

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

Date : mardi 30 mai 2023 de 09h30 à 13h00

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

Annexe au présent rapport : Slides de présentation.

Présents :

Membres

- José GUILLAUME (Houffalize)
- Luc BOSSART (Libin)
- Carole JANSSENS (Libramont-Chevigny)
- Nicolas GREGOIRE (Marche-en-Famenne)
- Daniel GUEBELS (Musson)
- André BLAISE (Nassogne)
- Mariline CLEMENTZ (Neufchâteau)
- Philippe GILSON (Saint-Hubert)
- Walter JORIS (Tenneville)
- René REYTER (Vaux-sur-Sûre)
- Elie DEBLIRE (Vielsalm)
- Daniel DAVIN (OTW – Directeur Exécutif Namur-Luxembourg)
- Martin DUFLOU (SPW M&I – Autorité Organisatrice du Transport)
- Nadia NEVEN (SPW M&I – Autorité Organisatrice du Transport)

Invités permanents

- Guillaume BORCY (OTW – Direction Namur-Luxembourg)
- Benoît VANDER PUTTEN (OTW – Direction générale)
- Sylvain LAMBINET (Forem)
- Mourad BAOUCHE (SNCB)

Invités ad hoc

- Alexandre PETIT (Président)
- Niels ANTOINE (SPW Mobilité Infrastructures – AOT)
- Julie DUVIVIER (SPW Mobilité Infrastructures – AOT)
- Justine MARNEFFE (SPW Mobilité Infrastructures – AOT)
- Melissa FRANCOIS (SPW Mobilité Infrastructures – AOT)
- Jérôme WIBRIN (OTW – Direction du Luxembourg)
- Thomas ANDRE (OTW – Direction du Luxembourg)
- Florence BURGERS (OTW – Direction du Luxembourg)
- Yves-Marie THERET (Vresse-sur-Semois -Commune invitée)

Autres

- 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)
- Vuvu KAMBU (Chiny)
- Maxime LEONET (Daverdisse)
- Fabrice SARLET (Durbuy)
- Michel JACQUET (Erezée)
- Georges GONDON (Etalle)
- Nicolas STILMANT (Fauvillers)
- Caroline GODFRIN (Florenville)
- Raphaël SCHNEIDERS (Gouvy)
- Fabrice JACQUES (Habay)
- Stéphane PUFFET (Herbeumont)
- Martine SCHMIT (Hotton)
- Guy GILOTEAUX (La-Roche-en-Ardenne)
- Francis DEMASY (Léglise)
- Patrick LOOS (Manhay)
- Thierry KENLER (Martelange)
- Marc GILSON (Meix-devant-Virton)
- Jean-Raymond LICHTFUS (Messancy)
- Claudy THOMASSINT (Paliseul)
- Cédric LERUSSE (Rendeux)
- Philippe GUISSARD (Rouvroy)
- Pierre PIRARD (Sainte-Ode et Conseil Administration OTW)
- Philippe LEMPREUR (Saint-Léger)
- Rudy MOISSE (Tellin)
- Benjamin DESTREE (Tintigny)
- Annie GOFFIN (Virton)
- Thierry DENONCIN (Wellin)
- Olivier KINNEN (Cabinet du Ministre Henry)
- Sébastien MICHEL (Conseil Administration OTW)
- Gery BAELE (navetteurs.be)
- Pierre GENTY (Cawab)
- Anna TINEBRA (Tous à pied)

Abréviations courantes :

AOT = Autorité organisatrice des transports collectifs et partagés

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

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. Redéploiement de la zone urbaine d'Arlon : diagnostic et lancement de l'étude tactique

Point pour avis- Documents préparatoires – Voir slides présentés par Justine MARNEFFE, AOT.

L'étude de redéploiement de la zone Arlon urbain est programmée en 2023 afin d'intégrer plusieurs enjeux dont celui du transfert de l'activité du dépôt TEC et le projet de P+R à Stockem/Viville. (ce projet fait partie de l'étude en cours sur le renforcement des connexions ferroviaires Belgique - Grand-Duché de Luxembourg).

Le périmètre de la zone d'étude « Arlon urbain » sera composé des anciennes communes de **Arlon, Bonnert et Heinsch**.

Le reste de la commune d'Arlon sera étudié dans le cadre de l'évaluation de la zone Optisud au prochain semestre. Le premier atelier technique est programmé au 14 juin 2023.

Aucune remarque n'est formulée en séance.

Avis de l'Organe :

L'Organe prend acte des premiers éléments du diagnostic mobilité.

L'Organe recommande à l'AOT, l'OTW et à la commune d'Arlon de présenter pour avis le réseau cible de la zone lors de la prochaine session de l'OCBM.

2. Redéploiement de la zone Semois-Libramont : réseau cible

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

Le périmètre de la zone d'étude est précisé et le processus de redéploiement est explicité, avec l'enchaînement des études tactiques (définition des besoins de liaisons et de leurs niveaux de service) et opérationnelles (définition des lignes avec itinéraires, horaires, etc, incluant une démarche de participation citoyenne « Mobilli ») avant la mise en œuvre du nouveau réseau.

Le redéploiement de la zone Semois-Libramont concerne 9 communes à faible densité de population. Différentes zones seront desservies par du Transport à la demande compte tenu des densités faibles. Le réseau s'appuie en grande partie sur le réseau ferroviaire existant et donne un rôle important à

Libramont, polarité centrale. Plusieurs liaisons, essentiellement express et principales, sont héritées d'autres zones redéployées dont celle de Florenville.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- La commune de Libramont émet une réserve sur la ligne à la demande de la liaison « Barrière Hinck – Libramont » et espère que le service proposé sera suffisant. Les administrations communales peuvent avoir un rôle important à jouer pour promouvoir ce service.
L'AOT répond que les flux de mobilité pour cette liaison sont très faibles.
Cette ligne, comme toutes les autres, fera l'objet d'une évaluation qui, le cas échéant, pourrait découler sur un renforcement.
- La commune de Libin se questionne sur la desserte scolaire vers Libramont et vers Bertrix. L'AOT répond qu'elle est bien prévue. Par contre, la desserte du pôle scolaire du Bure n'est pas reprise dans la cartographie dès lors que la demande est arrivée à la fin de la réunion d'ajustement. Le point sera néanmoins analysé par l'AOT et l'OTW.
- Question de l'AOT adressée à l'OTW : la révision du Telbus se fera-t-elle en même temps que le redéploiement ? L'OTW confirme que le Telbus sera mué en Tec à la demande durant la phase de redéploiement.
- Il serait judicieux de vérifier que le kilométrage scolaire prévu soit suffisant pour répondre aux besoins de la population.

Avis de l'Organe :

L'Organe émet un avis favorable au niveau tactique sur le nouveau réseau cible proposé par l'AOT, détaillé dans les fiches de liaison en annexe et résultant des ateliers de co-construction menés depuis janvier 2023.

Ce réseau-cible :

- **prend appui sur le réseau ferroviaire existant qui dessert une partie de la zone et connecte celle-ci à Namur, Bruxelles et Arlon ;**
- **intègre les lignes existantes 6 (Libramont-Bastogne), 8 (Bouillon-Libramont avec extension planifiée vers Sedan) et E78 (Bastogne-Marche-Namur) comme « éléments fixes » ;**
- **maintient une enveloppe d'environ 200.000 km par an destinée à la desserte scolaire moyennant une optimisation des lignes existantes en fonction de leur fréquentation et d'éventuels doublons.**
- **intègre également comme « éléments fixes » les liaisons planifiées dans le cadre du redéploiement de la zone de Florenville et prenant appui sur les pôles de Libramont, Bertrix et Bouillon ;**
- **suggère de maintenir provisoirement en l'état les lignes 9, 60, 62, 66 (partiel), 141, 241 dès lors qu'elles sont notamment liées au redéploiement de la zone voisine de Dinant-Beauraing ;**
- **plus globalement, ne présage pas des besoins de liaisons intercommunales des zones adjacentes non encore étudiées ;**
- **propose la création de 3 liaisons principales et 3 liaisons secondaires destinées à structurer davantage le réseau et à le rendre plus lisible pour les usagers ;**
- **propose la création de 2 liaisons à caractère touristique limitées à la période estivale dont une qui a pour ambition d'assurer la desserte fine du futur Parc national de la Semois ;**
- **propose le déploiement de solutions alternatives de type « TEC à la demande » dans certaines parties de la zone où la demande est faible et l'habitat dispersé.**

L'organe recommande à l'AOT d'officialiser sur cette base le Schéma Intermodal de Mobilité par Bassin de la zone de Semois-Libramont afin de permettre à l'OTW d'entamer les études de traduction opérationnelle.

Il demande que les acteurs de la mobilité (supra-)locaux soient concertés par l'OTW à propos des scénarios opérationnels étudiés, ceci avant la mise en œuvre courant 2024 de la démarche d'information publique et de participation citoyenne souhaitée par le Ministre Henry.

L'objectif est de présenter le scénario préférentiel d'évolution du réseau TEC en 2024, en visant une mise en œuvre d'ici 2025.

3. Redéploiement de la zone de Florenville : mise en service du nouveau réseau TEC

Point pour information – point présenté par l'OTW

Les défis et cibles prioritaires de la stratégie de communication sont présentés, ainsi que le dispositif d'accompagnement client et un planning de communication phasé de juin à septembre 2023.

La nouvelle ligne touristique « V1 » Bouillon-Orval qui sera opérationnelle le 8/07/2023 est présentée. Elle circulera à raison de 4 aller-retours par jour avec des horaires cadencés. Il est prévu d'augmenter cette fréquence à 6 A/R par jour l'an prochain. Le but de cette ligne n'est pas de proposer une vitesse commerciale élevée mais plutôt de desservir de façon efficace les points touristiques. Ce service touristique sera limité aux 2 mois de vacances d'été (juillet-août).

Question formulée en séance : Pourquoi l'appellation « V1 » ? L'OTW répond que cela provient d'une réflexion marketing basée sur l'association d'une lettre à un type de ligne. Cela permettrait de faire une distinction avec les lignes classiques. Le choix s'est tourné pour les lettres suivantes : T pour le Tram, D pour Tec à la Demande, E pour Express et V pour éVasion/Visite.

Attention : Information communiquée entre temps par le TEC :

Lors du dernier OCBM, le TEC vous annonçait que le redéploiement TEC de la zone de Florenville serait normalement mis en place ce 28 août 2023.

Malheureusement, les conditions – principalement le manque de chauffeurs - n'étant pas réunies pour assurer le succès de ce redéploiement, il a été décidé de reporter celui-ci au 08 janvier 2024.

La mise en place de la ligne touristique V1 « Bouillon – Orval » au 08 juillet et des lignes Express E67 « Bastogne – Luxembourg » & E68 « Florenville – Luxembourg » au 28/08 reste quant à elle maintenue comme prévu.

4. 4.1. Evolution des liaisons transfrontalières vers Luxembourg : Autorisation de cabotage des lignes RGTR

Point pour information – point présenté par Mélissa FRANCOIS, AOT.

L'autorisation de cabotage de certaines lignes RGTR a été étudiée avec l'administration du transport public du Luxembourg. Elle offrirait la possibilité pour les usagers belges d'embarquer dans des bus RGTR y compris pour faire des trajets entre deux arrêts en Belgique avec le tarif Régionzone. L'analyse a été opérée en particulier sur 5 lignes et un consensus a été atteint. Depuis lors, un accord politique est attendu pour une mise en application en septembre. Les usagers belges pourraient dès lors profiter d'une offre plus structurante.

Concernant l'évolution du réseau structurant transfrontalier, une étude ferroviaire est en cours, opérée conjointement par la SNCB et les CFL. Cette étude prévoit de livrer ses résultats pour la fin du 3e quadrimestre 2023. Il y a déjà eu une récolte des données, une enquête en ligne pour inviter les habitants à se prononcer sur leurs besoins de mobilité vers le Luxembourg. Ils sont maintenant en train d'analyser les résultats et de construire le modèle de trafic. Les résultats de cette étude vont alimenter les réflexions AOT sur d'éventuels chaînons manquants pour le réseau structurant bus.

- Remarque complémentaire de l'AOT : la Wallonie a réussi à obtenir cette autorisation du Luxembourg alors que les autorités luxembourgeoises la refusent en Allemagne et en France par crainte que leurs bus soient saturés dans ces 2 pays.

4.2. Evolution des lignes transfrontalières vers Luxembourg : Mise en service des lignes Express Bastogne-Luxembourg et Florenville-Luxembourg

Point pour information – point présenté par l'OTW

Les lignes 80 « Bastogne – Luxembourg » et 81 « St Vincent – Luxembourg » vont se transformer en 2 lignes « Express ». La E67 « Bastogne – Luxembourg » sera une ligne unidirectionnelle, circulant du lundi au vendredi à raison de 3 aller/retours par jour (toutes les demi-heures le matin ; toutes les heures le soir). La ligne E68 « Florenville – Luxembourg » circulera à raison de 3 aller et 4 retours du lundi au vendredi. Ces 2 lignes seront mises en place le 28/08/2023.

Question posée par l'AOT : est-ce que les arrêts intermédiaires de la E67 « Bastogne – Luxembourg » sont les mêmes que ceux de la E69 « Liège– Bastogne – Arlon » ? L'OTW répond qu'elle va vérifier la concordance des arrêts, en particulier pour les arrêts d'Attert, et si nécessaire, calquer la desserte de la E67 sur celle de la E69.

5. 5.1. Ligne Express E78 Bastogne-Marche-Namur : évaluation intermédiaire

Point pour avis – Documents préparatoires - Point présenté par Mélissa FRANCOIS, AOT.

L'offre actuelle de la E78 est présentée. Différents éléments sur la fréquentation de la ligne sont détaillés, et une tendance à la hausse est constatée. Pour la répartition journalière, les fréquentations sont beaucoup plus importantes en heure de pointe sur les parcours qui sont prolongés jusque Namur. On remarque un nombre important de montées à Marche et Bastogne. L'indice de fréquentation annuel pour l'année 2022 est de 9,2. Ce qui est légèrement en-dessous du seuil pour lequel on considère que le bus est plus efficace que la voiture.

L'AOT présente le plan d'action proposé pour améliorer la fréquentation et l'attractivité de la ligne E78 :

- Réfléchir à la façon dont on veut faire évoluer l'offre entre Marloie et Namur vu la concurrence avec le train. Les participants à l'atelier d'évaluation étaient plutôt favorables au maintien d'une desserte par bus entre ces pôles.
- Tenir compte des prochains redéploiements sur la zone pour produire une offre intégrée.
- Evaluer les possibilités d'intermodalité entre les gares de Marche et Marloie, en lien avec les redéploiements dans la zone et le développement de mobipôles
- En lien avec le redéploiement Semois-Librumont, déplacer l'arrêt sur la commune de Ste-Ode

Les remarques suivantes sont posées :

- L'indice-pivot ne convient peut-être pas pour les zones rurales car cet indicateur pourrait mener à la conclusion de l'inutilité de ces lignes. Alors qu'elles sont cruciales pour les étudiants et les personnes âgées.
- Concernant la ligne Marloie-Liège, au précédent OCBM, la desserte en week-end avait été évoquée, notamment celle du dimanche (pour lesquels les trains sont bondés). L'AOT répond que les horaires de cette ligne sont en cours de finalisation au niveau du TEC Liège, mais que la date de mise en œuvre n'est pas encore connue.
- Les arrêts entre Marche et Bastogne sont-ils déjà bien équipés en termes de confort, d'accessibilité ? L'AOT explique qu'une analyse « arrêt par arrêt » a été effectuée en réunion d'évaluation. Les participants n'ont relevé aucun problème. L'OTW confirme que les discussions étaient fort axées sur la zone entre Namur et Marche, mais pour le reste du trajet il n'y a pas eu de demande particulière.
- La ligne 6 « Libramont-Bastogne » est étendue jusqu'au Mardasson, or on a vu que cette extension n'avait qu'une très faible fréquentation. Peut-être serait-il intéressant d'assurer la desserte du Mardasson avec la ligne E78 au lieu de la ligne 6 ou d'en analyser l'opportunité (liaison directe depuis Marche (voire Namur)). L'OTW précise que la ligne 6 circule le samedi et dimanche avec une fréquence supérieure à l'Express E78.

Avis de l'Organe :

L'Organe émet un avis favorable sur le maintien du niveau de service actuel de la ligne E78 Bastogne – Marche – Namur moyennant sa réévaluation dans le cadre des études susmentionnées.

Il recommande à l'AOT, à l'Opérateur de Transport de Wallonie et à la SNCB d'accomplir les actions identifiées.

5.2. Ligne Express E69 Arlon-Bastogne-Liège : évaluation intermédiaire

Point pour avis – Documents préparatoires – Point présenté par Julie DUVIVIER, AOT.

Après un rappel des ambitions tactiques de la liaison et des constats dressés lors de l'atelier, l'AOT présente le plan d'action proposé pour améliorer la fréquentation et l'attractivité de la ligne E69. Celui-ci repose principalement sur les points suivants :

- Mise en service d'un renfort dominical étudiant vers Liège en après-midi ;
- Analyse et priorisation des correspondances bus-train à Arlon et Liège ;
- Aménagement de parkings de dépose-minute à l'intention des parents des écoliers afin de désencombrer les quais de Bastogne Pépinière ;
- Aménagement d'un « mobipôle » en périphérie de Bastogne afin de pallier le problème de congestion dans Bastogne.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- AOT : Il serait intéressant, lors de l'évaluation finale, de réfléchir à renforcer l'offre du dimanche de manière structurelle sur cette ligne plutôt que d'ajouter des renforts à plusieurs reprises.
- Echevin mobilité Nassogne : Quand on voit le nombre élevé de parcours vers Liège proposé par la E69, ça nous laisse un espoir d'avoir aussi un renfort dominical sur la ligne E78, au nom des étudiants.

Avis de l'Organe :

L'Organe émet un avis favorable sur les ambitions régionales légèrement renforcées (intégrées par l'AOT dans les deux fiches tactiques de liaison mises à jour) et demande à l'Opérateur de Transport de Wallonie leur mise en œuvre d'ici 2024.

Il recommande également à l'Opérateur de Transport de Wallonie et aux parties prenantes (SNCB, SPW Routes, Communes, SPW Planification, UWE) de mettre en œuvre le plan d'actions en termes d'équipements, d'infrastructures, de promotion et de commercialisation.

6. Baromètre piéton pour les villes et communes marchables

Point pour information – Point présenté par Tous à pied

Diffusion de la présentation avec la voie off pré-enregistrée par Tous à pied.

L'asbl Tous à Pied présente le « Baromètre piéton », une grande enquête d'opinion qui va être lancée prochainement en Flandre, Bruxelles et Wallonie. Le questionnaire est disponible en ligne du 24 avril jusqu'au 30 juin sur <https://barometrepiedon.be/>. Les résultats sont attendus pour octobre 2023.

Les objectifs de ce baromètre sont de mieux comprendre les besoins et attentes des piétons, de saisir le ressenti subjectif de la population et de sensibiliser les participants aux questions relatives à la marche.

L'ASBL insiste sur la collaboration des communes pour communiquer sur ce questionnaire et inciter leurs citoyens à y répondre. Il y aura une analyse au niveau national et régional, les analyses au niveau communal ne se feront qu'au-delà de 50 répondants sur la commune.

Il est fait remarquer qu'un support de communication devrait être disponible pour permettre aux communes de promouvoir la démarche auprès de leurs citoyens.

Pour tout contact : chloé.fivet@tousapied.be - <https://barometrepieton.be/>

7. Mobipôles : présentation de la charte graphique régionale

Point pour information – point présenté par Niels ANTOINE, AOT.

Il était prévu dans le droit de tirage PIMACI que la Région fournirait la charte graphique des mobipôles. Elle est maintenant accessible sur le site de la Sécurithèque (<https://securitheque.wallonie.be/>).

Un rappel est fait sur les différences entre mobipôles et mobipoints :

- Mobipôles : point de connexion sur le transport public structurant, lieu d'intermodalité où on va trouver différentes offres de mobilité (dont la mobilité partagée, facilité d'infrastructures, etc)
- Mobipoints : fonction similaire mais pas nécessairement connecté au transport structurant. Ils se situeront plutôt en milieux urbains, où ils seront organisés en réseaux

Il est recommandé d'avoir au moins 3 services de mobilité au mobipôle pour pouvoir envisager la pose d'un totem. La pose d'un totem est éligible à un financement PIMACI. Ce n'est pas trop tard pour le demander, même si le dossier a déjà été remis. En fonction de la taille, l'estimation est entre 2.500€ et 3.500€ pour le totem (sans la pose).

Les questions suivantes sont formulées en séance :

- La commune de Marche rappelle sa volonté de créer un Mobipôle sur le rond-point de la Pîrîre. Cela fait 10 ans que la ville souhaite aménager ce lieu, en vain. Puisque cette zone est la propriété de la SOFICO, la commune n'a pas introduit de demande de financement via le droit de tirage PIMACI. Elle regrette l'impossibilité d'avoir une réponse quant à l'usage de ce lieu, les demandes adressées au Ministre étant restées sans réponse. La Ville de Marche souhaiterait savoir comment la Wallonie peut l'accompagner dans ce projet.

L'AOT recommande à la commune d'étudier l'opportunité de faire un arrêt express à cet endroit (OTW) et reprendre contact avec la DEPS afin de corriger le PIMACI communal pour réorienter les investissements sur ce lieu.

8. PIMACI : bilan de l'introduction des dossiers mobipôles

Point pour information – point présenté par Niels ANTOINE, AOT.

Un état d'avancement des projets PIMACI introduits par les communes du bassin Luxembourg est présenté. Surtout, quelques rappels sont faits concernant les priorités visées dans ce droit de tirage concernant le volet « intermodalité » :

- La priorité est bien la connexion aux transports publics structurants (c'est-à-dire les gares, les arrêts de lignes express/tram/BHNS, ...). On peut accepter des cas intermédiaires, mais ne seront pas acceptés des arrêts desservis par des bus scolaires ou avec une desserte très faible.
- Faire attention à la continuité des cheminements cyclo-piétons jusqu'au mobipôle, veiller à avoir un saut qualitatif (par exemple pour les cheminements cyclables, pas simplement poser des chevrons).
- Se questionner sur l'usage des parkings et leur localisation : PIMACI ne financera pas des parkings au profit du stationnement de riverains ou pour des halls sportifs (par exemple)
- Stationnement vélo : couverts et sécurisés.

Aucune remarque n'est formulée en séance.

9. Evolution organisationnelle de l'AOT

Point pour information – Point présenté par Martin DUFLOU, AOT.

L'AOT a intégré au sein du SPW le département de la Stratégie de la Mobilité et de l'Intermodalité, avec désormais un double périmètre : la mobilité collective et la mobilité partagée.

Aucune remarque n'est formulée en séance.

10. Suivi des avis précédents

Point pour information – Documents préparatoires – Point présenté par le Président

Aucune remarque n'est formulée sur le document de suivi des avis précédents.