

DEFINITION DE L'OFFRE DU GROUPE TEC

SRWT - Direction Marketing de la Mobilité Durable
Département Mobilité Durable

 **Le TEC,
Manager
de la
Mobilité**

Namur, août 2012



Plan de l'exposé



- 1. Le Groupe TEC**
- 2. Les variables clé et les enjeux liés à l'offre**
- 3. Le réseau actuel**
- 4. Défis et stratégies possibles**
- 5. Opportunités et risques**
- 6. Conclusions**



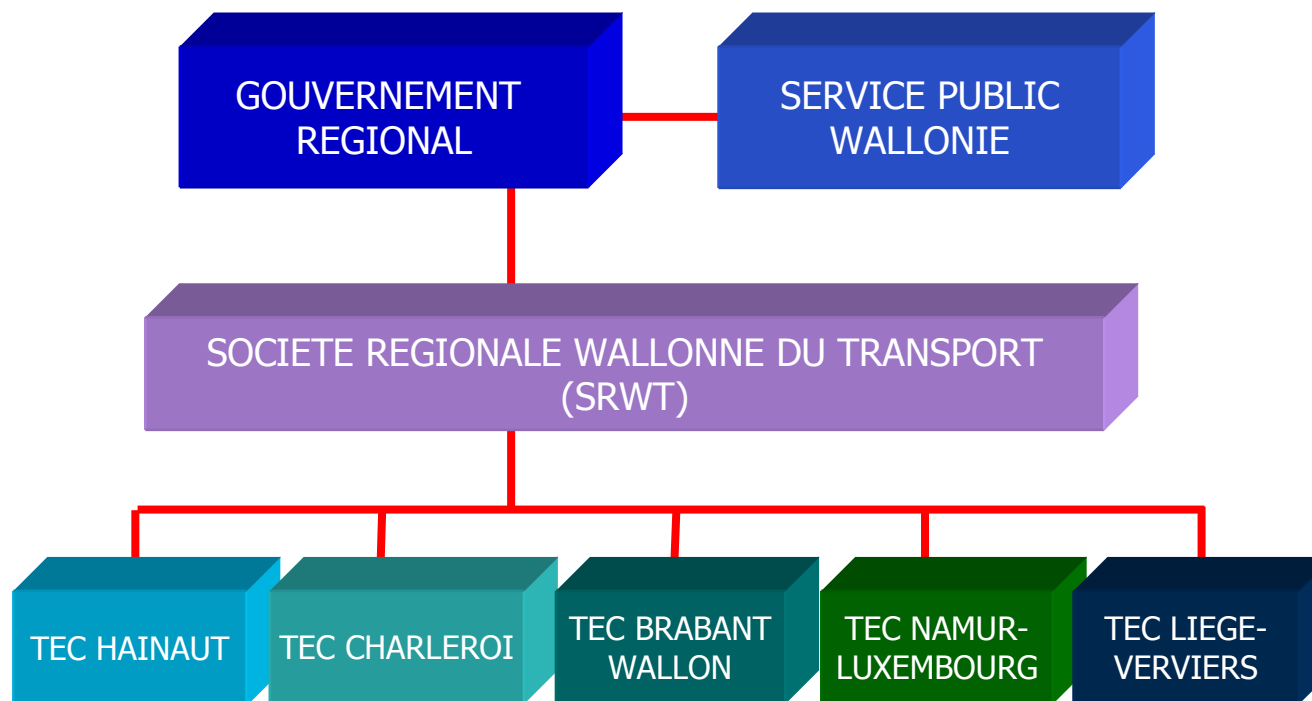
Plan de l'exposé



- 1. Le Groupe TEC**
2. Les variables clé et les enjeux liés à l'offre
3. Le réseau actuel
4. Stratégies possibles
5. Opportunités et risques
6. Conclusions



Le Groupe TEC



Des objectifs fixés dans un contrat de service public

Les contrats de service public sont des contrats « tripartites » qui lient la Région wallonne, la SRWT et les TEC.

Ils sont conclus pour des durées de 5 ans.

Ces contrats fixent le niveau de l'offre de transport à prester en termes de quantité et de qualité, ainsi que la hauteur des subsides à verser par la Région wallonne.



Le Groupe TEC



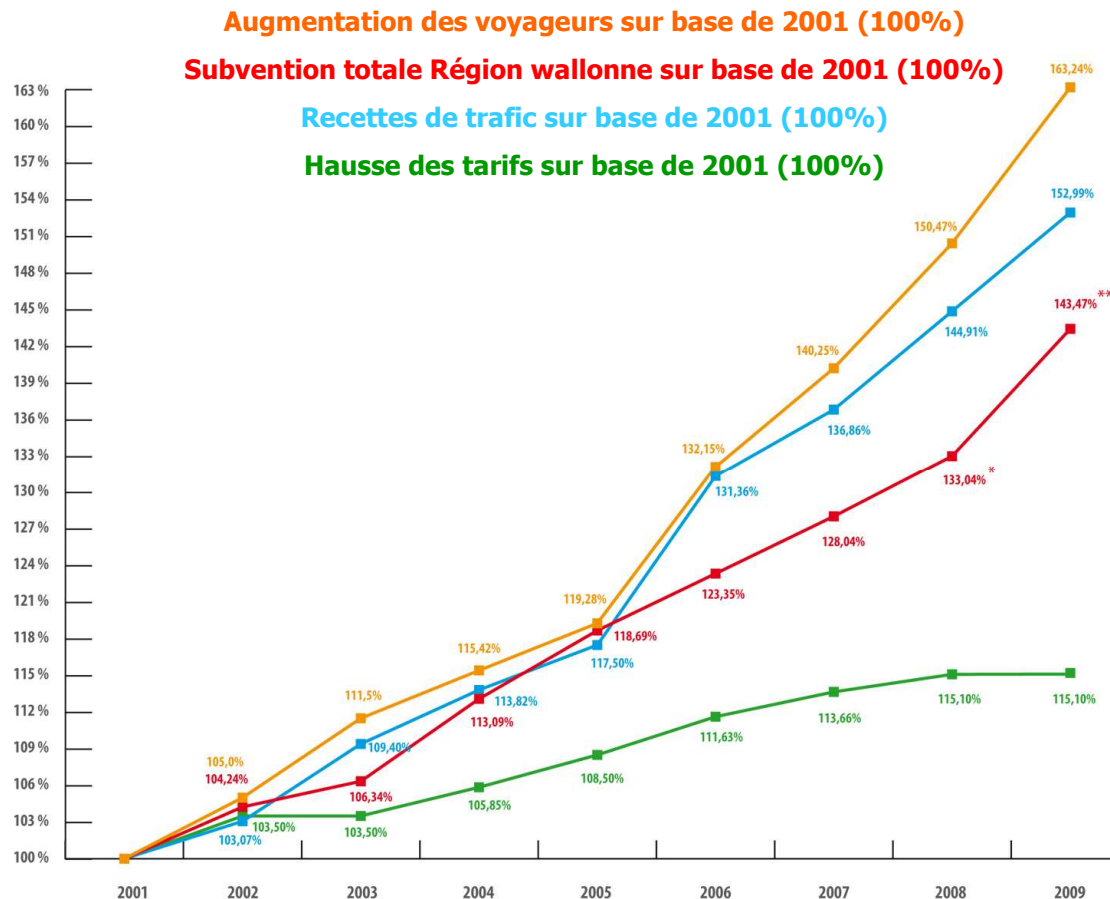
Quelques chiffres

- +/- 5000 personnes
 - Plus de 120 millions de km parcourus chaque année
 - 288 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 9 km



Le Groupe TEC

2000 - 2010 : sous le signe de la croissance



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

* Y compris 2,4 millions pour compenser la gratuité des moins de 12 ans

** Y compris 7,2 millions pour compenser la gratuité des moins de 12 ans et 0,9 million pour le pic de pollution



Plan de l'exposé



1. Le Groupe TEC
- 2. Les variables clé et les enjeux liés à l'offre**
3. Le réseau actuel
4. Stratégies possibles
5. Opportunités et risques
6. Conclusions

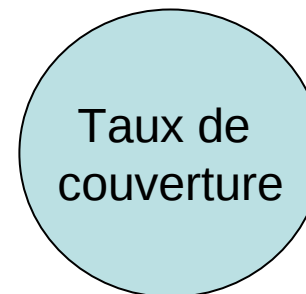


Variables clé et enjeux liés à la structure de l'offre



1. Les variables économiques : le coût /km et le taux de couverture (recettes/dépenses)

- Le coût moyen d'un km d'offre s'élève à 3.97 €/km
- Le taux de couverture est de 30,02 % (28,48 % en 2006)

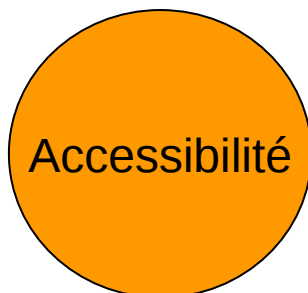


Variables clé et enjeux liés à la structure de l'offre



2. Les variables sociales : l'accessibilité (couverture géographique).

- 88 % de la population dispose d'une offre de transport en commun à moins de 600 mètres
- 52 % de la population dispose d'un bus/heure ou plus



Pourcentage de la population wallonne desservie Population totale wallonne : 3 402 533 habitants				
	scolaire	vacances	samedi	dimanche
Absence de service	12%	16%	27%	36%
Service anecdotique (de 1 à 6 possib/jour)	12%	11%	15%	15%
Service de base (de 7 à 18 possib/jour)	19%	21%	18%	19%
Bon service (de 19 à 72 possib/jour)	34%	33%	25%	20%
Très bon service (plus de 72 possib/jour)	24%	19%	14%	10%
	100%	100%	100%	100%



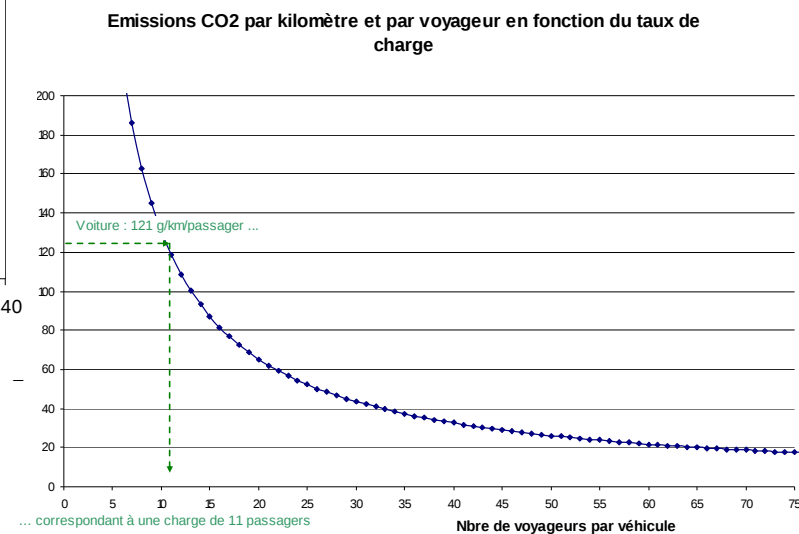
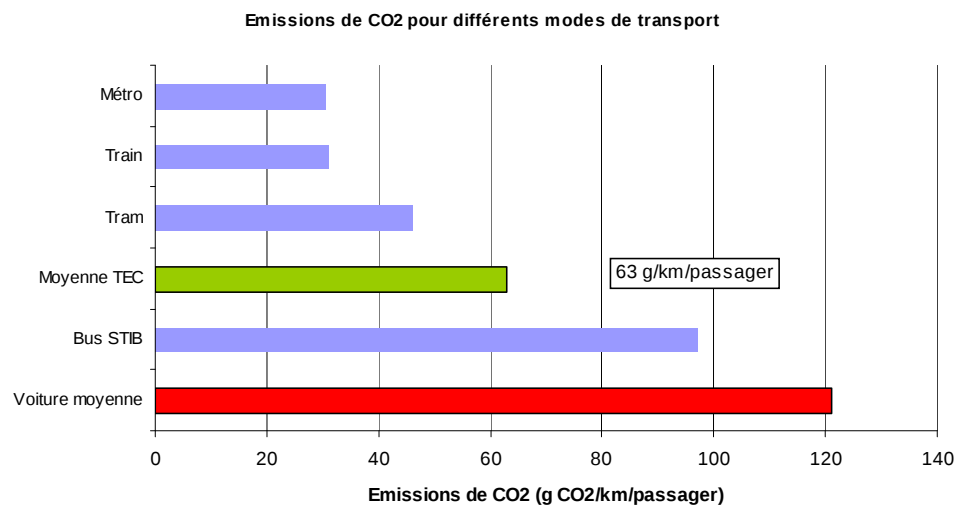
Variables clé et enjeux liés à la structure de l'offre



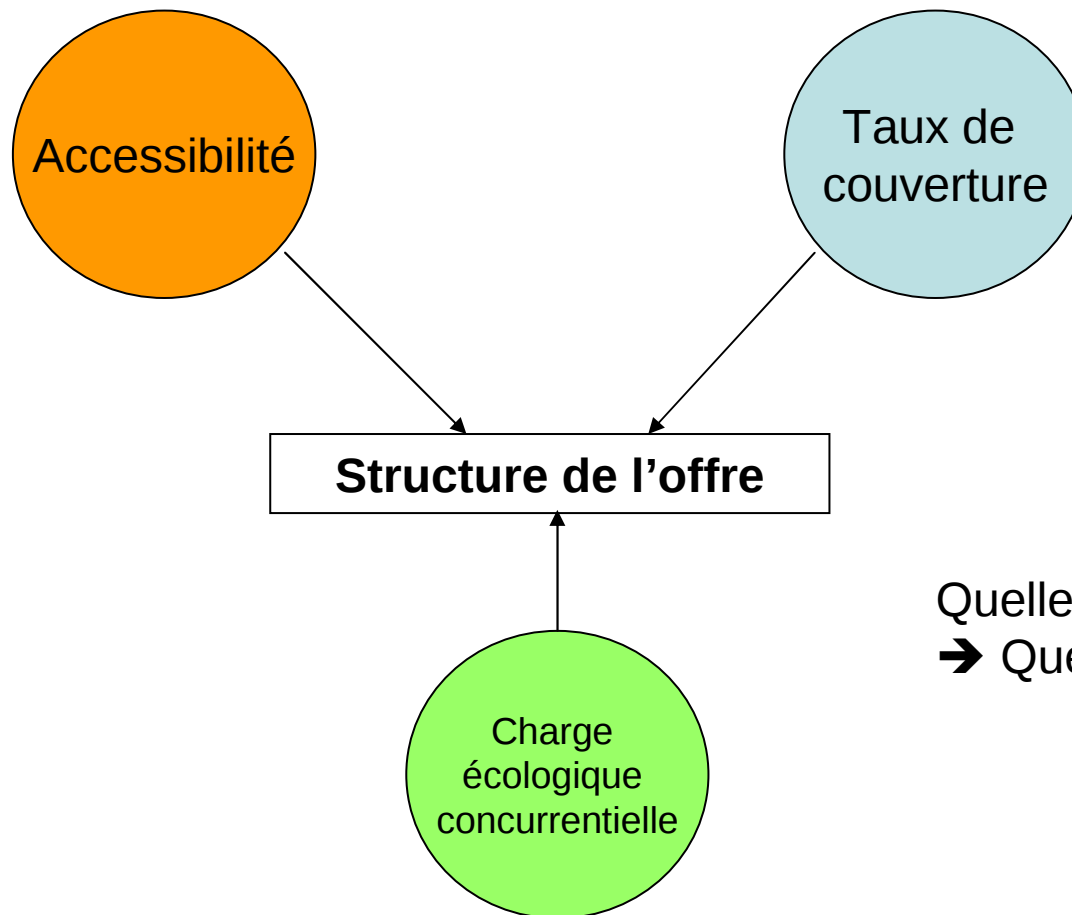
3. Variables environnementales : émissions de CO2 et charge écologique concurrentielle

- Les émissions de CO2 du groupe s'élèvent à 63 grammes de CO2/km/passager
- En deçà de 11 passagers, l'autobus pollue plus que la voiture

Charge
écologique
concurrentielle



Variables clé et enjeux liés à la structure de l'offre



Quelle structure ?
→ Quelles priorités ?



Plan de l'exposé



1. Le Groupe TEC
2. Les variables clé et les enjeux liés à l'offre
- 3. Le réseau actuel**
4. Stratégies possibles
5. Opportunités et risques
6. Conclusions

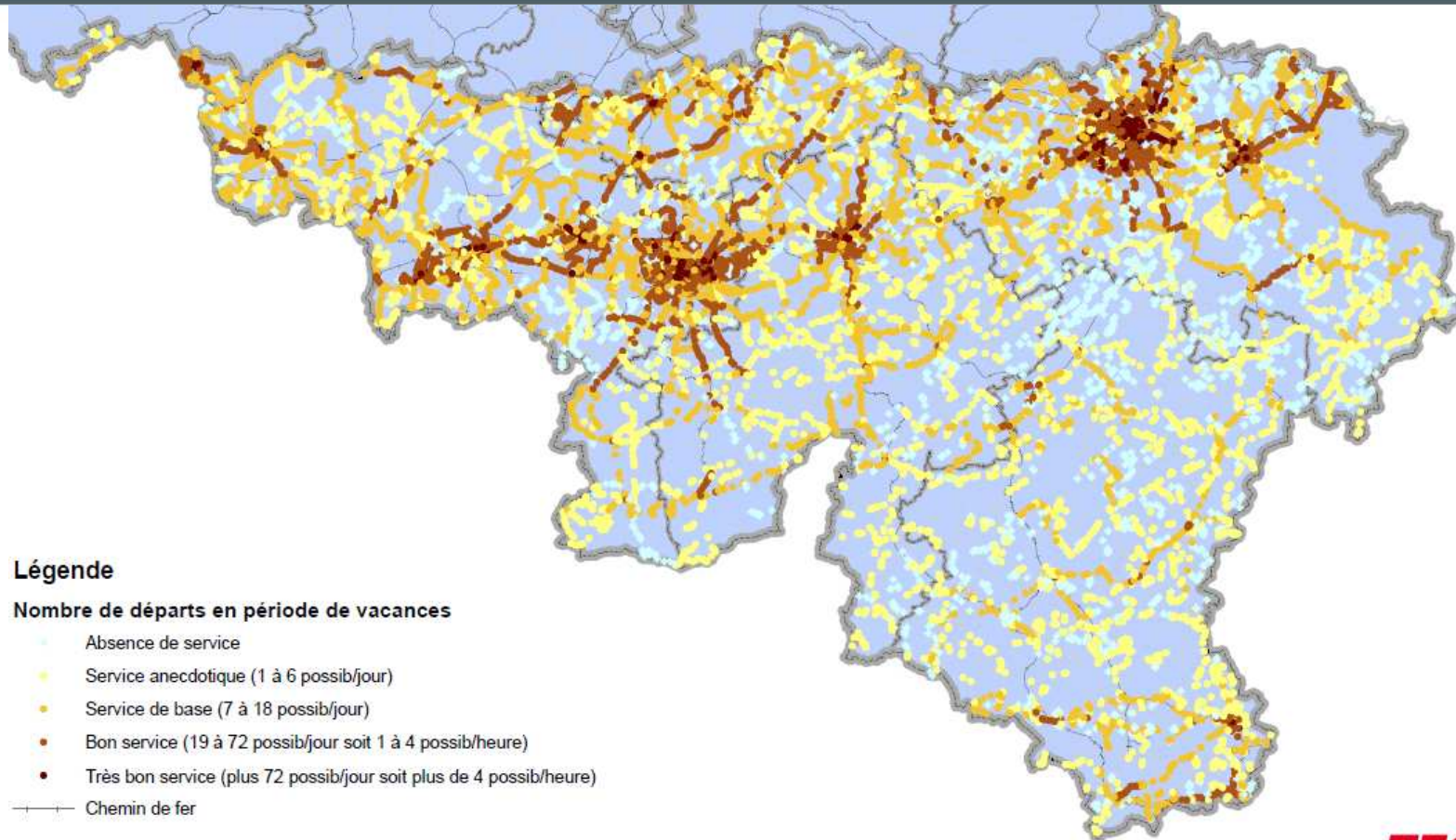


Le réseau actuel

38 000 points d'arrêts

Fréquences élevées en urbain et périurbain

Forte corrélation entre fréquences et densité de population

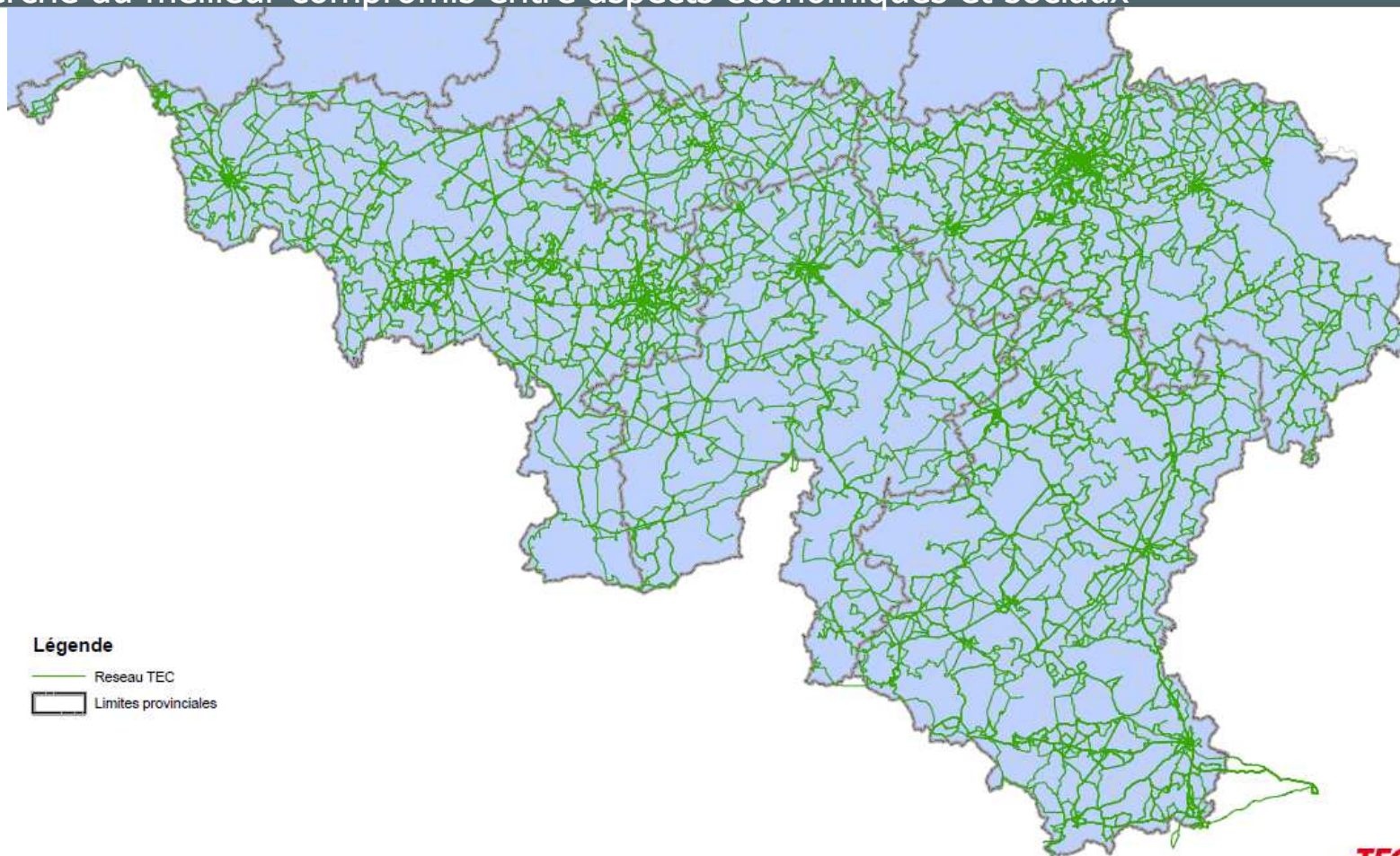


Le réseau actuel

700 lignes régulières

Bonne couverture du territoire

Recherche du meilleur compromis entre aspects économiques et sociaux



Légende

- Réseau TEC
- Limites provinciales

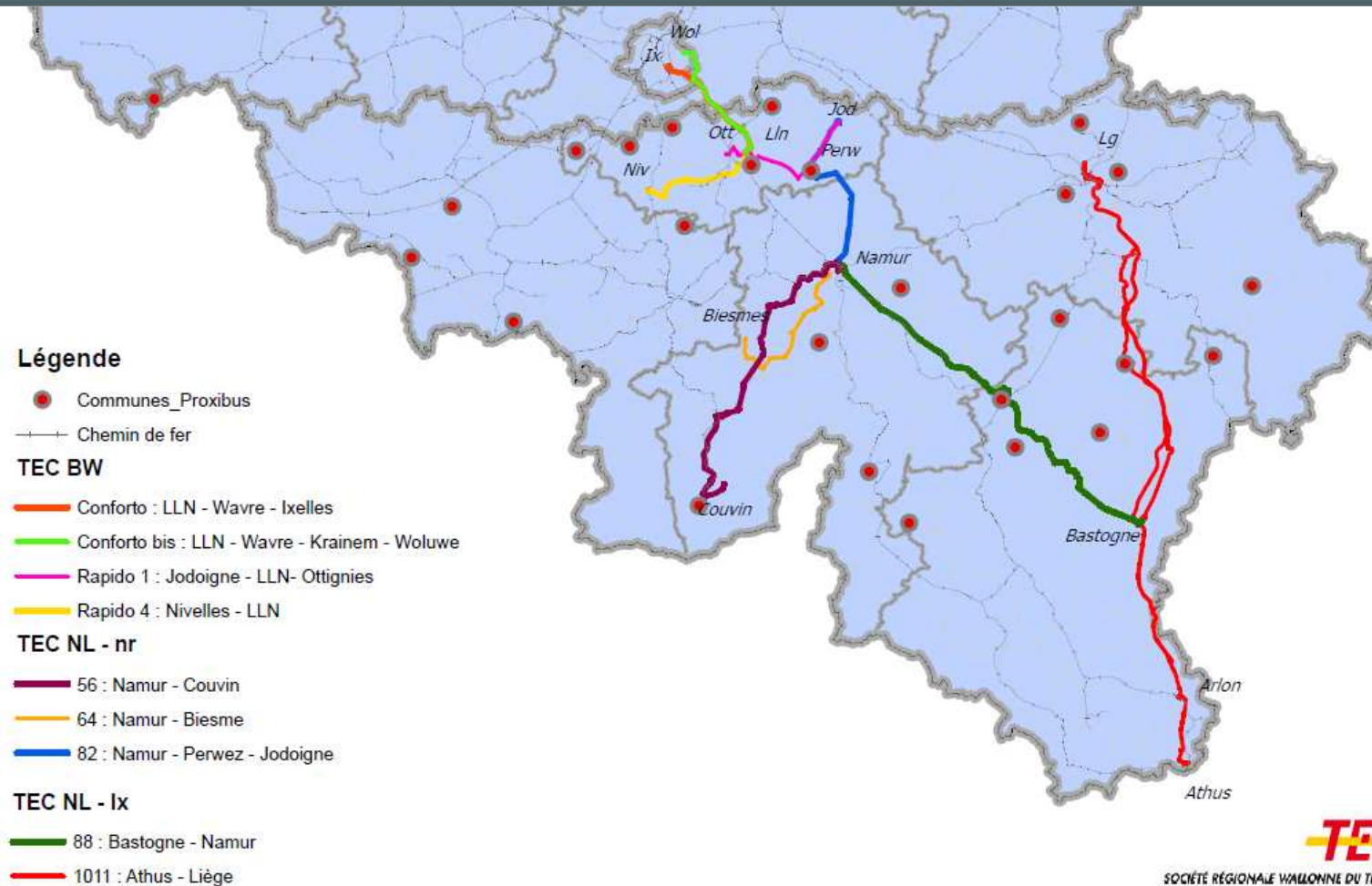


Le réseau actuel

Emergence de nouveaux types d'offre

Ex: Lignes rapides : vitesse plus élevée – moins d'arrêts

Proxibus : services de proximité intra communaux



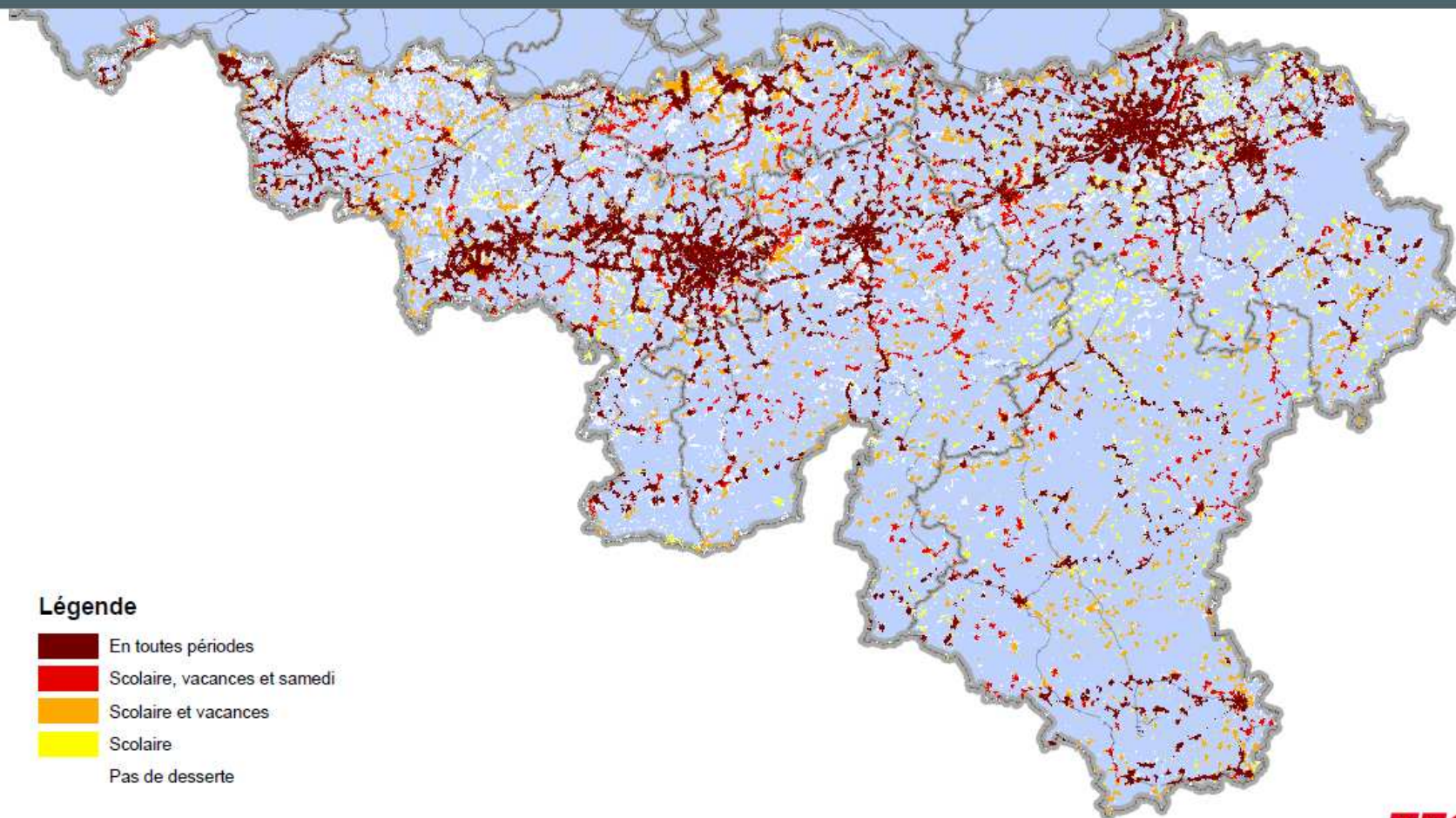
SOCIÉTÉ RÉGIONALE WALLONNE DU TRANSPORT



Le réseau actuel

Desserte des zones d'habitat

Dimension temporelle



SOCIÉTÉ RÉGIONALE WALLONNE DU TRANSPORT

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

SRWT - Direction Marketing de la Mobilité Durable
Département Mobilité Durable



Le réseau actuel

Constats



- 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 : maintenir une offre minimale pour un maximum de personnes
- On assiste depuis quelques années à la diversification de l'offre de transport.
- De nouvelles solutions sont mises en place (lignes rapides, Proxibus, Telbus, TaxiTEC, P&R, CycloTEC ...)



Plan de l'exposé



1. Le Groupe TEC
2. Les variables clé et les enjeux liés à l'offre
3. Le réseau actuel
- 4. Défis et stratégies possibles**
5. Opportunités et risques
6. Conclusions



Stratégies possibles

Défis actuels



- L'augmentation de la demande
- La compression nécessaire des coûts
- La nécessaire adaptation de la capacité à la demande

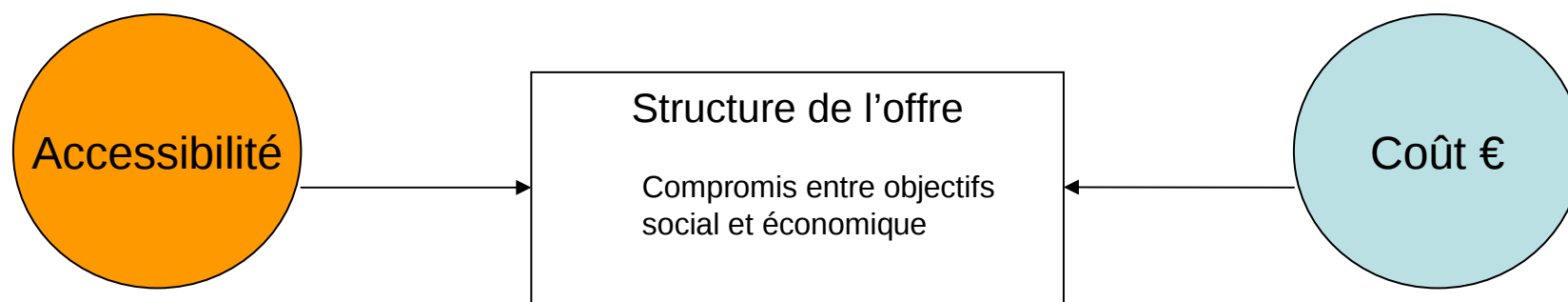
Comment concilier ces contraintes ?

➔ Existe-t-il une structure qui soit mieux adaptée aux défis actuels ?



Stratégies possibles

- réseau maillé (+/- situation actuelle)



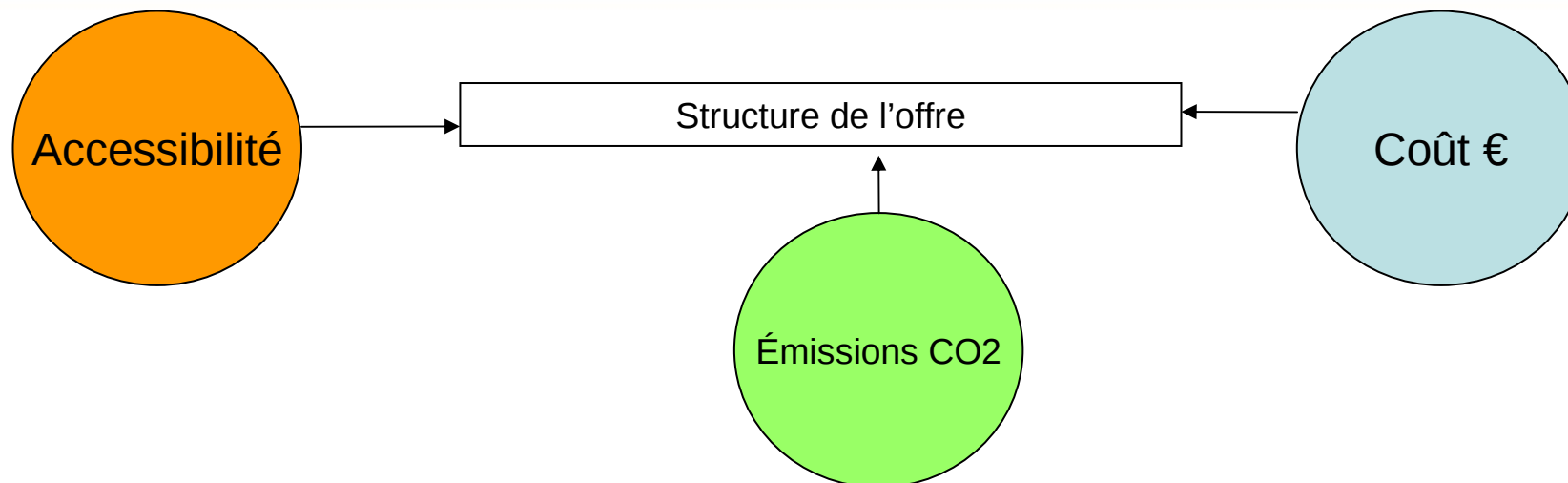
L'équilibre recherché entre ces variables se manifeste au travers d' un réseau présentant les caractéristiques suivantes :

- Très bonne couverture
- Fréquences limitées en rural,
- peu de hiérarchisation
- peu de ruptures de charge (réseau « porte à porte »)
- Vitesse commerciale faible (nombreux détours par les villages)
- Surcapacité en heure et période creuse
- Surcharges aux heures de pointes



Stratégies possibles

- réseau hiérarchisé



Cette stratégie alternative se caractérise en théorie par :

- Une accessibilité maintenue via un effort accru du client (marche... + rupture de charge) et éventuellement des stakeholders
- Une réduction des émissions du Groupe et de la Société en général (liée à l'absorption d'un plus grand nombre de déplacements voiture);
- Un coût théorique moindre pour la collectivité via une répartition différente des coûts (plus proche d'une solution « utilisateur – payeur ») et une adaptation des capacités
- La capacité théorique du système d'absorber un plus grand nombre de déplacements = transfert modal accru
- Une meilleure adéquation avec les objectifs poursuivis en aménagement du territoire (concentration de l'habitat)



Plan de l'exposé



1. Le Groupe TEC
2. Les variables clé et les enjeux liés à l'offre
3. Le réseau actuel
4. Stratégies possibles
- 5. Opportunités et risques**
6. Conclusions



Les opportunités



En externe

- Forte croissance de la demande
- Prise de conscience par rapport aux enjeux environnementaux
- Nuisances occasionnées par le système de mobilité actuel (pollution, bruits, accidents...)
- Hausse des prix et/ou pénurie des produits pétroliers
- Demande de plus en plus forte d'une plus grande lisibilité de l'offre
- Révision du SDER

En interne

- La diversification des produits (rôle de Manager de la Mobilité du Groupe TEC)
- Les grands projets d'infrastructure
- La mise en place et /ou l'optimisation d'une série d'outils internes éclairant les choix et leurs impacts sur les variables clé (nouvelle billettique, SIG, Hastus ...)
- Le futur Contrat de Service Public



Les risques



En externe

- Structuration de l'offre → multimodalité → rupture de charge = moindre confort et moindre accessibilité pour certains
- Des chaînons à renforcer et/ou à promouvoir : le taxi, la marche
- Redistribution des efforts financiers sur l'ensemble des intervenants (Région, communes, utilisateurs ...)

En interne

- L'incertitude sur l'enveloppe budgétaire
- Peu de données fiables, récentes et exhaustives sur la demande de déplacements
- Risques liés à l'acceptation du changement



Plan de l'exposé



1. Le Groupe TEC
2. Les variables clé et les enjeux liés à l'offre
3. Le réseau actuel
4. Stratégies possibles
5. Opportunités et risques
- 6. Conclusions**



Conclusions



- Jusqu'à aujourd'hui, réseau et offre étaient le résultat d'un meilleur compromis entre aspects économiques et accessibilité. Il en résulte un réseau extrêmement maillé.
- Les défis actuels (nécessité de limiter les coûts économiques et environnementaux tout en faisant face à une demande croissante) posent la question de la structure de l'offre. La structure de l'offre est-elle adaptée aux circonstances actuelles ? Une autre stratégie est-elle plausible ?
- ➔ Nécessité de projets pilotes.
- Le développement du réseau dans l'une ou l'autre direction implique la définition claire des points suivants par l'Autorité Organisatrice
 - L'enveloppe budgétaire
 - Les directions politiques (définition du point d'équilibre à rechercher entre les variables clé)
 - Les directions privilégiées en terme d'aménagement du territoire





Merci pour votre attention

