

OCBM de Luxembourg : document préparatoire au point 3.2

Etude prospective sur les liaisons structurantes transfrontalières avec le Grand-Duché du Luxembourg : méthodologie et planning

Tel que mentionné dans la Stratégie Régionale de Mobilité en termes de mobilité des personnes, adoptée en 2019 par le Gouvernement wallon, il est nécessaire, pour positionner la Wallonie dans les réseaux socioéconomiques et institutionnels transrégionaux et transfrontaliers et soutenir le développement des territoires frontaliers, de connecter les territoires frontaliers aux Régions et aux Etats voisins. Pour répondre à cet objectif, le texte exprime notamment le besoin de renforcer les connexions avec le Luxembourg, en lien tant avec la valorisation du ferroviaire que du transport collectif par route¹.

Par ailleurs, lors de précédentes sessions de l'OCBM Luxembourg, le souhait a été exprimé qu'une étude des liaisons transfrontalières avec le Grand-Duché de Luxembourg soit menée².

La présente note a donc pour but d'établir un diagnostic des flux de mobilité sur la zone transfrontalière avec le Luxembourg et de dresser un inventaire des solutions de transport collectif existantes, afin de mettre en évidence les besoins en termes de développement et/ou redéploiement de l'offre de mobilité collective sur cette zone.

1. Caractérisation de la zone d'étude :

Les communes dont on étudie les flux sont les suivantes :

Commune	Population ³	Commune	Population
Arlon	30.393	Léglise	5.626
Attert	5.654	Libramont	11.482
Aubange	17.251	Martelange	1.916
Bastogne	16.296	Messancy	8.332
Burg-Reuland	3.949	Musson	4.656
Chiny	5.242	Neufchâteau	7.836
Etalle	5.948	Saint-Léger	3.691
Fauvillers	2.338	Saint-Vith	9.853
Florenville	5.687	Tintigny	4.340
Gouvy	5.404	Vaux-sur-Sûre	5.862
Habay	8.510	Virton	11.371

¹ Source : Stratégie Régionale de Mobilité – Volet 1 : Mobilité des personnes, 2019, p. 32.

² Cfr. Rapport de la réunion de l'Organe de consultation du bassin de mobilité du Luxembourg du 22 octobre 2020, au cours de laquelle la question de la possibilité d'établir une liaison entre Arlon et Esche-Belval a notamment été posée.

³ Source : Statbel, Population par commune, 2021

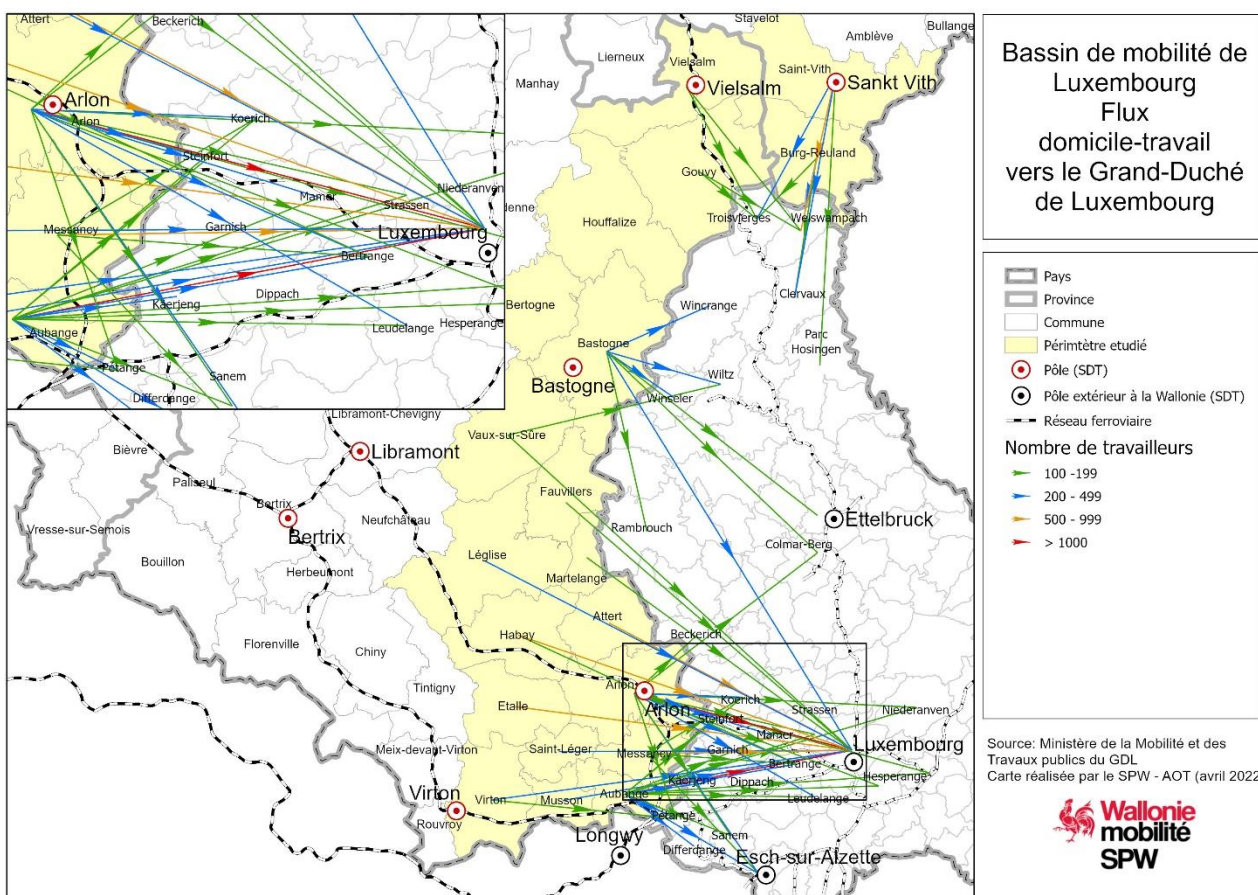
2. Constats :

Demande de mobilité :

Une analyse des flux de mobilité domicile-travail a été réalisée. Les déplacements domicile-école secondaire vers le Grand-Duché de Luxembourg sont négligeables⁴ et n'ont dès lors pas été considérés dans cette analyse.

Toutes destinations confondues, il apparaît immédiatement que les flux domicile-travail de la zone considérée vers le Grand-Duché du Luxembourg sont considérables. En termes d'emplois, l'attractivité du Luxembourg est comparable à celle de Bruxelles ; aucune ville wallonne n'attire autant de travailleurs.

Les flux de plus de 100 travailleurs sortants vers le Grand-Duché de Luxembourg sont représentés sur la carte ci-dessous⁵ :



⁴ 178 élèves belges sont scolarisés dans des lycées luxembourgeois (source : Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg - Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, 2020).

⁵ Source : Matrice emploi domicile-travail, Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg - Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, 2021

En termes d'origine, les communes présentant les flux les plus importants vers le Grand-Duché sont Arlon (~8.000 travailleurs), Aubange (~5.000 travailleurs), Bastogne (~3.000 travailleurs) et Messancy (~2.000 travailleurs).

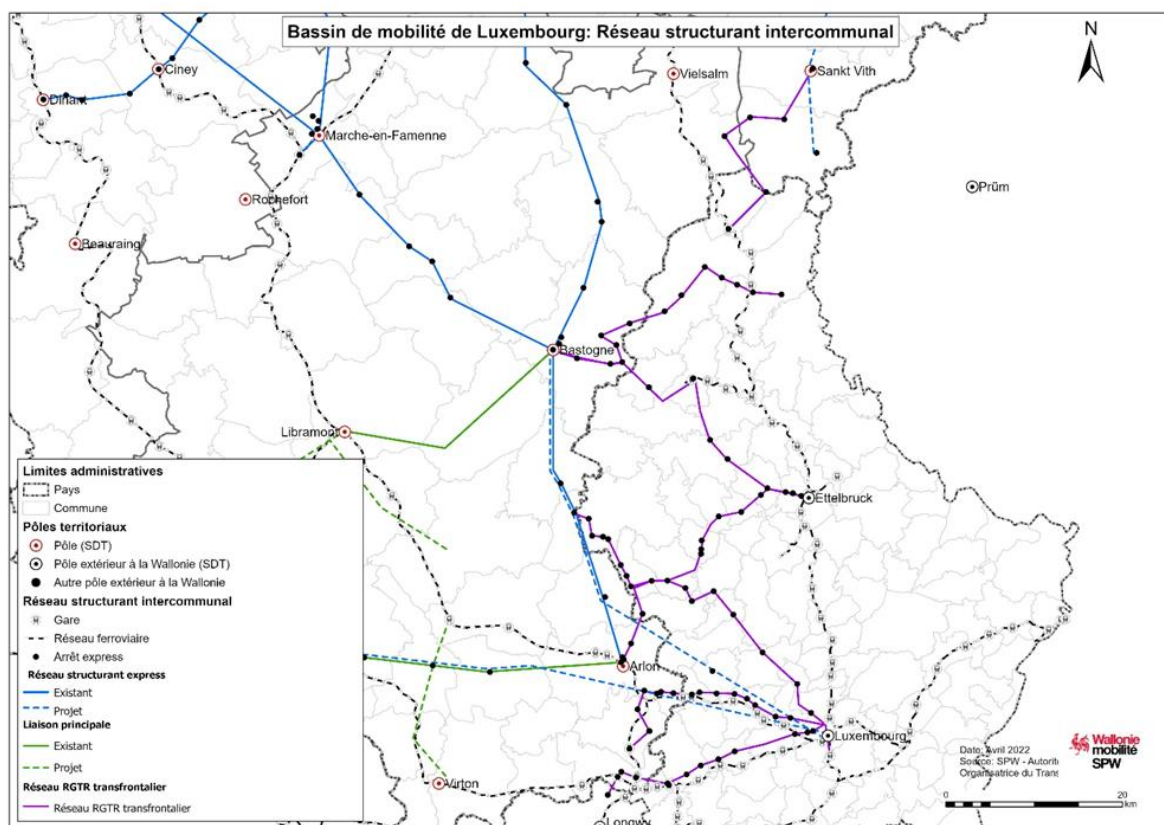
En termes de destination, sans surprise, la grande majorité des flux est d'abord orientée vers Luxembourg-Ville (près de 10.000 déplacements, soit environ 30% des flux transfrontaliers totaux), en particulier depuis Aubange et Arlon (> 1.000 travailleurs). Des flux non-négligeables (> 500 travailleurs) sont également observés vers Luxembourg-Ville au départ des communes de Messancy, Habay, Attert et Etalle (par ordre décroissant d'importance). Les communes de Bastogne, Léglise, Musson, Saint-Léger et Virton génèrent chacune environ 300 déplacements de travailleurs vers Luxembourg-Ville.

Dans des ordres de grandeur bien moins importants (3 à 4% des flux totaux), les pôles luxembourgeois de Bertrange, Weiswampach, Mamer, Esch-sur-Alzette, Koerich, Steinfort, Wiltz, et Pétange, attirent chacun entre 1.000 et 1.500 travailleurs belges environ (ces pôles étant cités par ordre décroissant de travailleurs frontaliers, toutes origines confondues).

Offre de mobilité :

L'analyse de l'offre structurante (SNCB, CFL, TEC, RGTR) actuelle et ambitionnée (cfr détails en annexe) montre que la majorité des communes de la zone disposent ou disposeront d'une offre structurante intercommunale à destination du Grand-Duché de Luxembourg, que celle-ci soit ferroviaire ou structurante express. Pour certaines communes, ces liaisons impliquent néanmoins une correspondance.

Les communes de Burg-Reuland, Musson, et Saint-Léger en revanche n'ont pas encore d'accès effectif ou programmé au réseau structurant vers le Luxembourg.



Synthèse flux vs offre

Flux de déplacement	Liaison	Offre structurante actuelle ou déjà validée
+ de 1000 déplacements	Arlon-Luxembourg	<ul style="list-style-type: none"> Train direct
	Aubange-Luxembourg	<ul style="list-style-type: none"> Train avec correspondance Bus express RGTR
500-999 déplacements	Messancy-Luxembourg	<ul style="list-style-type: none"> Train avec correspondance Bus express RGTR
	Habay-Luxembourg	Train (direct depuis la gare de Marbehan, en correspondance depuis la gare de Habay)
	Attert-Luxembourg	<ul style="list-style-type: none"> Bus express TEC avec correspondance ferroviaire Futur Bus Express TEC direct (HP)
	Saint-Vith - Weiswampach	Bus express RGTR avec correspondance à Trois-Vierges
	Etalle-Luxembourg	Futur Bus Express TEC direct (HP)
200-499 déplacements	Bastogne-Wiltz	Bus express RGTR
	Arlon-Bertrange	Néant
	Virton-Luxembourg	Train avec correspondance
	Arlon-Steinfort	Néant
	Arlon-Mamer	Train direct
	Bastogne-Luxembourg	<ul style="list-style-type: none"> Bus express TEC avec correspondance ferroviaire Futur Bus Express TEC direct (HP)
	Aubange-Pétange	Train direct depuis Athus
	Léglise-Luxembourg	Bus TEC avec correspondance train à Marbehan
	Arlon-Koerich	Néant
	Saint-Léger - Luxembourg	Néant
	Arlon - Esch-sur-Alzette	Néant
	Aubange - Esch-sur-Alzette	Train avec correspondance à Rodange
	Musson - Luxembourg	Néant
	Bastogne - Wincrange	Bus RGTR ⁶

⁶ Il s'agit de l'actuelle ligne 669 Marnach - Wincrange - (B) Bastogne, qui n'est pas une ligne express mais néanmoins à forte fréquence (2bus/heure en pointe, 1bus/heure en heures creuses).

Burg-Reuland – Weiswampach	Néant
----------------------------	-------

En conclusion, les besoins de mobilité vers les pôles luxembourgeois, et en particulier vers Luxembourg-Ville, sont en partie rencontrés avec l'offre structurante, qu'elle soit ferroviaire ou express. Au vu de l'ampleur des flux, le développement des solutions de transport en commun complémentaires (création de liaison ou adaptation significative de l'offre existante sur certaines liaisons) apparaît comme un enjeu majeur.

Certains pôles de destination ne sont actuellement pas connectés au réseau structurant de transport public. Le pôle de Esch-sur-Alzette notamment, attire un nombre important de travailleurs belges depuis plusieurs communes.

3. Etapes suivantes :

Dans le cadre des évaluations d'offre⁷ programmées à court terme (voir point 5 de cette session OCBM), plusieurs lignes TEC transfrontalières non encore intégrées au réseau Express cible seront analysées.

En parallèle, il est proposé d'organiser des ateliers techniques dans les prochains mois avec les communes et d'autres parties prenantes concernées (SNCB, acteurs socio-économiques, ...). Les objectifs seront :

- d'approfondir et enrichir le diagnostic mobilité réalisé par l'AOT avec les connaissances des différents acteurs présents ;
- d'étudier les liaisons structurantes manquantes au regard des flux identifiés dans la présente étude et qui ne bénéficient pas d'offre (directe) de transport public ;
- de déterminer, étant donné les offres ferroviaire et RGTR mises en œuvre, l'ensemble des liaisons transfrontalières TEC visées et leurs niveaux de service cibles.

La connexion au Luxembourg des communes incluses dans le périmètre de redéploiement de la zone de Florenville ayant déjà été déterminée via le Plan Régional de Transport Public établi par l'AOT, elles ne seraient pas incluses dans ces ateliers.

La concertation AOT-OTW-communes se poursuivra au-delà de ces ateliers, ainsi qu'une coordination avec l'Autorité luxembourgeoise.

Enfin, un atelier avec les élus des communes de la zone sera organisé préalablement à l'OCBM. L'AOT y présentera le projet global de réseau transfrontalier cible affiné et soumettra aux élus les dernières questions restant en suspens.

Le réseau express transfrontalier cible de transport en commun routier, incluant les projets de lignes à créer et/ou modifier, sera soumis à l'avis de l'OCBM d'automne 2022 ou, le cas échéant, de printemps 2023.

⁷ Cela concerne notamment les lignes Optisud.

Proposition d'avis de l'Organe :

L'Organe prend connaissance du diagnostic mobilité présenté par l'Autorité Organisatrice du Transport sur la zone de 22 communes étudiées et le partage.

Il constate que les flux les plus importants bénéficient effectivement d'une offre structurante de transport public transfrontalière existante (SNCB, CFL, RGTR ou TEC) ou déjà définies au niveau des ambitions tactiques (TEC).

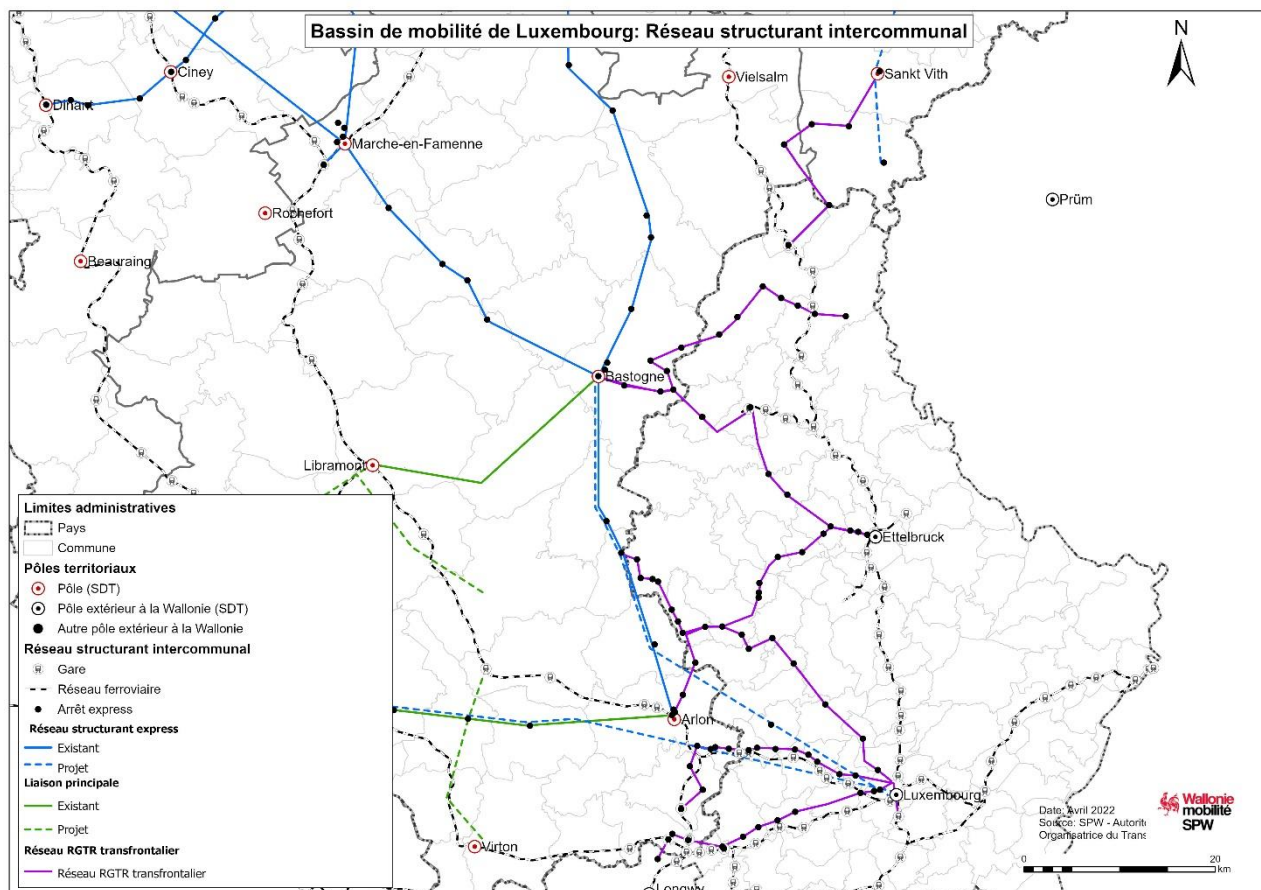
Il constate aussi qu'une série de flux majeurs, en particulier vers des pôles autres que Luxembourg ville dessus (Bertrange, Steinfort, Koerich, Esch-sur-Alzette), ne bénéficient pas actuellement d'offres structurantes de transport public ou pas d'offres qualitatives (directe, ...) et présentent donc un potentiel important de transfert modal.

L'Organe recommande de compléter le diagnostic réalisé par l'AOT afin d'identifier d'éventuels autres besoins/flux transfrontaliers en impliquant les communes et les parties prenantes concernées.

Il attend de l'AOT de soumettre à son avis lors d'une prochaine session le réseau express TEC transfrontalier cible complémentaire aux offres ferroviaire et RGTR mises en œuvre.

ANNEXE : Diagnostic technique des liaisons structurantes transfrontalières avec le Grand-Duché de Luxembourg

Analyse de l'offre structurante (ferroviaire et express) actuelle et ambitions régionales :



En termes d'offre structurante, il existe tout d'abord 3 axes transfrontaliers ferroviaires :

AXES	RELATIONS	FREQUENCE	REMARQUE
Namur Luxembourg	– IC Bruxelles – Namur – Luxembourg	1 train/heure/sens	
	L Libramont – Arlon	1 train/heure/sens (depuis 10/2020)	En correspondance à Arlon avec la relation L Arlon-Luxembourg
	L Arlon – Luxembourg	1 train/heure/sens de 6h à 9h et de 13h à 19h + renforts unidirectionnels en HP ; toutes les 2 heures de 10h à 13h	En correspondance à Arlon avec la relation L Libramont - Arlon

Virton – Athus – Arlon	L Libramont – Virton – Arlon	1 train/heure/sens (depuis 12/2017)	En correspondance à Athus avec les trains de/vers Luxembourg
Gouvy Luxembourg	IC Liège-Guillemins – Gouvy – Luxembourg	1 train/heure/sens (depuis 12/2020)	

9 communes sont ainsi desservies par une offre ferroviaire, à savoir : Arlon, Aubange, Florenville, Habay, Libramont, Messancy, Neufchâteau, Virton et Gouvy, dont certaines présentent plusieurs gares sur leur territoire. Outre les relations citées ci-dessus, il faut noter que les gares de Arlon et Athus sont desservies par les trains régionaux exploités par les CFL. De plus, la gare de Athus, située sur la commune de Aubange, jouit d'un statut particulier car en termes tarifaires, elle est considérée comme une gare luxembourgeoise. Autrement dit, les clients de cette gare bénéficient de la gratuité en 2^{ème} classe.

COMMUNES	GARES	TYPE
Arlon	Arlon	IC/L ⁸
	Viville	L
	Stockem	L
Aubange	Athus	L/RB
	Aubange	L
	Halanzey	L
Florenville	Florenville	L
Gouvy	Gouvy	IC
Habay	Marbehan	IC/L
	Habay	L
Libramont	Libramont	IC/L
Messancy	Messancy	L
Neufchâteau	Neufchâteau	L
Virton	Virton	L

Complémentaire au réseau ferroviaire, plusieurs lignes de bus transfrontalières express relient les communes belges à divers pôles luxembourgeois. Certaines font partie du réseau TEC tandis que d'autres font partie du réseau RGTR.

Le redéploiement du réseau RGTR (tel que présenté lors de l'OCBM d'automne 2020) prévoit le renforcement de 7 lignes transfrontalières avec une haute fréquence et une large amplitude⁹, à savoir :

- Ligne 130 Bastogne – Ettelbruck (actuelle ligne 537)
- Ligne 161 Bastogne – Marnach (actuelle ligne 669)

⁸ Y compris les trains régionaux luxembourgeois (RB) qui desservent tous les arrêts intermédiaires, soit l'équivalent des trains L pour la SNCB.

⁹ La fréquence prévue en semaine est de minimum 1 bus/heure/sens avec une amplitude 5h-23h (source : OCBM de Luxembourg – automne 2020 : document préparatoire au point 3.1.3 : Redéploiement RGTR (Document établi conjointement avec le Ministère de la Mobilité du Grand-Duché de Luxembourg)).

- Ligne 173 Saint-Vith – Troisvierges (actuelle ligne 686)
- Ligne 703 Mont-St-Martin – Athus - Aubange – Lux-Monterey (actuelle ligne 330)
- Ligne 801 Messancy – Lux-sud (actuelle ligne 218)
- Ligne 901 Martelange – Lux-Etoile (actuelle ligne 590)
- Ligne 950 Arlon – Ettelbruck (actuelle ligne 520)

Plusieurs communes wallonnes sont ainsi reliées à divers pôles de destination au Grand-Duché de Luxembourg par une offre structurante.

En lien avec le développement initial du réseau express et du redéploiement de la zone de Florenville, d'autres communes sont/seront desservies par une liaison structurante intercommunale de type express côté belge :

- La ligne Florenville – Luxembourg desservira Florenville, Chiny, Tintigny et Etalle
- La ligne Bastogne – Luxembourg desservira Bastogne, Fauvillers, Martelange et Attert ;

Les ambitions d'offre sur ces deux liaisons ont fait l'objet d'un avis favorable de l'OCBM de printemps 2021 (point 2.1.1 ajustement tactique du réseau cible).

Notons également que les communes de Vaux-sur-Sûre et Léglise ont ou auront quant à elles un accès au réseau structurant ferroviaire ou express vers Luxembourg moyennant une correspondance organisée :

- à Bastogne (express) ou à Libramont (ferroviaire) pour les habitants de Vaux-sur-Sûre via la ligne principale Libramont – Bastogne¹⁰ ;
- à Marbehan (ferroviaire) pour les habitants de Léglise via la ligne secondaire Léglise - Marbehan¹¹.

Enfin, plusieurs lignes TEC transfrontalières existantes¹² seront analysées en vue de leur éventuelle intégration avec le réseau express transfrontalier futur.

À ce stade, 3 communes n'ont donc pas encore accès, effectif ou à venir, au réseau structurant vers le Grand-Duché de Luxembourg : Burg-Reuland¹³, Musson, et Saint-Léger.

¹⁰ Ligne principale Libramont – Bastogne, 1 bus/heure/sens de 5h à 20h.

¹¹ Ligne secondaire Léglise – Rancimont – Thibessart – Mellier – Marbehan, 1 bus/2h/sens (1/h en HP), de 6h à 20h.

¹² Sont visées les lignes 80 Bastogne – Arlon – Luxembourg, 80/1 Arlon – Luxembourg, 81 Saint-Vincent – Luxembourg, 83 Virton – Luxembourg et 84 Marbehan – Luxembourg.

¹³ À partir de septembre 2022, cette commune sera desservie par la ligne express E23 Burg-Reuland – Eupen via Saint-Vith, mais cette ligne n'a pas pour finalité de répondre aux besoins de mobilité de cette commune vers le Grand-Duché de Luxembourg.