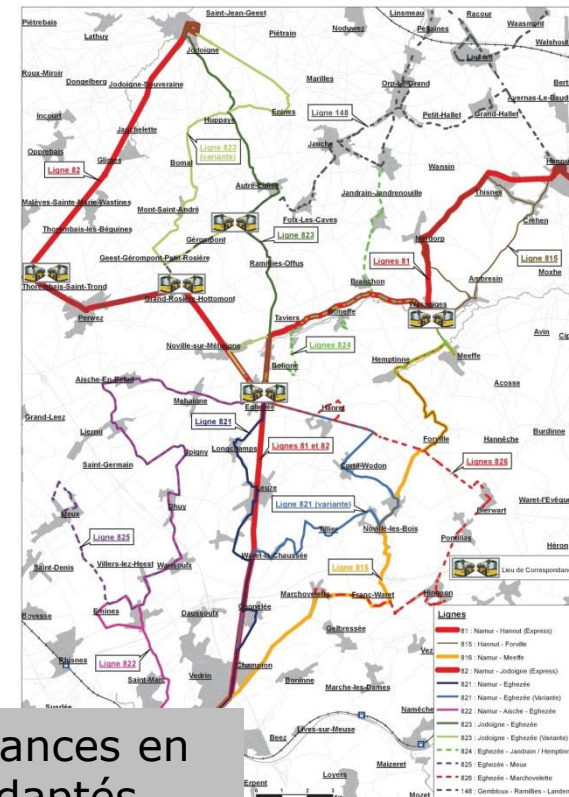
2 lignes « longues »
express entre pôles



+5 lignes « courtes »
classiques vers les pôles



+3 lignes « courtes »
scolaires vers les pôles



+ correspondances en
des lieux adaptés

3. Les nouveaux services... en complément de quoi ? Les lignes EXPRESS



10 lignes de ce type en Wallonie (tarification spéciale pour trajets longs) :

- BW : 4 lignes vers LLN et/ou BXL
 - Namur-Lux : 5 lignes vers Namur et 1 ligne vers Liège
- = 10 lignes sur 780 (1,3 %) mais 3,5 % des Km !

Fréquentation en général élevée. Très bons taux de couverture pour lignes avec potentiel en journée (ligne 56 Namur – Couvin : +- 50 % de t.c.)

ViCom « élevée » mais notion relative. En pratique, ce qui compte pour le voyageur, c'est :

- l'aspect « direct » et voiries structurantes
- Le temps comparé REEL voiture versus bus
- Le nombre limité d'arrêts
- Dans la mesure du possible, un véhicule plus confortable... (mais problème des heures de pointes sur-saturées avec véhicules de renfort)

Avenir ? Service très apprécié et attractif vers les pôles urbains mais problème du budget et/ou acceptabilité du changement des habitudes / des « acquis »

