

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

Date : jeudi 26 septembre 2019

Lieu : Rue des Genêts 2 - Libramont

Présents :

Membres

- Kamal MITRI (Arlon)
- Jean-Marie MEYER (Attert)
- Bertrand MOINET (Bastogne)
- Vovo KAMBU (Chiny)
- Maxime LEONET (Daverdisse)
- Nicolas STILMANT (Fauvillers)
- Jacques GIGOT (Florenville)
- Fabrice JACQUES (Habay)
- Stéphane PUFFET (Herbeumont)
- José GUILLAUME (Houffalize)
- Guy GILLOTEAUX (La Roche-en-Ardenne)
- Anne LAFFUT (Libin)
- Daniel DAVIN (OTW - Directeur d'exploitation du Luxembourg)
- Antoine PATRIS (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- Florianne MOSSOUX (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- Alexandre PIERRET (Libramont-Chevigny)
- Patrick LOOS (Manhay)
- Nicolas GREGOIRE (Marche-en-Famenne)
- Jean-Raymond LICHTFUS (Messancy)
- Daniel GUEBELS (Musson)
- Pierre PIRARD (Sainte-Ode)
- Patrick PEIRLOT (Saint-Hubert)
- Walter JORIS (Tenneville)
- René REYTER (Vaux-sur-Sûre)
- Elie DEBLIRE (Vielsalm)
- Annie GOFFIN (Virton)
- Thierry DENONCIN (Wellin)

Invités

- Daniel LEDENT (Centrale Régionale de Mobilité)
- Guillaume BORCY (OTW – Direction territoriale du Luxembourg)
- Pascal COIBION (OTW – Direction Namur-Luxembourg)
- Christiane CHERMANNE (SPW Mobilité Infrastructures – Direction de la Planification de la Mobilité)
- Jennifer DEJARDIN (SPW Mobilité Infrastructures – Direction de la Planification de la Mobilité)
- Sophie LAMBERT (SPW Mobilité Infrastructures – Direction de la Planification de la Mobilité)
- Marie BAUWELINCKX (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- Marie VIDOTTO (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)

Absents :

- Aubange
- Bertogne
- Bertrix
- Bouillon
- Durbuy
- Erezée
- Etalle
- Florenville
- Gouvy
- Hotton
- Léglise
- Martelange
- Meix-devant-Virton
- Nassogne
- Neufchâteau
- Paliseul
- Rendeux
- Rouvroy
- Saint-Léger
- Tellin
- Tintigny
- Vielsalm
- Virton
- Représentant du Ministre
- SPW – Représentant du département routes

Abréviations :

AOT = Autorité organisatrice du transport
OTW = Opérateur de transport de Wallonie
OCBM = Organe de consultation des bassins de mobilité
SDT = Schéma de Développement Territorial
SRM = Stratégie Régionale de Mobilité
ZHNS = Zone à haut niveau de service
BHNS = Bus à haut niveau de service
PUM = Plan urbain de mobilité
PCM = Plan communal de mobilité
CRM = Centrale régionale de mobilité
CLM = Centrale locale de mobilité

1. Plan de transport détaillé OTW d'application en 2020

1.1. Réseau WEL :

- 1.1.1. Etude opérationnelle du déploiement des nouvelles lignes WEL et de la convergence WEL de lignes express existantes (itinéraires, horaires, correspondances, matériel roulant, infrastructures)

Documents préparatoires – point pour avis.

L'AOT rappelle la liste de liaisons WEL qui font pour le moment l'objet d'une étude opérationnelle par l'OTW en vue de leur traduction en offre commerciale (itinéraire, horaire, matériel roulant, ...).

- **Liaisons interpôles**
Bastogne - Fauvillers - Martelange - Attert – Arlon (W02)
Marche-en-Famenne – Somme-Leuze – Clavier – Tinlot – Nandrin – Neupré – Liège (W04)
Libramont- Vaux-sur-Sûre – Bastogne
Bastogne - Sainte-Ode - Tenneville - Nassogne - Marche-en-Famenne
Liège - Sprimont - Aywaille - Ferrières - Manhay - Houffalize – Bastogne
- **Liaisons communes-pôle (heures de pointe)**
Florenville - Chiny - Tintigny - Etalle - Arlon

Avis de l'Organe

L'Organe n'émet pas de remarques.

1.1.2. Focus sur la liaison Libramont – Bastogne

Documents préparatoires – point pour avis.

La liaison Libramont -Bastogne relève de l'actuel contrat de gestion de la SNCB. Celle-ci finance l'OTW pour assurer la liaison entre la gare de Libramont et Bastogne. Etant donné que ce financement est amené à évoluer (d'ici début 2020) l'AOT propose de réorganiser et de renforcer la lisibilité de l'offre de transport en commun sur ce tronçon.

- **Ligne WEL Libramont – Bastogne avec un arrêt à Vaux-Sur-Sûre**
- **Desserte complémentaire heures de pointes**

La Commune de Sainte-Ode s'étonne que la ligne WEL Libramont-Bastogne emprunte l'autoroute et pense que cette ligne n'aura pas de succès. Ce sont les gens des milieux ruraux entre les pôles qu'il faut pouvoir capter non pas relier deux pôles. Par contre les dessertes du vendredi soir et du dimanche soir sont intéressantes pour les étudiants kotteurs.

La Commune de Bastogne demande où sera l'arrêt WEL sur son territoire. Il est répondu que l'OTW le déterminera.

Monsieur Davin (OTW) explique que ce dossier est historique et par ailleurs assez sensible. La liaison Bastogne-Libramont ne relève pas uniquement du contrat de gestion de la SNCB. Une partie de la ligne régulière (+-40%) fait partie de l'offre de service public de l'OTW. Depuis 1993, la ligne ferroviaire Bastogne-Libramont (qui existait en parallèle de la ligne SNCB) n'est plus assurée par des trains mais remplacée par des bus avec tarification SNCB en complément de l'offre TEC existante qui n'est pas limitée actuellement à une desserte d'heures de pointe. Depuis la fin des années 90, les deux offres sont d'ailleurs fusionnées et intégrées et les deux tarifications (SNCB et TEC) sont d'application, sous certaines conditions, sur tous les parcours. La SNCB intervenait dans le financement à raison de 400.000€/an. Aujourd'hui, la SNCB souhaite revoir sa participation dans le financement de la ligne (180.000€/an à partir de 2020) car elle considère que son intervention financière n'est plus justifiée par les recettes modérées générées par les « clients SNCB ». L'OTW a cependant démontré que la fréquentation n'a pas diminuée depuis 1993, alors que les coûts d'exploitation ont augmenté plus fortement que l'indexation de la subvention réclamée à la SNCB. Côté AOT et SNCB, il y a donc une volonté de clarifier les produits et de proposer un service plus en attente avec les exigences de la SNCB (assurer les correspondances en gare de Libramont). Monsieur Davin poursuit en déclarant que comme pour les autres lignes WEL, le dossier est en suspens mais que vu les accords passés avec la SNCB de réduire son financement à partir de janvier 2020, il y a lieu de compenser des 400.000€ nécessaires au maintien de l'offre actuelle, en attendant de revoir globalement l'offre sur cet axe si la ligne WEL pour laquelle la SNCB interviendrait à concurrence de 180.000€ était mise en place. A ce stade et dans les discussions avec l'AOT, l'OTW n'a pas validé le fait de limiter l'offre TEC à des parcours d'heures de pointe scolaires uniquement. A ce propos, l'AOT souligne que la Région souhaite profiter de la volonté de la SNCB de revoir son financement et d'améliorer la liaison Libramont-Bastogne par une desserte structurante Express. En outre, une compensation régionale qui serait supérieure à celle prévue dans le Contrat de Service Public ne peut être que temporaire et s'inscrire dans la logique du redéploiement de l'offre étudiée par l'AOT (en collaboration avec l'OTW et les 2 communes concernées) d'ici la fin de l'année 2019.

Monsieur Davin (OTW) précise que l'OTW est d'accord avec le principe de mettre en place une ligne WEL mais un arrêt par commune semble insuffisant. L'OTW préconise d'en prévoir 2 ou 3.

A ce stade, Monsieur Patris (SPW-AOT) ajoute qu'il est possible de compléter l'offre WEL avec une desserte locale plus fine à analyser. Une complémentarité est souhaitable.

Monsieur Davin (OTW) indique qu'il souhaiterait que la ligne WEL soit mise en œuvre parallèlement à la ligne classique pour évaluer ensuite (dans 2 ou 3 ans) si la clientèle a migré de la ligne classique au WEL.

Monsieur Patris (SPW-AOT) souligne que cette possibilité sera étudiée mais insiste sur l'impact financier de cette double offre.

La Commune de Sainte-Ode, rejointe par d'autres communes, attire l'attention sur la difficulté de réservation des billets WEL (par smartphone uniquement) et de leur tarification, deux points qui diffèrent du réseau classique. Ce manque de cohérence est un frein majeur à l'adoption des lignes WEL par les usagers. De plus, le WEL est fort méconnu du public.

Monsieur Patris (SPW-AOT) indique que ces principes de tarification et de réservation étaient une demande du Gouvernement wallon. C'est un choix politique traduit par l'opérateur. Cela peut être amené à évoluer. La demande peut cependant être remontée par l'AOT au cabinet du nouveau ministre.

Monsieur Davin (OTW) rappelle que les lignes WEL ont comme public cible les travailleurs et que l'objectif est d'assurer une place assise à chacun. Il indique que les 6 lignes WEL pilotes sont évaluées et que la tarification et le système de réservation font partie de l'évaluation. De plus, avec le nouveau Gouvernement, il est question de la gratuité pour les 12-24 ans. Ce qui risque d'engendrer des problèmes de capacité de l'offre actuelle. Ceci aura une influence certaine sur les lignes TEC et il faudra voir l'impact sur les lignes WEL.

La Commune de Bastogne souhaite qu'une connexion en transport en commun entre la gare de Libramont et le Bastogne War Museum soit mise en place. La ligne WEL pourrait être un maillon de la chaîne.

La Commune de Libin regrette également qu'il n'y ait pas de desserte de Mudia (musée didactique d'art de Redu) et du site Galaxia. Rien ne relie la gare de Libramont à ces deux sites.

Avis de l'Organe

L'Organe recommande au Gouvernement de mettre en cohérence la tarification et le système de réservation des bus WEL avec le réseau TEC.

L'Organe recommande également d'étudier la possibilité d'avoir plus d'un point d'arrêt par commune pour la ligne WEL « Libramont-Bastogne ».

1.1.3. Modèle de financement du réseau WEL : état des lieux et perspectives

Point pour information.

L'AOT présente le modèle de financement de l'ensemble du réseau WEL

Monsieur Coibion (OTW) souhaite relativiser les chiffres. 5€/personne/trajet sont pris en compte en recette alors qu'avec les abonnements à 70€/mois, cela changera le calcul.

Monsieur Patris (AOT) répond qu'en effet, ces chiffres seront à adapter avec les données réelles. Mais que cela permet d'avoir un ordre de grandeur.

Monsieur Davin (OTW) insiste sur la nécessité de faire attention aux hypothèses globales. A titre d'exemple, certaines lignes scolaires avec 70 personnes à bord ont un taux de couverture de 10%. Etant donné les hypothèses retenues, l'OTW signale qu'il faut pour le moins être très prudent sur le modèle théorique de financement de l'ensemble des lignes WEL. Il y a notamment lieu de tenir compte du plafonnement de la tarification et d'une valeur plus réaliste de distance moyenne/parcours.

Monsieur Patris (AOT) souligne le fait que le chiffre de 2,7€/km est le prix du marché qui a été passé, ce n'est pas un chiffre théorique.

1.2. Réseau TEC :

1.2.1. Identification des modifications opérationnelles de l'offre TEC mises en œuvre en 2019 et envisagées par l'OTW pour 2020

Documents préparatoires – point pour avis.

L'OTW présente les modifications opérationnelles de l'offre TEC mise en œuvre en 2019 et envisagées en 2020.

Modification mise en œuvre en 2019 :

- ***Amélioration et fiabilisation des temps de parcours sur les lignes principales 16 « Virton-Athus-Arlon » et 19 « Arlon-Virton ».***
- ***Adaptation de l'itinéraire de la ligne n°39 « Saint-Léger – Ruelle – Virton (passage par Musson plutôt que Saint-Léger)***
- ***Amélioration des lignes scolaires des écoles de Rendeux***
- ***Adaptation de la ligne 163D (desserte de Monaville)***

Projets de redéploiement de l'offre TEC à l'horizon 2023

- ***Optimisation du réseau dans le centre/sud de la province***
- ***Optimisation du réseau dans le nord de la province***
- ***Complémentarité entre les lignes régulières et circuits de transports scolaires***
- ***Adaptation du matériel roulant du réseau urbain d'Arlon***
- ***Connexion avec le Luxembourg***

Antoine Patris (SPW-AOT) précise que la volonté est de pouvoir présenter les modifications en amont aux communes (soit via les OCBM, soit via un autre dispositif) afin de ne pas avoir un échange opérateur – AOT mais d'intégrer les communes dès le début du processus.

Avis de l'Organe

L'Organe n'émet pas de remarque.

2. Redéploiement de l'offre de transport public à l'horizon 2023

2.1. Réseau WEL : Extension aux communes non couvertes

L'AOT identifie les communes qui ne sont pas couvertes par une des 38 lignes WEL en service ou en cours de mise en œuvre.

Pour ces communes, une étude sera menée d'ici mai 2020 pour déterminer les liaisons et niveaux de services adéquats en concertation avec les parties prenantes.

La mise en œuvre par l'OTW se fera en parallèle avec le redéploiement progressif de l'offre TEC entre 2020 et 2023.

La Commune de La Roche-en-Ardenne attire l'attention sur le fait que l'enjeu touristique est un enjeu fondamental pour la province du Luxembourg. L'accessibilité TEC des attractions touristiques a donc toute son importance. Une liaison express Marloie - La Roche-en-Ardenne est nécessaire.

La Ville d'Arlon remarque que les liaisons transfrontalières ne sont pas prises en compte. Une ligne WEL Arlon – Esch-sur-Alzette serait pertinente.

La proposition faite par l'AOT lors de l'OCBM de mai prévoyait de créer une liaison WEL entre Bastogne et Marloie. Il est proposé de faire converger la ligne express actuelle (L88) en WEL et de la limiter à Marloie. La connexion vers Namur étant assurée par le chemin de fer.

La commune de Tenneville s'interroge sur la convergence WEL de la L88. Pour être efficace, il faut obligatoirement pouvoir proposer une intégration tarifaire SNCB/TEC. De plus, elle s'interroge également sur le devenir des deux arrêts existants. Est-il possible de maintenir deux arrêts ?

Antoine Patris (SPW -AOT) précise que la stratégie de la Région s'articule autour du principe d'un arrêt par commune. Cependant, cette stratégie peut être adaptée si nécessaire. Un dialogue à ce sujet peut être mis en place avec l'OTW.

La Commune de Sainte-Ode s'interroge sur la pertinence d'arrêter la ligne à Marloie plutôt que de la maintenir jusqu'à Namur. Le temps de sortir de l'autoroute et de rejoindre la gare de Marloie, le bus WEL serait déjà arrivé à Namur depuis longtemps.

Monsieur Davin (OTW) renchérit et indique qu'on relierait rapidement Marche-en-Famenne à Namur sans rupture de charge du bus WEL. Il conseille d'éviter de limiter la ligne WEL à la gare de Marloie sur les parcours existants car le succès de la ligne 88 actuelle réside justement dans la

possibilité de rejoindre Namur (et surtout Jambes) sans rupture de charge. La ligne 88 peut encore être améliorée pour permettre de gagner 10 minutes. Par conséquent, il propose de maintenir la ligne TEC 88 existante, qui fonctionne très bien, et de ne la supprimer que si la combinaison WEL+SNCB a du succès auprès des utilisateurs.

Monsieur Patris (SPW-AOT) rappelle que le choix a été fait de ne pas faire concurrence au réseau ferroviaire et de favoriser l'intermodalité entre bus et train aux gares SNCB. Il ajoute que le dédoublement des lignes a un coût. Une ligne en concurrence avec le réseau ferroviaire ne peut être maintenue que si c'est réellement justifié. Cependant, il faudra être vigilant et crédible quant aux correspondances et à l'intégration tarifaire WEL/SNCB.

Pascal Coibion (OTW) précise que l'OTW étudie la possibilité de coupler les liaisons Liège-Bastogne et Bastogne-Arlon. L'OTW souhaite éviter si possible la rupture de charge à Bastogne en enchaînant les deux relations et prévoir, dans le budget initial, une ligne WEL entre Ferrière et Liège pour garder une ligne WEL la plus directe et la plus attractive possible entre Bastogne et Liège (directe après Werbomont).

Antoine Patris (SPW-AOT) précise que le rôle de l'opérateur est bien de pouvoir étudier l'intérêt de pouvoir coupler des lignes pour éviter les ruptures de charge quand c'est injustifié.

La Commune de Saint-Hubert indique ne pas bénéficier d'une ligne WEL car il existe la gare de Poix-Saint-Hubert. Le parallèle peut être également fait avec la commune de Tellin et sa gare à Grupont. Ces gares sont peu fréquentées et pas attractives en termes de desserte.

Antoine Patris (SPW-AOT) précise que la carte sera adaptée dans ce sens.

Avis de l'Organe

L'Organe recommande de prendre en compte dans la desserte WEL les sites touristiques de la province du Luxembourg ainsi que certains pôles du Grand-Duché du Luxembourg.

L'Organe recommande également d'étudier la pertinence de limiter la liaison Bastogne – Namur à Marloie.

2.2. Réseau TEC : Phasage du redéploiement progressif de l'offre TEC entre 2020 et 2023

Documents préparatoires – point pour avis.

L'AOT présente une proposition de méthodologie avec un phasage par zone pour redéployer progressivement l'offre TEC à l'horizon 2023.

Monsieur Coibion (OTW) indique que certaines zones en gris ont déjà été restructurées. Le travail est donc déjà entamé dans certains sous-bassins, principalement dans le sud de la province.

Les communes de Daverdisse et de Wellin sont tournées vers le pôle de Beauraing et ne sont ni concernées par le WEL ni dans une zone en couleur. Il serait utile d'être reliés à Beauraing (Bassin de mobilité de Namur).

Monsieur Patris (SPW – AOT) invite ces deux communes à rejoindre comme invitées l'OCBM de Namur. Il en va de même pour la commune de Manhay qui est intéressée par le bassin de Liège. Il précise également que les communes en gris feront l'objet d'un redéploiement de leurs lignes principales d'ici 2023.

Monsieur Ledent (CRM) indique le transfert de personnes vers Libramont est important au départ de Neufchâteau, Saint-Hubert et Libin. Il existe une ligne historique (ancien tram) Saint-Hubert-Redu mais elle n'est utile que pour la desserte scolaire. La zone bleue devrait être élargie à 2 ou 3 communes supplémentaires.

Antoine Patris (SPW-AOT) souligne que la carte propose un redéploiement d'ici 2019 de la zone concernée directement par la liaison Libramont-Bastogne (commune de Libramont, Vaux-Sur-Sûre et Bastogne) car il y a un enjeu temporel (modification de la subvention SNCB début 2020). En termes de charge de travail, il sera difficile de faire plus que ces trois communes d'ici fin 2019.

Daniel Davin (OTW) estime que la desserte de Vaux-sur-Sûre en antenne depuis l'autoroute ne sera pas efficace et prendra autant de temps que de rester sur la route nationale où il serait possible de créer plus d'un arrêt par commune sans pour autant nuire à la vitesse commerciale globale de la ligne (si le nombre d'arrêts reste bien entendu très limité). Il est essentiel de concilier la vision des analyses purement théoriques aux réalités pragmatiques du terrain.

Monsieur Davin précise également que l'objectif du redéploiement est de pouvoir identifier d'éventuelles lignes historiques qui sont sous-utilisées pour tenter de dégager des moyens pour développer l'offre où les besoins se font sentir. L'OTW rappelle également qu'il est nécessaire d'avoir un débat sur la localisation des futurs mobipôles puisqu'ils risquent d'impacter les lignes régulières actuelles ainsi que les futures lignes WEL. Il faut aussi veiller à ce qu'ils ne soient pas trop éloignés des centres-bourg (généralement pas d'infrastructure sécurisée pour rejoindre à pied/ à vélo l'arrêté sur la voirie régionale).

Monsieur Ledent (CRM) énonce qu'historiquement, le TEC ne tient pas compte des pôles économiques et commerciaux en dehors des villes. Le redéploiement de l'offre doit en tenir compte.

Monsieur Patris (SPW-AOT) précise que l'aménagement du territoire doit également tenir compte des enjeux de mobilité.

Avis de l'Organe

L'Organe émet un avis favorable.

3. Mobilité locale

3.1. Etat des lieux et perspectives de développement de services de mobilité locale

Point pour information

L'AOT présente la hiérarchisation du réseau prévue par la Stratégie Régionale de Mobilité et telle qu'elle sera portée par l'AOT.

Le transport à la demande doit offrir des solutions de mobilité où et quand il n'y a pas d'offre de transport régulier. L'ambition régionale est de mettre en place un cadre de régulation et d'organisation du transport à la demande. L'OTW doit renforcer son rôle d'exploitation du transport régulier.

Christiane Chermanne (SPW Mobilité Infrastructures – Direction de la Planification de la Mobilité) présente un état des lieux du transport à la demande en Wallonie et le rôle de la centrale régionale de mobilité (CRM).