

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

Date : jeudi 24 novembre 2022 de 09h30 à 13h00

Lieu : Maison communale de Libramont (place communale 9 à Libramont)

Annexe au présent rapport : Slides de présentation.

Présents :

Membres

- Vovo KAMBU (Chiny)
- Maxime LEONET (Daverdisse)
- Fabrice JACQUES (Habay)
- Stéphane PUFFET (Herbeumont)
- José GUILLAUME (Houffalize)
- Carole JANSSENS (Libramont- Chevigny)
- Daniel GUEBELS (Musson)
- André BLAISE (Nassogne)
- Mariline CLEMENTZ (Neufchâteau)
- Yves DEGEYE (Tellin)
- Benjamin DESTREE (Tintigny)
- René REYTER (Vaux-sur-Sûre)
- Daniel DAVIN (OTW – Directeur Exécutif Namur-Luxembourg)
- Florianne MOSSOUX (SPW M&I – Autorité Organisatrice du Transport)

Invités permanents

- Benoît VANDER PUTTEN (OTW – Direction générale)
- Sylvain LAMBINET (Forem)

Invités ad hoc

- Alexandre PETIT (Président)
- Alain PIRON (SPW Mobilité Infrastructures – Direction de la Planification de la Mobilité)
- Niels ANTOINE (SPW Mobilité Infrastructures – Direction de la planification de la Mobilité)
- Justine MARNEFFE (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- Melissa FRANCOIS (SPW Mobilité Infrastructures – Cellule Ferroviaire)
- Guillaume BORCY (OTW – Direction du Luxembourg)
- Mourad BAOUCHE (SNCB)

Autres

- Thibaut VINCENT (CEM Arlon)
- Frank COSTA ANDRADE (CEM Aubange)
- Florianne HUSSON (Employée administration communale Neufchâteau)
- Vicky ANNET (CEM Vaux-Sur-Sure)

Absents/excusés :

- Kamal MITRI (Arlon)
- Jean-Marie MEYER (Attert)
- François KINARD (Aubange)
- Bertrand MOINET (Bastogne)
- Éric DEMEUSE (Bertogne)
- Mathieu ROSSIGNOL (Bertrix)
- Franck ISTACE (Bouillon)
- Fabrice SARLET (Durbuy)

- Michel JACQUET (Erezée)
- Georges GONDON (Etalle)
- Nicolas STILMANT (Fauvillers)
- Caroline GODFRIN (Florenville)
- Raphaël SCHNEIDERS (Gouvy)
- Martine SCHMIT (Hotton)
- Guy GILTEAUX (La-Roche-en-Ardenne)
- Francis DEMASY (Léglise)
- Anne LAFFUT (Libin)
- Patrick LOOS (Manhay)
- Nicolas GREGOIRE (Marche-en-Famenne)
- Thierry KENLER (Martelange)
- Marc GILSON (Meix-devant-Virton)
- Jean-Raymond LICHTFUS (Messancy)
- Claudy THOMASSINT (Paliseul)
- Cédric LERUSSE (Rendeux)
- Philippe GUISSARD (Rouvroy)
- Patrick PIERLOT (Saint-Hubert)
- Pierre PIRARD (Sainte-Ode et Conseil Administration OTW)
- Philippe LEMPREUR (Saint-Léger)
- Walter JORIS (Tenneville)
- Elie DEBLIRE (Vielsalm)
- Annie GOFFIN (Virton)
- Thierry DENONCIN (Wellin)
- Sébastien MICHEL (Conseil Administration OTW)
- Gery BAELE (navetteurs.be)
- Pierre GENTY (Cawab)
- Anna TINEBRA (Tous à pied)

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

PIMACI = Plan d'investissement en Mobilité Active Communale et Intermodalité

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

Monsieur Alexandre PETIT, président de l'OCBM pour le bassin du Luxembourg, souhaite la bienvenue à tous les participants. Il rappelle quelques règles pour le bon déroulement de la réunion ainsi que le rôle de l'OCBM, de l'AOT et de l'OTW.

2. Evaluation de l'offre

2.1. Evaluation intermédiaire de la ligne express Liège – Marche (E20) : plan d'actions suite au bilan

Point pour avis – Documents préparatoires – Voir slides présentés par Mélissa François, AOT

L'AOT rappelle l'historique de la ligne, lancée en 2019 sous l'appellation WEL avec une offre limitée et réservation. Son offre est à présent complète avec 1 parcours/h/sens en semaine et un parcours/2h/sens le samedi.

La fréquentation de la ligne progresse et compte entre 7 et 77 voyageurs par parcours, essentiellement de la tranche 18-24 ans. Quelques problèmes de saturation depuis la rentrée scolaire 2022 ont été relevés.

Au niveau des correspondances, il est relevé que 16% des voyageurs proviennent d'autres lignes et qu'en théorie, la ligne doit faire la correspondance en gare de Marloie vers Namur mais qu'en pratique, ces correspondances ne sont pas tenues.

Le plan d'actions, construit avec les communes traversées par la ligne, prévoit :

- Au niveau tactique : augmenter la fréquence en heures de pointe ; renfort d'offre dominicale estudiantine ; réflexion sur le besoin de correspondances aux gares de Huy et/ou Ciney lors de l'étude de redéploiement de la zone « Huy » ;
- Pour l'évaluation finale : évaluation de la pertinence de l'intermodalité en gare de Marloie vers Namur et Arlon et mesure de l'impact des abonnements quasi gratuits « 18-24 ans » ;
- Au niveau opérationnel : mise en service des évolutions tactiques (renforts en heures de pointe et renfort dominical), analyse de la possibilité d'un arrêt dans le zoning de Baillonville ; harmonisation du graphisme des plaques des arrêts desservis par les lignes express ;
- Au niveau de l'accessibilité : aménagement d'arrêts, de cheminements sécurisés, installation d'abris vélos, accessibilité PMR, sécurisation de carrefour, etc.

Les remarques suivantes sont émises en séance :

- Tarifs intégrés TEC-SNCB :
 - o la correspondance à Marloie avec le train de/vers Arlon va être étudiée mais à l'heure actuelle, une tarification favorable TEC-SNCB n'existe pas encore et la différence de tarif entre le train et le bus est assez forte. Le sujet est sur la table mais vu les différents niveaux de compétences concernés (bus = régional, train = fédéral) le travail risque d'être long. Cette intégration existe dans certaines zones urbaines (Bruxelles, Liège, Charleroi) mais pas encore sur le réseau structurant du territoire wallon. La SNCB est invitée aux ateliers d'évaluation.
- Succès de la ligne express E69 Arlon-Liège :
 - o la ligne E69, saturée par les étudiants, fera l'objet d'une évaluation intermédiaire au printemps 2023 pilotée par l'AOT.
- Offre le dimanche sur la E20 Marche-Liège :

- Une offre le dimanche pourrait avoir un effet pervers sur la ligne ferroviaire Marloie – Liège car la E20 va attirer les étudiants kotteurs qui pourraient délaissé le train depuis Marche. Il n’y a pas contre aucune concurrence pour les localités sur le reste de la ligne.
- Cela impliquerait également d’équiper la ligne d’autocars avec soutes (pour embarquer les bagages des kotteurs), donc à plancher haut et par conséquent au détriment de l’accessibilité des PMR. Or cette accessibilité PMR est aussi une recommandation du plan d’action.
- D’un autre côté, après 15h30 le dimanche, les trains de Marche vers Liège sont surchargés d’étudiants.

Avis de l’Organe :

L’Organe prend acte du premier bilan réalisé pour la ligne Express E20 et émet un avis favorable sur le plan d’actions visant à améliorer, dans l’année qui vient, l’attractivité et l’accessibilité de l’offre sur cette ligne et contribuer ainsi davantage au transfert modal visé par cette offre récente structurante du territoire wallon.

Il émet un avis favorable sur les ambitions régionales renforcées en heures de pointe et le dimanche (intégrées par l’AOT dans la fiche tactique mise à jour) et demande à l’Opérateur de Transport de Wallonie leur mise en œuvre.

Il recommande à l’Opérateur de Transport de Wallonie de réaliser les actions identifiées dans le plan d’actions en termes d’équipements, d’infrastructures, de promotion et de commercialisation de la ligne E20.

L’Organe recommande également à l’ensemble des parties prenantes (Communes, GAL, SPW Routes, OTW) de prendre en main les actions identifiées dans le plan d’actions en termes d’accessibilité aux arrêts desservis, de leur confort et la sécurité.

Enfin, l’Organe invite le pouvoir fédéral et le pouvoir régional à s’accorder sur un tarif intégré pour le réseau structurant train-bus Express.

2.2. Evaluation intermédiaire de la ligne Libramont – Bastogne (6) : plan d’action suite au bilan

Point pour avis – Documents préparatoires – Voir slides présentés par Niels Antoine, AOT

Les lignes 6 et scolaire 601 ont été mises en service en 2020.

Ligne 6

L’analyse des fréquentations indique que :

- la ligne est majoritairement fréquentée par des étudiants.
- l’extension vers Recogne est plus fréquentée que l’extension vers le Mardasson.

La ligne a beaucoup de retours positifs : peu de parcours supprimés et bonne ponctualité.

Au niveau des correspondances en gare de Libramont, il est constaté que le bus a plus de retard le soir, en lien avec la congestion dans Bastogne (écoles). La commune de Libramont projette de rapprocher la zone de débarquement du bus par rapport à la gare train.

Les principaux enjeux du territoire sont :

- l’aménagement d’arrêt en gare de Libramont (vers Recogne)

- la création à Villeroux (Vaux-sur-Sûre) d'un arrêt supplémentaire et/ou d'un pôle de covoiturage
- la gestion de l'encombrement de l'arrêt de bus Bastogne Pépinière en période scolaire, via la création éventuelle d'un mobipôle ou d'une gare routière dédiée aux lignes express et structurantes.

Ligne 601 : La ligne fonctionne mais il est nécessaire de faire du monitoring continu et d'envisager un éventuel renforcement de la capacité lors des prochaines rentrées scolaires.

Plan d'actions :

- Amélioration des correspondances bus-train (ligne 6)
- Amélioration de l'adhérence aux horaires (congestion dans la traversée de Bastogne) (ligne 6)
- Ajustement et valorisation de l'offre proposée : création d'arrêts supplémentaires, renforcement de la capacité du matériel roulant, promotion des offres touristiques/événementielles (desserte foire de Libramont, desserte du Bastogne War Museum) (ligne 6 et 601)
- Analyse des besoins de correspondances bus-bus à Bastogne et avec la ligne 8 à Libramont

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- Saturation de la ligne 601 :
 - o Les lignes scolaires, comme la 601, sont évaluées chaque année à la rentrée, les charges sont réparties en fonction de cet équilibre annuel. L'analyse de la fréquentation de la ligne 601 montre qu'en théorie tous les usagers peuvent être pris en charge et que la ligne est adaptée à la réalité. Il arrive fréquemment que des élèves restent à quai, notamment à Vaux-sur-Sûre, parce que l'OTW ne dispose pas de suffisamment de chauffeurs en renfort en heures de pointe (pénurie de chauffeurs) et/ou parce que des groupes peu disciplinés s'agglutinent à l'entrée du bus, ne permettant pas aux personnes à quai de monter dans le bus.
 - o Ce problème de saturation est également relevé sur d'autres lignes scolaires dans le bassin.

Avis de l'Organe :

L'Organe prend acte du bilan réalisé pour les lignes 6 et 601 et émet un avis favorable sur le plan d'actions visant à améliorer, dans les dix-huit mois qui viennent, l'attractivité et la fiabilité de l'offre sur ces lignes.

L'Organe recommande à l'Opérateur de Transport de Wallonie de mettre en œuvre les actions identifiées dans ce plan en termes d'investigations complémentaires, d'adaptation de l'offre et de communication.

Il recommande également à l'ensemble des parties prenantes (AOT, SNCB, IDELUX, War museum, communes) de prendre en main les actions identifiées dans ce plan qui les concernent.

3. Impact de la réforme des rythmes scolaires sur l'offre TEC du bassin

Point pour info – Voir slides présentés par Guillaume Borcy, OTW

L'OTW explique l'adaptation de son offre aux nouvelles périodes scolaires. Suite aux vacances d'automne, aucune demande d'adaptation n'a été faite. Ces nouveaux rythmes ont entraîné une certaine désorganisation des écoles entre elles, qui n'organisent plus leurs examens en même temps, ce qui a un impact négatif sur l'organisation des renforcements des lignes de bus qui ne sont pas forcément adaptés.

Pas de remarque émise en séance.

4. Plan national de mobilité 2035 du Grand-Duché du Luxembourg

Point pour info – Voir slides présentés par Christophe Reuter, Ministère de la mobilité du Grand-Duché du Luxembourg

Le représentant du Grand-Duché du Luxembourg présente le plan national de mobilité 2035 du Grand-Duché. La démarche pour planifier le réseau multimodal 2035 s'est basée sur des scénarios de croissance. Le scénario moyen prévoit une croissance de 3% entre 2017 et 2035, et malgré toutes les crises, le Luxembourg est à plus de 3% jusqu'à présent.

Il est procédé à une analyse de la Grande Région par l'établissement d'un projet ambitieux de modélisation et de simulation des déplacements à l'échelle de la Grande Région. Son utilisation permettra d'améliorer le quotidien des frontaliers en aidant les décideurs et les autorités à organiser efficacement la mobilité des personnes et des marchandises. Il s'agit du projet [MMUST](#) (Modèle MUltimodal et Scénarios de mobilité Transfrontaliers) développé entre autres avec UNamur.

Les trois agglomérations identifiées sont celles autour de Luxembourg-Ville, celles du Sud (région de Esch-sur-Alzette) et Nordstadt. Celle de Luxembourg présente trois fois plus d'emplois que celle du Sud.

Les déplacements étudiés comprennent également les déplacements courts :

- 49% de tous les déplacements au GDL (y compris transfrontaliers) concernent la zone de Luxembourg ou sa zone suburbaine ;
- 42% des déplacements ne quittent pas l'une des trois agglomérations identifiées ;
- 20% sont transfrontaliers.

Principaux défis :

- Organiser les flux en rapport avec la ville de Luxembourg ;
- Évoluer vers une mobilité urbaine dans les 3 agglomérations (quitter la mentalité « mobilité rurale tout à la voiture », vu que 42% des flux ne quittent pas ces agglomérations) ;
- Appréhender le milieu rural de manière différenciée.

Opportunités pour répondre à ces défis :

- Les infrastructures : vu le succès démontré de toute offre de transport de qualité et vu que nous ne disposons d'aucune base empirique pour dire que le recours à la voiture est une mentalité, il est parti du principe que l'attraction de la voiture est une réponse à la qualité de l'infrastructure (le réseau routier et autoroutier est le plus complet et le mieux entretenu). Il convient d'appliquer ces principes aux autres modes de transport (notamment les infrastructures de transport en commun et cyclables). La meilleure preuve est le tram luxembourgeois : après 3 mois, 91% de la population l'avait essayé et adopté.
- La popularité du vélo (depuis le confinement, la demande est énorme)
- La forte capacité des transports en commun : des nouveaux trains capacitaires sont déjà commandés et seront en service dès l'automne 2023.
- Le covoiturage sur les autoroutes transfrontalières a du potentiel si des infrastructures de priorisation sont mises en place et si les employeurs prévoient des places prioritaires pour les covoitureurs.
- La gestion du stationnement.

Objectifs de report modal en 2035 : assurer 40% de déplacements en plus avec moins de voitures qu'en 2017.

Le Grand-Duché va développer plusieurs projets ferroviaires dont la gare périphérique de Hollerich mais le projet le plus fondamental sera d'utiliser de manière plus efficiente le réseau routier, via une classification fonctionnelle du réseau.

Le Plan national de mobilité sera réévalué tous les 5 ans.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- P+R à Athus
 - o Il s'agit d'un « park and ride » complémentaire à celui de Rodange, mais de taille plus modeste.
 - o La ligne ferroviaire Virton-Luxembourg ayant été supprimée, les navetteurs de Virton prennent maintenant le train à Athus, donc il y a certainement une concertation à faire afin de savoir si le P+R de Athus aurait pour vocation de pallier le manque de liaisons directes vers Luxembourg depuis Virton. Une étude de la SNCB et de CFL est actuellement en cours et aura recours au modèle MMUST pour analyser les différentes options transfrontalières.
- La prolongation de la bande de covoiturage depuis Arlon
 - o La stratégie du Grand-Duché est plutôt d'installer sur l'A6 des priorisations pour les bus dans un premier temps et dans un deuxième temps pour le covoiturage.
 - o L'A6 ne sera pas élargie mais des analyses sont en cours pour examiner un élargissement de la bande d'arrêt d'urgence. Aucun timing n'est prévu pour l'instant.
- L'offre de bus et de train en soirée depuis Luxembourg jusqu'Arion
 - o La SNCB indique qu'à partir de décembre 2022, il y aura 2 trains par heure entre Arlon et Luxembourg en soirée (en plus des IC actuels).
- Saturation de l'Avenue de l'Europe
 - o La Plan national de mobilité 2035 prévoit de dédoubler l'Avenue de l'Europe. Au niveau du timing, le Plan est une vision sur 13 ans avec 300 projets en cours de planification donc pas encore de timing précis pour ce projet.
 - o Côté belge, il serait nécessaire de faire une prolongation de ce dédoublement.
- Zonings industriels en bordure des zones urbaines et frontalières (Grass, Windhof, etc.)
 - o Ces zonings génèrent beaucoup de flux à prendre en compte pour les lignes express wallonnes et pour les transports luxembourgeois. L'analyse récente du Grand-Duché a donné pour résultat que le réseau existant est suffisant pour une période de 5 ans minimum. Mais si la demande explose, le Grand-Duché analysera la question et le réseau sera certainement adapté du côté luxembourgeois.

5. Redéploiements

5.1. Etudes opérationnelles du redéploiement de la zone de Florenville

5.1.1. Scénario préférentiel suite à la participation citoyenne (Mobilli) et planning de mise en exploitation

Point pour avis – Documents préparatoires – Voir slides présentés par Guillaume Borcy, OTW

L'OTW rappelle le contexte de la démarche. Suite aux étapes tactiques menées par l'AOT et aux premières études opérationnelles menées par l'OTW, les citoyens des communes concernées ont pu s'exprimer à propos du réseau étudié. Fort de ces avis, l'OTW a étudié parmi les différents scénarios opérationnels possibles un scénario préférentiel et propose à présent à l'Organe la meilleure traduction possible des ambitions tactiques en lignes de bus avec leurs niveaux de service en répondant aux demandes reçues lors de la phase de participation citoyenne.

Les remarques et précisions suivantes sont formulées en séance :

- Timing de la mise en œuvre
 - o Date prévue pour la mise en œuvre : septembre 2023.
 - o Les lignes redéployées se mettront en œuvre en une fois, sans phasage. Une bonne communication sera nécessaire auprès des citoyens.
- Desserte par la ligne express transfrontalière du contournement d'Arlon
 - o D'un point de vue stratégique, Arlon et Luxembourg sont reliés par le train. Les zonings intermédiaires ne devaient a priori pas être desservis. La réflexion reste cependant ouverte au niveau de l'OTW.
- L'extension transfrontalière Carignan – Florenville ne circule qu'en heures de pointe en semaine.
- Intégration des mobipôles
 - o Le principe est un mobipôle par commune.
 - o La commune de Tintigny est concernée par un arrêt de ligne principale et un arrêt de ligne secondaire localisés à deux endroits différents. Il est conseillé de localiser le mobipôle sur la ligne principale et non la secondaire.
 - o A ce stade, les arrêts sont relativement figés mais le réseau est en constante évolution et si un mobipôle est placé sur l'itinéraire d'une ligne principale, il sera desservi.
- Accessibilité du centre de formation de Molinfaing
 - o La gare la plus proche est celle de Longlier mais la connexion est difficile vers le centre de formation.
 - o Le zoning de Molinfaing sera desservi via la liaison Bertrix-Neufchâteau qui sera exploitée en Transport à la Demande.
 - o L'horaire sera contraint par la correspondance train à Longlier.
 - o Un groupe de travail sera organisé avec les communes concernées par ce service innovant. Le Forem y sera également convié.

Avis de l'Organe :

L'Organe émet un avis favorable sur le nouveau scénario opérationnel proposé par l'OTW.

L'Organe charge l'OTW de continuer les études opérationnelles fines et la mise en production pour une mise en œuvre en septembre 2023.

L'Organe prend acte que des modifications à la marge, notamment en termes d'itinéraire, sont encore possibles suites aux études opérationnelles fines.

L'Organe prend acte que l'échéance de septembre 2023 et la création du nouveau réseau sera à confirmer lors du prochain OCBM de printemps 2023, en fonction des études opérationnelles fines.

5.1.2. Tec à la demande : évolution du service en 2023

Point pour info – Voir slides présentés par Simon Collet, OTW

L'OTW présente le concept de « TEC à la demande » et de sa déclinaison dans les zones de redéploiement dans le but de répondre au réseau cible du PRTP émis par l'AOT et d'accompagner le changement dans les zones où la desserte ou les niveaux de service seront diminués. Dans ces zones (identifiées dans la présentation), le « Tec à la demande » sera dans un premier temps temporaire pendant 2 ans et évalué après 18 mois.

Les remarques et précisions suivantes sont apportées en séance :

- Timing
 - o La rencontre avec les communes concernées et le Forem sera organisée au plus tard en janvier 2023, pour finaliser le cahier des charges.
- Portée du TEC à la demande
 - o Le TEC à la demande sera organisé par liaison et par zones. Il sera limité et n'aura pas vocation à desservir d'autres communes desservies par des lignes régulières sur base des ambitions régionales fixées par l'AOT.
 - o Une évaluation aura lieu après 18 mois de mise en œuvre.
 - o S'il apparaît qu'un autre type de transport à la demande, plus large, est nécessaire, cela devra ressortir de l'évaluation. Les questions de budget devront ensuite être examinées.

5.1.3. Conformité aux ambitions régionales et adaptations du Plan Régional de Transport Public (PRTP)

Point pour avis – Documents préparatoires – Voir slides présentés par Justine Marneffe, AOT

L'AOT propose d'adapter légèrement le PRTP de la zone de Florenville suite aux études opérationnelles menées par l'OTW :

- Elargissement de l'amplitude horaire sur les liaisons principales vers/depuis Arlon et Luxembourg (Florenville-Luxembourg et Carignan-Arlon) ;
- Modification des points d'intérêts à desservir sur la liaison principale Herbeumont-Bertrix ;
- Modification des correspondances ciblées sur la liaison Marbehan-Virton ;

- Précisions apportées sur la liaison touristique estivale « Bouillon – Orval » en termes de points d'intérêt touristique desservis.

Les remarques et précisions suivantes ont été exprimées en séance :

- Délai de mise en œuvre de la ligne touristique estivale :
 - o Une analyse opérationnelle va être menée par l'OTW afin de déterminer si la date de l'été 2023 est réaliste.
 - o La ligne touristique sera opérationnelle au plus tard pour l'été 2024.
 - o La date de mise en œuvre sera communiquée en janvier 2023, en marge de la communication sur le redéploiement.
- Période d'exploitation de la ligne touristique
 - o Logiquement, la période d'exploitation devrait correspondre aux vacances scolaires.
- La liaison Hachy – Arlon sera bien exploitée sous forme d'une ligne prenant son départ de Habay.

Avis de l'Organe :

L'Organe prend acte de l'analyse de l'Autorité Organisatrice du Transport relative à l'adéquation du scénario préférentiel TEC de redéploiement de la zone de Florenville avec le Plan Régional de Transport Public établi.

Il émet un avis favorable sur les ambitions régionales mises à jour (cf. fiches en annexe pour les liaisons ou niveaux de service adaptés) suite à l'étude opérationnelle menée par l'OTW et la participation citoyenne Mobilli qui a permis d'aboutir à ce scénario opérationnel préférentiel.

Il recommande à l'AOT d'officialiser sur cette base les amendements au Plan Régional de Transport Public de la zone pluricommunale de Chiny, Etalle, Florenville, Habay, Herbeumont, Léglise, Neufchâteau et Tintigny afin de confirmer la compensation régionale nécessaire à l'OTW pour la mise en œuvre du scénario préférentiel.

En particulier, il demande à l'OTW d'étudier l'opérationnalisation de la liaison touristique « Bouillon – Orval » afin de compléter l'offre de transport en commun estivale sur la zone.

5.2. Redéploiement de la zone Semois – Libramont : diagnostic et lancement de l'étude tactique

Point pour avis – Documents préparatoires – Voir slides présentés par Niels Antoine, AOT

L'AOT présente un premier diagnostic des déplacements dans la zone.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- A leur demande, Idelux sera convié aux ateliers

Avis de l'Organe :

L'Organe prend connaissance du diagnostic mobilité présenté par l'Autorité Organisatrice du Transport et le partage.

En termes de réseau structurant de transport en commun desservant la zone, il constate que :

- **Les communes de Bertrix, Bièvre, Libramont-Chevigny, Paliseul et Saint-Hubert disposent d'une offre ferroviaire ;**
- **La commune de Sainte-Ode dispose d'une offre structurante Express et les communes de Bertrix, Bouillon et Libramont-Chevigny disposent d'une offre structurante principale ;**
- **Les communes de Libin et Vresse-sur-Semois n'ont pas de connexion au réseau structurant ferroviaire ou Express.**

L'Organe recommande à l'AOT, l'OTW et les communes concernées (Bertrix, Bièvre, Bouillon, Libin, Libramont-Chevigny, Paliseul, Sainte-Ode, Saint-Hubert et Vresse-sur-Semois) de s'engager dans le processus de redéploiement de l'offre sur le périmètre d'étude de la zone pluricommunale « Semois-Libramont », et de présenter pour avis le projet de Plan Régional de Transport Public de la zone lors de sa prochaine session au printemps 2023.

6. Mobipôles et solutions de mobilité locale

Volet intermodalité du Plan d'investissement en mobilité active communale et intermodalité (PIMACI) : bilan de l'introduction des dossiers

Point pour info – Voir slides présentés par Niels Antoine, AOT

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- Les montants promis par PIMACI ne sont pas libérés à l'acceptation du dossier mais un an plus tard. La volonté est que les communes présentent un portefeuille de projets (400%) plus important que l'argent disponible. Il s'agit donc pour la commune de sélectionner des projets parmi ceux qui ont été acceptés. Le problème est que cela est passé en Conseil communal, donc dans la presse et à présent, les citoyens s'attendent à ce que cela soit exécuté en totalité. Cela entraîne une situation délicate au sein de la commune.
- Les communes peuvent choisir de n'exécuter qu'un volet de leur programme. Par exemple, si les projets approuvés par la Région wallonne portent sur 25% pour les cheminements piétons, 50% pour les vélos et 25% mobipôle, la commune peut finalement décider de ne mettre en œuvre que le volet piéton.
- Le Cabinet Henry, absent à cette séance, devrait pouvoir répondre aux questions politiques.
- Certaines petites communes rurales, dont les échevins ne peuvent travailler pour leur mandat qu'à temps partiel, de même que leurs conseillers en mobilité, n'ont que très peu de temps et n'ont pas la capacité de monter des dossiers compliqués pour un résultat aléatoire. Bien que l'idée de départ du PIMACI soit bonne, certaines ont dû renoncer à remettre un dossier PIMACI.
- Certaines communes ont mis sur pied des groupes de citoyens (ex : commission mobilité douce) pour proposer des projets rentrant dans le champ de PIMACI.

- Certaines communes ont le sentiment que leurs dossiers – n’ayant pas reçu d’avis favorable – n’ont pas été bien compris par l’Administration (ex : le parking du terrain de football de Tintigny n’a pas été choisi par la commune par opportunisme mais parce que la localisation s’y prête (nécessité de stationnement en dehors du centre – saturé –, ligne principale de bus à proximité, venelle vers le centre du village, etc.).

7. Démarrage du processus d’identification des nouveaux bassins de mobilité

Point pour info – Voir slides présentés par Alain Piron, SPW M&I – Direction de la planification de la mobilité

La direction de la planification a lancé une étude de données tous modes et tous motifs pour redessiner le périmètre des bassins de mobilité, qui devraient avoisiner le nombre de 10. L’échelle de collecte des données correspond aux anciennes communes. Les données sont collectées par heure et par jour ce qui permettra une analyse très fine.

La remarque suivante a été formulée en séance :

- L’OTW approuve l’échelle des anciennes communes (notamment dans le cas où le réseau structurant n’est pas centralisé par rapport à la commune)

8. Suivi des avis des précédents OCBM

Point pour info – Documents préparatoires – Point animé par le Président

- Quid des pôles luxembourgeois non-desservis par le réseau structurant ?
Les AOT wallonne et luxembourgeoise se sont réunies le 14/11/2022. L’AOT wallonne y a partagé le diagnostic des connexions transfrontalières et leurs lacunes lors de cette réunion.
Concernant la liaison entre Arlon et Esch-Belval, le Grand-Duché propose d’en intégrer l’analyse à une étude initiée sur la partie sud de son territoire. L’AOT wallonne va continuer à avancer sur cette base. Par ailleurs, la SNCB et CFL vont lancer une étude sur leurs liaisons transfrontalières et vont également intégrer cette question (sans doute via connexion à Athus).

9. Divers

9.1. Suggestions de point pour de prochaines sessions OCBM

Point pour info – Point animé par le Président

Les suggestions peuvent également être communiquées dans [le formulaire d’évaluation](#) de la séance ou par email à l’adresse bassins.mobilite@spw.wallonie.be.

9.2. Candidats au rôle de Président

Point pour info – voir slides présentés par Florianne MOSSOUX, AOT, secrétaire des OCBM

Un appel au rôle de président de l'OCBM du Luxembourg pour les années 2023 et 2024 est lancé. Les candidatures sont attendues pour le 15 janvier 2023 par email à l'adresse bassins.mobilite@spw.wallonie.be.

9.3. Evaluation de la séance

Point pour info – point animé par le Président

Le président remercie l'ensemble des participants et les invite à remplir [le formulaire d'évaluation](#) de la séance.

10. Agenda

Le prochain OCBM du Luxembourg aura lieu le **30 mai 2023**. Les modalités pratiques vous seront communiquées ultérieurement.