

# Définition de l'offre TEC et Aménagement du territoire

## *Definition of the TEC Supply and Regional Planning*

N. Neven<sup>1</sup>

*Après une présentation du groupe TEC assorti de quelques chiffres-clés, l'auteur expose les variables-clés (économiques, sociales et environnementales) et les enjeux liés à l'offre. La charge environnementale a en effet récemment modifié l'ancienne dialectique socio-économique. Après avoir détaillé le réseau actuel en ce compris ces dernières évolutions, l'auteur ouvre des perspectives pour l'avenir (notamment en termes de multi-modalité) et liste les opportunités et les risques auxquels les TEC sont confrontés : accroissement de la demande, prise en compte des enjeux environnementaux, structuration de l'offre.*

*After an introduction to the TEC Group containing some key figures, the author presents the key variables (economic, social and environmental) and the supply-related issues. The environmental charge has indeed recently modified the former socio-economic dialectics. After detailing the current network including these latest developments, the author opens certain prospects for the future (in particular in terms of multi-modality) and lists the opportunities and the risks with which the TEC are confronted: increase of the demand, taking environmental issues into account, structuring of the supply.*

Mots-clé : TEC, bus, multi-modalité, charge environnementale

Keywords : TEC, bus, multi-modality, environmental charge

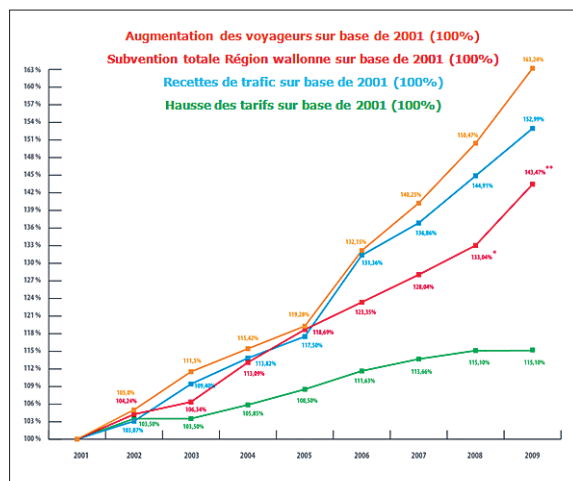
<sup>1</sup> Nadia Neven est responsable Mobilité durable à la Société Régionale Wallonne du Transport depuis le 1er septembre 2011. Elle est en charge de la méthodologie de définition de l'offre de transport du Groupe TEC et de la coordination de projets d'études et de développement méthodologiques liés à la mobilité. De 2009 à 2011, Nadia Neven a été chef de projet de la cellule Développement durable de la même SRWT. De 1995 à 2009, elle a été conseillère à la direction Exploitation du TEC Namur-Luxembourg et responsable de projets techniques, opérationnels et marketing.

Le groupe TEC est composé de cinq sociétés qui sont en charge de la définition et de l'exploitation de l'offre sur des zones géographiques bien déterminées. Ces sociétés sont chapeautées par la SRWT ; le tout est sous l'autorité organisatrice du gouvernement régional qui est également supporté par le Service Public de Wallonie via diverses missions de conseil et d'expertise.

Les objectifs du groupe sont fixés dans le cadre d'un contrat de gestion qui s'appellera bientôt : « Contrat de service public ». Ce prochain contrat est en cours de négociation. Les contrats sont conclus pour une période de cinq ans et fixent le niveau d'offre et le type d'offre à prêter, autrement dit, les objectifs du groupe TEC.

Quelques chiffres : 278 millions de passagers et 200.000 abonnés (un quart des jeunes Wallons possèdent un abonnement et constituent notre clientèle principale).

Une tendance indispensable à connaître pour comprendre les problématiques qui se posent au niveau de l'offre, est la tendance à l'augmentation de la clientèle : sur les dix dernières années, on a 80 % de voyageurs en plus, ce qui n'est évidemment pas négligeable et qui occasionne parfois certaines tensions. Ce n'est pas toujours facile de desservir un nombre beaucoup plus grand de voyageurs avec des moyens relativement restreints ou qui à tout le moins qui n'ont pas augmenté dans la même proportion.



Les performances du Groupe TEC en termes de fréquentation et de recettes croissent plus rapidement que les subventions accordées par la Région wallonne

## Quelques chiffres

- **4969** personnes
- Plus de **120 millions de kilomètres** parcourus chaque année
- **278 millions** de passagers
- **200 000 abonnés** (un quart des jeunes wallons possède un abonnement)
- **3.1 %** des voyageurs\*km sont effectués en bus
- **Un wallon** fait en moyenne **80 trajets** en bus par an
- Les passagers font en moyenne des trajets de **neuf kilomètres**

## Les variables-clé et les enjeux liés à l'offre

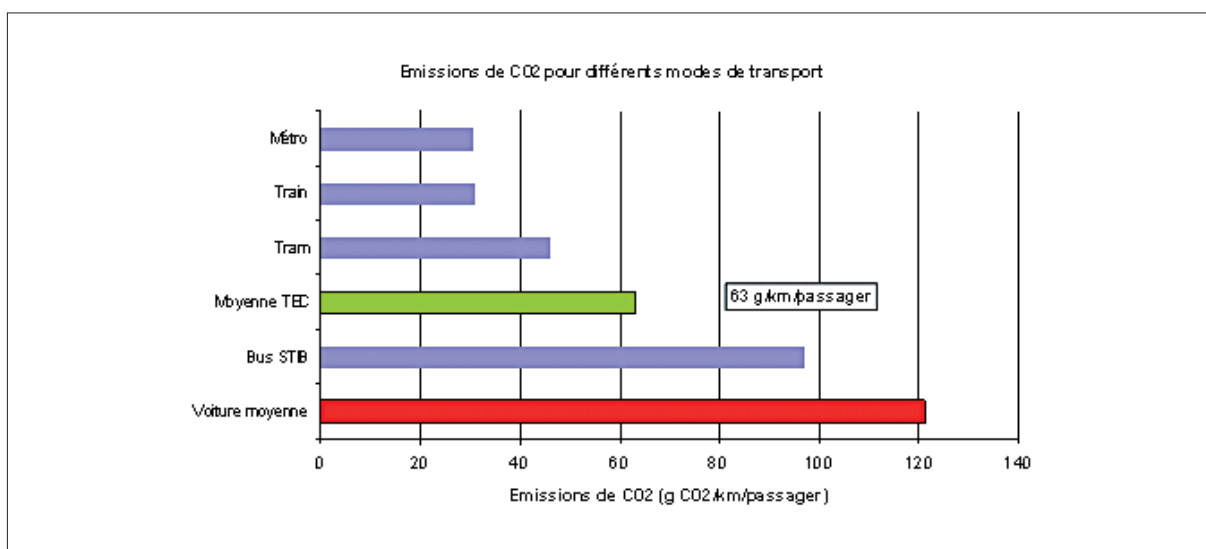
Les variables-clé sont les variables économiques, les variables sociales et les variables environnementales.

Pour les variables économiques, deux indicateurs importants sont le coût moyen du kilomètre qui s'élève quasiment à 4€/km et le taux de couverture des kilomètres qui est de 30 %. Cela signifie donc que chaque fois que quelqu'un se déplace, il paye un peu moins du tiers du coût de son déplacement et que les deux autres tiers sont payés par la collectivité.

Pour les variables sociales, retenons l'accessibilité. Il s'agit de la population ayant accès à une offre de transport public à moins de 600 mètres de son domicile. 88 % de la population dispose d'une offre de transport en commun à moins de 600 mètres de chez elle (résultat similaire mais indépendant du travail mené par la CPDT donnait 91 %), et 52 % de la population dispose d'un bus à l'heure - ou plus - près de chez lui. Ces chiffres témoignent de la très grande performance du réseau sur ce plan.

La troisième variable mise en évidence plus récemment est la performance écologique/environnementale pour laquelle je retiendrai deux indicateurs :

- les émissions de CO<sub>2</sub> du groupe qui s'élèvent à 63 gr/km/passager. On observe que le métro, le train et le tram sont les plus efficaces. Les bus de la STIB le sont légèrement moins car ils circulent essentiellement en milieu urbain et tout en bas, on a la voiture qui est sans doute le transport le moins efficace sur le plan environnemental étant donné le faible taux de charge moyen.
- un autre indicateur important par rapport aux données environnementales, est la « charge écologique concurrentielle » : combien faut-il de personnes dans un bus pour que le transport en commun soit plus efficace que la voiture ? C'est une donnée fondamentale. Nous avons calculé qu'il faut en permanence onze personnes en continu dans les bus sur l'ensemble du réseau pour être plus efficace que la voiture, compte tenu des taux de charge et des systèmes d'exploitation actuels dans le groupe. Notons que nous évaluons le taux actuel à plus ou moins à quinze personnes. Le bus est donc plus efficace que la voiture. mais il pourrait l'être encore d'avantage.



Les émissions de CO<sub>2</sub> du groupe s'élèvent à 63 grammes de CO<sub>2</sub>/km/passager. En deçà de onze passagers, l'autobus pollue plus que la voiture.

Quel est l'équilibre à rechercher parmi ces trois variables ? Premièrement, la structure de l'offre sera la réponse au compromis qui sera recherché ; elle se situe au cœur du débat. Deuxièmement, jusqu'à présent, le débat a eu lieu entre des questions d'accessibilité, sociales et économiques, donc l'accessibilité et le taux de couverture. C'est jusqu'à présent ce qui a animé l'essentiel de nos considérations. Depuis quelques années, la prise en compte des enjeux environnementaux a modifié ce débat. Désormais nous ne sommes plus dans un débat bi-polaire entre social et économique. Cette charge environnementale nous invite à trouver un meilleur équilibre et à être plus performant sur le plan environnemental. Lorsqu'on transporte moins de onze personnes dans un véhicule qui permet d'en transporter une centaine - ce qui arrive très

fréquemment - quand on a trop peu de potentiel par rapport à ce qu'on estime efficace d'un point de vue environnemental, on ne doit pas purement et simplement supprimer le service, comme nous y inciterait la seule prise en compte de l'angle de vue économique. Pour maintenir l'aspect social et l'accessibilité, on doit le remplacer par un autre service qui est plus efficace car plus adapté à la charge.

Il faut remarquer que la solution alternative qui sera mise en place aura également un coût. C'est le débat de la multi-modalité, qui a aussi un coût qui n'est plus nécessairement pris en charge par les mêmes interlocuteurs. On verra plus loin le type de coût que cela représente.

## Le réseau actuel

Sur les cartes afférentes à l'exposé, on peut voir que le réseau actuel<sup>2</sup> est composé de 38.000 points d'arrêts, ce qui diffère de la SNCB et ce qui est, sur ce plan, plus difficile à gérer. On observe que les fréquences sont élevées en urbain et en péri-urbain. Cela se distingue très bien : les couleurs rouges représentent les fréquences les plus élevées (le nombre de passages aux arrêts) et il y a une forte corrélation dans le réseau actuel entre la densité de population et les fréquences offertes à la population.

Sur la deuxième carte<sup>3</sup>, on peut observer les lignes régulières. Il y a un peu près 700 lignes régulières dans le groupe et une bonne couverture du territoire. On observe que le réseau, est le résultat d'une longue recherche du meilleur compromis entre aspects économiques et aspects sociaux. C'est un point fondamental à retenir.

Parallèlement à ce réseau historique, on observe la mise en place de nouvelles solutions alternatives. Parmi celles-ci, j'ai retenu deux points :

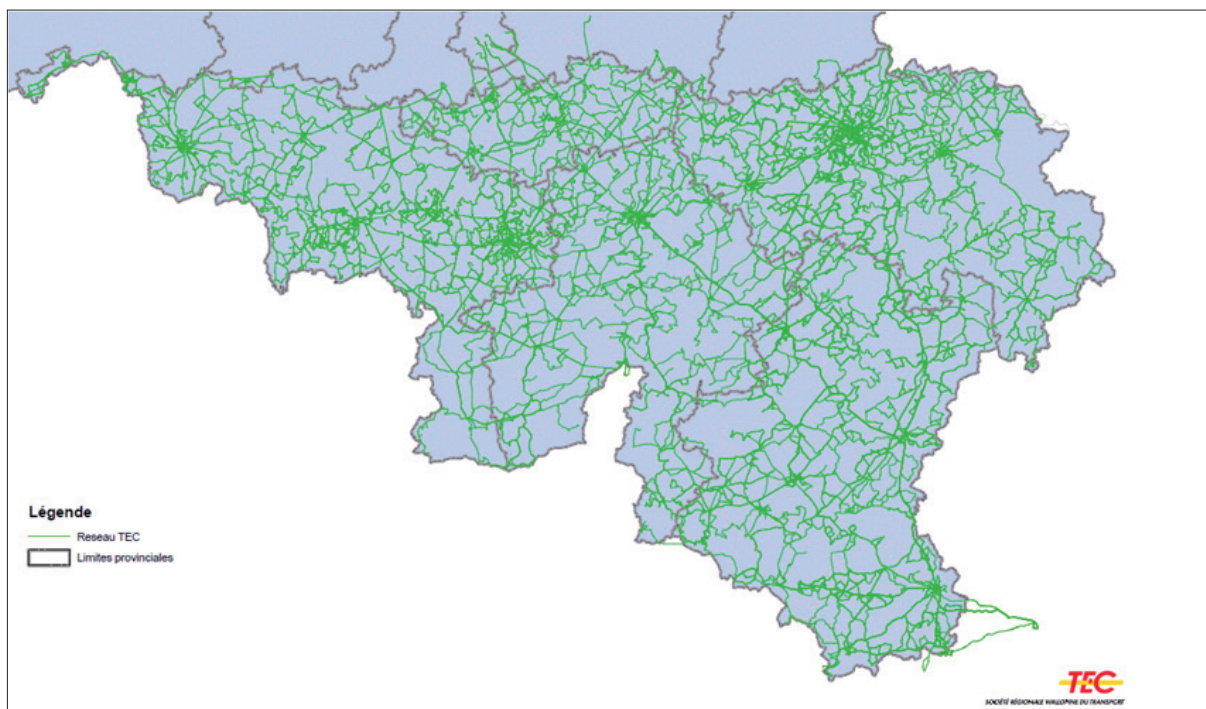
- d'une part, la mise en place de lignes rapides – c'est-à-dire de lignes avec une vitesse commerciale élevée et peu d'arrêts, donc une distance inter-arrêts relativement importante. On se trouve à un bout de la chaîne où se dessine une potentielle structure dans le réseau.
- Et d'autre part, à l'autre bout de la chaîne, on trouve les Proxibus. Ce sont des services de proximité organisés en partenariat avec les communes et qui visent une desserte locale.

Ces solutions se greffent néanmoins sur le réseau historique et n'ont dans la plupart des cas, pas occasionné de refonte de l'ancien réseau.

---

2 <http://cpdt.wallonie.be/fr/Nadia%20Neven> - (Slide 14)

3 <http://cpdt.wallonie.be/fr/Nadia%20Neven> - (Slide 15)



Le réseau actuel compte 700 lignes et illustre la recherche du meilleur compromis entre les aspects économiques et sociaux.

La carte de la dimension temporelle de la desserte des zones d'habitat<sup>4</sup> nous montre un autre angle de vue : celui des zones résidentielles. Ce n'est plus la fréquence de passage mais la dimension temporelle qui est représentée, c'est-à-dire la desserte des zones résidentielles en fonction des périodes de circulation. On voit en rouge foncé les zones qui sont desservies en toutes périodes et en jaune, on voit les zones qui sont desservies qu'en période scolaire. Les deux périodes intermédiaires sont les périodes scolaires et les vacances (orange), et en rouge, ce qui est desservi en scolaire, vacances et samedi.

On voit également qu'on ne peut pas mettre de fréquences élevées, ni desservir en toute période lorsque la densité n'est pas suffisante pour avoir un minimum de recette.

Quelques constats :

- la structure de l'offre est en très forte concordance avec la densité de population
- le réseau actuel est le résultat de la recherche du meilleur compromis entre aspects économiques et sociaux - entre coût et accessibilité. On assiste néanmoins depuis quelques années à la diversification de l'offre : j'ai évoqué les lignes rapides et les Proxibus mais j'aurais aussi pu parler du Telbus, des TaxiTEC, des CycloTEC, des Park & Ride, d'une série d'autres services qui se mettent en place progressivement.

4 <http://cpdt.wallonie.be/fr/Nadia%20Neven> - (Slide 17)

## Pistes pour l'avenir

### Quelle direction stratégique prendre à l'avenir ?

On observe que la structuration de l'offre est surtout une réponse à la structuration du territoire. Jusqu'à présent, l'offre de transport a très peu été utilisée comme levier potentiel pour structurer le territoire. L'offre est en concordance avec la densité de population. Elle constitue une réponse et non un levier d'action. Si la densité augmente, si un nouveau lotissement se crée, on réagit éventuellement en adaptant l'offre. C'est une réponse, ce n'est pas une action qui a été prise suite à une politique volontariste. Modifier ce fonctionnement supposerait de poser des objectifs clairs sur les orientations qu'on veut promouvoir.

Deuxième piste pour l'avenir : les nouveaux services évoqués plus haut en sont encore à leurs balbutie-

ments. Si l'on souhaite vraiment promouvoir une autre forme de réseau, un réseau multi-modal, on doit poursuivre le travail entamé en restructurant le reste de l'offre. A l'heure actuelle, on a toujours une offre dont l'objectif est un taux de couverture élevé au moindre coût. Si l'objectif est la mise en place d'un réseau structurant, il ne suffit pas de créer des lignes rapides, il faut adapter l'offre pour maximiser la charge potentielle sur les axes structurant (éventuellement organiser des rabattements). Cela constitue une modification fondamentale de la structure de l'offre, entraînant des conséquences importantes sur l'exploitation et le mode d'exploitation du Groupe.

## Opportunités et risques pour l'avenir

Il est intéressant de mettre ici en évidence les freins et les leviers par rapport à une telle modification de structure de l'offre.

Parmi les leviers, on trouve d'abord la forte croissance de la demande. Ce facteur risque de nous pousser à mettre en place un autre type de réseau. En effet, la structure actuelle du réseau ne permettra pas d'absorber à coût acceptable les nouveaux clients. Autres opportunités: la prise de conscience des enjeux environnementaux, les nuisances occasionnées par le système de mobilité actuel. Veut-on que le groupe TEC ait un impact sur les encombrements ? Veut-on s'atteler à cette question ? La hausse des prix pétroliers est aussi un levier ; comme la demande de plus en plus forte d'un certain nombre d'acteurs pour une meilleure lisibilité de l'offre. Enfin, la révision du SDER est sans doute une occasion propice de réfléchir à ces questions.

En interne existent d'autres leviers : la diversification des produits ; les projets actuellement en cours dans les grandes villes ; la mise en place d'outils permettant de mieux cerner la demande. Enfin, le Contrat de Service Public pourrait bien sûr constituer plus qu'un levier.

Certains freins ont déjà été abordés dans les exposés qui précèdent. Par rapport à la mise en place d'un nouveau type d'offre (d'une offre multi-modale), on a dit que les clients n'étaient pas opposés à la rupture de charge, mais cela dépend quel client. On remarque effectivement que sur les lignes rapides, il y a un certain nombre de personnes qui sont prêtes à venir avec leur voiture et à déposer les personnes. A faire donc une partie du trajet en voiture et l'autre partie en bus, mais ce n'est pas le cas de tous les clients. Si on modifie le réseau, on aura une majorité de clients qui avaient un bus tout près de chez eux qui les emmenait directe-

ment à leur destination finale, et on aura une majorité de personnes qui risquent d'être plutôt mécontentes. Il est certain que multi-modalité implique rupture de charge et ruptures de charge impliquent, même quand elles sont bien organisées, moins de confort.

Deuxième frein, c'est l'absence de certains maillons dans la chaîne, notamment au niveau du taxi en zone rurale. Des taxis sociaux se mettent en place mais il faudrait avoir une meilleure couverture du territoire à ce niveau-là. Et puis, la marche, qui est un point important à mettre en évidence : il faudra que tout le monde marche plus. On ne passera pas à côté de cela ; il faudra donc mettre en place des infrastructures qui sécurisent les itinéraires piétons, notamment en péri-urbain où les situations sont parfois catastrophiques. C'est partiellement la même chose pour le vélo.

## Conclusions

Jusqu'à présent le réseau était le résultat d'un meilleur compromis entre aspects économiques et accessibilité. La définition de la variable environnementale a modifié le débat, nous poussant à mettre en place des solutions alternatives de plus en plus innovantes. Si l'autorité organisatrice souhaite aller plus loin, elle peut utiliser l'offre comme un outil pour renforcer la structuration du territoire dans la direction qui est souhaitée. Le groupe TEC occupe parmi les acteurs de mobilité une position à la fois suffisamment flexible et suffisamment structurante pour pouvoir jouer ce rôle et impacter durablement la structure du territoire.

Enfin, un réseau multimodal implique la redistribution des coûts sur l'ensemble des intervenants. Le particulier devra probablement contribuer un peu plus ; par exemple en empruntant sa voiture ou son vélo (ou ses pieds) pour se rendre à l'arrêt. En échange de ceci, il bénéficiera d'un meilleur service en terme de fréquences, vitesses commerciales... C'est un choix politique qu'il faut faire.

En interne, les freins sont l'enveloppe budgétaire qui est totalement inconnue à ce jour, les risques liés à l'acceptation du changement, et le peu de données fiables récentes et exhaustives en matière de flux de déplacement.

Le développement du réseau dans l'une ou l'autre direction implique la définition claire des points suivants par l'autorité organisatrice : quelle enveloppe budgétaire ? Quelle direction politique voulons-nous poursuivre ? Quel est le point d'équilibre à rechercher entre les trois variables émises ? Et enfin, quelles sont les directions privilégiées précises en termes d'aménagement du territoire ?