

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

Date : vendredi 10 mai 2019

Lieu : Avenue des Genêts, 2 – 6800 Libramont

Présents :

- Kamal Mitri (Arlon)
- François Kinard (Aubange)
- Maxime Léonet (Daverdisse)
- Michaël Pirson (Gouvy)
- Stéphane Puffet (Herbeumont)
- Jacques Chaplier (Hotton)
- José Guillaume (Houffalize)
- Francis Demasy (Léglise)
- Carole Janssens (Libramont-Chevigny)
- Anne Schmitz (Marche-en-Famenne)
- Marc Gilson (Meix-devant-Virton)
- Jean-Louis Lichtfus (Messancy)
- Marjorie Marlet (Paliseul)
- Luc Bossart (Libin)
- Rudy Moisse (Tellin)
- Benjamin Destrée (Tintigny)
- Elie Deblire (Vielsalm)
- Annie Goffin (Virton)
- Daniel Davin (OTW – Direction Luxembourg)
- Pascal Coibion (OTW – Namur - Luxembourg)
- Jean-Marc Evrard (OTW – Namur-Luxembourg - Directeur exécutif)
- Pol Flamend (SPW – Direction des routes Namur-Luxembourg)
- Antoine Patris (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Martin Duflou (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Florianne Mossoux (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)

Absents : Communes de :

- Attert
- Bastogne
- Bertrix
- Bouillon
- Chiny
- Durbuy
- Erezée
- Etalle
- Fauvillers
- Florenville
- Habay
- La Roche-en-Ardenne
- Manhay
- Martelange
- Musson
- Nassogne
- Neufchâteau
- Rendeux
- Rouvroy
- Sainte-Ode
- Saint-Hubert
- Saint-Léger
- Tenneville
- Vaux-sur-Sûre

Abréviations :

AOT = Autorité organisatrice du transport

OTW = Opérateur de transport de Wallonie

OCBM = Organe de consultation des bassins de mobilité

RW = Région wallonne

AP = Antoine Patris

MD : Martin Duflou

Ce compte-rendu reprend uniquement les interventions des membres présents lors de la réunion, en complément de la présentation (annexée à ce rapport de réunion).

Lors de la présentation des membres présents à cet organe, il apparaît que plusieurs personnes ne sont pas membres d'un Collège communal. Antoine Patris rappelle l'esprit du décret qui prévoit que cet organe de consultation est une réunion politique et que donc seuls les membres des Collèges communaux doivent être présents.

La Commune d'Aubange attire l'attention sur le pôle « Grand-duché du Luxembourg » et l'axe Virton-Arlon-Luxembourg car beaucoup de communes frontalières ont pour pôle d'attraction le Grand-duché.

AP : Vu les connexions transfrontalières existantes, on priorise le développement des liaisons sur le territoire de la RW mais il conviendra en effet de prendre en compte la mobilité vers le Luxembourg.

MD : La Stratégie Régionale de Mobilité guidera les travaux à ce sujet.

La Commune d'Arlon indique qu'il serait intéressant de développer la part modale du bus sur l'axe Arlon-Messancy-Aubange car la densité de population y est très élevée.

AP : Il existe déjà une voie ferrée qui relie ces territoires. Notre souhait est de ne pas faire concurrence au rail. La priorité sera placée sur les communes ne disposant pas de connexion ferroviaire.

La Commune de Tellin indique qu'elle n'est pas dotée d'une gare et qu'elle devrait donc être reprise dans les prochaines communes à être dotée d'une ligne WEL.

La Commune de Libin demande ce qu'il en est pour Libin, d'autant plus qu'il y a l'Euro Space Center sur son territoire.

AP : Il convient d'analyser si un détour par l'Euro Space Center permet de respecter le niveau de service cible. De plus, il convient de localiser au mieux le mobipôle sur le territoire communal, en parfaite concertation avec la commune. A noter que les moyens financiers PWI incluent le développement de l'accessibilité des mobipôles.

La Commune de Daverdisse est sceptique quant à la fréquence des liaisons (toutes les heures) car il n'y a pour l'instant pas de bus pour aller à l'école secondaire la plus proche, ce qui a pour conséquence que les étudiants se rendent à Beauraing mais pour le retour, la ligne s'arrête à Gedinne. Tient-on compte du taux de remplissage des bus ?

MD : D'ici 2023, les lignes communes-pôles seront ciblées sur les heures de pointe pour travailleurs et seules les liaisons entre pôles fonctionneront toutes les heures. A l'horizon 2030, la stratégie de la Région est bien que liaisons communes-pôles fonctionne toutes les heures également.

La Commune de Léglise se demande si cela est réaliste.

AP : L'offre structurante est à construire avec l'ensemble des communes d'ici 2023, mais les budgets régionaux sont prévus dans le Contrat de Service Public.

La Commune de Virton indique que beaucoup de personnes délaissent la ligne ferroviaire Virton-Athus-Arlon-Luxembourg suite à de nombreux problèmes, retards et annulations, rencontrés sur la ligne. 1200 travailleurs se rendent chaque jour de Virton au Luxembourg (certains viennent du Nord de la France et de Florenville).

La Commune d'Aubange renchérit et estime que la SNCB ne remplit pas toujours son rôle. La Commune d'Arlon considère qu'il faut prendre en compte les problèmes liés à la SNCB, et pas seulement la concurrence avec le train, pour établir des liaisons de transport en commun.

La Commune de Virton indique qu'elle ne bénéficie pas de ligne directe ferroviaire Virton-Luxembourg et demande si l'AOT peut influencer sur cette question.

La Commune de Tintigny indique que 40.000 travailleurs frontaliers se rendent à Luxembourg-Ville mais aussi dans les zonings alentours et pour cela, la SNCB n'offre aucune solution et l'offre de bus est minime. Le bus pourrait faire la différence.

Monsieur Davin explique que l'étude SMOT (Schéma de Mobilité Transfrontalière) prend en considération la problématique des liaisons avec le Grand-duché de Luxembourg. La conclusion en est qu'il faut développer les liaisons par le train et étudier le rabattement des personnes vers le train.

La Commune de Daverdisse relaie le fait que le Proxibus exécute le ramassage dans le village et qu'il faut donc aussi faire coïncider les horaires des bus aux Mobipôles.

La Commune de Gouvy indique qu'une gare est présente sur son territoire mais que le bus qui relie le village à la gare arrive 5 minutes après le départ du train qui vient de Liège. De plus, les bus articulés sont bondés aux heures de pointe. Il convient également d'élever le niveau de sécurité.

La Commune de Libramont se demande si les navettes urbaines du TEC fonctionnent et si elles seront testées ailleurs qu'à Arlon et Marche-en-Famenne.

Monsieur Davin (OTW – Direction Luxembourg) estime qu'en heures creuses, il faut un minimum de flux pour mettre en place ce type de services urbains. Les navettes urbaines sont opérationnelles à Marche-en-Famenne, notamment vers les zonings mais la densité de population est faible. A Libramont également, la densité est trop faible : il n'y a pas suffisamment de potentiel pour remplir les bus tout au long de la journée.

La Commune de Daverdisse estime que l'AOT s'est basée sur le SDT, qui ignore les spécificités de la province luxembourgeoise.

AP : Nous prenons comme point de départ la vision du territoire, définie par le politique.

La Commune de Gouvy demande s'il peut y avoir des groupes de travail entre les différentes communes pour la prochaine réunion de l'OCBM.

AP : Oui c'est possible si cela concerne des sujets supra-communaux. Cependant, s'il s'agit de traiter de sujets spécifiques à l'exploitation de l'offre sur la commune, il est préférable de contacter directement l'OTW.

La Commune de Daverdisse demande si l'AOT apporte une solution toute faite à valider par les communes ou si elle va questionner chaque commune.

AP : Pour la définition tactique de l'offre, les recommandations des membres de l'OCBM peuvent être d'initiative propre ou sur proposition de l'AOT. Pour les aspects exploitation, les communes peuvent se concerter directement avec l'OTW.

La Commune de Daverdisse considère qu'il ne faut pas s'arrêter aux frontières de la province du Luxembourg, il faut aussi penser à relier Liège et/ou Namur, d'autant plus pour les communes limitrophes.

AP répond que le périmètre des bassins pourra évoluer.

La Commune de Gouvy mentionne la prochaine gratuité du CFL et estime qu'il faudrait instaurer une tarification SNCB transfrontalière et un ticket combiné train-bus avec passage frontière.

Monsieur Evrard répond qu'il faut faire remonter cette demande à la SNCB et travailler en complémentarité des modes.

MD demande si les Communes ont des suggestions sur la méthodologie de travail afin de lister les attentes des participants au sujet de la transformation de l'offre de référence dans les années à venir.

La Commune de Daverdisse aimerait connaître les chiffres relatifs à la fréquentation actuelle des lignes.

La Commune de Meix-devant-Virton estime qu'il faut conscientiser les citoyens des communes sur l'offre de transport existante et comment elle est utilisée. C'est le moment de se faire entendre.

Monsieur Evrard indique que les changements dans le réseau sont souvent difficiles. Au départ, les élus sont d'accord avec le changement mais à la mise en œuvre, on rencontre beaucoup d'opposition, ce qui implique un manque de cohérence. Il faut du courage pour maintenir le cap et faire évoluer les choses et les mentalités vers un mieux.

MD : il faut que les communes accompagnent l'OTW sur l'organisation du rabattement et pour que les clients s'approprient ces évolutions.

La Commune de Léglise considère qu'il faut optimiser le travail de l'OCBM avec la mise à disposition de chiffres, la réalisation de concertations préalables, etc.

MD précise que le rythme des réunions de l'OCBM sera de deux fois par an, tel que prévu par le décret. En-dessous de cette fréquence, les évolutions ne seront pas suffisamment significatives.

La Commune d'Aubange demande qu'un représentant de la SNCB soit invité aux réunions des OCBM.

AP indique que pour le lancement des réunions, nous nous tenons stricto sensu au décret, mais il est permis d'inviter des personnes non-membres comme invités aux OCBM.

La Commune de Gouvy demande si l'AOT participera au RoadShow de la SNCB qui présentera son plan de transport 2020.

MD remarque que ces roadshow sont construits sur un mode plutôt top-down alors qu'en OCBM, les communes construiront la définition tactique de l'offre (bus) sur leur propre bassin de mobilité.

La Commune de Tintigny indique que le territoire de la Commune de Léglise est vaste. Pour le moment, il est question d'un mobipôle par commune. Ce nombre évoluera-t-il ?

MD répond qu'il pourrait être possible d'avoir deux mobipôles sur une commune mais que cela constituera plutôt l'exception que la règle.

La Commune de Daverdisse demande si le budget consacré à l'infrastructure est en enveloppe fermée.

AP répond que la RW prévoit un financement de 450 millions d'euros pour financer une centaine de mobipôles, en ce compris des infrastructures d'accès modes actifs. Le financement du déploiement généralisé à l'horizon 2030 devra être précisé et poursuivi dans une nouvelle enveloppe budgétaire.

La Commune de Daverdisse demande s'il sera nécessaire de « sacrifier » quelque chose d'existant pour obtenir ce budget.

AP répond que par la négative : ce budget de 450M€ vient en supplément des budgets existants.

La Commune de Virton suggère que les communes se regroupent par zones afin de ne pas toujours discuter entre 40 communes pendant l'OCBM.

MD et AP remercient les participants à cette première réunion de l'OCBM de Luxembourg.