

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

---

Date : 1<sup>er</sup> février 2024

Lieu : Teams

### Présents :

#### Membres

- Jean-Marie MEYER (Attert)
- Bertrand MOINET (Bastogne)
- Vovo KAMBU (Chiny)
- Fabrice JACQUES (Habay)
- Guillaume JOSE (Houffalize)
- Guy GILLOTEAUX (La Roche en Ardenne)
- Luc BOSSART (Libin)
- Nicolas GREGOIRE (Marche en Famenne)
- Daniel GUEBELS (Musson)
- André BLAISE (Nassogne)
- Pierre PIRARD (Saint-Ode)
- Elie DEBLIRE (Vielsam)
- Martin DUFLOU (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- Nadia NEVEN (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)

#### Invités permanents

- Benoît VANDER PUTTEN (OTW- Direction transversale)
- Olivier KINNEN (Cabinet du Ministre Henry)
- Sylvain LAMBINET (FOREM)
- Didier CASTAGNE (SPW M&I)

#### Invités ad hoc

- Alexandre PETIT (Président)
- Julie DUVIVIER (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Justine MARNEFFE (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Marie BAUWELINCKX (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Niels ANTOINE (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Ophélie ALSTEENS (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Jérôme WIBRIN (OTW BU Namur-Luxembourg)
- Florian VANHAMME (Tous à pied)
- Mélissa FRANCOIS (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Christine Cambresy (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Daniel Davin (OTW-BU Namur-Luxembourg)
- Camille AUDISTERE (OTW BU Namur Luxembourg)

#### Autres

- Elodie LAMOTTE (OTW)
- Claudy THOMASSINT (CPAS Paliseul)
- Antoine CRASSET (Employé communal Aubange)
- Mehdi BOUHRI (Libin)

### Absents/Excusés :

#### bsAbsents/excu

Kamal MITRI (Arlon)  
François KINARD (Aubange)  
Eric DEMEUSE (Bertogne)  
Mathieu ROSSIGNOL (Bertrix)  
Franck ISTACE (Bouillon)  
Maxime LEONET (Daverdisse)  
Fabrice SARLET (Durbuy)  
Michel JACQUET (Erezée)  
Georges GONDON (Etalle)  
Nicolas STILMANT (Fauvillers)  
Caroline GODFRIN (Florenville)  
Raphael SCHNEIDERS (Gouvay)  
Stéphane PUFFET (Herbeumont)  
Martine SCHMIT (Hotton)  
Francis DEMASY (Léglise)  
Carole JANSSENS (Libramont-Chevigny)

Patrick LOOS (Manhay)  
Thierry KENLER (Martelange)  
Marc GILSON (Meix-devant-Virton)  
Jean-Raymond LICHTFUS (Messancy)  
Mariline CLEMENTZ (Neufchâteau)  
Cédric LERUSSE (Rendeux)  
Philippe GUISSARD (Rouvroy)  
Philippe GILSON (Saint-Hubert)  
Philippe LEMPEREUR (Saint-Léger)  
Rudy MOISSE (Tellin)  
Walter JORIS (Tenneville)  
Benjamin DESTREE (Tintigny)  
René REYTER (Vaux-sur-Sûre)  
Annie GOFFIN (Virton)  
Thierry DENONCIN (Wellin)  
Pierre GENTY (Cawab)

Mourade BAUCHE (SNCB)  
Gery BAELE (Navetteurs.be)

PoI FLAMEND (SPW MI – Département des routes Namur-Luxembourg)

Abréviations courantes :

AOT = Autorité organisatrice des transports collectifs et partagés  
BHNS = Busway = Bus à haut niveau de service  
CCATM = Commission Consultative Communale d'Aménagement du Territoire et de Mobilité  
CLM = Centrale locale de mobilité  
CRM = Centrale régionale de mobilité  
OCBM = Organe de consultation du bassin de mobilité  
OTW = Opérateur de Transport de Wallonie (le TEC)

PAE = Parc d'activité économique  
PCM = Plan communal de mobilité  
PIMACI = Plan d'Investissement en Mobilité Active communale et en Intermodalité  
PUM = Plan urbain de mobilité  
SDT = Schéma de Développement Territorial  
SIMBA = Schéma Intermodal de Mobilité par Bassin  
SRM = Stratégie Régionale de Mobilité  
ZHNS = Zone à haut niveau de service

## **1. Trajectoire de redéploiement de l'offre en Wallonie pour les 5 prochaines années**

*Point pour information présenté par la Direction de l'OTW*

A la suite du redéploiement de la zone de Gembloux, une première évaluation a été menée et a permis de tirer une série d'enseignements. Fort de cette expérience, le TEC souhaite porter les trois messages suivants.

Premièrement, les redéploiements continuent mais en veillant à ne plus retomber sur les mêmes écueils. La volonté est de gagner en robustesse. Des analyses de l'offre manquante mais aussi existante doivent être menées conjointement. Un renfort des équipes du TEC est indispensable pour mener de telles démarches. Le TEC s'y attelle.

Deuxièmement, la communication doit être améliorée. Il s'agit d'être plus didactique et plus proactif en matière de communication. C'est pour ces raisons que l'OTW va lancer un marché public afin de pouvoir mettre à disposition des citoyens une meilleure visualisation des réseaux existants et projetés. La volonté est que les citoyens, les communes et l'ensemble des parties prenantes puissent plus facilement se projeter dans le nouveau réseau.

Troisièmement, les redéploiements ne doivent pas estomper la nécessité de pouvoir répondre à des besoins plus ponctuels, formulés notamment par les communes, sans nécessairement attendre le redéploiement complet de la zone. L'objectif de l'année 2024 sera de faire évoluer le processus de redéploiement afin de le rendre plus pertinent et plus léger.

Concrètement, cela signifie pour les communes que le déploiement opérationnel des zones risque d'être décalé dans le temps, hormis le redéploiement Gaume-sud-Ardenne dont le timing est confirmé.

Remarques :

- C. Thomassint demande si le redéploiement concernant la commune de Paliseul sera décalé au-delà de 2026.
- B. VanderPutten précise qu'il n'est pas question de décalage à ce stade ; il faut faire en sorte que les redéploiements avancent, éventuellement en allégeant le processus, mais il n'y a pas encore de calendrier disponible pour l'instant
- V. Wauthoz (Virton) remarque que la Gaume a été coupée en deux car la partie sud de la Gaume n'est pas concernée par le redéploiement Gaume-sud-Ardenne. D. Davin explique qu'une première partie de la Gaume a déjà vécu son redéploiement en 2018 (Optisud) et c'est donc maintenant la deuxième partie de la Gaume qui est concernée.

## **2. Redéploiement de la zone Semois - Libramont : information sur l'avancement**

*Point pour info – Point présenté par l'AOT et l'OTW*

L'AOT rappelle que le réseau cible avait été présenté au mois de mai dernier. La carte présentée contenait des propositions de niveaux de service qui ont été affinés suite à différentes réunions. Des échanges ont eu lieu avec le TEC pour préciser les enveloppes kilométriques et budgétaires annuelles. Un travail a également été mené sur les lignes scolaires, qui seront globalement maintenues en l'état. Le TEC a identifié la part de desserte scolaire dans les liaisons principales et secondaires, pour prévoir les éventuels surplus de km. Le réseau tel qu'il pourrait être redéployé est donc quasi finalisé.

La comparaison est faite avec les lignes existantes et un état des lieux est présenté :

- certaines lignes dépendant d'autres zones de redéploiement (notamment celle de Dinant) vont être maintenues ;
- certaines lignes seront en revanche impactées à court terme en lien avec le redéploiement Gaume-sud Ardenne ;
- d'autres lignes encore, correspondant aux liaisons prévues dans le réseau cible de la zone Semois-Libramont, vont donc être amenées à évoluer.

Les échanges vont se poursuivre avec le TEC. En particulier, la liaison Sugny-Graide va être analysée plus en détails lors d'une réunion à organiser avec les communes. Un retour est prévu vers l'ensemble des communes de la zone avant l'édition du SIMBA et le lancement de la phase 2 (traduction des liaisons et niveaux de service en lignes et horaires).

N. Neven précise que l'AOT poursuit le travail de finalisation et d'édition du SIMBA dans les mois qui viennent. Un OCBM en présentiel est envisagé au printemps (mai /juin 2024) pour présenter le fruit de ce travail.

#### Remarques :

- D. Davin demande si des représentants de Vresse-sur-Semois sont présents car la question de la liaison évoquée est liée à la construction de la prison à Sugny. Pas de réaction.
- V. Wauthoz comprend qu'il a été tenu compte des liens avec les autres zones. Il ajoute que la ligne ferroviaire qui relie Virton à Bertrix est très performante, mais le problème est d'organiser la mobilité autour des gares. Lors de la réunion à Léglise, il a été expliqué que des rabattements sont prévus vers les gares mais avec des correspondances vers Libramont et non vers Virton, ce qu'il regrette. J. Wibrin précise qu'il n'est pas possible de donner correspondance à tous les trains dans tous les sens ; le choix a été fait de prioriser les correspondances sur les trains vers Libramont. V. Wauthoz demande quels seront les temps d'attente et s'il y aura aussi des bus à la demande autour des gares, à l'instar de ce qui est prévu autour de la gare de Neufchâteau. Il estime également que la restructuration du réseau de 2018 devrait être revue car les lignes secondaires ne desservent pas la gare de Virton. D. Davin rappelle que le réseau réorganisé en 2018 (Optisud) a établi des connexions entre Virton et Arlon. Tous les efforts ont été faits pour essayer de connecter correctement Virton à tous les pôles principaux. Si on veut garder des vitesses commerciales attractives, il n'est pas toujours aisé de desservir les gares avec de bonnes correspondances. L'évaluation du réseau Optisud sera présentée plus tard dans cet OCBM ; une solution pourrait être de relier à la gare certaines lignes autour de Virton ne fonctionnant pas bien.

### **3. Redéploiement de la zone Gaume - Sud Ardenne**

*Point pour info – slides présentés par J. WIBRIN (OTW)*

Le timing est confirmé, avec un lancement au 6 juillet 2024 pour les particuliers et au 26 août pour l'offre scolaire.

Il est précisé que certaines correspondances fortuites n'existeront plus suite au redéploiement mais ces cas sont à l'étude.

La première phase de communication a commencé fin janvier avec un mailing vers tous les élèves et aux écoles ainsi qu'un site web dédié au nouveau réseau. Mi-mars, début avril, une seconde phase de communication sera lancée vers le grand public avec des toutes boites, dans toutes les communes de la zone de redéploiement et celles qui se situent sur sa périphérie. Le site web propose une recherche d'itinéraires, une carte globale et un détail des lignes.

- A. Petit explique qu'IDELUX peut également se mettre au service de cette communication

N. Neven explique qu'un atelier a été organisé pour identifier les besoins d'infrastructure et de mobilité locale qui n'auraient pas été identifiés au préalable. Les principales demandes concernent du stationnement vélos aux gares et des besoins de sécurisation de traversées routières. Un audit de l'infrastructure va être lancé par l'AOT pour compléter le travail mené. Quant aux questions relatives aux besoins de mobilité locale, elles sont en cours d'analyse. Un courrier sera envoyé prochainement et les communes sont invitées à répondre si d'autres demandes doivent être faites. Chaque intervenant devra se responsabiliser par rapport aux actions à mener dans les meilleurs délais. Elle remercie les participants pour les échanges pertinents et intéressants.

#### **4. Evaluation ligne V1 : Bouillon - Orval**

*Point pour avis – documents préparatoires – slides présentés par J. DUVIVIER (AOT)*

L'AOT présente cette offre à caractère touristique, qui était souhaitée par les acteurs locaux. Les statistiques de fréquentation montrent une croissance, mais le seuil de performance environnemental n'est pas encore atteint. Il a été noté que les clients achètent souvent leur titre de transport à bord. La fréquentation a été plus élevée autour de Florenville, où la communication a été plus importante. Jusqu'à présent, peu de correspondances ont été effectuées entre trains et bus, mais elles continueront à être assurées.

Le plan d'actions est présenté. L'augmentation de fréquence prévue dans les ambitions tactiques est confirmée.

**L'Organe émet un avis favorable sur le renfort du niveau de service de la ligne V1 « Orval - Bouillon » tel que le prévoyait les ambitions régionales. Il recommande à l'Opérateur de Transport de Wallonie et aux parties prenantes de mettre en œuvre le plan d'actions précité d'ici juin 2024.**

#### **5. Evaluation optisud**

*Point pour information – slides présentés par J. DUVIVIER, O. ALSTEENS et M. FRANCOIS (AOT)*

L'AOT présente le contexte et la méthodologie de l'évaluation du redéploiement de l'offre sur la zone Optisud. Le diagnostic est présenté et le constat est fait que l'offre telle que réorganisée répond bien aux besoins de mobilité sur la zone. La performance de chacune des lignes a été analysée sur la base de deux indicateurs. Une étude approfondie va prochainement être menée sur les 8 lignes les moins performantes (non concernées par un autre redéploiement). Le contexte de ces 8 lignes est présenté. Des réunions de concertation vont être organisées en 2024.

Remarques :

- V. Wauthoz fait remarquer que la carte des zonings ne fait pas apparaître l'usine « Burgo », qui représente plus d'emplois que l'autre zoning mentionné sur la commune. Étant donné le potentiel important, il serait intéressant d'étudier la desserte de cette entreprise, qui pourrait être partie prenante. L'AOT et l'OTW sont bien informés de cet élément qui sera intégré dans ses réflexions.
- D. Davin souhaite rappeler le contexte car les lignes évoquées comme étant moins performantes sont des lignes « d'heures creuses ». On a souvent reproché au TEC de se concentrer sur les heures de pointe/scolaires ; ces lignes avaient été conçues dans le but d'offrir des parcours en heures creuses. Or on constate ici que ces offres sont peu fréquentées. Une des pistes de réflexion, non citée ici, serait d'augmenter le niveau de service de ces lignes. Il est également précisé que l'idée de mettre des petits bus en heures creuses et des grands bus en heures de pointe représente des coûts d'exploitation importants.
- N. Neven répond que la tactique d'augmenter le niveau de service pour attirer la clientèle est une arme à double tranchant. Elle peut aussi engendrer une détérioration du nombre de validations par kilomètre et donc de la pertinence environnementale globale du service. Un calibrage intelligent doit donc être fait.

- A. Petit demande si le bilan global est positif. J. Duvivier confirme que le redéploiement est un succès. Le focus fait sur ces 8 lignes vise à trouver le moyen d'améliorer encore davantage la fréquentation. N. Neven rappelle que les fréquentations avaient augmenté de 5% suite à la réorganisation de 2018.
- D. Davin explique que les lignes 83 et 84 n'ont qu'un parcours/sens ; c'est à mettre en perspective avec les lignes E67 et E68 qui vont être évoquées ci-après. La ligne 20 a quant à elle été scindée pour différencier les parcours scolaires (repris en ligne 201) et non-scolaires (repris en ligne 20). L'indicateur de validation par kilomètre doit être interprété avec prudence.

## **6. Nouvelles lignes E67 : Bastogne - Luxembourg E68 : Florenville - Luxembourg : premier retour**

*Point pour information-point présenté par C. AUDISTERE (OTW)*

L'OTW explique que la ligne E67 remplace l'ancienne lignes 80. Les plateformes embarquées n'ont été mises en place qu'en novembre 2023 mais les chiffres disponibles indiquent que la fréquentation a augmenté de 60% par rapport à celle de la ligne 80.

La E68 remplace l'ancienne ligne 81. Les premiers chiffres de fréquentation (à affiner) indiquent une baisse de 10%. Une piste d'explication est que la ligne 81 desservait certains villages que la E68 ne dessert plus ; cela va être analysé plus en détails.

- M. Moinet : se demande si on ne pourrait pas faire une communication commune vers le grand public pour tenter de faire mieux connaître cette offre. Il invite l'OTW à lui transmettre des informations pour les publier dans le bulletin communal. L'OTW remercie pour cette proposition.

## **7. Inventaire des prochaines évaluations de lignes TEC**

*Point pour information-point présenté par N. NEVEN (AOT)*

La liste des évaluations à venir est présentée. Si des besoins d'évaluation autres que les lignes citées devaient apparaître, des demandes peuvent être adressées à l'AOT et elles seront traitées en fonction de leur priorités (selon des critères en cours de définition).

## **8. Résultats du Baromètre Piéton**

*Point pour information-point présenté par Tous à pied (F. VANHAMME)*

Tous à pied présente les résultats de l'enquête d'opinion réalisée en ligne du 24 avril au 30 juin 2023 en partenariat avec des associations sœurs à Bruxelles et en Flandre (plus de 13.500 réponses).

De nombreux enseignements peuvent être épinglés. Au niveau des comportements, 61% des répondants sont prêts à marcher plus de 15min par trajet, ce qui est encourageant.

Les critiques les plus formulées concernent le confort des déplacements à pied (besoins de trottoirs plus larges, moins encombrés et mieux entretenus), la sécurité notamment pour les enfants et la pollution sonore. Parmi les autres attentes des piétons, on note également : un « réseau piétons » complet et des cheminements plus agréables. Des nuances sont toutefois à apporter en fonction de la taille des villes. La notion d'obstacles dans le cheminement est la principale critiques des répondants dans la province.

Le baromètre piéton a permis de voir que tout le monde s'accorde sur ce qui est favorable à la marche ou pas sachant que certains publics éprouvent systématiquement des difficultés (femmes, PMR, personnes âgées ou personnes qui font des déplacements utilitaires).

Sur le site web, on peut retrouver les résultats avec infographies et focus pour les communes ayant plus de 50 répondants ainsi que des cartes qui répertorient points verts, points noirs, suggestions d'améliorations, etc.

**9. Suggestions pour la session suivante**

Pas de remarques

Le prochain OCBM sera organisé dans le courant du mois de mai en présentiel.

**10. Suivi des avis précédents**

Pas de remarque

N. Neven invite chacun à prendre connaissance du contenu de ce tableau et à suivre l'avancement des actions qui le concernent.

**11. Divers**

V. Kambu (Chiny) : à Jamoigne centre, la commune est en réflexion pour l'aménagement d'un arrêt qui pose problème en termes de sécurité. D. Davin partage l'avis que cet arrêt devrait être mieux aménagé. Le TEC pourrait prendre en charge ce projet mais en collaboration avec le SPW et la commune car il est situé sur voirie régionale (arrêt récent aménagé sur la RN83) ; une réunion sera organisée avec le service technique du TEC et le SPW.