

# LES TRANSPORTS PUBLICS

# 1 Le Réseau TEC - De Lijn

## 1.1 L'offre

L'aire d'étude est limitrophe à la Région Flamande. Aussi, il y a lieu de s'intéresser également aux services offerts par la société De Lijn.

Le territoire est desservi par neuf lignes (TEC et De Lijn confondu, voir carte annexée). Ces lignes assurent des liaisons directes vers les différents pôles de la région :

- Jodoigne ;
- Ottignies, Louvain-la-Neuve et Wavre ;
- Leuven ;
- Tienen ;
- Perwez ;
- Gembloux ;
- Bruxelles.

La plupart de ces lignes offrent également des trajets limités (service barré « x/ »). Citons entre autres le cas de la ligne 23/, laquelle dessert Piétrebais, Roux-Miroir, Bonlez ou encore Biez alors que ces villages ne sont pas desservis par le parcours 23. Les différentes lignes desservant la région d'étude sont reprises dans le tableau ci-dessous :

N° Ligne	Désignation Film
1	Jodoigne - Louvain-la-Neuve - Ottignies
18	Jodoigne - Hamme-Mille - Leuven
21	Louvain-la-Neuve - Dion-le-Mont
23	Jodoigne - Wavre
24	Wavre - Corbais - Nil - Chastre
25	Jodoigne - Thorembais-St-Trond - Gembloux
E	Bruxelles - Wavre - Eghezée
21	<i>Tienen - Meldert - Beauvechain</i>
344	<i>Bruxelles - Overijse - Hamme-Mille</i>

La périphérie de la zone étudiée est desservie par diverses lignes dont les itinéraires sont relativement « linéaires » :

- lignes 18, 21 et 344 pour le nord ;
- lignes 1, 21, 24, 25 et E pour le sud,

tandis que le « cœur » de la zone (c'est-à-dire la commune de Grez-Doiceau et le nord d'Incourt) n'est desservi que par la ligne 23 (et la variante 23/). Il n'est donc pas étonnant que cette même ligne ait une fréquence relativement élevée (21 bus / jour sur le tronçon Hamme-Mille – Wavre) et que son parcours soit davantage « complexe ».

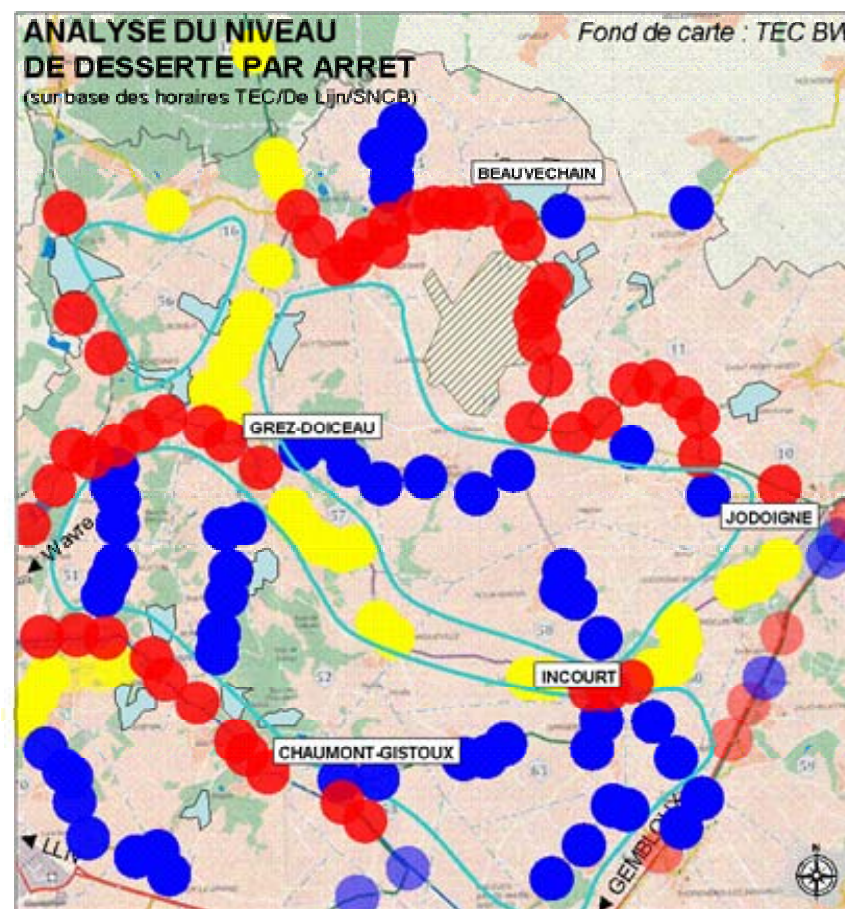
Le service TEC, présent sur ces quatre communes, est donc un service essentiellement « centrifuge » puisque aucun centre de gravité (pôle) n'existe au sein même de la région étudiée. Ce type de desserte est caractéristique des zones rurales. Le service transporte ainsi les voyageurs hors des frontières communales, préférentiellement vers l'ouest (Wavre), l'est (Jodoigne) et le nord (Leuven). Ces deux pôles périphériques se distinguent par le fait qu'ils sont des centres secondaires d'emploi et qu'ils disposent de plate-forme intermodale (transfert bus-train). La fréquence des services TEC (+ De Lijn) vers ces deux villes (L23 et L 344) sera dès lors plus élevée, comme on peut le constater dans le tableau de fréquence ci-dessous.

La ligne 1, dite ligne « Rapido Bus », traverse l'extrême sud des communes de Chaumont-Gistoux et d'Incourt en empruntant deux axes routiers majeurs : la RN 29 et la RN 243 pour relier Jodoigne à Ottignies via Louvain-la-Neuve.

La ligne E, quant à elle, relie Eghezée à Bruxelles en passant par Chaumont-Gistoux.



Les lignes Rapido en Brabant Wallon - Source : TEC



Des « poches » où le niveau de desserte reste faible sont mises en évidence par la carte ci-dessus. Les axes structurants apparaissent en rouge.



Les fréquences en semaine, le samedi et le dimanche sont reprises dans le tableau ci-dessous pour les différentes lignes du réseau.

N° Ligne	Désignation Film	Fréquence		
		Semaine	Samedi	Dimanche
1	Jodoigne - LLN - Ottignies	12	0	0
18	Jodoigne - Hamme-Mille	14	7	3
	Hamme-Mille - Leuven	15	8	3
21	LLN - Dion-le-Mont	13	0	0
23	Jodoigne - Hamme-Mille	13	8	3
	Hamme-Mille - Wavre	21	12	3
24	Wavre - Corbais - Nil - Chastre	4	3	0
25	Jodoigne - Thorembais - Gembloux	7	2	0
E	Chaumont - Wavre	15	10	9
21	Tienen - Meldert - Beauvechain	2	0	0
344	Bruxelles - Overijse - Hamme-Mille	24	14	14

TEC

De Lijn

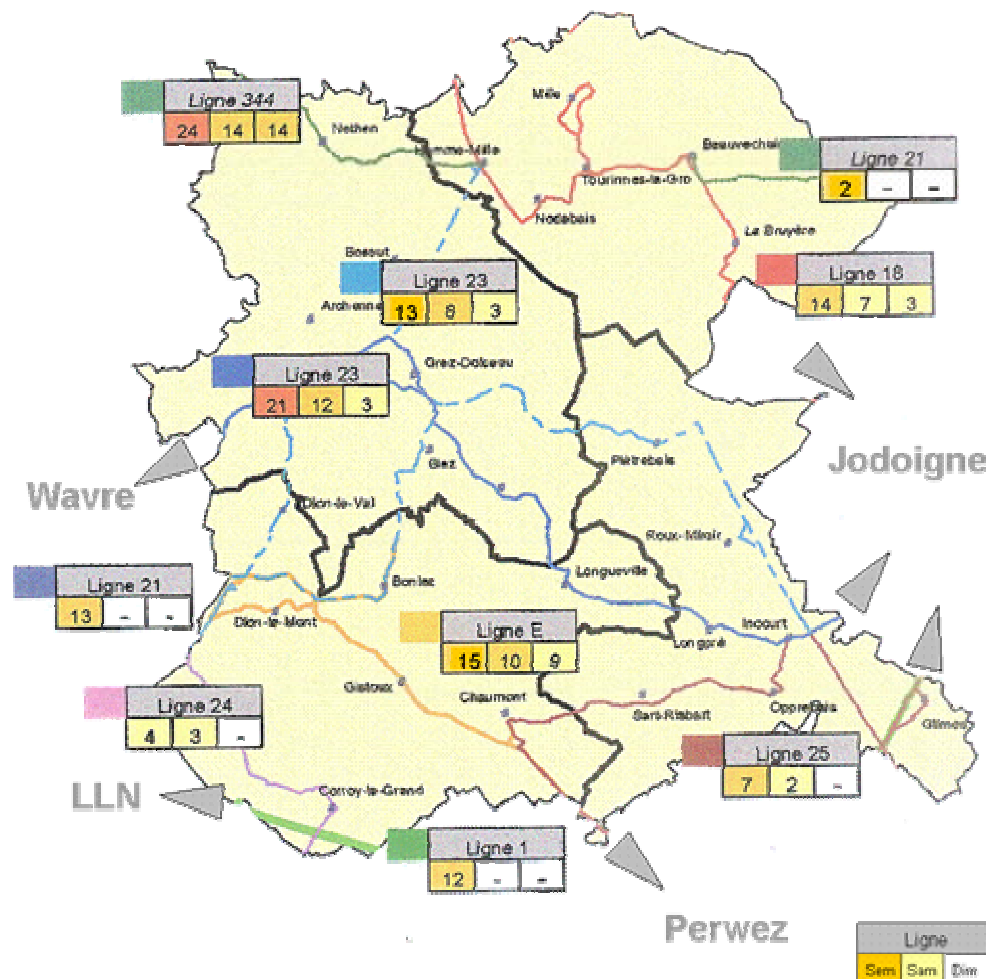
*Fréquences des différentes lignes (en semaine, le samedi et le dimanche)*

L'offre est moins importante le week-end.

Il apparaît que les lignes 23, 344 et E sont des lignes « structurantes » du réseau puisque celles-ci proposent une fréquence de service élevée en semaine et que l'offre reste raisonnable sur ces trois lignes le week-end.

En plus de ces lignes structurantes, les lignes 18, 24 et 25 offrent des services le samedi. Seul quatre lignes (18, 23, E et 344) ont un service le dimanche.

Un bon indicateur de l'adaptation des services aux scolaires est la présence de service de renfort le mercredi midi. Toutes les lignes (sauf le Rapido bus) offrent ce genre de service. On peut donc dire que l'offre est particulièrement bien adaptée à la clientèle scolaire. En effet, celle-ci représente – en général – pas moins de 90% de la clientèle totale.



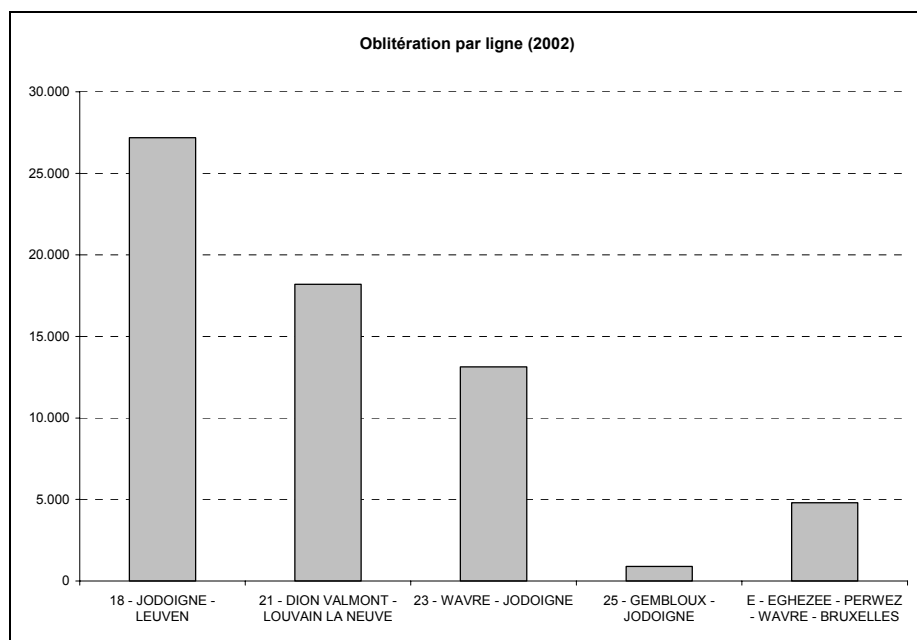
## 1.2 La demande (fréquentation actuelle)

### a) Oblitérations

- Oblitérations annuelles

Nous avons reçus diverses informations relatives aux oblitérations (uniquement des lignes 18, 21, 23, 25 et E), grâce à la collaboration du TEC Brabant Wallon. Vu que ces données sont partielles, il y a lieu d'interpréter celles-ci avec une certaine réserve. Cependant, quelques éléments intéressants peuvent être extraits.

Le graphique ci-dessous reprend le nombre total d'oblitération par ligne pour l'année 2002 (origine et destination confondues).



Source : TEC Brabant Wallon

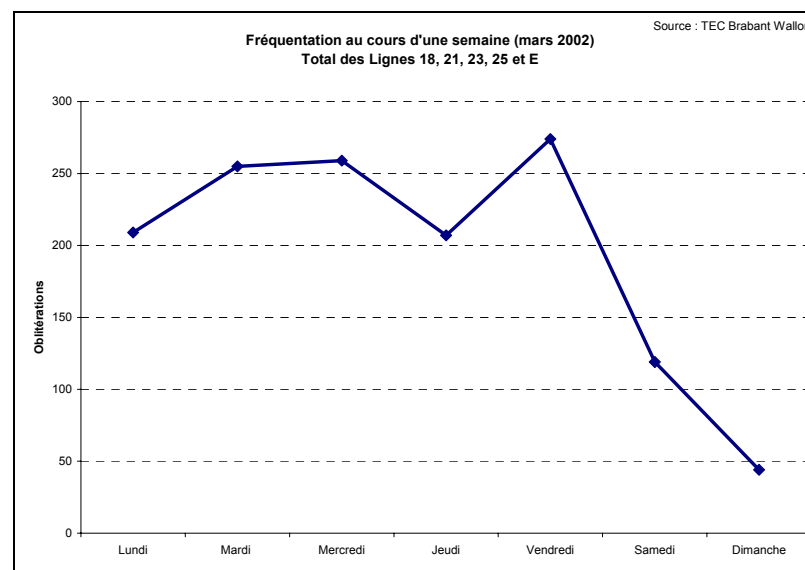
Il apparaît que la ligne 18 (Jodoigne – Leuven) génère la demande la plus importante avec plus de 27.000 oblitérations. Plus de 18.000 oblitérations ont été

effectuées en 2002 sur la ligne 21 reliant Dion Valmont à Louvain-la-Neuve. La demande sur la ligne 23 reliant Wavre à Jodoigne est moindre mais néanmoins importante (13.000 oblitérations).

Les données relatives aux lignes 1 (Jodoigne – Louvain-la-Neuve – Ottignies) et 24 (Wavre – Corbais – Chastre) traversant le sud de la commune de Chaumont-Gistoux sont manquantes mais il y a fort à penser que celles-ci devraient confirmer, ne fût-ce que par leur existence, l'attractivité conséquente du tripôle Wavre – Ottignies – Louvain-la-Neuve.

- Evolution au cours d'une semaine

Les oblitérations journalières sont présentées dans le graphique suivant.



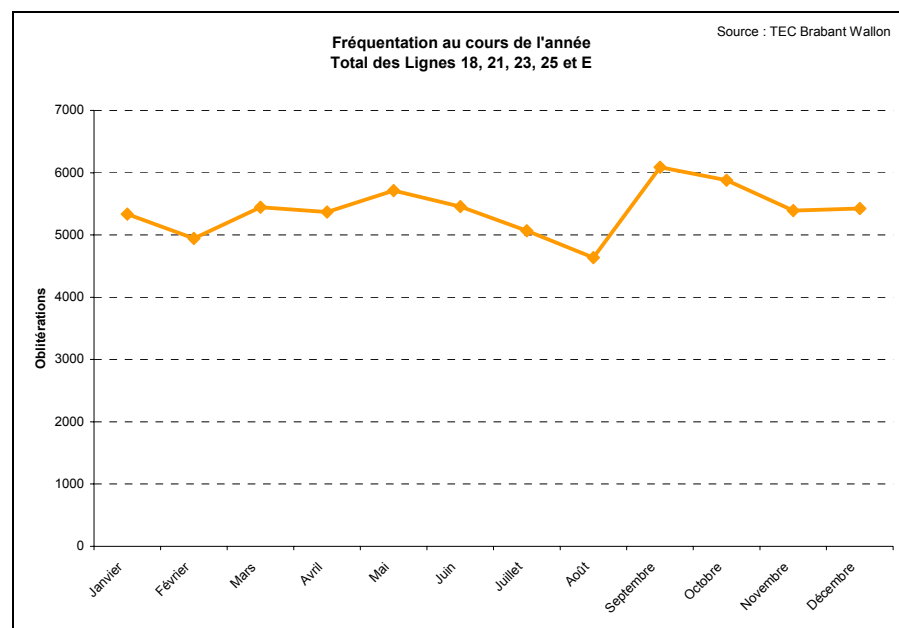
On peut noter que l'utilisation des services de bus est nettement moins importante le week-end. La demande le dimanche (44 oblitérations) représente moins de 20% de la demande moyenne du lundi au vendredi (241 oblitérations). Cette diminution est en partie imputable au fait que la clientèle est constituée essentiellement d'écoliers. Mais ceux-ci disposent bien souvent d'un abonnement, et la décroissance de fréquentation ne peut pas être justifiée que par ce seul phénomène.

L'offre étant sensiblement plus faible le week-end, les clients potentiels ont moins d'opportunités de voyager en bus. En outre, les déplacements le week-end sont généralement contraints, ce qui fait que l'on évite de se déplacer si l'offre n'est pas calquée sur la demande.

Une légère diminution est observable dès le mois de juin et se marque davantage au cours du mois d'août. Les oblitérations ne sont jamais inférieures à 5.000 unités par mois sauf durant le mois d'août.

On note également une légère hausse de fréquentation le vendredi. Celle-ci peut trouver son origine dans le fait qu'un certain nombre de kotteurs utilisent le bus<sup>1</sup> pour rejoindre leur domicile le vendredi soir.

- Evolution au cours de l'année



<sup>1</sup> Au départ de l'UCL ou d'une des gares SNCB.

b) Abonnements

Les oblitérations ne permettent pas de connaître les origines-destinations des usagers, critère qui apparaît bien au contraire dans les données des abonnements qui nous ont été fournies par le TEC Brabant Wallon.

◆ Flux sortants

- *Destinations des abonnements au départ des quatre communes*

Nous reprenons ci-après les principales destinations des abonnés TEC (mensuels et annuels) au départ des quatre communes.

DESTINATIONS	Nombre de déplacements supposés en fonction des abonnements (chiffres TEC)	%
Wavre	253.500	50,0
Jodoigne	187.950	37,1
LLN	28.700	5,7
Leuven	14.550	2,9
Ottignies	7.800	1,5
Bruxelles	5.050	1,0
Nivelles	2.000	0,4
Auderghem	1.350	0,3
Overijse	1.200	0,2
Hamme-Mille	1.200	0,2
Rixensart	950	0,2
Court-St-Etienne	500	0,1
<b>TOTAL sur les quatre communes</b>	<b>506.700</b>	

Source : TEC

Les informations issues des abonnements confirment et complètes celles des oblitérations. Wavre, Jodoigne, Louvain-la-Neuve et Ottignies sont les principales destinations des voyageurs. Elles représentent plus de 95% de la demande en déplacements. La

demande vers les différentes destinations est présentée dans le graphique suivant.

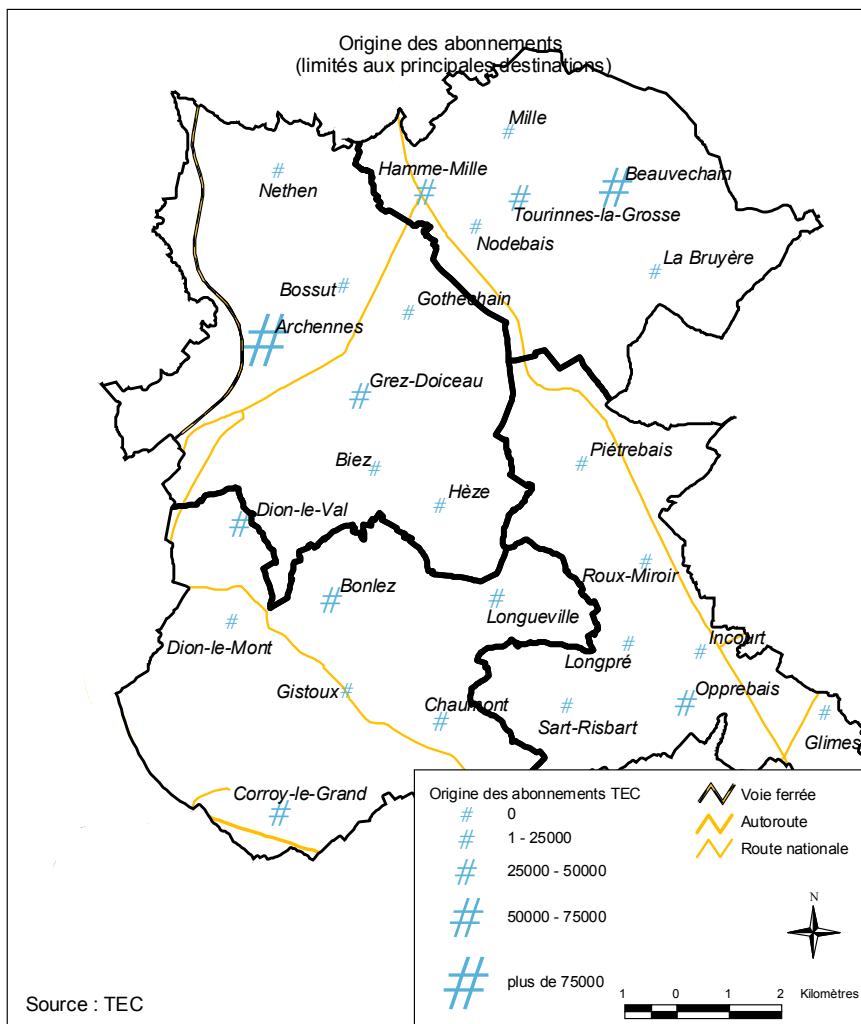
- *Origines des abonnements au sein de la région étudiée*

D'autres renseignements intéressant peuvent être extraits des matrices O/D et notamment, au sein de la zone d'étude, l'origine des abonnements vers les principales destinations (reprises dans le tableau précédent). Ces données sont présentées dans le tableau suivant et cartographiées ci-après.

ORIGINES	Nombre de déplacements supposés en fonction des abonnements (chiffres TEC)	%
Archennes *	109.650	21,6
Beauvechain	70.550	13,9
Hamme-Mille	45.400	9,0
Corroy	44.250	8,7
Tourinnes	42.300	8,3
Dion Valmont	37.000	7,3
Oprebais	36.550	7,2
Grez	32.300	6,4
Bonlez	27.100	5,3
Biez	26.750	5,3
Chaumont-Gistoux	19.100	3,8
Longueville	15.750	3,1
<b>TOTAL sur les quatre communes</b>	<b>506.700</b>	

Source : TEC

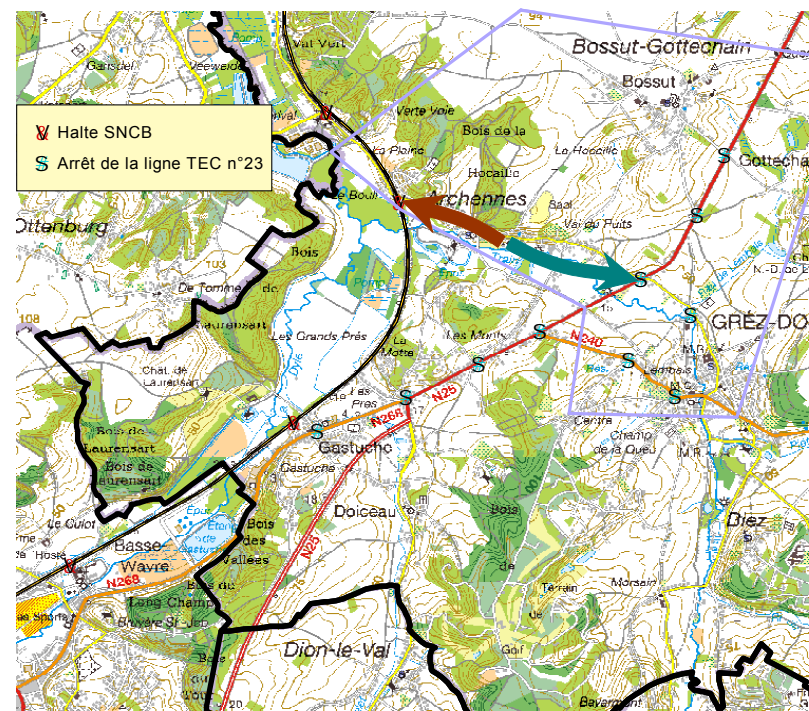
\* Il s'agit des zones TEC et non des villages. Ceci doit être pris en compte dans la méthodologie d'interprétation de ces résultats (cf. supra).



La demande importante au départ de la zone TEC d'Archennes s'explique de par le fait qu'elle inclut également le centre de Grez (avec 10 arrêts, alors que d'autres zones ne couvrent que deux ou trois arrêts). La zone est l'origine de 21,6% des abonnements et 80% de ceux-ci sont à destination de Wavre (bus 23).

On pourrait s'étonner de ne pas voir une part plus importante pour le train qui passe à Archennes en direction de Wavre. La gare d'Archennes est excentrée par rapport au service TEC et ne concurrence donc pas le bus 23 circulant sur la N25. Le service SNCB drainera préférentiellement l'ouest d'Archennes, tandis que le service TEC drainera l'est.

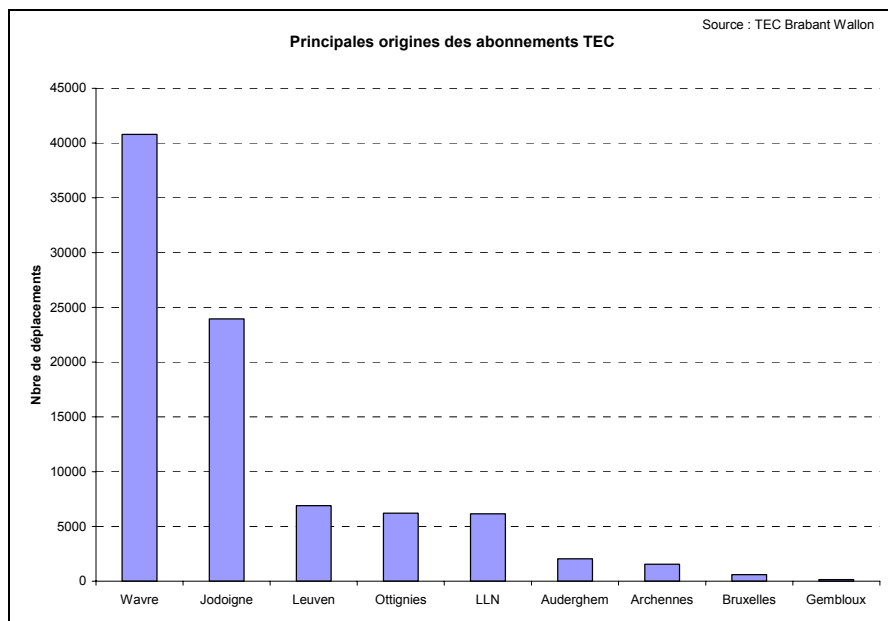
**ZONE TEC d'Archennes**



Un autre foyer de demande majeur est Beauvechain.

◆ Flux entrants

- *Abonnement ayant leur destination au sein de la région étudiée*

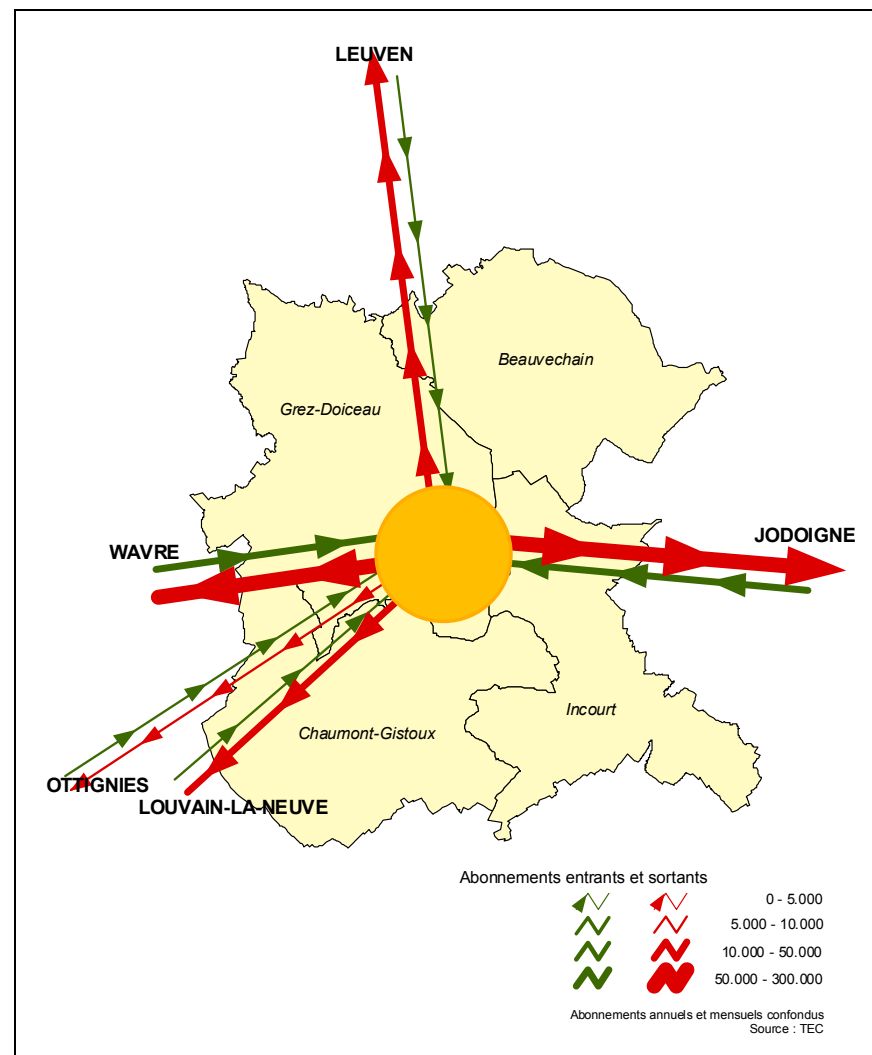


Les origines des abonnements à destination de la zone étudiée sont représentées ci-dessus.

Ces abonnements « entrants » (90.250 abonnements) sont moins nombreux que ceux « sortants » (506.700 abonnements). Nous l’avons vu précédemment, les pôles attractifs sont situés en dehors du territoire des quatre communes et favorisent une dynamique centrifuge.

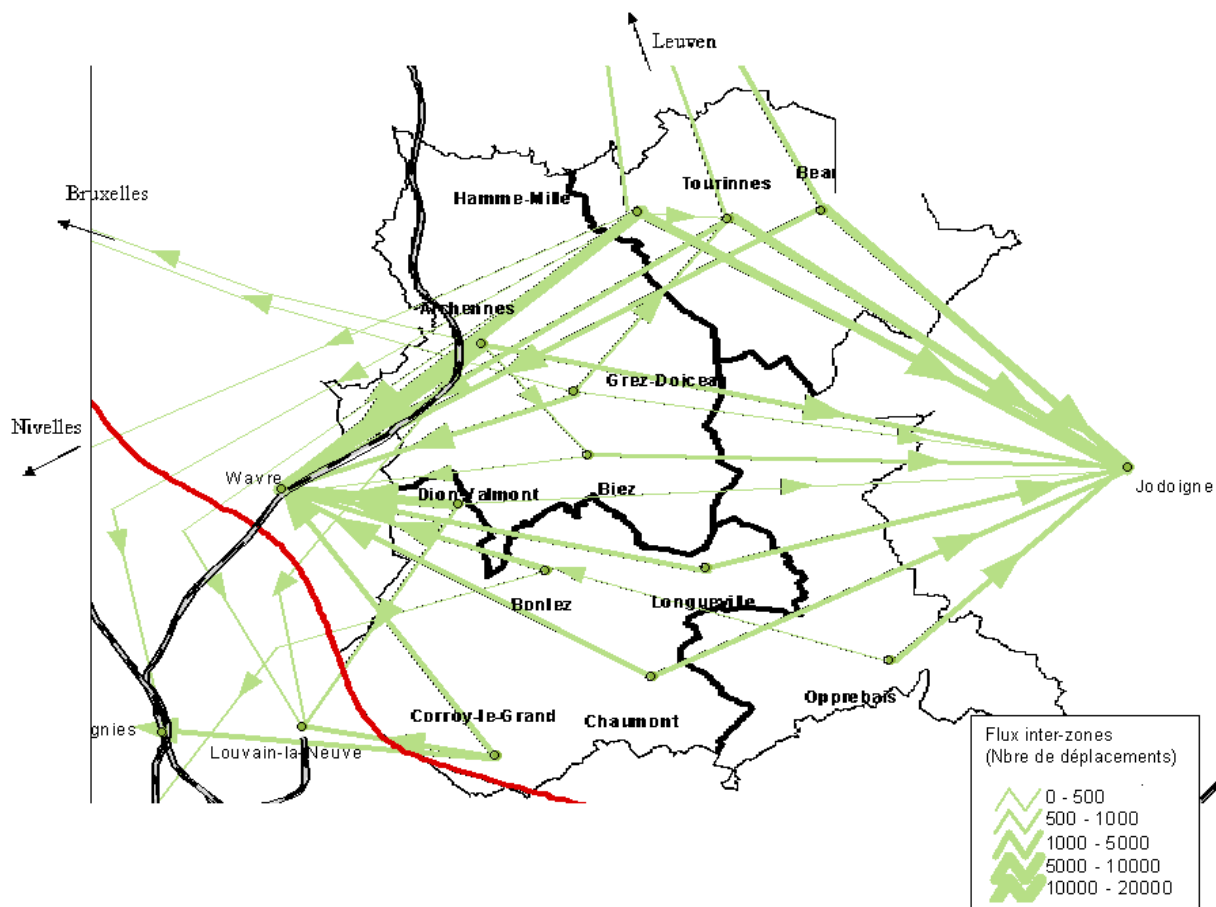
Les deux principales origines des abonnés *entrants* sont Wavre et Jodoigne (quelques 65.000 abonnements, soit 71% des abonnements entrants). Les autres origines sont – dans une moindre mesure – Leuven, Ottignies et Louvain-la-Neuve (21%).

Les entrées et sorties (abonnements TEC) sont figurés ci-dessous :



**Carte des flux de déplacements des abonnés** (estimation sur base des abonnements TEC mensuels) entre zone tarifaire. Pour la carte ci-dessous, nous n'avons traité que les flux ayant leur origine dans la zone d'étude.

Deux pôles se distinguent : Wavre et Jodoigne. Près de 90 % des abonnements mensuels TEC de la zone étudiée ont Wavre ou Jodoigne comme destination et la « frontière » entre les deux zones de chalandise de Wavre et Jodoigne apparaît incontestablement sur cette carte.



## 2 Le réseau SNCB

L'unique voie ferrée traversant la zone d'étude est la ligne L139 entre Ottignies et Leuven. Cette ligne relie les deux axes suivants :

- L 36 : Liège – Tienen – Leuven – Bruxelles (e B-Nord)
- L 161 : Luxembourg - Ottignies – Bruxelles (e B-Lux)

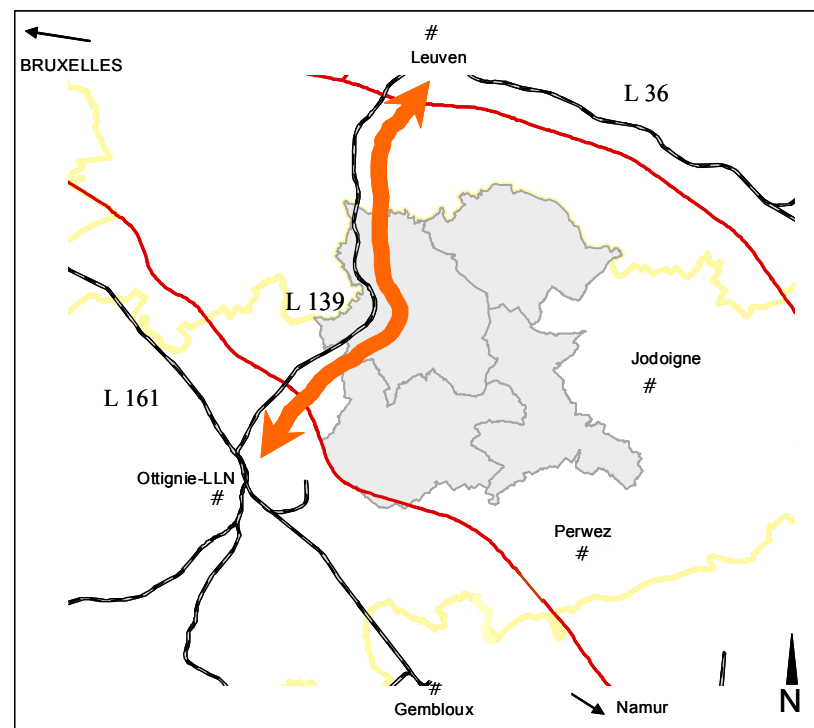
lesquels constituent des maillons importants dans le réseau de transport ferroviaire belge et européen.

Avant d'analyser en plus en détail le service SNCB sur la L 139 elle-même, nous décrivons ci-après ces deux axes d'importance (supra)-nationale.

Ces deux lignes (L 36 et L 161) sont deux axes importants, et ce à deux niveaux :

- Au niveau européen, elles sont toutes deux importantes pour le transport de personnes. En effet, l'une (L 36) est un maillon de la liaison Thalys Cologne – Paris via Bruxelles, et reçoit également les services ICE Bruxelles – Cologne – Francfort. L'autre (L 161) assure les flux entre Bruxelles et les deux autres « capitales » européennes que sont Strasbourg et Luxembourg, ainsi qu'au-delà, Bâle et la Suisse. Pour les marchandises, la L161 joue encore un rôle appréciable, lequel tend à être repris par l'Athus-Meuse (voir ci après trafic marchandises)
- Au niveau wallon, ces axes drainent vers Bruxelles tout le secteur Sud-Est de la Wallonie et sont dès lors d'une importance majeure dans le trafic voyageurs (migrations alternantes). Notamment la desserte d'Ottignies, de Louvain-la-Neuve, et dans une moindre mesure de Gembloux présente un intérêt évident pour la zone étudiée. Ne négligeons pas non plus les possibilités offertes en Flandre à Leuven

**Il faut également noter que la desserte qu'offre la L139 est très tangentielle par rapport au territoire étudié, ne desservant effectivement que quelques villages de Grez-Doiceau.**



## **2.1 TRAFIC VOYAGEURS**

### **2.1.1 Offre de service sur la ligne L 139**

Cette voie permet de rejoindre – par un service L – les gares de Leuven et d'Ottignies (via Wavre), lesquelles constituent deux pôles à l'échelle régionale.

Sur la ligne L 139 (Ottignies – Leuven), quatre gares se situent sur le territoire étudié : Gastuche, Archennes, Florival et Pécrot. Sont à prendre en compte également les points d'arrêt de Basse-Wavre et celui de Sint-Joris-Weert, intéressant pour Nethen.

#### **A En semaine**

Le service sur la ligne L139 est divisé en trois parties, Ottignies – Wavre, Wavre - St-Joris-Weert et St-Joris-Weert – Leuven, chacun des tronçons ayant une offre spécifique. Tous les trains circulants sont des services omnibus (sauf les deux IC T).

- Entre Ottignies à Wavre, 49 trains circulent quotidiennement dont 10 trains de pointe P ;
- Entre Basse-Wavre à Sint-Joris-Weert, le service quotidien est de 22 trains dont 4 P (un le matin, un à midi et deux le soir) ;
- Entre Sint-Joris-Weert à Leuven, il y a 24 trains quotidiens (dont 6 P).

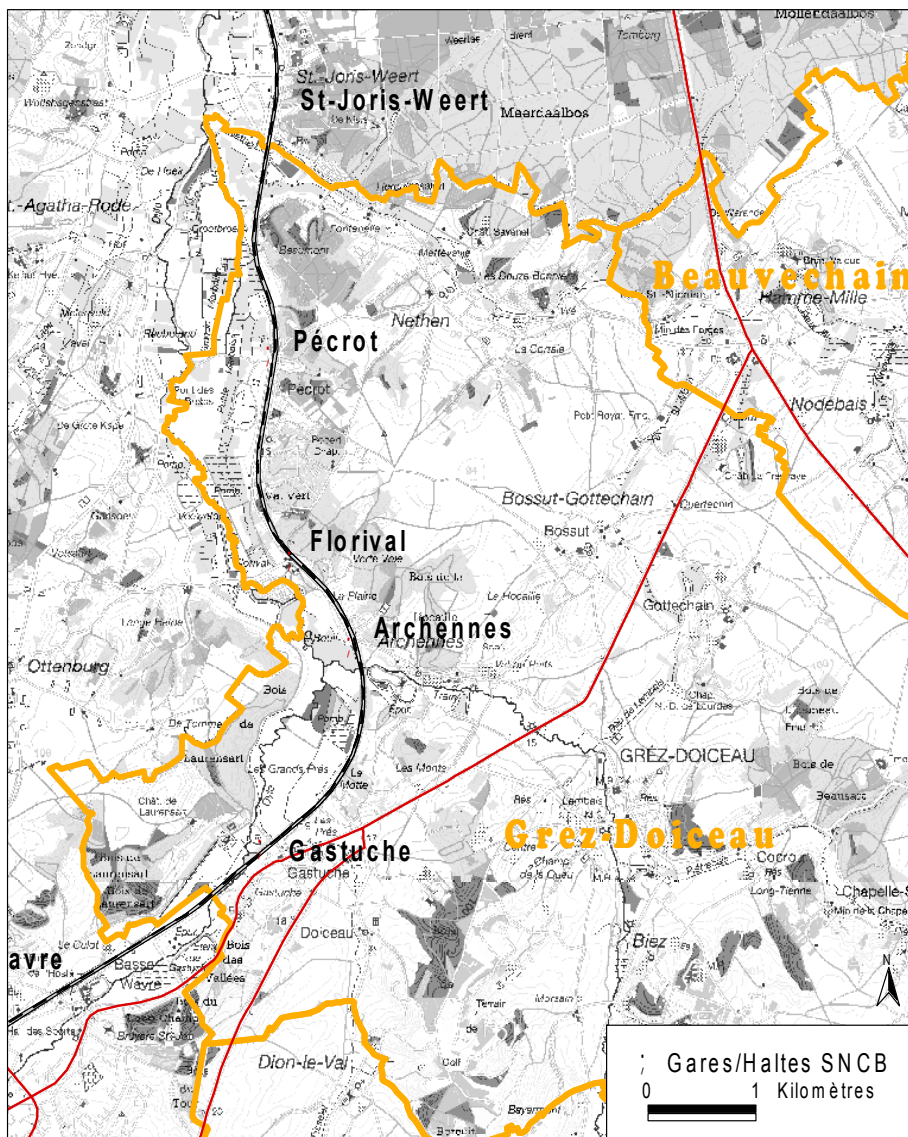
L'offre est nettement plus importante entre Wavre et Ottignies, ce qui est logique puisqu'il s'agit là de deux pôles majeurs du Brabant Wallon.

Deux trains touristiques (ICT) circulent tous les jours à partir du 7 au 25 avril et les mercredis, jeudi et vendredi dès le 30 avril jusqu'à la fin de l'été. Ceux-ci relient Ottignies et Leuven à Bierges-Six Flags.

#### **B Le week-end et les jours fériés**

- 16 services L entre Ottignies et Leuven auxquels s'ajoutent 6 services entre Ottignies et Wavre ;
- Six IC T entre Ottignies et Wavre, lesquels s'arrêtent à Bierges ;
- Deux IC T entre Leuven et Ottignies, s'arrêtant également à Bierges.

L'offre de services sur les lignes 161 (Luxembourg – Bruxelles) et 36 (Liège – Bruxelles) est très importante puisqu'il s'agit d'axes d'importance supra-nationale centrés sur la capitale.



### 2.1.2 Accessibilité

Nous présentons dans le tableau suivant les temps de parcours pour rejoindre les grands pôles du réseau ferroviaire au départ des gares de la zone d'étude.

	Gastuche	Archennes	Florival	Pécrot	Tps d'attente
Bruxelles Lux via Ott.	37	40	42	45	7
Bruxelles Nord via Ott.	49	52	54	57	5
Bruxelles Nord via Leuven	54	51	49	46	5
Gembloux	28	31	33	36	5
Leuven	24	21	19	16	
Liège	61	58	56	53	1
LLN	31	34	36	39	11
Namur	41	44	46	49	5
Ottignies	14	17	19	22	
Wavre	6	9	11	14	

Il apparaît que les correspondances sont d'une façon générale de bonne qualité (un peu moins bonnes pour Louvain-la-Neuve (11 minutes d'attente) ;

Le temps d'attente à Leuven du train à destination de Liège n'est que d'une minute ce qui est insuffisant pour assurer une correspondance fiable.

**2.1.3 Demande de services**

S’agissant de la fréquentation en gare, la SNCB nous a fourni des données diverses qui nous permettent d’analyser la demande sous différents angles.

**A Fréquentation des gares**

Nombre de voyageurs montants en gare (Données SNCB, 2001)

	En semaine		Samedi		Dimanche	
		P		P		P
Ottignies	11529	12	5348	11	4382	13
Limal	290	249	49	273	29	313
Bierges	115	422	242	114	24	342
Wavre	1327	87	356	86	194	130
Basse-Wavre	263	265	25	365	24	341
Gastuche	70	470	11	431	12	415
Archennes	62	484	18	403	18	377
Florival	65	477	18	399	13	401
Pécrot	123	413	24	368	16	387
Sint-Joris-Weert	208	309	44	285	60	234
Oud-Heverlee	117	420	12	424	16	393
Heverlee	495	174	56	255	47	267
Leuven	22758	5	7347	8	5508	9

P : Position dans le classement des 536 gares belges

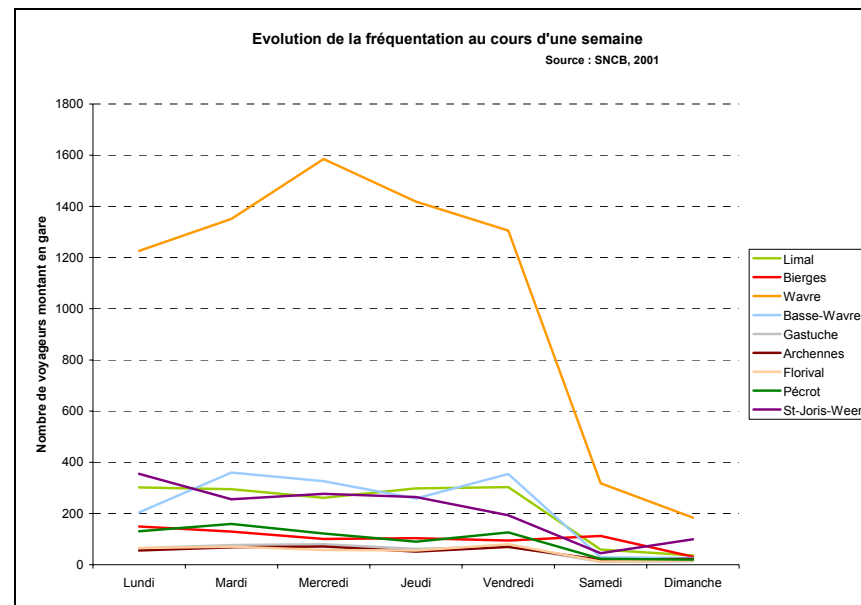
Les comptages effectués par la SNCB dans les différentes gares de la L 139 sont repris dans le tableau ci-dessus.

Il apparaît que :

- Leuven, Ottignies et Wavre sont les trois gares les plus importantes de la ligne ferroviaire – tant en semaine que le week-end ;
- Les gares situées sur la zone d’étude (à savoir Gastuche, Archennes, Florival et Pécrot) sont les gares de la ligne 139 les moins fréquentées, surtout le week-end (moins de 30 voyageurs quotidiens par gare).

On notera également que l’influence touristique importante du parc d’attraction Six-Flags (influence à l’échelle nationale). En effet, l’arrêt SNCB de Bierges passe de la 422<sup>ème</sup> position en semaine à la 114<sup>ème</sup> le samedi, ce qui est probablement l’une des augmentations les plus élevées du réseau ferroviaire belge.

**B Fréquentation des gares en fonction du jour de la semaine**



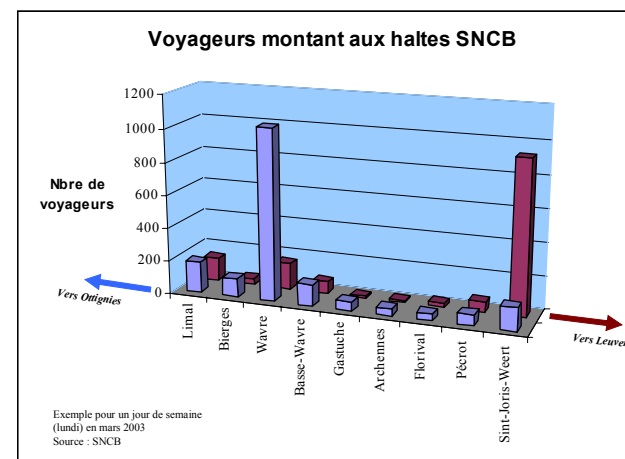
Le graphique ci-dessus présente le nombre de voyageurs montants aux différentes gares de la lignes 139 entre Limal et Sint-Joris-Weert pour chaque jour de la semaine (comptage SNCB : semaine représentative de novembre 2001).

Wavre se distingue clairement des autres gares par une fréquentation générale beaucoup plus importante tout au long de la semaine. On observe un léger pic de montée le vendredi dans toutes les gares sauf Wavre et Archennes. Ce pic, bien qu’il ne soit pas spectaculaire contrairement à

d'autres gares plus importantes du réseau ferroviaire, peut éventuellement être expliqué par le départ pour le week-end de personnes vers une résidence secondaire.

La fréquentation des gares est sensiblement plus basse le week-end. Alors que dans certaines gares wallonnes on observe une remontée de la fréquentation le dimanche, due essentiellement au retour des étudiants à leur kot, ce phénomène n'est pas perceptible pour les différentes gares de la ligne 139 (à l'exception de la gare d'Archennes). Ceci est compréhensible, étant donné que les étudiants peuvent atteindre le site universitaire de Louvain-la-Neuve en moins de 40 minutes et celui de Leuven en moins de 25 minutes. Aussi, un grand nombre d'étudiants de la zone d'étude peuvent se permettre de partir le lundi matin (voire chaque matin) vers l'UCL ou la KUL, vu ces temps de parcours relativement courts.

### C Fréquentation par sens



Du graphique ci-contre, présentant le nombre de voyageurs montant (un lundi de novembre) aux différentes haltes de la ligne L 139, il ressort que :

- la plupart des voyageurs en direction d'Ottignies montent à Wavre ;
- la plupart des voyageurs en direction de Leuven montent à Sint-Joris-Weert.

Wavre et Sint-Joris-Weert se distinguent des autres haltes pour des raisons démographiques et d'accessibilité.

**D Abonnements**

a) Nombre d'abonnements

Le nombre d'abonnements SNCB achetés dans les quatre communes (ainsi que l'équivalent en voyages / mois) est repris dans le tableau suivant, en distinguant le type d'abonnement :

	INCOURT		BEAUVECHAIN		CHAUMONT-GISTOUX		GREZ-DOICEAU		TOTAL	
	Nbre	Voy/m*	Nbre	Voy/m*	Nbre	Voy/m*	Nbre	Voy/m*	Nbre	%
Administration	7	273	3	117	7	273	9	351	26	3,0
Railflex	4	40	10	100	10	100	14	140	38	4,3
Campus	7	70	7	70	16	160	20	200	50	5,7
Scolaire	12	456	31	1178	93	3534	237	9006	373	42,3
Trajet	72	2880	100	4000	92	3680	130	5200	394	44,7
<b>TOTAL</b>	<b>102</b>	<b>3719</b>	<b>151</b>	<b>5465</b>	<b>218</b>	<b>7747</b>	<b>410</b>	<b>14897</b>	<b>881</b>	

Voy/m\* = équivalent voyages / mois

(Coefficients de pondération : Réseau : 40, Trajet : 40, Railflex : 10, Campus : 10, Scolaire : 38).

Près de 15 000 éq-voyages sont générés par la commune de Grez-Doiceau (ce qui représente 47% des abonnements). C'est bien normal, étant donné que les quatre haltes SNCB se situent sur son territoire. 218 abonnements (7 747 éq-voy.) ont été achetés par des habitants de Chaumont-Gistoux.

Notons déjà l'importance considérable des abonnements scolaires (42%) sur l'ensemble des quatre communes. Grez-Doiceau et Chaumont-Gistoux ont davantage d'abonnements scolaires que d'abonnements trajets.

b) Destination des abonnés résidant dans les quatre communes

Nous avons repris dans le tableau suivant les principales destinations des abonnements achetés en 2002 y compris scolaires dans les quatre communes étudiées.

Principales destinations des abonnements

	COMMUNE DE RESIDENCE DES ABONNES				Σ	
	INCOURT	BEAUVECHAIN	CHAUMONT-GISTOUX	GREZ-DOICEAU		
DESTINATION	Bruxelles	80	96	114	112	402
	Namur	6	13	31	47	97
	Ottignies	1	0	12	35	48
	Wavre	1	3	7	33	44
	LLN	0	3	5	29	37
	Leuven	2	10	2	14	28
	Gembloux	4	2	8	9	23
	Autres	8	24	39	131	202
<b>TOTAL</b>	<b>102</b>	<b>151</b>	<b>218</b>	<b>410</b>	<b>881</b>	

Source : SNCB

Bruxelles a une influence considérable sur la demande de transport ferroviaire. Cette seule destination représente plus de 45% des abonnements. En effet, Bruxelles constitue le pôle d'emploi majeur. De plus, les haltes du territoire étudié se situent à moins de trois quarts d'heure de Bruxelles-Luxembourg, et ce temps d'accès à la capitale est en-deçà des limites usuelles pour un déplacement domicile-travail, et tout à fait concurrentiel avec la voiture, en tout cas aux heures de pointe.

Les autres destinations génèrent nettement moins d'abonnements. Après Bruxelles, c'est Namur qui attire le plus les abonnés mais ceux-ci ne représentent que 11%.

On notera enfin la faible influence de Leuven (3%). Ceci s'explique essentiellement par la barrière de la langue, qui réduit le potentiel des contacts économiques entre les deux régions.

Principales destinations des abonnements scolaires

	Incourt	Beauvechain	Chaumont-Gistoux	Grez-Doiceau	Σ	%
Bruxelles	6	15	34	26	81	21,7
Namur	3	6	26	36	71	19,0
Ottignies	-	-	5	30	35	9,4
Wavre	1	2	4	28	35	9,4
Louvain-la-Neuve	-	-	4	21	25	6,7
Court-St-Etienne	-	2	4	12	18	4,8
Gembloux	-	2	5	8	15	4,0
Leuven	-	2	2	8	12	3,2
Autres destinations	2	2	9	68	81	21,7
<b>TOTAL</b>	<b>12</b>	<b>31</b>	<b>93</b>	<b>237</b>	<b>373</b>	

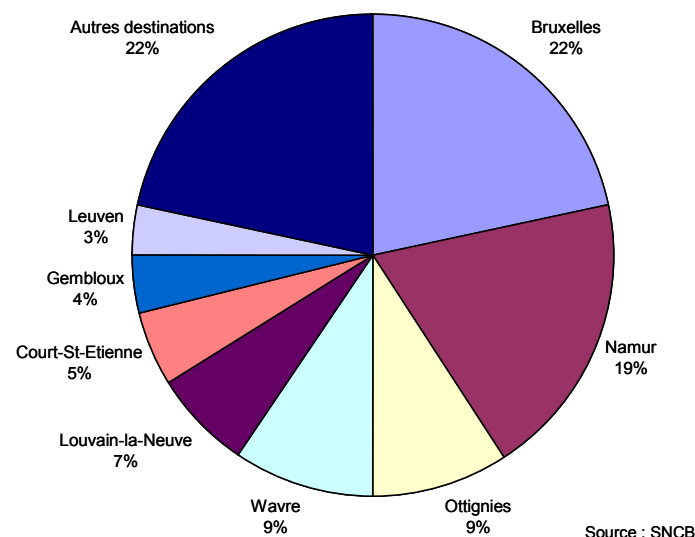
Source : SNCB

Les destinations des abonnements scolaires sont reprises dans le tableau ci-dessus.

Les abonnements scolaires (373) représentent 43% de tous les abonnements (881). Ici encore, les deux principales destinations sont Bruxelles et Namur, lesquelles représentent respectivement 21,7% et 19,0% des abonnements scolaires.

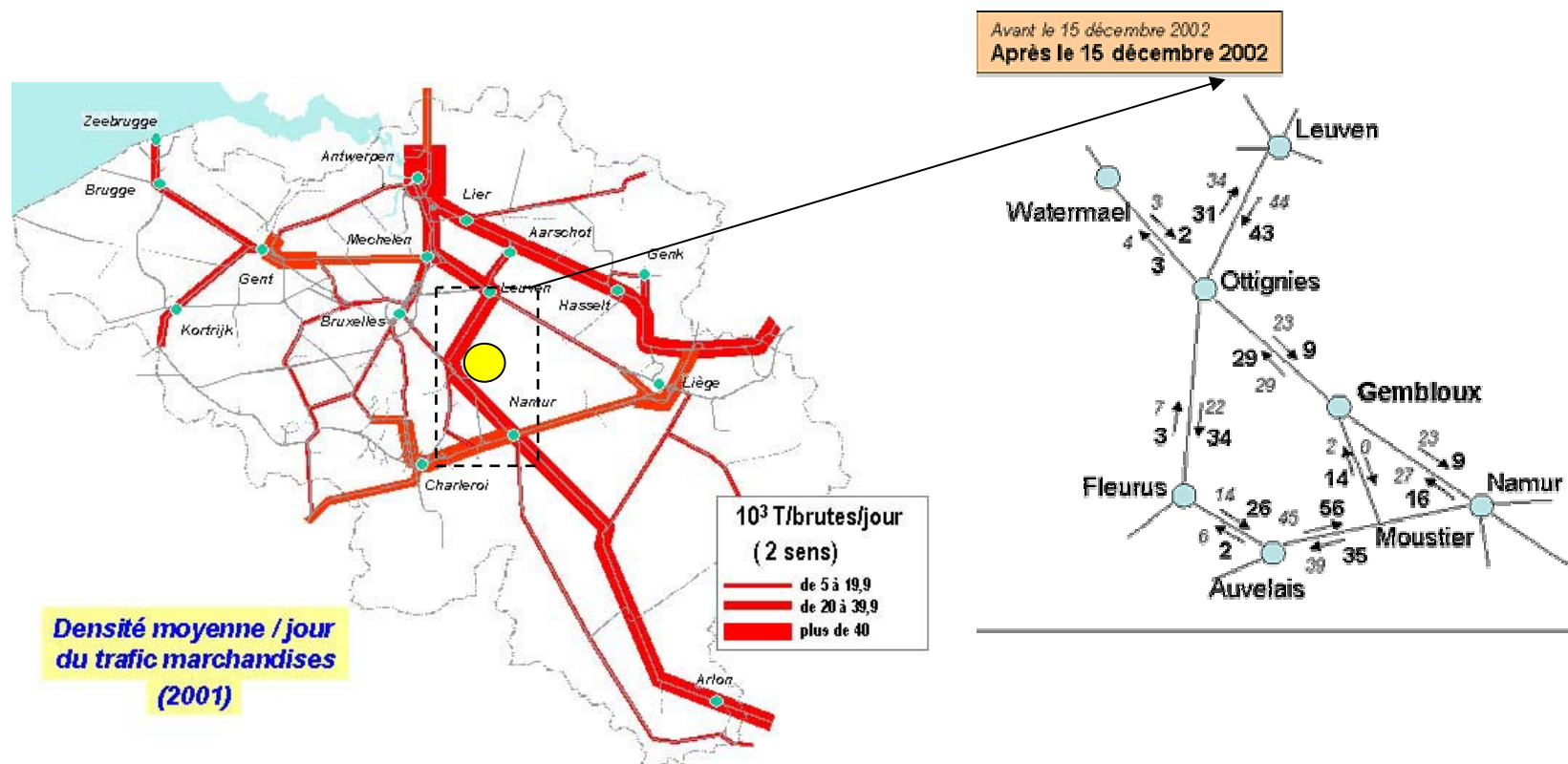
Compte tenu de leurs poids démographiques respectifs, Ottignies, Wavre et Louvain-la-Neuve attirent aussi une clientèle appréciable, surtout si l'on tient compte du fait que le parcours vers Louvain-la-Neuve requiert une correspondance et présente un temps de parcours plus long que la voiture.

Principales destinations des abonnements scolaires issus des quatre communes



## 2.2 TRAFIC MARCHANDISES

Comme le montre la carte ci-dessous, laquelle présente la densité moyenne quotidienne de trafic marchandises, la région étudiée est traversée par un axe majeur en terme de transport de fret. En effet, c'est plus de 40 milliers de tonnes qui passent chaque jour sur la L 139. On voit clairement sur cette carte que la L 139 est un maillon extrêmement important dans la liaison Luxembourg – Anvers.



### 3 Projets

Nous présentons, ci-après, divers projets et perspectives d'évolutions lesquels modifieraient sensiblement la situation actuelle en matière de mobilité.

#### 3.1 SNCB

##### 3.1.1 La ligne L 36

Cette ligne est en pleine mutation. Les travaux de la LGV vont la dédoubler et accroître sa capacité. La ligne est portée à 4 voies entre Louvain et Bruxelles, 2 voies devant être réservées au trafic rapide (vitesse jusqu'à 220 km/h), et 2 au trafic local.

##### 3.1.2 La ligne L 161

L'axe ferroviaire Bruxelles-Luxembourg est en perte de performance depuis quelques années (temps de parcours, cadence, confort). Cet axe est un maillon important de la liaison Bruxelles-Strasbourg, laquelle est structurante au niveau européen étant donné qu'elle relie les trois capitales européennes. Idéalement, il faudrait donc mettre en place un projet de modernisation profonde de cet axe. Le projet EuroCap-Rail<sup>2</sup> est actuellement en discussion. A court terme, on ne peut pas préjuger des orientations qui seront en définitive retenues.

---

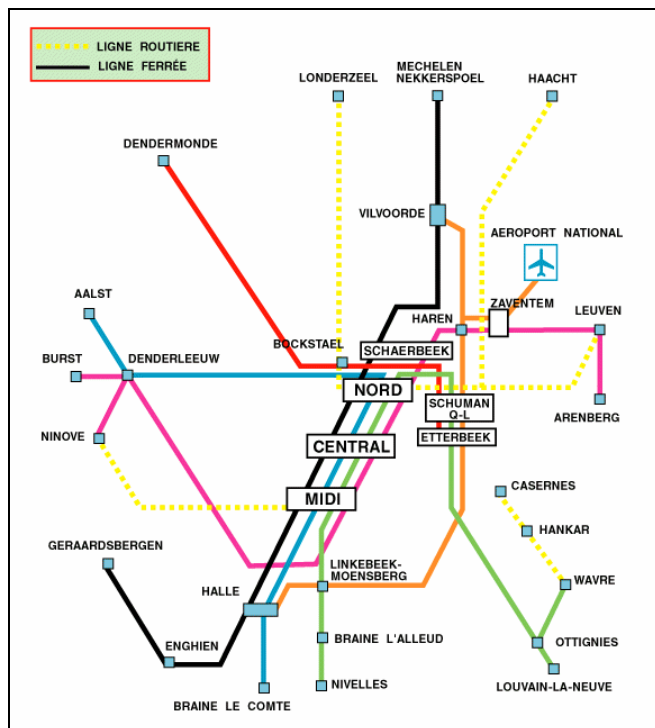
<sup>2</sup> Le projet Eurocap-Rail a pour objectifs de créer une relation ferroviaire de haute qualité entre les trois villes-sièges de l'Union européenne (Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg). D'autre part, la réalisation du projet devrait améliorer les dessertes locales et régionales. Le projet EUROCAPRAIL implique sur le territoire wallon plusieurs aménagements d'infrastructures : entre autre le projet de mise à 4 voies entre Bruxelles et Ottignies; la mise à 200 km/h du tronçon Ottignies-Namur (Source : Cabinet Daras).

##### 3.1.3 R.E.R.

Le RER doit être pris en compte dans l'étude étant donné que la zone étudiée serait directement reliée à ce réseau. En effet, la gare de Wavre constituerait une des futures haltes du réseau express. Les gares d'Arenberg (voire Oud-Heverlee) seraient également intégrées au futur réseau. Le niveau de service serait – à l'heure de pointe – de 4 trains par heure. Dans le cadre de la mise en œuvre progressive de ce RER, il est prévu la mise à 4 voies de la L161 entre Schuman et Ottignies, deux voies devant être réservées au trafic rapide (INT, IC/IR et P).

De plus, le projet d'un P+R le long de l'E411, à hauteur de Louvain-la-Neuve ainsi que l'ouverture d'une gare Louvain-la-Neuve - bis (située entre la N4 et l'E411, voire au-delà de l'autoroute) devrait modifier complètement – outre les perspectives locales d'aménagement du territoire - la situation actuelle du trafic entre les différents pôles que sont Ottignies, LLN, Wavre, etc. ainsi que l'intermodalité régionale (modification dans les migrations alternantes).

Une amélioration du service entre Arenberg et Wavre n'est pas prévue, mais pourrait néanmoins entrer en ligne de compte à long terme.



### 3.2 TEC

#### 3.2.1 Desserte Grez – Louvain-la-Neuve

Une demande existe pour de meilleures relations entre Grez, Chaumont et Louvain-la-Neuve. A ce jour, deux options ont été sommairement évaluées :

- Un service de type « rapidobus » entre Grez-centre et LLN ;
- Un service rejoignant Grez à Chaumont-Gistoux, Corroy-le-Grand, et rejoignant LLN en tentant de collecter le maximum de voyageurs.

Le premier service aurait la préférence des habitants de Grez-Doiceau, mais sa rentabilité en service régulier n’a pas été établie.

Le second a un temps de parcours de l’ordre de 40 min, considéré comme pénalisant, sans pour autant permettre de desservir par son parcours plus tortueux des densités d’habitat suffisantes que pour assurer indubitablement sa rentabilité.

Nous notons ces projets comme une demande à examiner plus finement dans les objectifs et projets concrets des phases 2 et 3 de l’étude.

### 3.3 Transports « sociaux »

Les communes offrent actuellement différents services (e.a. TaxiSenior, TaxiCaddy, L’Autophone) constituant un service de proximité<sup>3</sup>. Ces services rencontrent la demande d’une centaine de personnes par commune. Il s’agit d’une offre de transport à la demande et, selon le cas : la clientèle est limité aux seules personnes âgées ou handicapées, le service est ouvert à tous pour autant que l’on habite l’entité, le service est gratuit (pour les PMR) ou payant en fonction de la destination.

Notons également qu’il nous a été rapporté une ébauche de projet de « transports sociaux ». En effet, un habitant de Glimes, envisage de réunir des bonnes volontés pour mettre sur pied une a.s.b.l. (*Le Complément*) pour les personnes à faibles revenus. Dans un premier temps, ces transports profiteraient à neuf communes du Brabant Wallon dont les quatre communes de la présente étude. Cette idée n’est encore qu’au stade préliminaire. Il y aura lieu éventuellement d’approfondir celle-ci dans les phases 2 et 3 du PICM, ou de rechercher d’autres alternatives couvrant ce type de demande.

Nous noterons enfin qu’une demande de services à la demande de type « telbus » ou « belbus » a été examinée dans le cadre du plan de mobilité de la commune de Huldenberg., mais qu’elle n’a pas été concluante aux yeux de ‘De Lijn’.

<sup>3</sup> Le transport se fait à l’aide de voitures classiques ou de type « utilitaire ».