

Rapport de la réunion de l'Organe de consultation du bassin de mobilité Liège-Verviers

Date : mardi 21 mai 2019

Lieu : Rue du Vertbois 13C, Liège

Présents :

- Stéphanie CAPRASSE (Amay)
- Arnaud SCHEEN (Baelen)
- Julien BRUNINX (Bassenge)
- Didier HENROTTIN (Beyne-Heusay)
- Christophe BERTHO (Blegny)
- Stéphane PONCELET (Chaufontaine)
- Laura IKER (Esneux)
- Michael SCHOLL (Eupen)
- Carole NACHTERGAELE (Fexhe-le-Haut-Clocher)
- Sophie THEMONT (Flémalle)
- Thierry ANCION (Fléron)
- Marie-Noëlle MINGUET (Hamoir)
- Christophe COLLIGNON (Huy)
- Christine SERVAES (Juprelle)
- Marc LANGHOR (Kelmis)
- Gilles FOREST (Liège)
- Michel DUC (Liège)
- Jean-François LEBLANC (Liège Métropole)
- Yannick HEUSCHEN (Lontzen)
- Catherine SCHROEDER (Malmedy)
- Pierre FERIR (Marchin)
- Anne DUCHENE (Modave)
- Virginie DEFRANG-FIRKET (Neupré)
- Marie STASSEN (Plombières)
- Francis DEJON (Saint-Georges-sur-Meuse)
- Jean-Michel HAESVOETS (Soumagne)
- Sébastien MARCQ (Trooz)
- Olivia PERWEZ (OTW – Direction Liège-Verviers)
- Jean-Michel SOORS (OTW – Direction Liège-Verviers)
- Militza ZAMUROVIC (SPW – Direction des routes Liège)
- Abdu AYDOGDU (SPW – Direction des routes Liège)
- Daniel HAYEN (SPW – Direction des routes Liège)
- Etienne WILLAME (SPW Mobilité Infrastructures – Directeur général)
- Antoine PATRIS (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Martin DUFLOU (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Florianne MOSSOUX (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)

Absents : Communes de :

- | | |
|-------------|------------|
| - Amel | - Awans |
| - Ans | - Aywaille |
| - Anthisnes | - Berloz |
| - Aubel | - Braives |

- Büllingen
- Burdinne
- Burg-Reuland
- Bütgenbach
- Clavier
- Comblain-au-Pont
- Crisnée
- Dalhem
- Dison
- Donceel
- Engis
- Faimés
- Ferrières
- Geer
- Grâce-Hollogne
- Hannut
- Héron
- Herstal
- Herve
- Jalhay
- Liernéux
- Limbourg
- Nandrin
- Olne
- Oreye
- Ouffet
- Oupeye
- Pepinster
- Raeren
- Rémicourt
- Saint-Nicolas
- Sankt Vith
- Seraing
- Spa
- Sprimont
- Stavelot
- Stoumont
- Theux
- Thimister-Clermont
- Tinlot
- Trois-Ponts
- Verlaine
- Verviers
- Villers-le-Bouillet
- Visé
- Waimes
- Wanze
- Waremme
- Wasseiges
- Welkenraedt

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

PICM = Plan intercommunal de mobilité

CRM = Centrale régionale de mobilité

CLM = Centrale locale de mobilité

AP = Antoine Patris

MD = Martin Duflou

Ce compte-rendu reprend uniquement les interventions des membres présents lors de la réunion, en complément de la présentation faite par Antoine Patris et Martin Duflou.

1. Evolution de la gouvernance

Les participants s'expriment sur la partie « Gouvernance » de la présentation de Martin Duflou.

La Ville de Liège indique la SNCB se situe à un autre niveau de pouvoir et pour assurer une cohérence en matière de mobilité, il faut des acteurs qui se parlent et se complètent. Qu'en est-il de la relation entre l'OCBM et la SNCB ?

MD indique qu'en effet, la RW n'est pas compétente en matière ferroviaire (il s'agit d'une compétence fédérale), elle ne peut dès lors qu'exercer un lobby auprès de la SNCB et relayer des demandes via sa Cellule ferroviaire. Il précise enfin que l'AOT se concerta avec la cellule ferroviaire et que l'OCBM peut exprimer des demandes qui seront relayées par l'AOT auprès de la Cellule ferroviaire. La SNCB n'est pas un membre de l'OCBM tel que prévu dans le décret mais l'AOT est consciente de l'enjeu de la relation avec la SNCB et prend en compte cet élément. La SNCB sortira son prochain plan de transport en décembre 2020 et organise des Road Show pour les présenter. Il y a donc de l'information à capter à ce sujet. L'idée est de capitaliser sur le réseau ferroviaire et de compléter l'offre train par de l'offre bus. Ce nouveau plan de transport sera notamment pris en compte.

La Commune de Neupré interpelle les participants sur le nombre de membres de l'OCBM (84 communes notamment) et se demande comment être efficace autour de la table avec un groupe d'une telle taille.

MD rejoint la remarque et propose de réfléchir à l'évolution des bassins de mobilité. Il explique que le choix posé par le GW a été de partir des bassins de mobilité existants, c'est-à-dire les unités régionales TEC (avant fusion) ce qui correspond plus ou moins aux provinces. A l'avenir, le périmètre des bassins pourrait évoluer et on pourrait permettre aux communes à cheval sur plusieurs bassins de participer à plusieurs OCBM.

La Ville de Huy déclare qu'il y a un certain temps, elle a construit un plan intercommunal de mobilité pour la Région Huy-Waremme mais qu'elle n'a jamais eu les moyens pour le mettre en œuvre. Les priorités de notre sous-bassin (Huy-Waremme) peuvent-elles être prises en compte dans cet organe-ci ?

MD : Les PCM et PICM, sont des inputs importants, mais les OCBM sont axés sur les transports en commun.

Monsieur Willame ajoute que la restructuration au sein du SPW (fusion DGO1 et DGO2) doit permettre d'avoir une cohérence dans les approches et faire remonter les demandes et informations vers les opérateurs ad hoc. La Ville de Huy demande, concrètement, à qui les demandes peuvent-elles être transmises ? Car il y a des connexions entre différentes matières :

aménagement du territoire, offre ferroviaire, ... Tout cela peut-il être rassemblé ici en une seule demande ?

MD répond que les contacts sont en train d'être mis en place et que l'AOT fera le relais auprès des différents acteurs.

La Commune de Chaudfontaine demande comment intégrer un PCM (ou une étude en vue d'un PCM) avec le PUM. Comment coordonner cela? Toutes les communes n'ont pas de PCM ou d'étude en cours, ce qui crée une inégalité.

MD indique que les PCM traitent d'enjeux locaux, limités à une seule commune et qui ne seront pas traités en OCBM. Celui-ci est un organe destiné aux questions de mobilité en transport en commun supracommunale.

La Commune de La Calamine demande si des contacts transfrontaliers sont prévus. En Communauté germanophone, il y a des lignes vers l'Allemagne, les Pays-Bas et le Luxembourg.

MD répond que la SRM (Stratégie régionale de mobilité) intègre un chapitre sur les liaisons transfrontalières. La priorité pour ces liaisons est le ferroviaire, quand il existe, et le service est ensuite complété par route.

La Commune de Hamoir signale qu'elle est à la limite du bassin et demande comment faire pour se raccrocher à d'autres bassins. Le bassin de mobilité est différent du bassin de vie.

MD répond que les bassins peuvent évoluer et peuvent être perméables, si une décision gouvernementale va en ce sens. A court terme, l'AOT fera le lien entre bassins (qui sont calqués sur les anciens territoires du TEC) jusqu'à l'évolution de ceux-ci. Par exemple pour Hamoir, on peut imaginer que la commune soit incluse dans le bassin de Liège et dans un autre bassin. On compte être transparent et informer les autres bassins de mobilité.

2. Evolution de l'offre

Après la présentation de la partie « Evolution de l'offre » d'Antoine Patris, plusieurs participants ont l'occasion de s'exprimer.

La Ville de Liège examine la carte proposée de demande comment rendre un avis formel sur cette carte.

AP propose que chaque commune fasse un retour en interne et envoie ses remarques par email à bassins.mobilite@spw.wallonie.be afin qu'elles soient prises en compte dans le travail de la Région.

MD précise que la dynamique future est d'envoyer les propositions à l'avance et d'en débattre lors de la réunion de l'OCBM, qui sera le lieu d'atterrissage et de mise en commun des réactions, le tout dans un but de mise en œuvre rapide. L'idéal serait qu'une à deux semaines après l'envoi du PV de cette réunion-ci, les remarques des communes soient communiquées.

La Ville de Huy demande quel timing sera appliqué pour la mise en œuvre des lignes WEL.
MD répond que les lignes pilotes seront toutes fonctionnelles d'ici mi-2020. Les zones vertes de la carte (actuellement non reliées) seront couvertes d'ici 2023.

La Commune de Saint-Georges-sur-Meuse demande ce qu'il en est des Chrono Bus qui relient les communes aux centres urbains en passant par les autoroutes.

MD précise que c'est effectivement l'esprit des lignes « WEL » avec une appellation différente
AP répond que le but des lignes WEL est de rester sur les voiries structurantes. Il s'agit d'autocars qui ne sauront pas passer par des petites voiries. Donc on peut les comparer aux Chrono Bus.

La Commune de Fléron demande quand les aménagements nécessaires au développement d'un BHNS Soumagne-Fléron-Beyne-Heusay-Liège empruntant la N3, pourront être réalisés ? Le PUM prévoit 45000 logements supplémentaires dont 15000 dans la première couronne. La liaison autoroutière CHB dont on parle depuis 40 ans va-t-elle voir le jour ?

AP Ces questions seront abordées dans le comité de pilotage de la ZHNS.

La Commune de Neupré déclare que les communes souhaitent être associées en amont du processus de décision d'établissement des lignes WEL avec l'OTW.

Madame Perwez indique qu'il y avait une volonté de lancer les lignes WEL rapidement. Cela a entraîné des délais très courts pour la communication.

Monsieur Willame ajoute qu'effectivement, les communes traversées par les lignes WEL pilotes seront associées à leurs évolutions. Tout cela va évoluer et le retour des communes sera pris en compte. Pour l'instant, la volonté est de capitaliser sur l'expérience de l'OTW, de l'AOT et des communes traversées par une ligne pilote. Un espace de dialogue existe en OCBM et il faut encore le développer ensemble.

MD ajoute que l'ambition est que l'ensemble des acteurs (communes, région, OTW) se coordonnent pour que les liaisons structurantes et les mobipôles soient un succès.

La Commune de Baelen demande si les lignes WEL sont prévues pour les déplacements du quotidien ou plutôt pour déplacement touristiques.

MD répond que le public ciblé n'est pas touristique mais tout le monde peut utiliser le réseau, c'est un réseau de service régulier, qui est public.

La Commune de Baelen pose la question du choix des arrêts. Le bassin de vie sera-t-il pris en compte ?

MD : oui.

La Commune de Chaudfontaine demande si les horaires des bus sont établis en fonction des horaires des trains. Elle relève le problème de connexions impossibles et se demande comment favoriser l'intermodalité réseau structurant bus – train – mobilité douce.

AP explique qu'il faut d'abord agir au niveau macro : identifier les gares, les enjeux de correspondance, les liaisons. Ce volet tactique est le travail de l'AOT. Ensuite, il faut établir les horaires, les arrêts, etc. Ce volet opérationnel est le travail de l'OTW.

La Commune de Chaudfontaine demande qui s'adapte à qui ?

MD répond que le moins structurant s'adapte au plus structurant. Concrètement, au niveau des horaires, les bus s'adaptent au train.

Madame Perwez déclare qu'il est parfois difficile d'adapter les horaires entre deux pôles. Il faut souvent poser des choix.

AP souligne que l'AOT peut aider l'OTW dans ses choix en identifiant les principaux pôles de correspondance.

La Ville de Liège s'interroge sur les connections entre la ZHNS et le réseau structurant intercommunal. Qu'en est-il des lignes qui entrent dans le réseau urbain où le trafic est déjà très dense ? Ne risque-t-on pas d'augmenter les problèmes de saturation du réseau routier de Liège ? AP rappelle que la gouvernance PUM définit trois organes distincts au sein du comité de pilotage train-tram-bus :

- Les OCBM pour liaisons structurantes intercommunales
- Le Comité de pilotage de la ZHNS pour l'opérationnalisation de la restructuration du réseau de bus dans la ZHNS
- Le Comité de pilotage « suburbain ferroviaire » pour assurer les relais avec la SNCB

AP indique néanmoins que les terminus de lignes sont à définir par l'opérateur mais qu'il s'agit de maximum un bus par heure pour 3 liaisons (l'impact sur la circulation est donc minime).

MD ajoute que le développement du transport en commun ambitionne le transfert modal de la voiture vers le bus. Cela devrait dès lors plutôt contribuer à réduire la saturation routière.

3. Méthodologie

MD demande si les participants souhaitent émettre des suggestions quant à la méthodologie à utiliser pour organiser la remontée des attentes d'évolution de l'offre afin que cet organe soit efficace.

La Ville de Liège suggère que les données soient traitées de façon transparente afin d'objectiver les choix de l'organe. La CRM intégrera-t-elle ces données ? Jusqu'où aller ?

AP répond que le transport en commun régional est encadré par le contrat de service public (CSP). Ce CSP prévoit la transparence au niveau des flux de mobilité avec tous les acteurs. En ce qui concerne le ferroviaire, l'AOT essaie de faire le relais pur avoir une vue d'ensemble de la mobilité.

Monsieur Willame ajoute que le SPW travaille au niveau de la stratégie open data du GW avec l'Agence numérique à la création de standards de présentation de ces données. Ce projet s'inscrit dans le cadre de Perex 4.0. Il s'agit d'un programme à long terme à l'occasion duquel des questions de posent (réglementation ? stockage ? outils ?). Il faut avoir un grand silo ouvert axé open data. Les opérateurs publics et privés ont aussi des données et le SPW investit pour les rassembler.

La Commune de Baelen propose de mettre en place un canevas pour transmettre les propositions. avec une deadline claire, en amont de l'OCBM, pour une décision du Collège.

La Commune de Neupré demande à ce qu'il y ait un contact email bien identifié à l'AOT .
AP : les emails peuvent être envoyés à bassins.mobilite@spw.wallonie.be

La commune de Chaudfontaine estime que les propositions devront être examinées par le Collège. MD répond que l'idée n'est pas de recevoir des demandes différentes et de les transférer aux Collèges. Le lieu du débat, l'endroit où on arrivera à une convergence, c'est l'OCBM.

La Commune de Neupré suggère que des groupes de communes se concertent avant et viennent avec des propositions à soumettre à l'OCBM.

La Ville de Liège estime qu'en effet, il serait utile d'avoir les documents à l'avance.

La Ville de Liège demande quel lien est fait entre le PUM et la stratégie régionale. Le PUM (approuvé par 23 des 24 communes de l'arrondissement) doit rester le cadre.

MD confirme que c'est bien l'optique de l'AOT.

MD et AP remercient les participants pour leurs suggestions et leur donnent rendez-vous à la prochaine réunion de l'OCBM de Liège.