

Connexion progressive du solde des communes au réseau structurant intercommunal

**(document préparatoire au point 2.2 de l'Organe de Consultation
du bassin de mobilité de Luxembourg du 8 juin 2021)**

La Stratégie Régionale de Mobilité (SRM) ambitionne que chaque commune soit desservie par le réseau structurant d'ici 2030 (chantier n°10). Le réseau structurant intercommunal de transport en commun se compose du réseau ferroviaire et du réseau express complété de lignes principales. Il permet de relier les pôles wallons entre eux et chaque commune à son pôle principal sur base de la structure territoriale (SDT).

L'Autorité Organisatrice du Transport a établi une méthodologie pour étudier la connexion progressive du solde des communes au réseau structurant ferroviaire et Express, en concrétisant une première étape intermédiaire d'ici 2023 (connexion d'une commune par bassin et par an d'ici 2023). Cette méthodologie a été présentée à l'Organe de Consultation du bassin de mobilité de Luxembourg le 22 octobre 2020.

Les premiers résultats sont présentés dans la présente note conformément à l'avis de l'OCBM de Luxembourg du 22 octobre 2020.

Rappel de l'avis issu de la précédente réunion de l'OCBM de Luxembourg

Lors de l'Organe de Consultation du bassin de mobilité de Luxembourg du 22 octobre 2020, l'Organe a émis « un avis favorable sur :

- o *la méthodologie d'identification des communes à connecter au réseau structurant*
- o *la caractérisation et la priorisation des communes*
- o *la méthodologie d'identification du pôle et de l'offre desservant celui-ci.*

Il attend de l'Autorité Organisatrice du Transport de présenter à sa prochaine session la caractérisation et la priorisation des communes à connecter au réseau structurant. De plus, il s'agira alors d'initier les projets ad-hoc avec l'OTW et les communes concernées pour la mise en œuvre des étapes 4 et 5. »

Définition du réseau structurant intercommunal

Le réseau structurant intercommunal de transport en commun se compose de :

- Réseau Ferroviaire
- Réseau Express
 - Dont la desserte assure la connexion de communes non-couvertes par le réseau ferroviaire et
 - Dont la vitesse commerciale est maximisée (supérieure à 35 km/h) et
 - Dont l'itinéraire est principalement sur voiries régionales, avec un principe d'un arrêt par commune et d'un arrêt par PAE et
 - Dont l'offre est assurée par un véhicule de type autocar / navette confort.
 - Dont la liaison et le niveau de service ont fait l'objet d'une fiche tactique validée par l'Autorité Organisatrice du Transport.
- Liaisons principales
 - Dont la desserte assure la connexion de communes non-couvertes par le réseau ferroviaire / Express et
 - Dont l'itinéraire est principalement sur voiries régionales avec un principe d'un arrêt par localité et d'un arrêt aux principaux points d'intérêt et
 - Dont la liaison et le niveau de service ont fait l'objet d'une fiche tactique validée par l'Autorité Organisatrice du Transport.

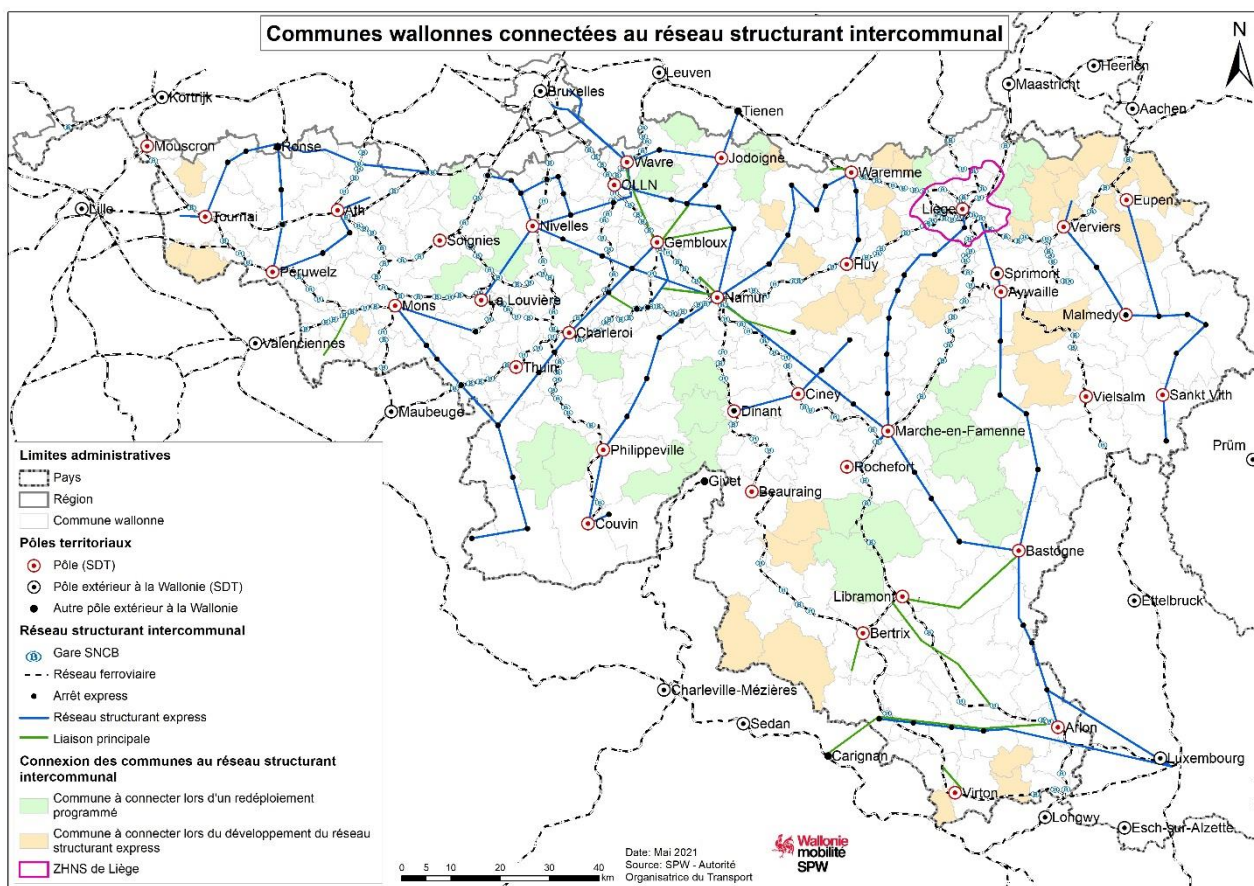
Mise à jour de la méthodologie de connexion du territoire au réseau structurant intercommunal

Malgré les améliorations récentes (créations et renforcements de liaisons Express), de nombreuses communes restent actuellement non connectées au réseau structurant intercommunal.

L'objectif de la présente note est d'organiser l'identification, la caractérisation, la priorisation, l'identification du pôle et de l'offre pour chacune des communes non connectées au réseau structurant afin qu'elles le soient progressivement. La méthodologie présentée constituera une première pierre aux réflexions partagées entre la Région, l'OTW, les communes et d'éventuels autres acteurs (territoriaux, mobilité, ...) afin de proposer la solution la plus adéquate possible pour répondre aux besoins de leur population et en vue d'atteindre progressivement les ambitions régionales.

La **première étape** de cette méthodologie est **d'identifier les communes restant à connecter au réseau structurant intercommunal**. Ces communes sont identifiées grâce aux critères suivants :

- Le territoire communal ne dispose
 - ni d'une gare ferroviaire
 - ni d'un arrêt Express (actuel ou en projet) ;
 - ni d'un arrêt d'une offre définie comme principale ou urbaine (actuelle ou en projet).



La **seconde étape** de la méthodologie a pour but de **caractériser les communes** identifiées afin de mieux comprendre leur dynamique en termes de demande de mobilité mais également en termes d'offre de mobilité :

- Demande de mobilité
 - Nombre d'habitants : population totale de la commune ;
 - Nombre d'actifs :
 - Résidant mais travaillant dans une autre commune ;
 - Non-résidente de la commune et y travaillant ;
 - Nombre de visiteurs par jour d'activité de principaux points d'intérêt (hôpitaux, pôles touristiques, etc.) ;
 - Nombre d'étudiants de l'enseignement supérieur :
 - Résidant mais fréquentant un établissement d'une autre commune ;
 - Non-résidant mais fréquentant un établissement dans la commune ;
 - Nombre d'élèves de l'enseignement secondaire :
 - Résidant mais fréquentant un établissement d'une autre commune ;
 - Non-résidant mais fréquentant un établissement dans la commune.
- Offre de mobilité
 - Présence d'un enjeu de transport public régional identifié par l'AOT ;
 - Inclusion dans une des 17 zones de redéploiement du réseau de transport en commun prévu d'ici 2023.

La **troisième étape** se base sur la caractérisation des communes et **priorise** celles-ci en vue de planifier leur étude par l'AOT de connexion progressive au réseau structurant intercommunale.

¹ Sous réserve de la disponibilité effective de données

1. Communes pour lesquelles un enjeu de transport public régional est identifié par l'Autorité Organisatrice du Transport
2. Par bassin, priorisation sur base de la demande de mobilité (potentiel) pour les communes non couvertes par une étude de redéploiement prévu d'ici 2023 :

Demande de mobilité (Données additionnées)	Objectif
Nombre d'habitants	Estimer l'importance de la mobilité des services et loisirs (hors tourisme)
Nombre d'actifs non-résidents de la commune et y travaillant	Estimer l'importance du flux domicile – travail
Nombre d'actifs résidents de la commune et travaillant dans une autre commune	
Nombre de visiteurs journaliers de points d'intérêt tels que décrit ci-dessus	Estimer l'attractivité touristique de la commune (flux touristique)
Nombre d'étudiants du supérieur non-résidents de la commune et y étudiant	Estimer l'importance de la mobilité étudiante intercommunale (flux domicile – école)
Nombre d'étudiants du supérieur résidents de la commune et étudiant dans une autre commune	
Nombre d'élèves du secondaire non-résidents de la commune et y étudiant	Estimer l'importance de la mobilité scolaire secondaire intercommunale (flux domicile – école)
Nombre d'élèves du secondaire résidents de la commune et étudiant dans une autre commune	

3. Intégration de l'étude de connexion au réseau structurant lors des études de redéploiement prévu d'ici 2023

La **quatrième étape** consiste, pour une commune priorisée par bassin par an, en **l'identification du pôle** de destination principal de chacune des communes par motif (travail, études supérieures, écoles secondaires, tourisme, services et loisirs).

- o Origine/destination pour chacun des motifs
 - Identification de la liaison la plus importante
 - Si les pôles principaux de destination diffèrent pour un ou plusieurs motifs, sélection de la liaison desservant le flux le plus important (en absolu)

La **cinquième étape** consiste, pour chaque liaison étudiée, en **l'identification de l'offre** de mobilité adéquate en concertation avec les parties prenantes :

- o Qualification de l'offre existante : Validation par l'AOT de l'offre existante conforme SRM et redémarrage de la méthodologie à l'étape 4 pour la commune prioritaire suivante.
- o Si l'offre est inexistante ou non conforme à la SRM, nécessité d'une amélioration ou d'une création d'offre en fonction du potentiel issu de l'addition des flux (travail et études) :
 - Offre express avec un nombre d'arrêts limités par commune ;
 - Offre principale avec un arrêt par village/localité ;
 - Offre urbaine avec un arrêt par quartier.
- o Evaluation de l'augmentation de potentiel par l'ajout de communes pour la liaison étudiée.

Les quatrième et cinquième étapes seront reproduites annuellement par l'Autorité Organisatrice du Transport (selon la priorisation émise à l'étape 3) et présentée pour avis de l'OCBM.

Afin d'assurer la desserte fine de l'ensemble des communes vers le réseau structurant intercommunal (mobipôle), une attention particulière doit être portée au rabattement des différents villages à l'aide de modes actifs ou de solutions flexibles de mobilité locale.

Caractérisation et priorisation des communes du Bassin de Mobilité de Luxembourg : présentation des résultats

Pour rappel, la commune de **Vaux-sur-Sûre** est connectée au réseau structurant grâce à la ligne principale Libramont - Vaux-sur-Sûre – Bastogne. De plus, les communes de **Herbeumont, Léglise, Meix-devant-Virton** ont récemment fait l'objet d'une étude de redéploiement y incluant leur connexion au réseau structurant.

Au regard de la méthodologie mise à jour et tel que présenté dans le tableau en annexe, les résultats des étapes de caractérisation et de priorisation pour les communes du Bassin de Mobilité de Liège-Verviers sont les suivants :

- Les 3 communes suivantes seront étudiées lors de l'étude de redéploiement de la zone pluricommunale de Vielsalm en 2022 : **Erezée, La Roche-en-Ardenne** et **Rendeux**.
- Les 4 communes suivantes seront étudiées lors de l'étude de redéploiement de la zone pluricommunale de Marche-en-Famenne en 2023 : **Bertogne, Libin, Saint-Hubert** et **Tellin**.
- Pour les autres communes, par ordre de priorité (potentiel le plus important), les connexions au réseau structurant intercommunal seront étudiées pour les communes suivantes :
 - En 2021 pour la commune de **Bouillon** ;
 - En 2021 pour la commune de **Musson** ;
 - En 2023 pour la commune de **Saint-Léger**.
- Enfin, la connexion au réseau structurant intercommunal des 3 communes suivantes sera étudiée sous la prochaine législature (entre 2024 et 2028): **Daverdisse, Rouvroy** et **Wellin**.
 - Il est cependant possible que, par opportunité, ces communes puissent être étudiées dans le cadre de la connexion d'une autre commune étudiée d'ici 2023.

Proposition d'avis de l'Organe

L'Organe émet un avis favorable sur la mise à jour de la méthodologie de connexion des communes au réseau structurant intercommunal (identification, caractérisation, priorisation, identifications du pôle de destination et de l'offre adéquate).

L'Organe prend acte de la priorisation des études de connexion des communes du bassin du Luxembourg au réseau structurant de transport public en application de cette méthodologie. Il attend de l'Autorité Organisatrice du Transport d'étudier et de présenter les résultats de ces études de connexion des communes du bassin de Luxembourg pour :

- Les communes d'Herbeumont, Léglise, Meix-devant-Virton dans le cadre du réseau cible issu de l'étude de redéploiement de la zone autour de Florenville présenté lors de cette même séance ;
- Les communes d'Erezée, La Roche-en-Ardenne et Rendeux dans le cadre du réseau cible qui sera coconstruit lors de l'étude de redéploiement de la zone pluricommunale de Vielsalm initiée en 2022 ;
- les communes de Bertogne, Libin, Saint-Hubert et Tellin dans le cadre du réseau cible qui sera coconstruit lors de l'étude de redéploiement de la zone pluricommunale de Marche-en-Famenne programmée en 2023 ;
- les communes de Bouillon en 2021; Musson en 2022 et Saint-Léger en 2023.