

OCBM du Luxembourg du 10 septembre 2024
Point 1 : Redéploiement de la zone Semois-Libramont

Rétroactes

Pour rappel, lors de l'Organe de Consultation des Bassins de Mobilité du 30 mai 2023, l'AOT a présenté le futur réseau cible de la zone de Semois-Libramont pour lequel un avis favorable avait été rendu.

Disposant d'un premier accord des communes, le TEC et l'AOT se sont réunis régulièrement afin d'évaluer plus précisément les enveloppes kilométriques dédiées aux divers postes et lever les derniers obstacles. Un travail fin a notamment été réalisé concernant l'offre scolaire où chaque ligne a été examinée et où ont été confrontées les données de la Fédération Wallonie – Bruxelles et les usages sur le réseau actuel, relevés par le TEC. Dans ce cadre, le TEC a réévalué à la hausse les besoins en renfort aux heures scolaires pour les lignes structurantes.

Afin de rester dans l'enveloppe budgétaire, l'offre a dû être légèrement remaniée et certains projets mis entre parenthèses notamment le projet de ligne touristique Saint-Hubert – Fourneau Saint-Michel – Mirwart, l'extension de la ligne 8 jusqu'à Sedan ainsi que la liaison Carsbourg – Paliseul - Menuchenet au potentiel relativement limité.

Pour la liaison envisagée entre Sainte - Ode et Bastogne, les deux parties ont jugé préférable de maintenir provisoirement la ligne 1 en l'état dès lors que celle-ci répondait déjà au besoin de mobilité collective entre ces deux communes.

Pour la liaison Paliseul – Poix-Saint-Hubert envisagée pour desservir en heure creuse les nombreux villages dispersés entre ces deux entités, le point d'accroche que constituait la gare de Poix a été revu et déplacé à Libramont afin de supprimer une rupture de charge et profiter d'une polarité nettement plus attractive notamment du point de vue de l'offre ferroviaire.

Une exploitation sous forme de TEC à la demande (TECàD) a été proposée par les partenaires pour l'exploitation de plusieurs liaisons afin de couvrir les vastes parties du territoire où la demande en déplacements est, par essence, faible. Ce type de solution permet de maintenir une l'enveloppe kilométrique annuelle constante tout en allégeant légèrement les couts d'exploitation du réseau et en offrant globalement un meilleur service à l'utilisateur.

En raison de l'élargissement de sa couverture et du développement de lignes structurantes, beaucoup plus attractives, le futur réseau devrait être utilisé par un plus grand nombre de personnes et ainsi contribuer aux objectifs d'accroissement de la part modale des transports en commun, de réduction de la dépendance à l'automobile, etc.

Enfin, il y a lieu de signaler que depuis le dernier OCBM, le processus de redéploiement a quelque peu évolué. Par exemple, la distinction entre ligne principale et secondaire n'est plus opérée. Désormais, l'AOT précise les liaisons « à enjeux régionaux » reliant les polarités

définies dans le SDT puis définit une enveloppe globale pour les besoins locaux tels que la desserte scolaire.

Ces adaptations relèvent avant tout de la classification et sont sans réelles conséquences sur le réseau qui avait été présenté en mai 2024.

L'ensemble des évolutions mentionnées ci-dessus expliquent pourquoi le réseau est soumis à un nouvel avis de l'Organe.

Proposition d'avis de l'Organe :

L'Organe émet un avis favorable sur le Schéma intermodal de la zone Semois-Libramont et invite le TEC à poursuivre son travail d'opérationnalisation du réseau cible et à présenter, pour information, lors du prochain OCBM le scénario préférentiel d'évolution du réseau, ceci dans la perspective d'une mise en service en 2027.