

Déploiement du réseau structurant intercommunal Express :

Connexion du solde des communes non urbaines au réseau structurant

(document préparatoire au point 2.2. de l'Organe de Consultation du bassin de mobilité du Luxembourg du 22 octobre 2020)

La Stratégie Régionale de Mobilité (SRM) ambitionne que chaque commune soit desservie par le réseau structurant d'ici 2030 (chantier n°10). Le réseau structurant intercommunal de transport en commun se compose du réseau ferroviaire et du réseau express complété de lignes principales. Il permet de relier les pôles wallons entre eux et chaque commune à son pôle principal sur base de la structure territoriale (SDT).

L'Autorité Organisatrice du Transport souhaite établir une méthodologie pour connecter progressivement le solde des communes non-urbaines au réseau structurant ferroviaire et Express, en concrétisant une première étape intermédiaire d'ici 2023.

Définition du réseau structurant intercommunal

Le réseau structurant intercommunal de transport en commun dans les communes non-urbaines¹ se compose des réseaux suivants :

- Ferroviaire
- Express
 - Dont la desserte assure la complémentarité avec le réseau ferroviaire et
 - Dont la vitesse commerciale est maximisée et supérieure à 35 km/h et
 - Dont l'itinéraire est sur voiries régionales principalement avec un principe d'un seul arrêt par commune et par PAE et ;
 - Dont la desserte est assurée par un véhicule confortable.
- Principal
 - Dont la desserte assure la complémentarité avec le réseau ferroviaire ou express et;
 - Dont l'itinéraire est sur voiries régionales principalement avec un nombre d'arrêts limités (maximum 1 arrêt par localité)
 - Dont la liaison et le niveau de service a fait l'objet d'une étude de redéploiement.

¹ Seules les communes concernées par les PUM de Liège (2019) et de Charleroi (probablement 2022) ne sont donc pas incluses dans le périmètre de cette méthodologie.

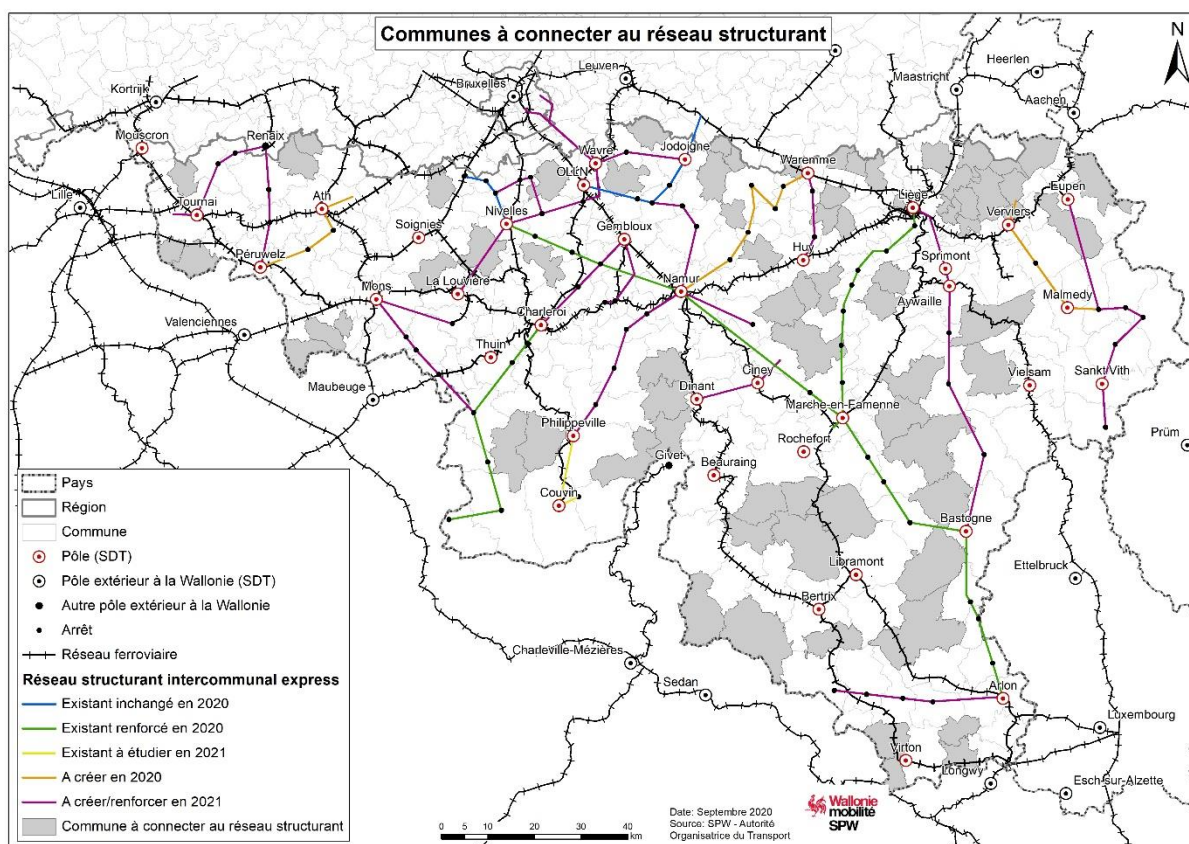
Méthodologie de connexion du territoire au réseau structurant (d'ici 2023)

Malgré les évolutions tactiques récentes (créations et renforcements de liaisons Express), de nombreuses communes non urbaines restent actuellement non connectées au réseau structurant ferroviaire et Express. Celles-ci représentent environ 8% de la population wallonne.

L'objectif de la présente méthodologie est donc de proposer l'identification, la caractérisation, la priorisation, l'identification du pôle et de l'offre pour chacune des communes non connectées au réseau structurant afin qu'elles le soient progressivement. Celle-ci constituera un déclencheur aux réflexions partagées entre la région, l'OTW, les communes et d'éventuels autres acteurs de la mobilité afin de proposer la solution la plus adéquate possible pour répondre aux besoins de leur population.

La **première étape** de cette méthodologie est **d'identifier les communes restant à connecter au réseau structurant ferroviaire et Express**. Celles-ci sont identifiées grâce aux critères suivants :

- Le territoire communal ne dispose ni d'une gare SNCB ni d'un arrêt express (actuel ou en projet) ;
- Ou le territoire communal dispose bel et bien d'une gare mais celle-ci est inaccessible en mode actif (distance supérieure à 6km, relief trop important, etc.) depuis la localité la plus habitée.



La **seconde étape** de la méthodologie a pour but de **caractériser les communes** identifiées afin de mieux comprendre leur dynamique en termes de demande de mobilité mais également en termes d'offre de mobilité :

- Demande de mobilité
 - Nombre d'habitants : population totale de la commune ;
 - Nombre d'actifs :
 - population active résidente dans la commune ;
 - population active non-résidente de la commune et y travaillant ;
 - Nombre de visiteurs de points d'intérêt générant plus de 1000 visiteurs par jour tout au long de l'année (Ex: PAE, hôpital, etc.) ;
 - Nombre d'étudiants de l'enseignement secondaire et supérieur :
 - résidents dans la Commune ;
 - non-résidents mais fréquentant un établissement dans la Commune.
- Offre de mobilité
 - Inclusion dans une des 17 zones de redéploiement du réseau de transport en commun prévu d'ici 2023 (cfr. point 3.1.1. Redéploiement – Ajustement de la méthodologie).

La **troisième étape** se base sur la caractérisation des communes et **priorise** celles-ci en vue de planifier leur étude par l'AOT de connexion progressive au réseau structurant.

1. Existence d'un redéploiement prévu d'ici 2023
2. Si pas de redéploiement prévu, classement sur base de l'addition de
 - a. nombre d'habitants ;
 - b. nombre d'actifs non-résidents de la commune et y travaillant ;
 - c. nombre de visiteurs de points d'intérêt tels que décrit ci-dessus ;
 - d. nombre de jeunes non-résidents de la commune et y étudiant.

La **quatrième étape** consiste, pour les 5 premières communes non concernées par un redéploiement (groupe 2. ci-dessus), en **l'identification du pôle** de destination principal de chacun des communes par motif (travail, études et autres).

- Origine/destination pour chacun des motifs
 - Sélection de la liaison la plus importante
 - Si les pôles principaux de destination diffèrent pour un ou plusieurs motifs, sélection de la liaison desservant le flux le plus important (en absolu)

La **cinquième étape** consiste, pour chaque liaison décrite ci-dessus, en **l'identification de l'offre** de mobilité adéquate :

- Addition des flux (travail et études)
 - Si > 500 déplacements par jour : offre express d'heures de pointe (6h-9h et 16h-19h) avec un nombre d'arrêt limité par commune ;
 - Si entre 200–500 déplacements par jour : offre principale d'heures de pointe (6h-9h et 16h-19h), avec un arrêt dans chaque localité, soit en rabattement vers le réseau structurant, soit en connexion directe vers le pôle de destination selon les cas ;
 - Si < 200 déplacements par jour : offre de mobilité locale flexible (6h-19h en rabattement vers le réseau structurant).
- Pour les déplacements vers les pôles d'intérêts identifiés, ajout de parcours spécifiquement aux jours et heures d'ouverture.

Les quatrième et cinquième étapes seront reproduites annuellement, pour les communes non concernées par une zone de redéploiement de l'offre.

Afin d'assurer la desserte fine de l'ensemble des communes à connecter au réseau structurant, une attention particulière doit être portée au rabattement des différents villages vers le mobipôle d'une commune pour offrir une connexion au réseau structurant à l'aide de solutions de mobilité locale flexible.

Planification des différentes étapes

L'Autorité Organisatrice du Transport présentera le résultat des étapes 2 et 3 lors de la prochaine session des OCBM (printemps 2021).

Chaque commune/groupe de communes identifié fera l'objet d'un projet pour la mise en œuvre des étapes 4 et 5.

Proposition d'avis de l'Organe :

L'Organe émet un avis favorable sur la méthodologie d'identification des communes à connecter au réseau structurant ainsi qu'à la caractérisation et la priorisation des communes. L'Organe émet également un avis favorable sur la méthodologie d'identification du pôle et de l'offre desservant celui-ci. Il attend de l'Autorité Organisatrice du Transport de présenter à sa prochaine session la caractérisation et la priorisation des communes à connecter au réseau structurant. De plus, il s'agira alors d'initier les projets ad-hoc avec l'OTW et les communes concernées pour la mise en œuvre des étapes 4 et 5 pour les communes non concernées par une zone de redéploiement de l'offre.