

Rapport de la réunion de l'Organe de consultation du bassin de mobilité du Luxembourg

Date : mardi 28 octobre 2021

Lieu : Teams (réunion en ligne)

Les annexes (documents préparatoires et présentation) font partie intégrante du rapport de la réunion.

Présents :

Membres

- Kamal MITRI (Arlon)
- Jean-Marie MEYER (Attart)
- Bertrand MOINET (Bastogne)
- Vovo KAMBU (Chiny)
- Maxime LEONET (Daverdisse)
- Nicolas STILMANT (Fauvillers)
- Fabrice JACQUES (Habay)
- Stéphane PUFFET (Herbeumont)
- José GUILLAUME (Houffalize)
- Stéphane GUSTIN (Léglise)
- Carole JANSSENS (Libramont- Chevigny)
- Nicolas GREGOIRE (Marche-en-Famenne)
- Daniel GUEBELS (Musson)
- André BLAISE (Nassogne)
- Patrick PIERLOT (Saint-Hubert)
- Benjamin DESTREE (Tintigny)
- Elie DEBLIRE (Vielsalm)
- Annie GOFFIN (Virton)
- (OTW, Directeur Territorial Namur-Luxembourg)
- Pol FLAMEND (SPW M&I, Inspecteur général du Département des routes de Namur et du Luxembourg)
- Jérôme WIBRIN (Représentant du Ministre Henry)
- Martin DUFLOU (SPW M&I – Autorité Organisatrice du Transport)
- Ysaline PASQUASY (SPW M&I - Autorité Organisatrice du Transport)

Invités permanents

- Philippe THIOUX (OTW – Directeur Exécutif Namur-Luxembourg)
- Daniel DAVIN (OTW, Direction territoriale du Luxembourg, Directeur d'exploitation Luxembourg)
- Pascal COIBION (OTW, Direction territoriale du Luxembourg, Adjoint au Directeur d'exploitation)
- Gery BAELE (navetteurs.be)
- Anna TINEBRA (Tous à pied)
- Matthieu ANGELO (Cawab)
- Sylvain LAMBINET (Forem)

Invités ad hoc

- Alexandre PETIT (Président)
- Alain PIRON (SPW Mobilité Infrastructures – Direction de la Planification de la Mobilité)
- Justine MARNEFFE (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- Marie VIDOTTO (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)

Autres

- Thibaut VINCENT (CEM Arlon)

Absents/excusés :

- Kamal MITRI (Arlon)
- François KINARD (Aubange)
- Eric DEMEUSE (Bertogne)
- Mathieu ROSSIGNOL (Bertrix)
- Franck ISTACE (Bouillon)
- Fabrice SARLET (Durbuy)
- Michel JACQUET (Erezée)
- Georges GONDON (Etalle)
- Caroline GODFRIN (Florenville)
- Raphaël SCHNEIDERS (Gouvy)
- Jacques CHAPLIER (Hotton)
- Guy GILOTEAUX (La-Roche-en-Ardenne)
- Anne LAFFUT (Libin)
- Patrick LOOS (Manhay)
- Thierry KENLER (Martelange)
- Marc GILSON (Meix-devant-Virton)
- Jean-Raymond LICHTFUS (Messancy)
- Mariline CLEMENTZ (Neufchâteau)
- Claudy THOMASSINT (Paliseul)
- Cédric LERUSSE (Rendeux)
- Philippe GUISSARD (Rouvroy)
- Pierre PIRARD (Sainte-Ode et Conseil Administration OTW)
- Philippe LEMPREUR (Saint-Léger)
- Rudy MOISSE (Tellin)
- Walter JORIS (Tenneville)
- René REYTER (Vaux-sur-Sûre)
- Thierry DENONCIN (Wellin)
- Sébastien MICHEL (Conseil Administration OTW)
- Mourad BAOUCHE (SNCB)
- Christiane CHERMANNE (SPW – Direction de la planification de la mobilité)

Abréviations courantes :

AOT = Autorité organisatrice du transport

BHNS = Bus à haut niveau de service

CCATM = Commission Consultative Communale d'Aménagement du Territoire et de Mobilité

CEM = conseiller en mobilité

CLM = Centrale locale de mobilité

CRM = Centrale régionale de mobilité

H+ = tarif Horizon +

HP = heures de pointe

OCBM = Organe de consultation du bassin de mobilité

OTW = Opérateur de transport de Wallonie

PAE = Parc d'activité économique

PCM = Plan communal de mobilité

PMR = personne(s) à mobilité réduite

PUM = Plan urbain de mobilité

SDT = Schéma de Développement Territorial

SPW M&I ou MI : Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures

SRM = Stratégie Régionale de Mobilité

STIG = service de transport d'intérêt général

ZHNS = Zone à haut niveau de service

1. Introduction

M. DUFLOU (AOT) introduit la séance et présente le nouveau rôle de président de séance, pour lequel un appel avait été lancé au précédent OCBM. Alexandre PETIT, conseiller « Stratégie territoriale » à IDELUX Développement, assurera ce rôle.

2. Follow-up des avis précédents de l'Organe

Point pour avis de l'Organe – Document préparatoire

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- L'OTW fait remonter une difficulté technique sur la E69 pour assurer l'arrêt du PAE de Remouchamps au sein de la commune d'Aywaille (arrêt provisoire). L'OTW est en contact avec les autorités communales et le SPW pour faciliter la desserte de cet arrêt au zoning.
- Question est posée à l'OTW sur l'avancement du point suivant : « *L'Organe recommande aux gestionnaires de voirie (régional et communaux) d'assurer l'accessibilité cyclo-piétonne et la sécurisation des arrêts ainsi que d'améliorer la vitesse commerciale et la fiabilité du réseau (notamment vers le Grand-Duché de Luxembourg) sur base de priorités identifiées par l'OTW* » (avis de l'OCBM printemps 2021 au point 2.1.2 Mise en œuvre opérationnelle du réseau express) : ce n'est pas encore fait (retards dus au covid). La priorité est d'aménager les arrêts les plus fréquentés. Une fois ces arrêts bien identifiés, l'OTW remontera vers les pouvoirs locaux pour qu'ils assurent le cheminement sécurisé vers ces arrêts.
- Concernant le redéploiement du réseau luxembourgeois RGTR : l'AOT annonce rester attentive à leur planning de déploiement afin de pouvoir adéquatement informer l'Organe.
- Concernant la ligne 6 « Libramont-Bastogne », l'OTW souhaite attirer l'attention sur les points suivants :
 - Le zoning de l'Aliénau est desservi par des arrêts provisoires, vu le projet du SPW de rénover les cheminements cyclables jusque Recogne (collaboration entre OTW et SPW).
 - Coté gare de Libramont, un arrêt provisoire est implanté en amont de la gare mais l'idéal reste d'avoir un arrêt devant la gare. Une concertation avec la commune et les commerces locaux est nécessaire pour trouver le meilleur emplacement par rapport au stationnement zone bleue. Le dialogue n'a pas encore pu être rétabli.
 - M. DUFLOU (AOT) suggère d'interroger les clients qui empruntent la ligne pour comprendre leurs enjeux en termes de cheminement d'intermodalité et rappelle le financement important concédé pour cette ligne pour assurer l'intermodalité en termes horaires. La commune de Libramont se dit conscientisée et verra ce qu'elle peut faire.

Avis de l'Organe

L'Organe prend acte des avancées dans les différents dossiers.

3. Réseau structurant intercommunal

Connexion de Bouillon au réseau structurant intercommunal, incluant la création d'une connexion transfrontalière depuis Sedan

Point pour avis de l'Organe – Document préparatoire

L'AOT présente le diagnostic de la demande et de l'offre de mobilité sur la commune de Bouillon, en intégrant également la question des flux venant de France. Pour atteindre les objectifs fixés par la Stratégie Régionale de Mobilité, l'AOT propose l'évolution de la liaison Bouillon – Bertrix – Libramont suivante :

- Hiérarchisation en « liaison principale » ;
- Augmentation du niveau de service pour atteindre 1 bus/h/sens entre 6h et 20h en semaine et 1bus/2h/sens le samedi ;
- Extension transfrontalière depuis Sedan : unidirectionnelle en semaine aux heures de pointe (vers Libramont entre 6h et 9h, vers Sedan entre 16h et 19h) et bidirectionnelle toute la journée le samedi;
- Les correspondances visées seront prioritairement en gare de Libramont vers/depuis Luxembourg-Ville, et si possible en gare de Sedan avec le TGV vers/depuis Paris.

L'AOT précise que des contacts sont en cours avec l'Autorité française (Ardenne Métropole) pour établir cette connexion transfrontalière.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- La desserte du centre de Bertrix et de la gare est discutée :
 - Il est confirmé que la desserte du centre de Bertrix est à effectuer, sans aller nécessairement jusqu'à la gare pour ne pas faire concurrence avec le ferroviaire sur la liaison Bertrix-Libramont.
 - J. WIBRIN (Cabinet) indique que la gare de Bertrix permettrait pourtant de rejoindre Paliseul ou Dinant depuis Bouillon. L'OTW indique que déjà aujourd'hui sur la ligne 8, la desserte de la gare de Bertrix a été supprimée car elle imposait trop de contraintes en termes de correspondance (car celle à Libramont est à privilégier en termes de potentiel) et avait un impact sur le temps de parcours. Ils ont donc plutôt privilégié la desserte de la place de Bertrix (gare accessible à pied le cas échéant).
- La question de l'opportunité d'une liaison bidirectionnelle avec Sedan et de la connexion au TGV est discutée :
 - L'AOT indique qu'il y a très peu d'habitants de la province de Luxembourg qui travaillent dans le Nord du département des Ardennes alors que près de 1500 résidents des communautés de communes « Ardenne Métropole » et « Portes de Luxembourg », dans le nord du département des Ardennes, travaillent en province de Luxembourg.
 - Très peu de Belges travaillent en France. Il y a par contre des Français qui travaillent en Belgique. Ainsi, le but est de rabattre les travailleurs français en transport public vers les entreprises et ainsi renforcer le tissu économique belge. Plusieurs voix soutiennent en séance une connexion avec le TGV, cette correspondance serait intégrée à la fiche tactique pour étude de faisabilité par le TEC.

- L'AOT indique une cohérence du caractère unidirectionnel sur le réseau transfrontalier en donnant l'exemple de la liaison Carignan > Florenville > Arlon.
 - P. COIBION (OTW) demande si le caractère unidirectionnel depuis Sedan pourrait être envisagé de manière bidirectionnelle afin d'éviter les retours à vide ? L'AOT indique que ce n'est pas l'ambition d'un point de vue tactique au regard du potentiel.
 - A. BLAISE (Nassogne) soutient que beaucoup de personnes en province de Luxembourg et de Namur pourraient être intéressées par cette connexion TGV vers Paris. On pourrait mettre la ligne à l'essai, et la supprimer par la suite si besoin. L'OTW indique aussi sa préférence pour viser une intermodalité générale avec accès au TGV vers Paris, notamment sur base de demande de la commune de Bouillon (absente à cette séance). L'OTW estime qu'il ne s'agit pas ici du même type de besoin que la liaison unidirectionnelle transfrontalière entre Carignan et Arlon. Le Cabinet Henry identifie que l'offre TGV est faible en termes de fréquence et que des alternatives plus efficaces existent.
- L'OTW précise que la ligne 8 donne actuellement prioritairement correspondance vers Bruxelles et non vers Luxembourg-Ville. Les avantages et inconvénients des 2 scénarios devront être analysés lors de l'étude opérationnelle, notamment vu le caractère touristique de la région, l'OTW préconise une liaison Bouillon-Libramont avec 1 bus/heure/sens y compris le week-end en connexion avec la gare de Libramont (trains de /vers Bruxelles).

Avis de l'Organe

L'Organe émet un avis favorable sur l'amélioration de l'offre cible de la liaison structurante principale Bouillon - Noirefontaine - Plainevaux - Fays-les-Veneurs - Bertrix – Libramont et son extension transfrontalière depuis Sedan pour laquelle des contacts sont en cours avec l'Autorité française compétente. L'Organe recommande d'étudier le caractère bidirectionnel de cette extension Sedan – Bouillon, notamment en vue d'une correspondance avec le TGV vers Paris.

Sur cette base, la commune de Bouillon est considérée au niveau régional comme connectée au réseau structurant intercommunal de transport public. L'Organe demande à l'OTW d'étudier opérationnellement l'amélioration et l'extension de l'offre de sa ligne 8 sur cette base.

4. Réseau TEC

Redéploiement de la zone de Florenville : démarche d'information publique et de participation citoyenne
Point pour information

Le point est présenté par le facilitateur désigné par la Région wallonne (le bureau Dreamocracy, représenté ce jour par M. MULLER) pour piloter cette démarche d'information publique et de participation citoyenne sur deux premières zones de redéploiement (Gembloux et Florenville) :

- Leur mission est d'organiser toute la consultation, animer le comité de pilotage, composer les panels consultatifs de citoyens, établir le rapport à destination du TEC.

- Pour Florenville, il y aura 4 ateliers sur 4 samedi entre avril et début juin 2022. Il y aura aussi une plateforme numérique pour recueillir des avis. Pour les panels, un recrutement de citoyens et de forces vives sera organisé avec les communes.
- Rôle des communes : aider au succès de cette consultation, vu qu'en tant que pouvoir local, ils pourront aider pour le recrutement des participants, le déploiement de la communication, l'organisation des ateliers (aide logistique, salle, etc.).
- Les communes seront contactées début 2022 pour lancer la démarche.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- Un rappel est fait sur le moment auquel intervient ce processus : la concertation se fait sur une base bien avancée, la construction tactique du réseau cible ayant déjà fait l'objet d'atelier et de concertation avec les communes, ainsi que d'un avis favorable en OCBM (ayant débouché sur l'officialisation par l'AOT du Plan Régional de Transport Public de la zone de Florenville). Il ne s'agit donc pas de repartir d'une page blanche en termes d'ambitions tactiques. Suite à la demande du Ministre, l'ambition est vraiment de confronter ce qui a été réfléchi côté institutionnel et étudié par le TEC en termes d'évolution de ses lignes desservant la zone avec l'avis des citoyens. Le but est de faire émerger des avis constructifs sur une proposition déjà existante. A la fin de ce processus, les autorités compétentes seront le plus à même de choisir le meilleur scénario. Cela permettra aussi de soulever des points d'attention : aspect cheminement pour arriver aux arrêts de bus, question des stationnement vélo, adéquation des horaires, etc. Il s'agit de faire en sorte que l'expérience usagers qui résultera de ce réseau soit la meilleure possible.
- A. TINEBRA (Tous à pied) indique qu'ils sont en train de réaliser une étude sur les cheminements piétons avec la commune de Léglise. Y aura-t-il une concertation là-dessus ? M. MULLER (Dreamocracy) indique qu'un maximum de parties prenantes seront contactées au moment des ateliers.
- En termes de calendrier prévisionnel, l'OTW indique que ses études opérationnelles sont déjà bien avancées et qu'ils seront en mesure de présenter des scénarios pour les ateliers. Ils espèrent pouvoir présenter leur meilleur scénario opérationnel, amendé des conclusions pertinentes de la participation citoyenne, pour l'OCBM d'automne 2022. On peut viser une mise en œuvre au mieux pour mi-2023, avec phasage jusque 2025 pour les étapes relatives à Vivalia.
- Demande est faite que la question de la « mobilité locale flexible » soit intégrée aux ateliers.
 - L'AOT rappelle que l'ambition est bien de mettre en œuvre des moyens financiers pour la mobilité locale complémentaire aux lignes régulières et il sensibilise le Cabinet Henry sur ce point. Ces solutions ne seront pas prêtes pour les ateliers, mais ces derniers seront l'occasion de demander aux citoyens quelles solutions leur paraissent les meilleures.
 - L'OTW demande si, dans ce cadre-là, il peut y avoir un cadre supracommunal (par exemple IDELUX ou CLM) pour aider l'opérateur à suggérer les solutions adéquates ? L'AOT note l'idée d'intégrer la CLM et A. PETIT (IDELUX) indique qu'IDELUX est toujours disponible pour participer à des réflexions supracommunales.
- F. JACQUES (Habay) cite un article de l'UVCW qui soulève que le rôle des collègues communaux dans les redéploiements n'est pas encore bien défini. Il se questionne également sur l'intérêt de faire la participation citoyenne maintenant et pas plus en amont.

- M. DUFLOU indique que l'AOT a des contacts avec l'UVCW depuis 2-3 ans et qu'il est assez en phase avec son intervention. Aussi l'AOT a-t-elle proposé que l'UVCW soit observateur dans le processus de participation citoyenne en cours à Gembloux et Florenville pour en tirer les leçons adéquates. On n'a pas encore reçu leur réponse mais il y a vraiment une main tendue pour les intégrer. M. DUFLOU rappelle qu'il n'y a pas de base légale à ce processus, il n'y a donc pas eu d'échanges démocratiques importants sur le processus et la méthode, ce qui n'empêche pas d'avancer et d'adapter progressivement.
- L'OTW indique que si on va devant les citoyens avec une page blanche, on risque d'avoir un atelier interminable qui n'aboutit sur rien. En tant qu'Opérateur, leur rôle est de vérifier que l'opérationnalisation du PRTP continue de répondre aux besoins et enjeux locaux. Donc l'OTW va établir un réseau de base adapté et c'est ce réseau adapté qu'on présentera aux citoyens et qui pourra être amendé sur base de leurs retours et réactions. Il faut pouvoir présenter aux gens une base solide mais ajustable pour pouvoir être productif.

5. Réseau ferroviaire

Plan de transport SNCB 2020-2023 : rappel de la phase de décembre 2021 d'amélioration de l'amplitude de certaines liaisons dans le bassin de Luxembourg

Point pour information

Vu l'absence (excusée) de la SNCB à cette réunion, le point est reporté.

Les participants indiquent qu'il leur semble indispensable que la SNCB soit présente à ces réunions. J. WIBRIN indique que leur absence ce jour est exceptionnelle, qu'ils sont beaucoup plus présents et à l'écoute ces dernières années.

6. Infrastructures de transport public

Abris voyageurs et stationnement vélo

Point pour information

Les règles de subvention et les services que proposent l'OTW pour l'entretien des abribus sont rappelés via une présentation, ainsi que les principes de base et les possibilités de subsides pour l'implantation de boîtes vélos à proximité des abribus.

Les remarques suivantes ont été formulées en séance :

- A. TINEBRA met en garde contre le mauvais placement des arceaux vélos. Lorsque ceux-ci sont « pleins », ils constituent un masque de visibilité pour les enfants et personnes de petite taille. Ces dispositifs doivent être bien placés pour ne pas masquer les piétons.

7. Divers

Intégration dans l'étude d'évaluation des lignes les demandes d'ajout d'arrêts (études 2022) :

- J. GUILLAUME (Houffalize) indique que la nouvelle ligne Express Arlon-Liège ne s'arrête plus à l'arrêt « Pisserotte » et « Dînez » et demande si l'on peut prévoir au moins 1 bus matin et soir qui s'arrêterait à ces arrêts.
- L'AOT intégrera cette question à l'évaluation de la ligne.
- N. STILMANT (Fauvillers) demande également que la question du rétablissement de la desserte de l'arrêt de Sainlez, soit pris en compte dans l'évaluation.

Modification d'offres au regard de la suppression du passage à niveau de Sterpenich

- L'OTW indique rencontrer un problème dans l'étude et la mise en œuvre d'une ligne « Arlon – Sterpenich – Luxembourg » : la suppression définitive du passage à niveau de Sterpenich, sans alternative valable pour le transport public qui devra faire une longue déviation.
- T. VINCENT (CeM Arlon) informe que 2 projets sont actuellement à l'étude avec Infrabel : 1) projet de tunnel accessible uniquement aux cyclistes et piétons et 2) projet de déviation à travers champs où les véhicules lourds pourraient passer pour rallier le zoning Ikea de l'autre côté.
- L'OTW demande à pouvoir être intégré à la réflexion sur ce projet.

Sites propres priorisant les bus au Nord d'Arlon

- T. VINCENT présente un projet d'aménagement au carrefour de la N82 et de la N4.
- P. FLAMEND (SPW M&I, Département des routes de Namur et du Luxembourg) précise que pour ce genre de projet d'infrastructure, la Direction des Routes du SPW, la Ville et l'OTW doivent d'abord se concerter et en discuter entre eux avant d'aller plus loin.
- L'OTW indique être assez favorable à cette solution. Ce cas pourrait servir de projet pilote pour tester cette technologie. Il faudrait aussi étudier jusqu'où en amont cette bande bus pourrait remonter sur la N4.

Desserte des arrêts par les bus luxembourgeois

- B. MOINET (Bastogne) relaie l'interpellation d'un citoyen habitant à proximité de la frontière luxembourgeoise indiquant que les bus RGTR « Wiels-Bastogne » ne permettent pas l'embarquement à Bras jusque Bastogne et inversement.
- L'AOT indique avoir été saisie de l'enjeu embarquement/débarquement des lignes RGTR en Belgique. Si une offre de transport public circule sur le territoire, ça semble logique que les citoyens puissent les utiliser. L'AOT va donc officiellement prendre contact avec l'Autorité luxembourgeoise à ce sujet.

8. Agenda

La prochaine réunion de l'OCBM aura lieu le 10 mai 2022.