

## OCBM du Luxembourg : document préparatoire au point 3.1.2

### Projet de Plan Régional de Transport Public de la zone pluricommunale de Florenville

#### 1. Rappel de la démarche

Fort des créations et des renforcements de lignes permettant de fortifier l'ossature du transport public en Wallonie, l'AOT pilote un travail de redéfinition de l'offre TEC autour de ces réseaux structurants urbains et interurbains. Le principe de base de ces redéploiements est d'aligner le réseau cible avec les flux de mobilité tout mode (train, voiture, ...) et tout motif (travail, école, loisirs, ...) concernant les territoires étudiés et leur évolution, au-delà de la seule fréquentation actuelle de l'offre TEC. L'ambition est en effet de faire se parler la planification territoriale et la planification de l'offre de transport public qui doivent s'alimenter mutuellement.

D'ici 2023, 17 zones pluricommunales (représentant la moitié de l'offre TEC actuelle) sont étudiées en profondeur et un nouveau réseau (cible) est élaboré pour chaque zone sur base des orientations stratégiques régionales (e.a. hiérarchisation du réseau). Ce travail est réalisé en concertation étroite entre l'Autorité Organisatrice du Transport (SPW Mobilité&Infrastructures) et diverses parties prenantes : OTW, acteurs locaux (Communes, Province, Intercommunales, ...) et autres (IEW, UWE, SNCB, ...) sur base de la méthodologie partagée au point précédent de cette séance.

Le résultat de ces travaux permet l'établissement de Plans Régionaux de Transport Public par zone soumis pour avis formel aux Organes de Consultation des bassins de mobilité concernés. L'OTW assure ensuite l'étude opérationnelle de chaque Plan et, après validation d'un scénario final, planifie la mise en œuvre des évolutions attendues de l'offre.

## 2. Vision du système de transport régional

Conformément à la Stratégie Régionale de Mobilité, le Plan reprend le principe de hiérarchisation de l'offre de transport public dont les caractéristiques principales de chaque niveau d'offre cible peuvent être synthétisés comme suit :

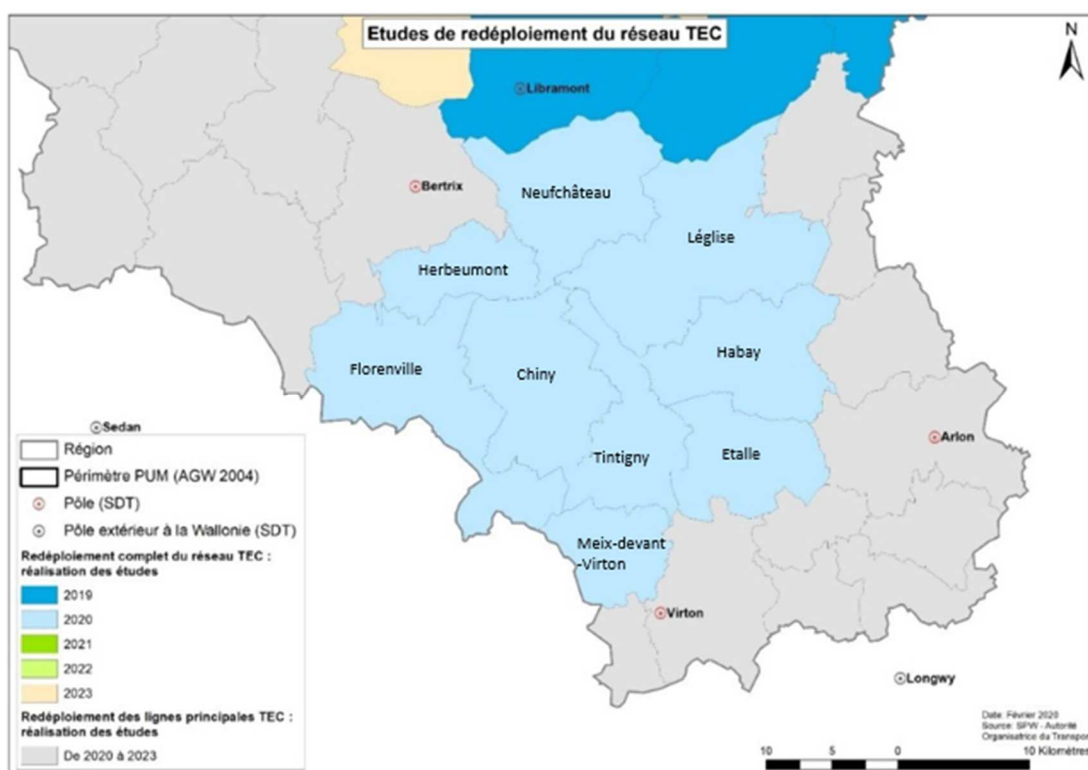
Type de réseau	Niveau	Caractéristiques principales
Réseau intercommunal	Structurant ferroviaire	Sur réseau ferroviaire ; Capacitaire ; Cadencé InterCity (IC) / heures de pointe (P) / desserte fine (L) / Suburbain (S)
	Structurant Express	Sur voiries régionales ; Rapide (min 35 km/h) ; Confortable ; Principe de 1 arrêt par commune et par ZAE/PAE ; Cadencé
	Structurant principal	Sur voiries régionales ; Nombre d'arrêts plus élevés (1 par localité) ; Cadencé
Réseaux urbains	Tram - BHNS	Rapide (min. 20 km/h) ; Direct ; Capacitaire ; Fréquent et fiable
	Structurant principal	Rapide (min. 20 km/h) ; Direct ; Fréquent
	Secondaire	Réseau de desserte complémentaire de proximité
Mobilité locale	Liaisons secondaires	Sur voiries communales ; Desserte fine
	Services de mobilité locale flexibles	En rabattement/complémentaire au réseaux intercommunal et urbain
Réseau scolaire	Lignes régulières	De 1 à 2 A/R en heures de pointe par jour scolaire
	Transport scolaire	Circuits de carence <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Sous certaines conditions, ces circuits assurent le déplacement entre le domicile et l'école pour les élèves qui ne disposent pas d'une ligne publique

### 3. Caractérisation de la zone d'étude

Le périmètre de travail concerne 9 communes dont on étudie les flux entrants, sortants et internes :

<b>Florenville</b>	5.587 hab.	<b>Neufchâteau</b>	7.791 hab.
<b>Herbeumont</b>	1.649 hab.	<b>Habay</b>	8.478 hab.
<b>Chiny</b>	5.237 hab.	<b>Léglise</b>	5.557 hab.
<b>Tintigny</b>	4.307 hab.	<b>Etalle</b>	5.968 hab.
<b>Meix-devant-Virton</b>	2.806 hab.		

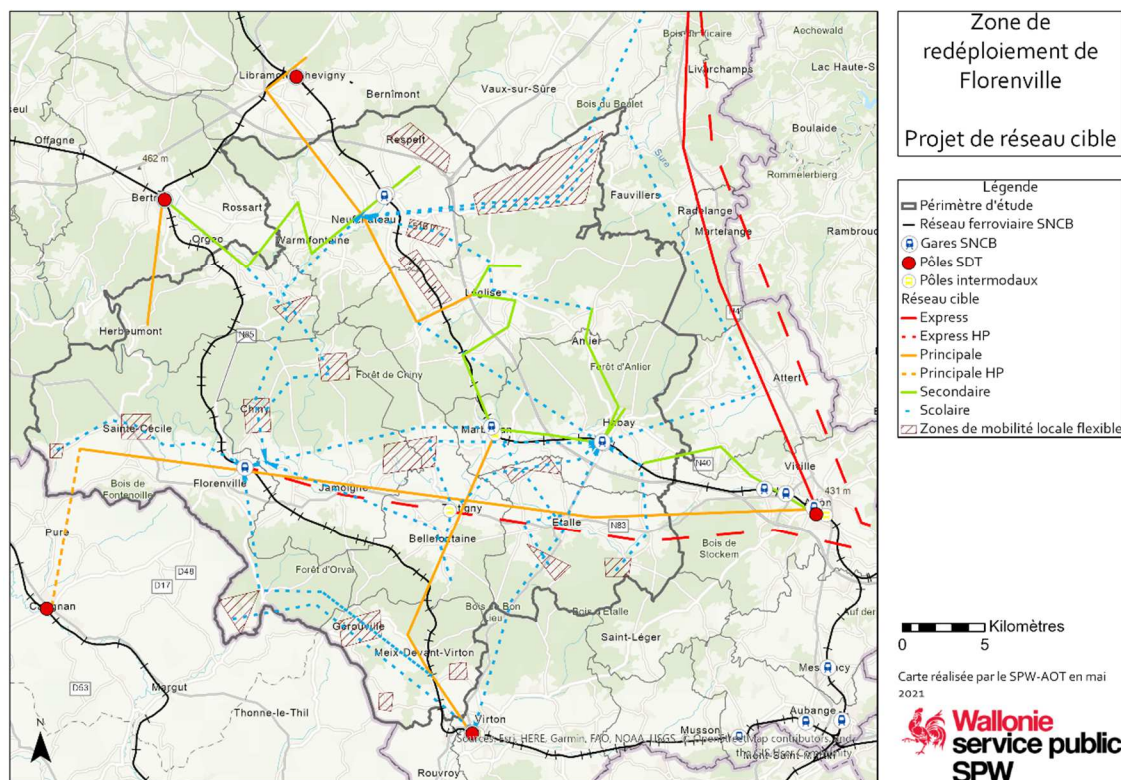


## 4. Projet de Plan Régional de Transport Public

### 1. Synthèse

Le processus de co-construction mené depuis 6 mois a permis d'établir un réseau cible sur la zone étudiée.

Les liaisons cibles, qui desserviront le territoire de manière hiérarchisée, ainsi que leur niveau de service respectif, sont présentés sous forme cartographique ci-dessous.



[www.wallonie.be](http://www.wallonie.be)  
N° vert : 1718 (informations générales)

Outre l'offre ferroviaire de la SNCB, 1 liaison Express, 4 liaisons principales, 5 liaisons secondaires et 18 liaisons scolaires desservent le territoire étudié.

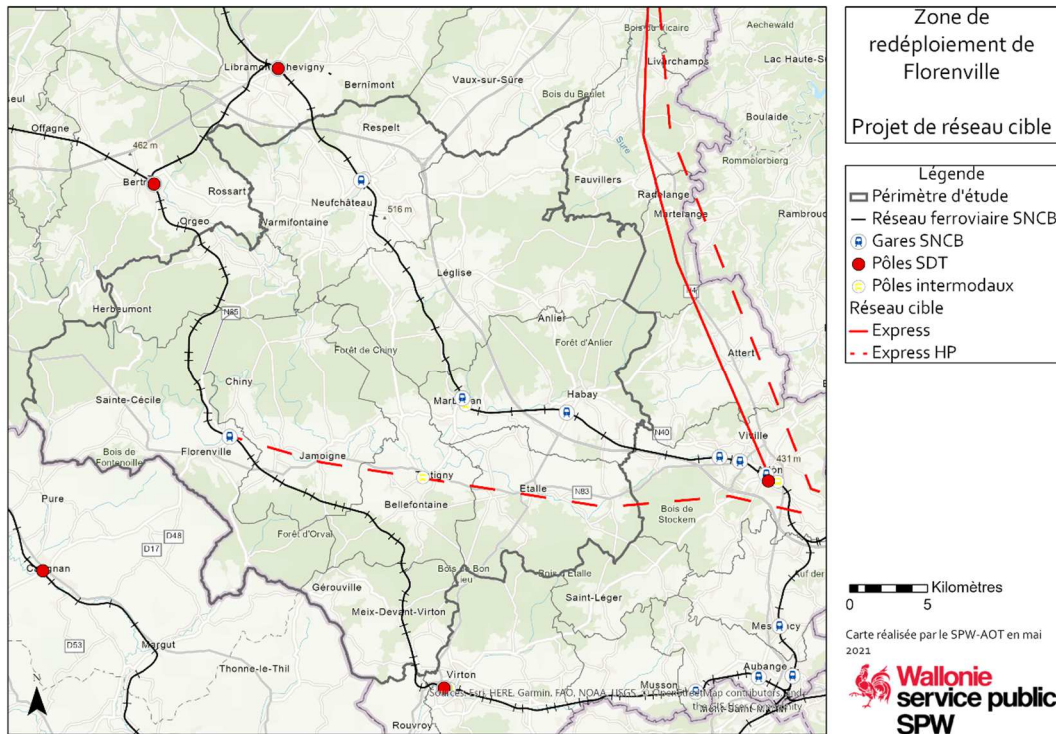
Chaque liaison fait l'objet d'une fiche détaillant les points d'intérêts desservis, les correspondances prioritaires à effectuer, les niveaux de service attendus, etc. (en annexe)

En termes d'ampleur d'offre kilométrique, la mise en place de ce réseau cible représente environ 2.000.000 kilomètres annuels (hors mobilité locale flexible), équivalent au réseau TEC existant desservant la zone.

Les avantages mobilité de ce réseau cible sont les suivants :

- Le réseau cible étant basé sur la **demande réelle de mobilité** (flux domicile-travail et scolaires, prise en compte d'autres points d'intérêts liés aux loisirs, etc), il répondra d'autant mieux aux besoins de la population.
- La hiérarchisation du réseau ainsi que sa clarification (en termes d'itinéraires et d'horaires) permettront une **meilleure appropriation du réseau** et donc une plus grande facilité d'utilisation à tous les habitants : plus de surprise ou de question sur l'itinéraire emprunté ou sur le cadencement de la ligne.
- La **valorisation de l'offre ferroviaire**, financée par le fédéral, là où elle est présente.
- Des **correspondances prioritaires** à organiser entre réseaux bus et ferroviaire afin de favoriser l'intermodalité. Les liaisons à destination d'Arlon, particulièrement, pourront contribuer à diminuer la pression automobile aux heures de pointe pour rejoindre la gare. Les correspondances suivantes seront ainsi à assurer :
  - En gares de Neufchâteau, Marbehan et Habay avec les trains à destination de Arlon/Luxembourg, pour une meilleure mobilité des navetteurs ;
  - En gare de Bertrix, avec les trains à destination de Libramont ;
  - En gare de Libramont, avec le bus à destination de Bastogne ;
- Une **desserte améliorée de villages** et augmentation du niveau de service de l'offre :
  - Meilleure desserte des localités de Herbeumont, Florenville, Tintigny et Habay et amélioration de la fréquence ;
  - Meilleur rabattement des différentes localités d'Habay vers le centre et augmentation significative de la fréquence : passage à 1 bus/h toute la semaine entre 6h et 20h ;
  - Ajout d'une liaison directe de Virton vers Habay (Vivalia) toute la journée ;
- Une **desserte améliorée des pôles d'emploi** : desserte des PAE Tintigny-Haut-du-Sud, PAE Magenot, Ardennes Logistics et du futur hôpital Vivalia ;
- Les **dessertes scolaires** maintenues vers l'ensemble des pôles d'enseignement ;
- Une offre secondaire **touristique estivale** à créer en complément du réseau identifié ;
- Pour les zones proches de leur pôle de destination (localités autour de Neufchâteau) ou avec une faible densité de population (ex : localités de Suxy à Chiny, Villers-devant-Orval à Florenville ou Straimont à Herbeumont), **mise en œuvre de solutions complémentaires de mobilité locale flexible**, plus efficiente que le transport collectif, en vue d'offrir un système intégré de transport public.

## 2. Liaison Express



Aux précédents OCBM avait été présenté un projet de ligne express unidirectionnelle « Florenville – Chiny – Tintigny – Etalle – Arlon », dont la mise en œuvre devait être alignée sur celle du redéploiement global prévu sur la zone.

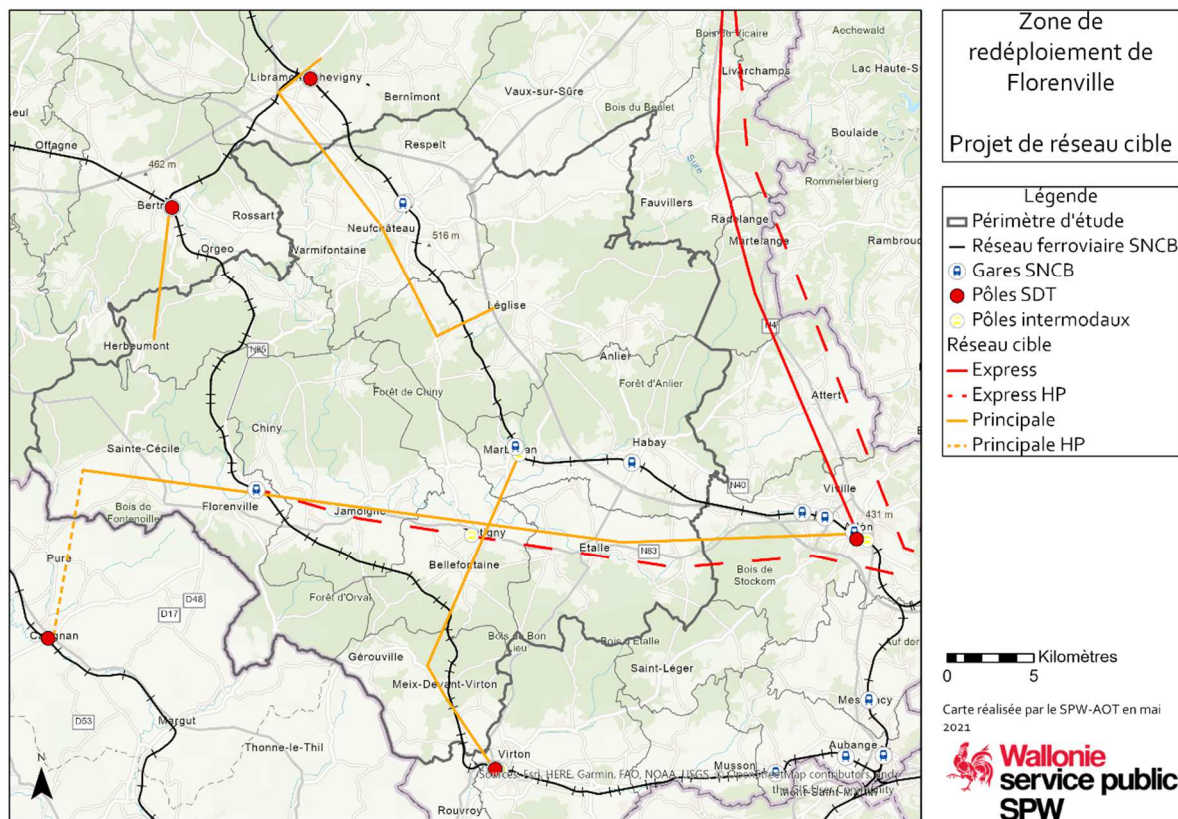
L'étude de redéploiement a permis de faire apparaître le besoin de relier directement les pôles d'emploi du Grand-Duché de Luxembourg. Il est plutôt proposé de mettre en œuvre une liaison express unidirectionnelle transfrontalière d'heure de pointe « Florenville – Chiny - Tintigny – Etalle – Luxembourg » avec le niveau de service d'un parcours de 6h à 9h et de 16h à 19h en semaine.

### Enjeux :

- Besoin d'une vitesse commerciale très élevée pour être attractive vers le Luxembourg (sans desserte d'Arlon) ;
- Desserte de PAE en Belgique (Tintigny Hauts-du-Sud) et au Grand-Duché (PAE Belle Etoile, ZAE Bournicht, PAE Hollerich) ;
- Desserte du futur parking de covoiturage d'Habay.

Liaisons	Hiérarchisation	Jours de semaine	Jours de vacances	Samedi	Dimanche
Florenville – Chiny – Tintigny – Etalle - Luxembourg	Express	1 bus/h, de 6h à 9h et de 16h à 19h	1 bus/h, de 6h à 9h et de 16h à 19h	0	0

### 3. Liaisons principales



Quatre liaisons « principales » (en orange sur la carte ci-dessus) complètent la couverture structurante du territoire à desservir :

- (Carignan) – Florenville – Chiny – Tintigny – Etalle – Arlon
- Herbeumont – Bertrix
- Léglise – Neufchâteau – Libramont
- Virton – Meix-devant-Virton – Tintigny – (Habay)

Concernant la liaison « (Carignan) - Florenville – Chiny – Tintigny – Etalle – Arlon », cette liaison est bidirectionnelle et circulera toute la journée et toute la semaine entre Florenville et Arlon. L'extension depuis Carignan (France) se fait uniquement aux heures de pointe (6h-9h et 16h-19h) en semaine de manière unidirectionnelle, depuis Carignan vers Arlon le matin et inversement le soir.

Des contacts ont été pris avec la Communauté de Communes « Portes du Luxembourg » (territoire sur lequel est situé Carignan) qui a marqué formellement son soutien à la réalisation de cette liaison dans un courrier du 19 mai 2021 en lien avec une future aire de covoiturage.

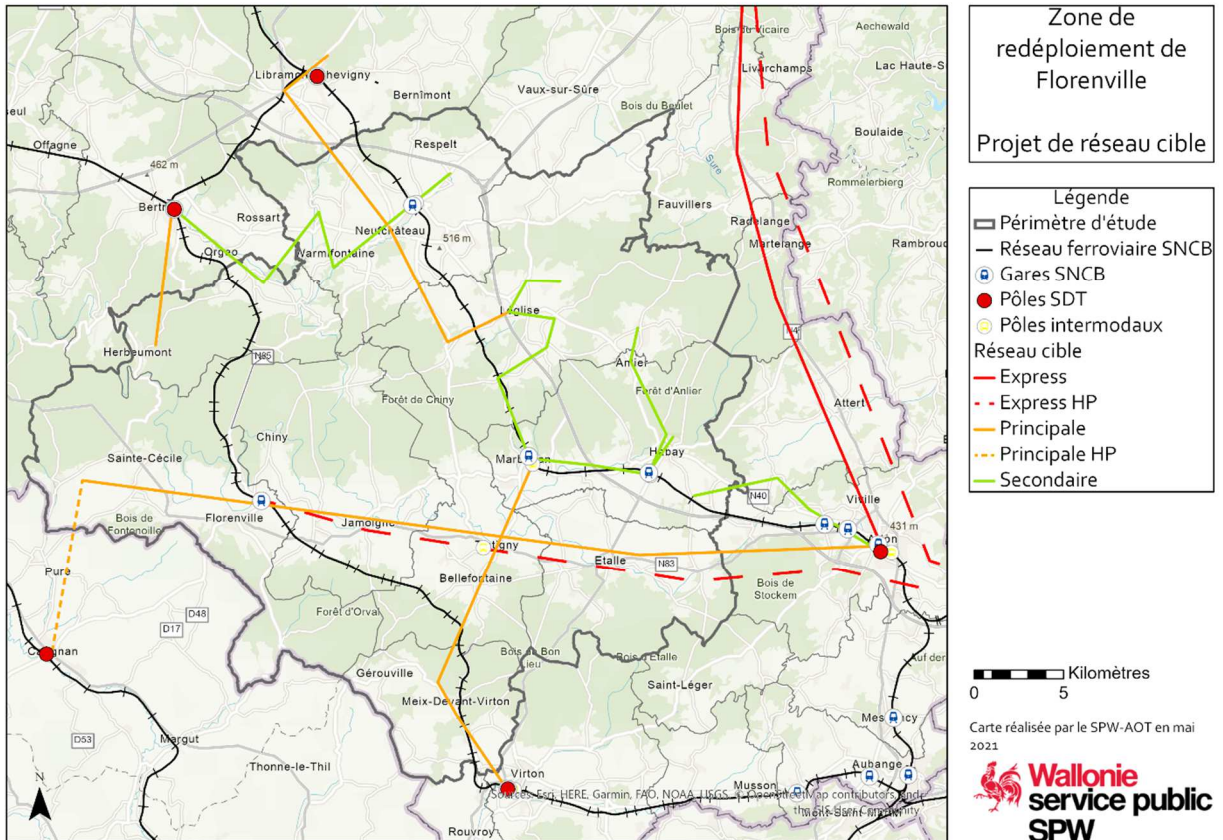
Concernant la liaison « Virton – Meix-devant-Virton – Tintigny – (Habay) », les attentes régionales sont phasées. La liaison prioritaire relie uniquement Virton et Tintigny. Une fois l'hôpital Vivalia mis en service (2025), la liaison sera prolongée jusque Marbehan et l'hôpital.

Pour les liaisons principales du réseau cible sont proposés les niveaux de service suivants :

Liaisons	Hierarchisation	Jours de semaine	Jours de vacances	Samedi	Dimanche
(Carignan) – Florenville – Chiny – Tintigny – Etalle – Arlon	Principale, avec extension transfrontalière	1 bus/h/sens, de 6h à 20h	1 bus/h/sens, de 6h à 20h	1 bus/h/sens, de 9h à 19h	1 bus/2h/sens, de 9h à 19h
Léglise – Neufchâteau – Libramont	Principale	1 bus/h/sens, de 6h à 20h	1 bus/h/sens, de 6h à 20h	1 bus/h/sens, de 9h à 19h	1 bus/2h/sens, de 9h à 19h
Herbeumont – Bertrix	Principale	1 bus/2h/sens (1/h en HP), de 6h à 20h	1 bus/2h/sens (1/h en HP), de 6h à 20h	1 bus/2h/sens, de 9h à 19h	1 bus/2h/sens, de 9h à 19h
Virton – Meix-devant-Virton – Tintigny – (Habay)	Principale	1 bus/2h/sens (1/h en HP), de 6h à 20h	1 bus/2h/sens (1/h en HP), de 6h à 20h	1 bus/2h/sens, de 9h à 19h	1 bus/2h/sens, de 9h à 19h



#### 4. Liaisons secondaires



www.wallonie.be  
N° vert : 1718 (informations générales)

Cinq liaisons « secondaires » (en vert sur la carte ci-dessus) proposent une couverture plus fine des territoires non desservis par le réseau structurant :

- Bertrix – Gribômont – Grandvoir – Tournay – Warmifontaine - Neufchâteau – Longlier – Ardennes Logistics
- Léglise – Rancimont – Thibèssart – Méllier – Marbehan
- Marbehan – Houdemont – Vivalia – Habay – Habay-la-Neuve
- Louftémont – Anlier – Habay-la-Neuve
- Hachy – Thiaumont – Heinsch - Arlon

Pour les liaisons secondaires du réseau cible, les niveaux de service suivant sont proposés au regard du potentiel identifié :

Liaisons	Hiérarchisation	Jours de semaine	Jours de vacances	Samedi	Dimanche
Bertrix – Gribômont – Grandvoir – Tournay – Warmifontaine – Neufchâteau – Longlier – Ardennes	Secondaire	1 bus/2h/sens (1/h en HP), de 6h à 20h	1 bus/2h/sens (1/h en HP), de 6h à 20h	1 bus/2h/sens, de 9h à 19h	/

Logistics					
Léglise – Rancimont – Thibèssart – Méllier – Marbehan	Secondaire	1 bus/2h/sens (1/h en HP), de 6h à 20h	1 bus/2h/sens (1/h en HP), de 6h à 20h	1 bus/2h/sens, de 9h à 19h	/
Marbehan – Houdemont – (Vivalia) – Habay – Habay-la-Neuve	Secondaire	1 bus/h/sens, de 6h à 20h	1 bus/h/sens, de 6h à 20h	1 bus/2h/sens, de 9h à 19h  (en 2025 - Vivalia : 1 bus/h/sens, de 6h à 20h)	/  (en 2025 – Vivalia : 1 bus/h/sens, de 6h à 20h)
Louffémont – Anlier – Habay-la-Neuve	Secondaire	1 bus/2h/sens (1/h en HP), de 6h à 20h	1 bus/2h/sens (1/h en HP), de 6h à 20h	1 bus/2h/sens, de 9h à 19h	/
Hachy – Thiaumont – Heinsch - Arlon	Secondaire	1 bus/2h/sens (1/h en HP), de 6h à 20h	1 bus/2h/sens (1/h en HP), de 6h à 20h	1 bus/2h/sens, de 9h à 19h	/

### 5. Offre secondaire touristique

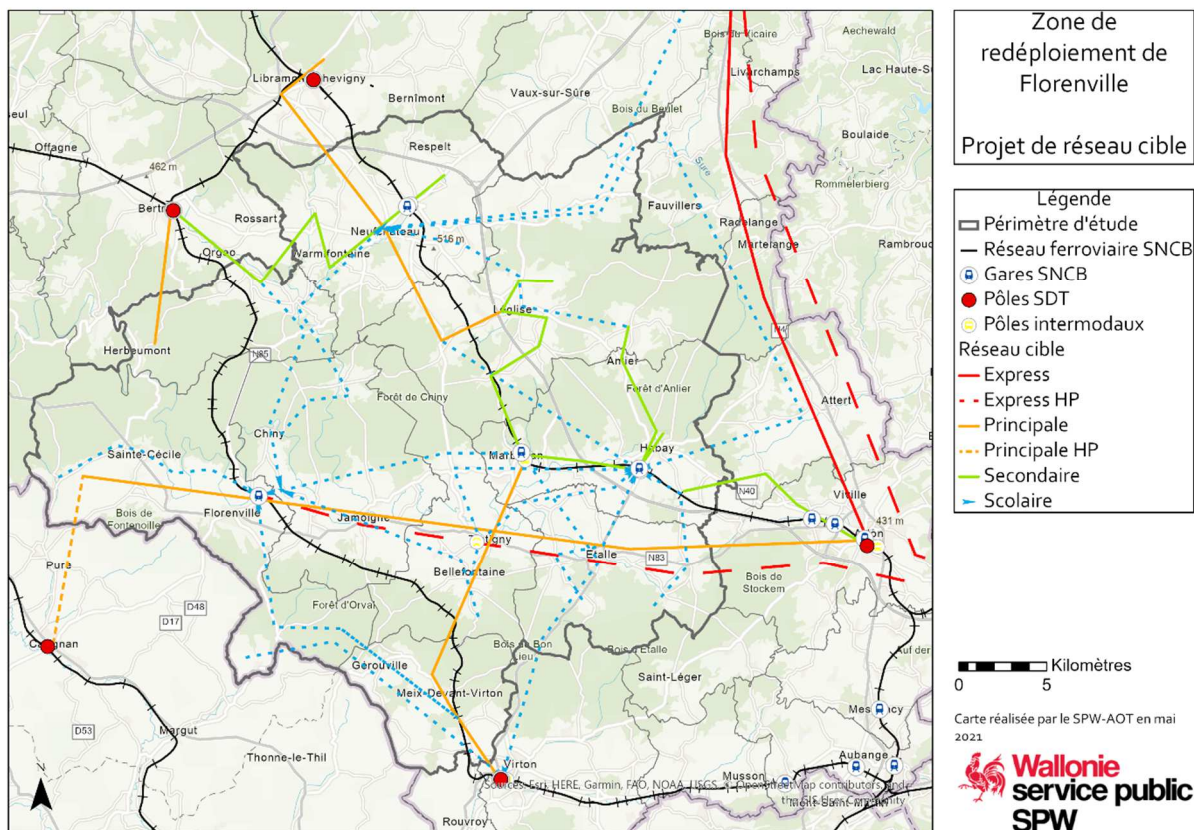
Au vu de l'attractivité touristique de la zone, en particulier des communes de Florenville, Chiny et Herbeumont, il est proposé de déployer une liaison secondaire touristique estivale.

Cette liaison circulerait tous les jours pendant les mois de juillet août, selon un itinéraire et un niveau de service encore à affiner.

Une concertation avec les Maisons de Tourisme ainsi que différents opérateurs touristiques locaux et l'OTW est en marche afin déterminer la liaison à mettre en œuvre. Les acteurs opérant sur la zone de Bouillon participent également à cette démarche.

Une enveloppe de 40.000 km annuel a été dégagée dans le Plan Régional de Transport Public de la zone afin de déployer cette offre touristique estivale.

## 6. Liaisons scolaires



17 liaisons scolaires (en bleu sur la carte ci-dessus) ont été identifiées comme nécessaires à ce jour pour compléter les liaisons structurantes et secondaires :

- Liaison Muno -Ste-Cécile – Laiche – Lacuisine – Florenville/Izel
- Liaison Houdrigny – Meix – Gérouville – Villers-devant-Orval – Florenville/Izel
- Liaison Gribômont – St-Médard – Straimont – Suxy – Chiny – Izel/Florenville
- Liaison Habay – Marbehan – Orsinfain – Rossignol – Termes – Bulles – Moyen – Izel/Florenville
- Liaison Lahage – Bellefontaine – St-Vincent – Frénoi – Prouvy – Valansart – Izel/Florenville
- Liaison Buzenol – Fratin – Ste-Marie – Etalle – Habay
- Liaison Chantemelle – Vance – Fouches – Hachy – Habay
- Liaison Rossignol – Orsinfain – Harinsart - Villers/Semois – Mortinsart – Habay
- Liaison Eby - Fauvillers - Martelange - Attert - Habay
- Liaison Villers-devant-Orval – Limes – Gérouville – Sommethonne – Villers-la-Loue – Houdrigny - Virton
- Liaison Habay – Vance – Etalle – Ste-Marie – Fratin – Buzenol – Virton
- Liaison Florenville – Chiny – Rossignol – Virton

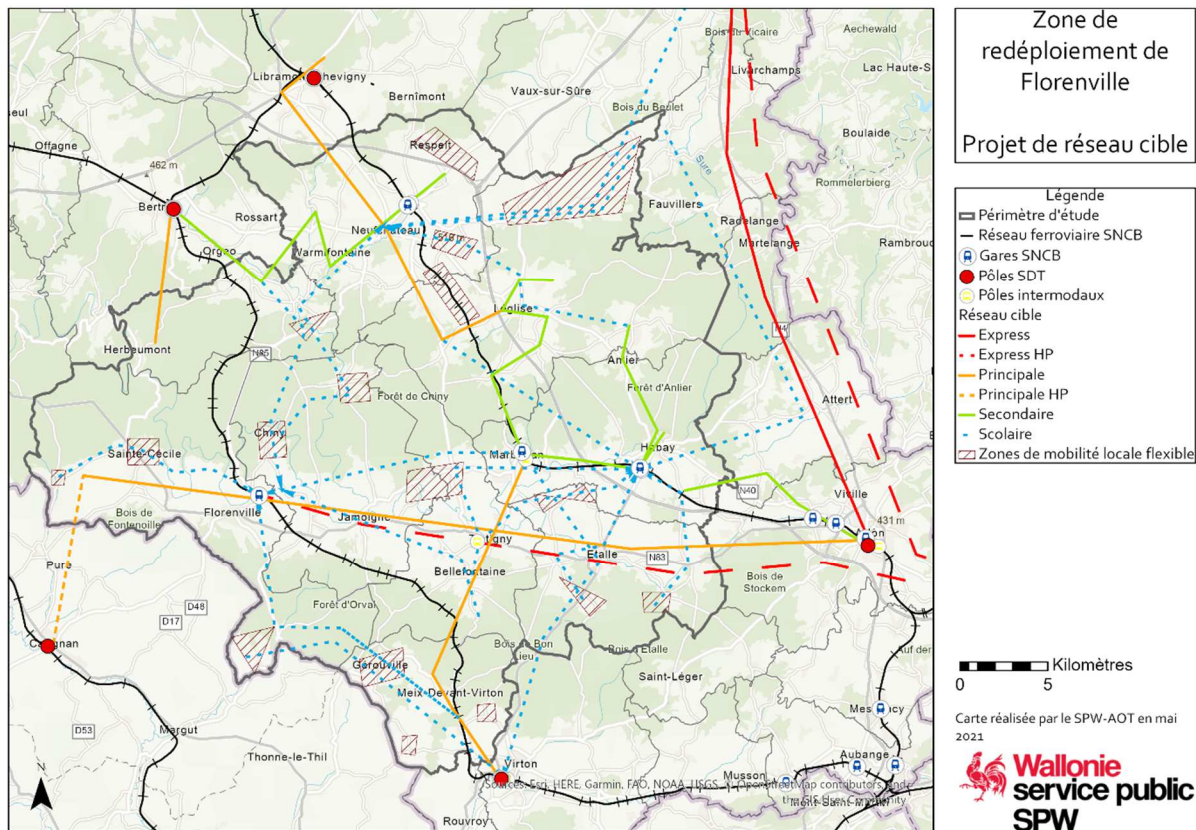
- Liaison Chiny – Suxy – Straimont – Martilly – Menugoutte – Harfontaine – Warmifontaine – Grapfontaine – Neufchâteau
- Liaison Louftémont – Béhème – Gennevaux – Narcimont – Wittimont – Marbai – Namoussart – Offaing – Neufchâteau
- Liaison Nivelet – Lavau – Bernimont – Cousteumont – Neufchâteau
- Liaison Winville – Volaville – Witry – Traimont – Vaux-Lez-Chêne – Ebly – Maisoncelle – Bonbois – Mon Idée – Neufchâteau
- Liaison Neufchâteau – Léglise - Bastogne

Pour chacune des liaisons scolaires du réseau cible sera appliqué le niveau de service ci-dessous, sans préjudice pour l'Opérateur de renforcer la capacité de l'offre en fonction des besoins évolutifs (capacité du matériel roulant, dédoublement) :

Hiérarchisation	Jours de semaine	Jours de vacances	Samedi	Dimanche
Scolaire	1 A/R en HP	0	0	0

Ces liaisons scolaires sont susceptibles de s'adapter dans le temps à l'évolution de l'offre d'enseignement et des flux scolaires sur la zone.

## 7. Mobilité locale



Cette offre TEC, même redéployée, ne peut (et ne pourra) répondre à tous les autres flux (plus faibles).

En effet, vu la proximité de certaines localités avec leur pôle de destination ou vu leur faible densité de population, le transport en commun n'est pas toujours la meilleure solution de mobilité.

Le réseau de transport en commun doit être complété par des solutions de mobilité locale flexible afin d'offrir un système intégré de transport public.

Les études réalisées ont permis la pré-identification des besoins suivants :

- **Géographique** : une vingtaine de villages de moins de 500 habitants en moyenne non desservis par les lignes structurantes, principales ou secondaires : Villers-devant-Orval, Sainte-Cécile et Muno, Chiny, Suxy, Rossignol, Chantemelle, Buzenol, Villers-sur-Semois, Straimont, Gérouville, Somethonne, villages des anciennes communes de Ebly et Witry, villages de Léglise entre la N801 et la N40 ;
- **Temporel** : en soirée (après 20h) depuis Arlon, Virton, Bertrix, Libramont pour les zones desservies par les lignes principales ou secondaires ;

Ces besoins seront complétés/affinés pendant la phase d'études opérationnelles.

Des services de mobilité active ou des solutions de transport à la demande seraient à offrir par des opérateurs financés par la Région, le mix de solutions à mettre en œuvre sur la zone relevant des choix (supra-)communaux avec l'appui de la Région en termes de planification parmi les 5 catégories suivantes :

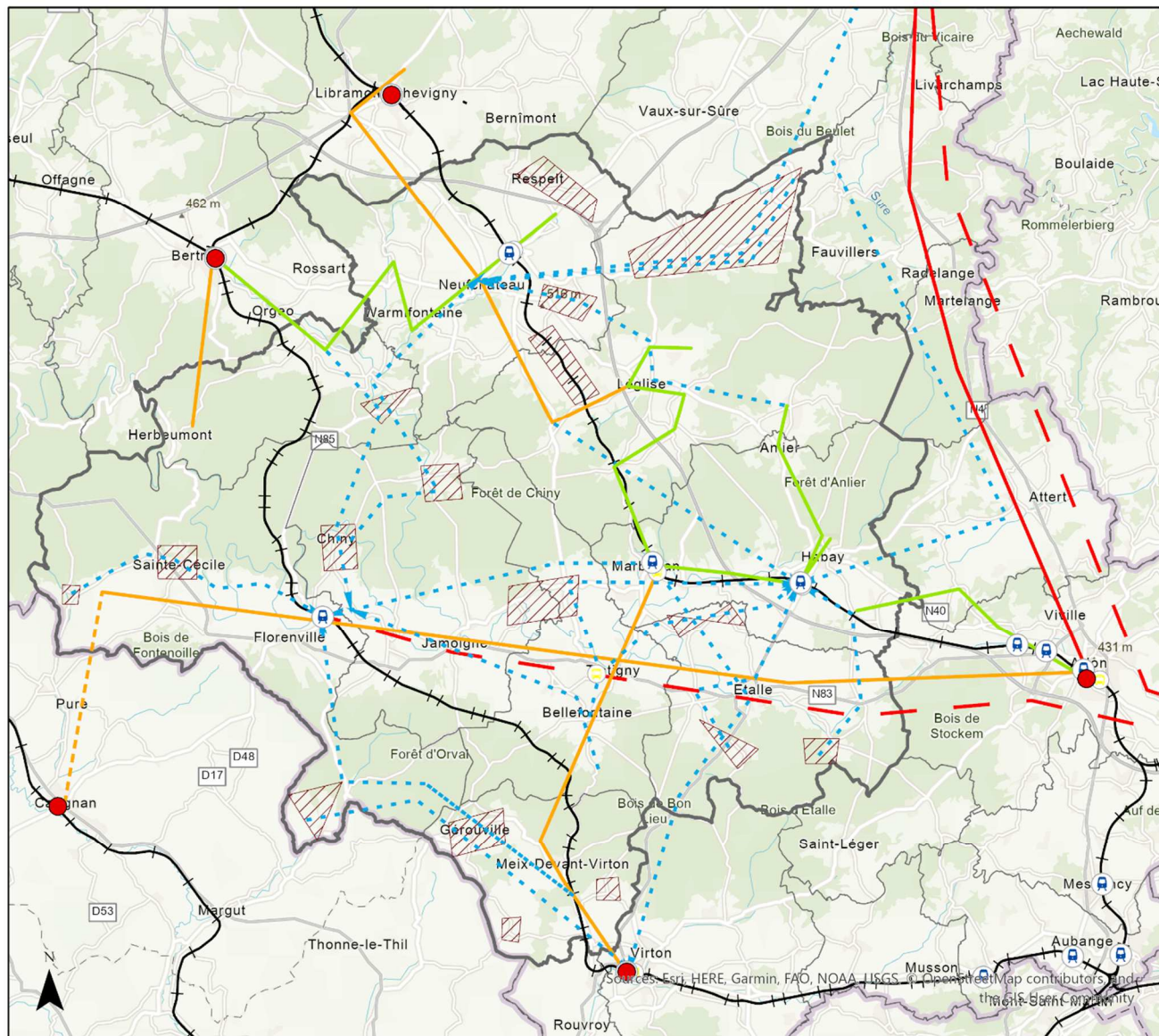
- catégorie 1 : transport collectif motorisé de plus de 9 places (e.a. minibus à la demande, bus local, ...)
- catégorie 2 : transport collectif motorisé de moins de 9 places (e.a. taxi collectif, navette à la demande, ...)
- catégorie 3 : transports individuels partagés (e.a. réseau de voitures partagées, système de co-voiturage ...)
- catégorie 4 : solutions de mobilité active individuelles avec engin léger partagées (e.a. système de vélos/trottinettes en libre-service (stations fixes) ou en free-floating, électriques ou non, ...)
- catégorie 5 : autres solutions innovantes.



Conformément à la Stratégie Régionale de Mobilité et à la Déclaration de Politique Régionale, un nouveau cadre réglementaire dédié est en cours d'adoption au niveau régional pour assurer le développement de ces solutions de mobilité locale flexible complémentaire au transport en commun.

### **Proposition d'avis de l'Organe :**

L'Organe recommande à l'AOT d'officialiser le Plan Régional de Transport Public sur la zone pluricommunale de Chiny, Etalle, Florenville, Habay, Herbeumont, Léglise, Meix-devant-Virton, Neufchâteau, Tintigny afin de permettre à l'OTW, sur base de ce réseau cible, d'étudier et planifier les évolutions de l'offre nécessaires en vue de présenter le résultat de ses études pour la session de printemps 2022 de l'OCBM de Luxembourg.



Zone de redéploiement de Florenville

Projet de réseau cible

- Légende
-  Périmètre d'étude
  -  Réseau ferroviaire SNCB
  -  Gares SNCB
  -  Pôles SDT
  -  Pôles intermodaux
  - Réseau cible
  -  Express
  -  Express HP
  -  Principale
  -  Principale HP
  -  Secondaire
  -  Scolaire
  -  Zones de mobilité locale flexible

 Kilomètres  
0 5

Carte réalisée par le SPW-AOT en mai 2021