

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

Date : 12 juin 2025

Lieu : Libramont

Présents :

Président : Juliette WALCKIERS (SPW – Autorité Organisatrice des Transports)

Secrétariat : Ophélie ALSTEENS (SPW – Autorité Organisatrice des Transports)

Membres

- Jean-Pol BESSELING (Bastogne)
- François PONCELET (Chiny)
- Patrick BULTOT (Durbuy)
- Bérenger GOFFETTE (Florenville)
- Fabrice JACQUES (Habay)
- Fabienne HENRION (Herbeumont)
- Manon DUBOIS (La Roche en Ardenne)
- Stéphane GUSTIN (Léglise)
- Carole JANSSENS (Libramont)
- Nicolas GREGOIRE (Marche-en-Famenne)
- Marc HUBERT (Saint-Léger)
- Daniel DAVIN (OTW-BU Namur-Luxembourg)
- Marie BAUWELINCKX (SPW – Autorité Organisatrice des Transports)
- Nadia NEVEN (Cabinet du Ministre Desquesnes)

Invités permanents

/

Invités ad hoc

- Justine MARNEFFE (SPW – Autorité Organisatrice des Transports)
- Noël RENSON (SPW – Autorité Organisatrice des Transports)
- Julie DUVIVIER (SPW – Autorité Organisatrice des Transports)
- Jérôme WIBRIN (OTW - BU Namur-Luxembourg)
- Maud LEZIN (OTW - BU Namur-Luxembourg)
- Elodie LAMOTTE (OTW - BU Namur-Luxembourg)

Autres

- Thibaut VINCENT (Arlon – CEM)
- Vicky ANNET (Vaux-sur-sûre – CEM)

Absents/Excusés :

Laurent TESCH (Attert)
Stéphane GOOSSE (Aubange)
Laurent CONTOR (Bertrix)
Bouillon
Patricia PONCIN (Daverdisse)
Michel JACQUET (Erezée)
Henri THIRY (Etalle)
Geoffrey CHETTER (Fauvillers)
Raphaël SCHNEIDERS (Gouvry)
Caroline PLASMAN (Hotton)
Francis MARVELLE (Houffalize)
Jérôme VOZ (Manhay)
Mathieu TRIQUOIT (Martelange)
Patricia RICHARD (Meix-devant-Virton)
Jean-Raymond LICHTFUS (Messancy)
Daniel GUEBELS (Musson)
Myriam GUEUNING (Nassogne)

Jacques CHEPPE (Neufchâteau)
Anne CARROZZA (Paliseul)
Cédric LERUSSE (Rendeux)
Jérôme PETIT (Rouvroy)
Saint-Ode
Freddy LAURENT (Tellin)
Wendy ORBAN (Tenneville)
Benjamin DESTREE (Tintigny)
Simon LEJEUNE (Vielsalm)
Michel MULLENS (Virton)
Thierry DENONCIN (Wellin)
Pierre-Yves TRILLET (SPW Routes)
Mourad BAOUCHE (SNCB)
Pierre GENTY (Cawab)
Gery BAELE (Navetteurs.be)
Anna TINEBRA (Tous à pied)
Laurent CONROTTE (FOREM)

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

SRM = Stratégie Régionale de Mobilité

ZHNS = Zone à haut niveau de service

1. GOUVERNANCE

1.1. Cadre sectoriel régional et organe de consultation de bassin de mobilité : actualités

Point pour information, présenté par la Présidente de la séance (Juliette WALCKIERS)

Mme WALCKIERS partage plusieurs actualités régionales.

Le nouveau Gouvernement wallon annonce des changements de gouvernance régionale de la mobilité. Nous traversons donc actuellement une période de transition.

Premièrement, une réforme est en réflexion au niveau du devenir des bassins de mobilité. Selon les orientations qui seront prises par le Gouvernement, des évolutions tant au niveau du périmètre géographique qu'au niveau de leur gouvernance sont attendues. Pour rappel, un bassin de mobilité, c'est un territoire cohérent au sein duquel les déplacements quotidiens s'organisent autour de pôles générateurs de flux. Dans le cas d'une réforme, il est évidemment envisagé un mécanisme de consultation des pouvoirs locaux quant à leur implication dans l'évolution du dispositif.

L'objectif de cette réforme serait d'adopter davantage encore une approche multimodale, dans la continuité de ce qui a été progressivement initié au sein des OCBM, tel que vous pouvez le constater avec l'ordre du jour de notre séance.

Concrètement, il est probable que l'organisation de nos prochaines sessions d'OCBM évolue, peut-être déjà dès l'automne 2025 puisqu'on se réunit à priori 2x/an. Dès lors, dans ce contexte de transition, le SPW Mobilité assume la présidence de cette séance, dans l'attente de la concrétisation de la réforme envisagée.

Deuxièmement, la volonté du Gouvernement wallon est de réviser le Contrat de service public du TEC 2024-2028, dans le cadre d'une trajectoire budgétaire plus contrainte pour la Wallonie dans les années à venir. Dès lors, le Gouvernement a décidé de suspendre tous les travaux d'évolution de l'offre TEC jusqu'à conclusion du Contrat révisé. C'est pour cela qu'il y a peu de projets d'évolution de l'offre mis à l'ordre du jour de notre séance.

Enfin, des travaux sont en cours pour établir une politique d'accessibilité au territoire à l'échelle de la Région wallonne, basée sur le Schéma de Développement Territorial adopté l'an dernier. Ce point est justement à l'ordre du jour de notre séance. Il est crucial car cette politique, une fois adoptée par le Gouvernement, guidera l'évolution de l'offre de mobilité collective pour les années à venir en cohérence avec les objectifs en matière d'aménagement du territoire.

Un rappel est également fait concernant le rôle actuel d'un OCBM : émettre des recommandations au niveau de la définition tactique de l'offre de transport en commun au sein de son bassin, soit les modalités locales de traduction des orientations stratégiques régionales. Il se réunit deux fois par an, au printemps et à l'automne, à l'initiative de l'Autorité Organisatrice des Transports.

2. RESEAU TEC

2.1. Bilan de l'évolution de l'offre 2019-2024 pour le bassin

Point pour avis – voir les documents préparatoires – voir aussi les slides présentés par l'AOT du SPW MI (Julie DUVIVIER)

Un bilan de l'évolution de l'offre et de la fréquentation entre 2019 et 2024 a été réalisé à la demande du Cabinet Desquesnes.

Sur la période 2019-2024, l'offre de transport public régional a augmenté de +10% (pour atteindre une offre de référence TEC de l'ordre de 100 millions de km/an) pour une augmentation de la compensation régionale de +35 M€/an. Si la fréquentation du réseau TEC n'a aujourd'hui retrouvé qu'un volume global similaire à 2019 (suite à l'effet COVID durant la période) malgré la croissance de l'offre, l'analyse de l'évolution des validations entre 2019 et 2024 présente des résultats plus nuancés :

- Une forte augmentation des validations là où l'offre a été développée (+/- + 4,5 millions de voyageurs sur les lignes Express et principales renforcées) ;
- Une forte diminution des validations du réseau urbain liégeois, probablement dû à l'impact des travaux du tram de Liège sur l'attractivité des lignes urbaines (+/- - 5,8 millions de voyageurs) au profit d'alternatives de mobilité urbaine ou d'une démobilité liégeoise.

L'augmentation importante de la fréquentation des lignes TEC de plus longue distance (que sont les lignes Express et principales) entraîne une croissance estimée de +4% du nombre de voyageur/km en Wallonie sur la période 2019-2024, à fréquentation globale pourtant constante. Cela marque une contribution positive et directe du développement de l'offre intercommunale, réalisé ces dernières années, aux objectifs de transfert modal visés par FAST en termes de distance parcourue en bus.

La croissance d'offre opérée spécifiquement par la BU du Luxembourg s'est élevée à +1.900.000 km (soit une augmentation de +17%) (création de la ligne 6 (+ 330.000 km), création de lignes Express : E69, E78 (+ 1.200.000 km), redéploiement de la zone Gaume – Sud-Ardenne (+ 380.000 km)).

La fréquentation sur le réseau TEC opéré par la BU du Luxembourg a enregistré une croissance de 15% sur la même période qui peut se détailler comme suit :

- L'augmentation de la fréquentation sur les lignes renforcées (E69, E78 et ligne 6) ;
- L'augmentation de la fréquentation sur certaines lignes redéployées en 2017 dans le cadre d'Optisud (lignes 16 et 19) ;
- Et une réponse modérée en termes de fréquentation à la création des lignes E67 et E68 (nouvellement créées).

Sur base de ces constats, l'AOT a identifié des actions prioritaires à court terme pour le bassin du Luxembourg :

- Soutenir le réseau structurant (arrêts, mobipôles, cheminements, etc) ;
- Evaluer les lignes transfrontalières et le nouveau réseau « Gaume – Sud Ardenne » ;
- Optimiser le réseau urbain d'Arlon ;
- Poursuivre les efforts d'amélioration des correspondances bus-train ;
- Optimiser le réseau autour de la zone de Semois-Libramont suivant les orientations du Schéma Intermodal de Mobilité de la zone (SIMBA).

La parole est donnée à l'assemblée afin de recueillir d'autres enjeux qui pourraient compléter le projet d'avis présenté.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- Daniel DAVIN (TEC Luxembourg) précise que si 3% (en km) de l'offre globale de toute la Wallonie est de l'offre scolaire, au niveau de la province du Luxembourg c'est 60% des lignes (120 lignes sur 200 environ).
- Jérôme WIBRIN (TEC Luxembourg) souligne la difficulté pour l'opérateur de pouvoir mettre en place des évolutions de l'offre à court terme étant donné la suspension des travaux d'évolution de l'offre en l'attente de la révision du contrat de service public. L'Organe suggère d'adapter l'avis en supprimant la notion de « court terme ».
- Nadia NEVEN (cabinet ministériel) précise que le contrat de service public actuel (CSP) n'est pas financé. Le Gouvernement a donc souhaité une révision du CSP pour que celui-ci soit en accord avec la trajectoire budgétaire. Ce nouveau contrat est en cours de négociation pour une mise en application probablement le 1er janvier 2026. Une fois ce contrat revu, des projets pourront être relancés. Nadia NEVEN précise que la suspension de l'évolution de l'offre ne doit pas empêcher les ajustements de l'offre à la marge.
- Jérôme WIBRIN (TEC Luxembourg) souhaite rajouter dans la proposition les termes « en fonction des orientations du CSP ».

- Stéphane GUSTIN (Commune de Léglise) rappelle la nécessité d'étudier l'interconnexion entre les différentes zones de redéploiement.
- Thibaut VINCENT (CEM d'Arlon) demande si la révision de la desserte du centre d'Arlon est en lien avec le déplacement du dépôt de bus d'Arlon. Daniel DAVIN (TEC Luxembourg) précise que le déplacement vers le nouveau dépôt de Stockem sera pour 2027. Lors de la précédente législature, un budget de 100.000 km était prévu pour revoir la desserte urbaine d'Arlon. Ce budget est remis en question mais il est quand même nécessaire de revoir le réseau urbain d'Arlon.
- Fabienne HENRION (commune d'Herbeumont) interroge sur la signification de « qualité des arrêts de lignes de bus structurantes ». L'AOT précise que, dans une logique de Mobipôle, le but est d'avoir une attention particulière qui est portée aux arrêts des lignes structurantes afin, notamment, d'en améliorer leur accessibilité et leur équipement. Il est important que chacun (commune, TEC, Région) prenne les dispositions adéquates.

Avis de l'Organe :

L'Organe prend acte du bilan de l'évolution de l'offre TEC 2019-2024 de la BU du Luxembourg présenté par l'Autorité Organisatrice des Transports. Il recommande, en fonction des orientations du CSP révisé, de :

- ***Poursuivre le travail d'évaluation des lignes TEC et d'adaptations de l'offre qui en découleront :***
 - ***Lignes transfrontalières***
 - ***Nouveau réseau Gaume – Sud Ardenne***
- ***Optimiser le réseau TEC pour prendre en compte les enjeux d'accessibilité territoriale prioritaires suivants :***
 - ***La zone Semois-Libramont, dont les centres carcéraux de St-Hubert et de Sugny et la desserte de pôles touristiques comme l'Euro Space Center et la Semois***
 - ***La desserte urbaine d'Arlon***
 - ***L'amélioration des correspondances bus-train***
 - ***Qualité des arrêts de bus des lignes structurantes (sécurisation, cheminement, Mobipôle)***

2.2. Politique d'accessibilité au territoire : Transports collectifs - objectifs et planning

Point pour information – voir les slides présentés par l'AOT (Justine MARNEFFE)

Le Cabinet du Ministre Desquesnes souhaite qu'une réflexion structurante soit menée à l'échelle de l'ensemble du réseau de bus de la Wallonie et non plus « pas à pas » par zones de redéploiement.

Afin de disposer d'une vision partagée de l'offre structurante cible de mobilité collective cohérente, avec les orientations wallonnes de développement du territoire régional, l'article 9ter du décret du 21 décembre 1989 révisé en 2018 relatif au service de transport public de personnes en Région Wallonne prévoit en effet que l'Autorité Organisatrice du Transport traduise la vision du Gouvernement en une politique d'accessibilité au territoire. Il s'agit de poser les orientations, principes directeurs et choix structurants pour le transport public afin de fournir un cadre régional ancré dans le territoire à destination de l'ensemble des acteurs de la mobilité (SNCB, TEC, SPW, communes, autres opérateurs, pôles générateurs de flux, ...) pour :

- organiser l'accessibilité aux services à travers la Wallonie depuis et au sein des centralités ;
- inscrire l'évolution de la mobilité autour des réseaux structurants de mobilité collective et des mobipôles ;
- assigner un même niveau d'offre cible pour un même type de territoire.

Ce cadre s'inscrit dans les orientations d'optimisation spatiale du récent Schéma de Développement Territorial (SDT) ainsi que dans la Stratégie Régionale de Mobilité (SRM).

Cette politique se matérialisera par :

- Un Schéma régional cible de mobilité collective structurante (train + bus) ;
- Le cadre pour l'optimisation de l'offre bus secondaire autour des liaisons ferroviaires fédérales (train) et structurantes routières régionales (bus) ;
- Des Schémas cibles de mobilité collective urbaine structurante pour les cinq pôles majeurs (Mons, Charleroi, Namur, La Louvière, Liège) ;
- Le cadre pour la couverture spatiale en transport public au sein des pôles majeurs (Mons, Charleroi, Namur, La Louvière, Liège).

Les trois leitmotivs de la démarche que mène actuellement l'AOT sont : connexion des centralités, réseau structurant et équilibre territorial de l'offre.

La politique en cours de définition s'articule en premier lieu sur les centralités définies dans le cadre du SDT où s(er)ont concentrés services, habitat et offre en transport public. A ce titre, le constat IWEPS est que ces dernières années 40 % de la croissance en logement s'est faite hors des zones bien desservies par le bus. L'objectif poursuivi est d'articuler davantage la planification de l'offre de mobilité avec celle d'optimisation spatiale du territoire.

La politique d'accessibilité au territoire visera une répartition plus équitable des moyens consacrés à l'offre de transport public sur l'ensemble de la Wallonie. Le projet de politique d'accessibilité serait soumis à l'avis de l'OCBM lors de sa prochaine session d'automne.

Aucune remarque n'est formulée en séance.

2.3. Premier bilan du redéploiement de Gaume-Sud Ardenne

Point pour information – voir les slides présentés par le TEC Luxembourg (Jérôme WIBRIN)

Le nouveau réseau a été mis en service en juillet 2024 et a rencontré de nombreux problèmes de retards de bus scolaire à la rentrée scolaire. Tous les problèmes structurels ont été résolus.

Un premier bilan montre qu'une évolution des fréquentations est visible, en particulier les weekends et les jours de vacances.

Une évaluation intermédiaire est prévue en 2026. Cette-dernière suivra le processus suivant :

- 1) Réalisation d'un bilan global conjoint AOT-TEC
 - Revue des principaux enjeux
 - Identification des lignes à étudier plus finement
- 2) Organisation d'un « comité de zone », avec les communes et parties prenantes concernées
 - Présentation du bilan
 - Présentation des modalités pratiques d'évaluation des lignes
- 3) Evaluation des lignes identifiées comme étant à approfondir
- 4) Synthèse par l'AOT des différents plans d'actions réalisés (tant de manière globale que spécifique au niveau de la ligne).

Remarques :

- Fabienne HENRION (commune d'Herbeumont) demande la performance de la ligne touristique. Jérôme WIBRIN (TEC Luxembourg) répond qu'il y a eu en moyenne 60 validations par jour l'année passée et qu'il y a encore du potentiel pour augmenter. Des habitants commencent à l'utiliser donc c'est un signe positif.
- François PONCELET (commune de Chiny) suggère de réitérer la communication sur le TECàD et souligne que l'offre est très réduite. Jérôme WIBRIN (TEC Luxembourg) précise que des réflexions sont en cours pour réallouer les km de ce TECàD à d'autres zones étant donné sa très faible utilisation. François PONCELET (commune de Chiny) demande s'il est possible de rajouter un parcours uniquement un mercredi par mois pour le marché de Florenville. Jérôme WIBRIN (TEC Luxembourg) explique que le TEC souhaite éviter les exceptions afin de maintenir une offre lisible.

2.4. Synthèses des évaluations d'offre réalisées : E67 Bastogne – Luxembourg et E68 Florenville –**Luxembourg**

Point pour avis – voir les slides présentés par l'AOT (Ophélie ALSTEENS)

Après une brève présentation de la ligne et de ses indicateurs de fréquentation et de satisfaction, les constats suivants sont posés :

Si la fréquentation des lignes est en croissance depuis 2023 et que leur notoriété n'est pas encore maximale, on remarque néanmoins que les deux indicateurs (V/N et V/K) sont largement en-dessous de la moyenne des lignes Express. L'analyse des validations par arrêt montre que ces lignes semblent principalement utilisées entre Arlon et Luxembourg. Liaison qui est possible par le train. La fréquentation des arrêts desservant les PAE intermédiaires entre Arlon et Luxembourg, principal objectif de ces lignes, reste très faible. Le SPW consultera le modèle de déplacements au Luxembourg pour confirmer la pertinence de la desserte des zonings sur la N4.

Il est donc important de mener dès à présent des actions afin d'améliorer la fréquentation de ces lignes :

- Modifier les horaires afin de rendre les lignes plus attractives, sous réserve de la faisabilité opérationnelle et financière :
 - Complémentarité horaire entre la E67 et E68 le soir pour avoir un bus toutes les 30 minutes entre Luxembourg et Arlon ;
 - Suppression des passages après 18h30 et ajout d'un passage à 5h30 sur la E68.
 - Avancer le parcours de 18h30 à 15h30 sur la E68.
- Renforcer la communication pour améliorer la fréquentation aux arrêts intermédiaires entre Arlon et Luxembourg :
 - Améliorer l'affichage d'informations voyageurs aux arrêts luxembourgeois (envoi des horaires aux communes via le RGTR) (TEC) ;
 - Continuer la communication active (TEC, entreprises luxembourgeoises, communes).
- Confirmer la pertinence de la desserte des PAE le long de la N4 par l'analyse du modèle de déplacement luxembourgeois (SPW).
 - Etudier l'impact sur le besoin de liaison directe par bus de la future desserte

La prochaine évaluation de la ligne aura lieu en 2026. Le bilan des actions menées sera dressé en concertation avec les parties prenantes. Si, à l'issue de cette évaluation finale, les indicateurs ne se sont pas améliorés et que la complémentarité de ces offres avec l'offre ferroviaire de ces lignes ne se confirme pas, il y aura lieu de prendre des mesures pouvant aller jusqu'à leur suppression.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- Thibaut VINCENT (CEM Arlon) suggère de modifier l'horaire de la E67 afin de rajouter un parcours à 15h30 car certaines personnes finissent de travailler vers cette heure-là et que le parcours de 16h30 est trop tardif. Ophélie ALSTEENS (AOT) indique que l'étude de potentiel et de possibilité opérationnelle sera réalisée avec le TEC. Jérôme WIBRIN (TEC Luxembourg) précise que les travailleurs à Arlon peuvent également emprunter les lignes 22 et E69 pour rentrer chez eux.
- Daniel DAVIN (TEC Luxembourg) précise que les lignes E67 et E68 sont des lignes express longues distances en milieu rural, elles auront une performance plus faible que des lignes express en milieu plus dense. Les performances doivent être analysées en fonction du contexte. Il sensibilise également au coût potentiel de certaines mesures proposées. Il faudra y être attentif dans les études opérationnelles. Modifier des horaires légèrement semble réalisable à coût constant. Les autres modifications doivent être analysées plus finement.
- Thibaut VINCENT (CEM Arlon) demande d'être tenu au courant quel que soit les résultats de l'analyse (positif ou négatif)
- Daniel DAVIN (TEC Luxembourg) précise qu'il faut être attentif, quand on parle de doublon d'offre à ne pas multiplier les ruptures de charge, qui sont des freins à l'utilisation du transport en commun.

Avis de l'Organe :

L'Organe prend acte de la sous performance des lignes express transfrontalières E67 et E68 (au regard d'autres lignes régionales express) et de leur potentiel doublon avec l'offre ferroviaire entre Arlon et Luxembourg-Ville.

Afin de viser l'amélioration significative de leur fréquentation d'ici l'évaluation finale prévue à l'automne 2026, il recommande à l'Opérateur de Transport de Wallonie et aux parties prenantes de mettre en œuvre le plan d'actions en termes d'horaires, d'informations voyageurs et de commercialisation des lignes (selon les budgets disponibles).

2.5. Evaluation d'offre : E78 Bastogne – Marche – Marloie – Namur

Point pour avis – voir les slides présentés par l'AOT (Noël RENSON)

Après une brève présentation de la ligne et de ses indicateurs de fréquentation et de satisfaction, les constats suivants sont posés :

Le V/K 2024 de la ligne E78 est de 0,18. Le V/K moyen des lignes Express du réseau TEC est de 0,45. La longueur particulièrement élevée de cette ligne (97 km), explique que l'indice de performance de la E78 est relativement faible. Le V/N pour l'année 2024 est de 11,39 personnes par parcours. Le V/N moyen pour les lignes Express est de 18,83. L'indice de performance de la E78 est donc en deçà de la moyenne Express, mais se situe au-dessus du seuil environnemental de 10 personnes à bord en moyenne par parcours. L'analyse des fréquentations montre que les parcours en heure de pointe sont particulièrement sollicités, contrairement aux parcours en heures creuses.

La ligne nécessite des améliorations en matière de fréquentation en heures creuses, en qualités d'aménagements des arrêts (mobipôles) et d'une étude plus fine de la concurrence train-bus entre Marloie et Namur. Il est également important de poursuivre les actions précédemment identifiées (communication aux voyageurs, accessibilité des arrêts, garantie de correspondances qualitatives) et d'assurer un suivi de l'évolution de la fréquentation de la ligne E78.

Remarques :

- Daniel DAVIN (TEC Luxembourg) précise que, dans le cas de la E78, il y a 5 voyages le matin dont deux renforts (en raison de surcharge du bus) à partir de Marche. L'indicateur changera considérablement en fonction de si on prend en compte les renforts dans le nombre de passage (divisé par 3 ou 5).
- Nicolas GREGOIRE (commune de Marche en Famenne) demande des précisions sur le timing de l'analyse plus fine. Juliette WALCKIERS (présidente) précise que l'AOT va étudier la desserte des zones économiques entre

Marche et Namur. La question de la concurrence train/bus sera étudiée dans le cadre de la politique d'accessibilité au territoire en cours de réalisation (cf. pt 2.2).

Avis de l'Organe :

L'Organe prend acte des résultats de l'atelier sur l'évaluation de la ligne Express E78.

Etant donné que les indicateurs de performance de la ligne sont dans une tendance positive mais encore assez faibles, il reconnaît l'importance de poursuivre les actions précédemment identifiées (communication aux voyageurs, accessibilité des arrêts, garantie de correspondances qualitatives) et d'assurer un suivi de l'évolution de la fréquentation de la ligne E78.

L'Organe recommande à l'ensemble des parties prenantes de contribuer activement aux actions identifiées et charge en particulier l'AOT de procéder à une analyse plus fine du potentiel de desserte entre Marche et Namur, particulièrement des PAE, en vue d'améliorer l'attractivité de la ligne.

2.6. Responsabilité des communes en matière d'arrêts

Point pour information – voir les slides présentés par l'AOT (Justine MARNEFFE)

Un point d'information est donné sur la responsabilité des Communes quant à l'entretien des abribus et la visibilité des plaques d'arrêts. Toutes les informations relatives à ce dossier sont détaillées dans les slides qui accompagnent le présent PV.

La demande est d'identifier au sein des communes la personne responsable à contacter pour traiter ces sujets.

Remarques :

- François PONCELET (commune de Chiny) indique qu'un de leurs arrêts a été endommagé lors d'un accident de voiture fin 2024. La Commune n'a à ce jour reçu ni devis ni date de rénovation. L'arrêt est actuellement sans vitres depuis 6 mois. Jérôme WIBRIN (TEC Luxembourg) va transmettre les coordonnées de la personne à qui s'adresser.

3.1 Etat des lieux des services de Mobilité partagée. Décret cyclopartage en flotte libre : rôles régions et communes.

Point pour information – voir les slides présentés par l'AOT (Juliette WALCKIERS)

Une présentation est faite des différentes solutions de mobilité partagée existant actuellement en Wallonie, et plus particulièrement en province du Luxembourg : cyclo-partage, autopartage, transport à la demande, taxi, covoiturage, mobipôles (soit l'accessibilité physique à ces solutions), MAAS (soit l'accessibilité digitale à ces solutions). L'ambition est de soutenir un développement important de la mobilité partagée sous cette législation.

Remarques :

- Carole JANSSENS (commune de Libramont) demande quelle est la meilleure solution de cyclopartage en termes de retour d'expérience. La Commune remarque que les Blue bikes ne sont pas un succès. Juliette WALCKIERS (AOT) explique que Blue bike est en train de développer une flotte de vélos électriques donc cela pourrait changer l'usage des vélos. Blue bike constate en Flandre que plusieurs opérateurs de cyclopartage au même endroit engendrent un renforcement mutuel et non concurrentiel. Ils répondent chacun à des besoins et usages différents. Ophélie ALSTEENS (AOT) suggère que si un développement important de Blue bike aux gares wallonnes a lieu alors ce système pourrait devenir plus connu et populaire. Juliette WALCKIERS (AOT) précise que depuis peu, l'utilisation

d'un vélo Blue bike ne requiert plus l'acquisition préalable d'un abonnement. Un trajet unique peut être réservé et payé à partir de la nouvelle application.

- En ce qui concerne la question du nettoyage et de l'entretien, Juliette WALCKIERS (AOT) explique que le fonctionnement des opérateurs est différent. Blue bike fonctionne avec des acteurs locaux. Les opérateurs en flotte libre ont généralement leur propre personnel mais le service est plus cher.
- Carole JANSSENS (commune de Libramont) demande une approximation du coût pour les communes. Juliette WALCKIERS (AOT) annonce ne pas connaître les conditions et suppose qu'elles doivent changer en fonction des villes. Dans certaines communes à Bruxelles, l'opérateur paye une sorte de redevance afin de pouvoir opérer. Le coût doit dépendre du potentiel que les opérateurs estiment. Thibaut VINCENT (CEM Arlon) explique qu'une étude sur les vélos libre-service est sortie récemment et que le prix est estimé à 1.000 euro/an/vélo pour la collectivité (900 pour un vélo classique et 1.200 pour un vélo électrique). Carole JANSSENS (commune de Libramont) annonce payer 4.000 euro/an pour 8 vélos à Libramont.

4. **Divers**

La prochaine session de l'OCBM sera planifiée en automne dans 6 mois.