

Organe de Consultation du bassin de mobilité Luxembourg

Evolution de l'offre de transport en commun

Jeudi 26 septembre 2019

Programme

1. Plan de transport détaillé d'application en 2020 (40')

1.1 Réseau WEL

1.1.1 Etude opérationnelle du déploiement des nouvelles lignes WEL et de la convergence WEL de lignes express existantes

1.1.2 Focus sur la liaison Libramont - Bastogne

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

1.2. Réseau TEC : modifications opérationnelles de l'offre mises en œuvre en 2019

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

Programme (suite)

2. Redéploiement de l'offre de transport public à l'horizon 2023 (30')

2.1. Réseau WEL : extension aux communes non-couvertes

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

3. Mobilité locale : Etat des lieux et perspectives de développement de services par les centrales locales de mobilité (20')

4. Echange et lunch (11h30-13h00)

Présentation des participants

1. Participants à la réunion

- Un membre des Collèges communaux de chaque commune du bassin de mobilité
- SPW Mobilité et Infrastructures
 - Département des routes de Namur et du Luxembourg :
PoI FLAMEND (Inspecteur Général)
 - Autorité Organisatrice du Transport :
Antoine PATRIS (Expert) et Florianne MOSSOUX (Juriste)
- Opérateur de Transport de Wallonie
 - Jean-Marc EVRARD (Directeur exécutif de la Direction territoriale du Luxembourg)



Participants à la réunion

INVITES

- SPW Mobilité et Infrastructures
 - Autorité Organisatrice du Transport:
 - Marie VIDOTTO (gestionnaire en mobilité)
 - Marie BAUWELINCKX (gestionnaire en mobilité)
 - Direction de la Planification de la Mobilité:
 - Sophie LAMBERT (gestionnaire en mobilité)
 - Jennifer DEJARDIN (gestionnaire en mobilité)
- Opérateur de Transport de Wallonie
 - Daniel DAVIN (Directeur d'exploitation de la Direction territoriale du Luxembourg)
- Centrale Régionale de Mobilité
 - Daniel LEDENT (Administrateur)

1.1 Plan de transport détaillé d'application en 2020

-

Réseau WEL

1.1.1 Etude opérationnelle de déploiement de nouvelles lignes WEL et de la convergence WEL de lignes express existantes

Suite à l'avis positif de l'OCBM de mai, demande AOT formulée vers OTW (en juin 2019) sous forme de 6 fiches

- Liaison interpôle
 - 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

Généralités

Liaison
Déploiement
Commun
par comm
Pôle(s) <<
Direction
Zone(s)
deserv
Gare SNCB

Niveaux de

Amplitud
Distrib
journali
Constanc
spatiale
Constanc
temporel
Nombre i
passages

Vitesse
comm
Ampleur
kilométr
annuelle

Général

Liaison
Déplo
Comm
par co
Pôle(s)
Direct
Zone(s)
deserv
Gare S

Matéri

Niveau
Ampli
Distrib
journali
Const
Const

Nomb
(par ai
Vitesse
Ample
annuel

Généralit

Liaison
Déplo
Comm
par con
Pôle(s)
Direct
Zone(s)
deserv
Gare S

Matéri

Niveau
Ampli
Distrib
journali
Const
Const
Nomb
passag

Vitesse
comm
Ample
kilométr
annuel

Wallonie
mobilité infrastructures
SPW

Date : 06/08/2019
Page : 1 sur 1

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Mise en œuvre du réseau WEL
Liaison « Bastogne-Arlon »

Généralités :

Attentes régionales	
Liaison	Bastogne-Arlon
Déploiement de l'offre	Liaison WEL pilote avril 2019, amplifiée en septembre 2019
Communes à desservir (1 arrêt par commune)	Bastogne - Fauvillers - Martelange - Attert - Arlon
Pôle(s) connecté(s)	Bastogne-Arlon
Direction	Bidirectionnelle
Zone(s) économique(s) à desservir	/
Gare SNCB à connecter	Arlon
	↳ Lignes en Luxembourg
Matériel roulant et capacité	Autocar confort, capacité normale

Niveaux de service :

	Attentes régionales	Précisions
Amplitude	14 heures	De 6h à 20h
Distribution journalière	60 minutes	1 bus par heure (minimum)
Constance spatiale	2 itinéraires	1 itinéraire aller et 1 itinéraire retour
Constance temporelle	69 %	Circulation du lundi au samedi, sauf jours fériés, toute l'année
Nombre de passages (par an)	8512	1 bus par heure, entre 6h et 20h
Vitesse commerciale	Temps voiture HP + 10%	Avec minimum 35 km/h
Ampleur kilométrique annuelle estimée	340480 kilomètres	

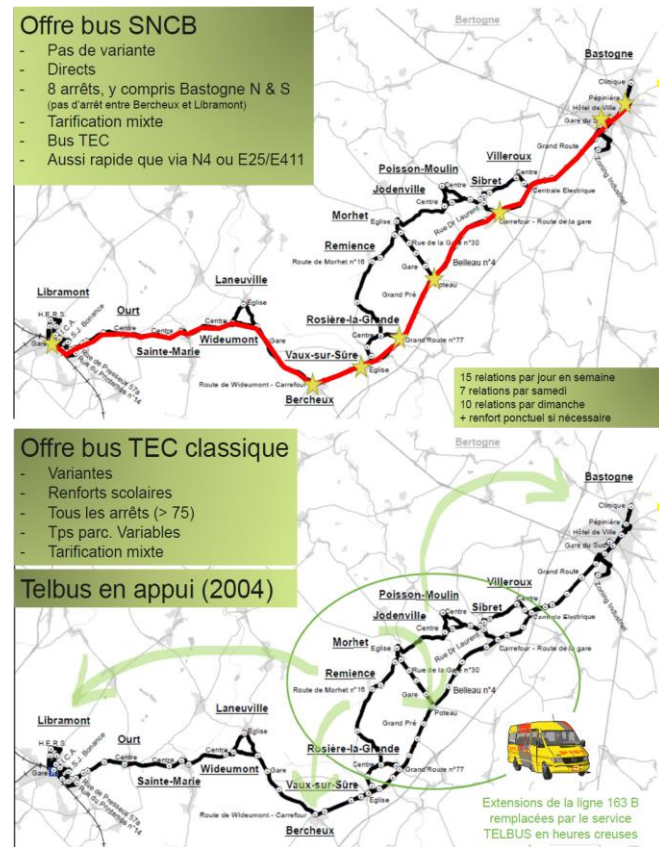
1.1.2 Focus sur la liaison Libramont-Bastogne

Situation actuelle :

Liaison entre les gares de Bastogne et Libramont relève de l'obligation de service public de la SNCB. Celle-ci verse un financement à l'OTW pour assurer la liaison de ces gares.

Sous la même appellation de ligne 163b circulent :

- « bus SNCB » : parcours sans variante ne desservant que 8 arrêts
- bus TEC classiques : parcours avec plusieurs variantes et desservant les 75 arrêts de la ligne



1.1.2 Focus sur la liaison Libramont-Bastogne

Situation actuelle			Proposition de situation projetée		
SNCB	15 voyages/jour (périodes scolaires et vacances) et 5 A/R (samedis, dimanches)	+/-165.000 km/an	WEL	28 voyages (périodes scolaires, vacances et samedis) et 14 voyages les dimanches	+/- 330.000 km/an Financé à hauteur de 180.000 EUR par SNCB
	23 voyages/jour (périodes scolaires), 22 (vacances) et 4 A/R (samedis, dimanches et jours fériés)	+/-235.000 km/an		Lignes scolaires (4 A/R en heure de pointe, en périodes scolaires)	+/- 45.000 km/an
TEC	+ Telbus	?	TEC	+ autres solutions locales de mobilité (Telbus, ...)	?

1.1.3 Modèle de financement de tout le réseau WEL : état des lieux et perspectives – structure des coûts globaux (en Wallonie)

- 38 lignes WEL, soit 9 114 296 KM
- Prix moyen au KM de 2,7 EUR (prix moyen au KM des 6 lignes WEL actuellement en service)
- Budget total estimé de **25 000 000** EUR (= 9 114 296 KM x 2,7 EUR/KM)

1.1.3 Modèle de financement de tout le réseau WEL : état des lieux et perspectives – structure des coûts globaux (en Wallonie)

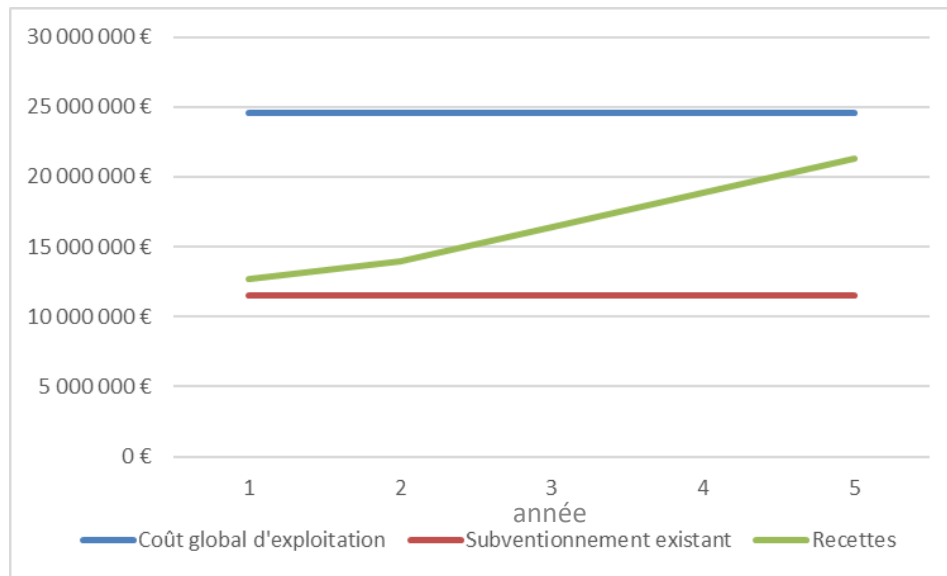
- 3 350 000 KM de lignes Conforto/Rapido/Express existantes qui convergent vers le WEL
- Prix moyen au KM de ces lignes de 3,5 EUR
- Coût actuel estimé de ces lignes de **12 000 000** EUR (= 3 347 000 KM x 3,5 EUR/KM)

1.1.3 Modèle de financement de tout le réseau WEL : état des lieux et perspectives – structure des coûts globaux (en Wallonie)

- Coût global d'exploitation de **25 000 000** EUR (pour l'ensemble de la Wallonie)
- Subventionnement existant (convergence de lignes actuelles) de **12 000 000** EUR
- **Recette** de 5 EUR par trajet/personne



Besoin de financement complémentaire
par rapport à l'offre existante de
5 000 000 EUR à terme par an



1.1.3 Modèle de financement du réseau WEL : état des lieux et perspectives – structure des coûts (bassin de mobilité Luxembourg)

- Coût global d'exploitation de **6 400 000** EUR (6 lignes)
- **2 300 000** EUR de subventionnement existant (convergence de 3 lignes)
- Besoin de financement complémentaire par rapport à l'offre existante de **1 520 000** EUR à terme par an

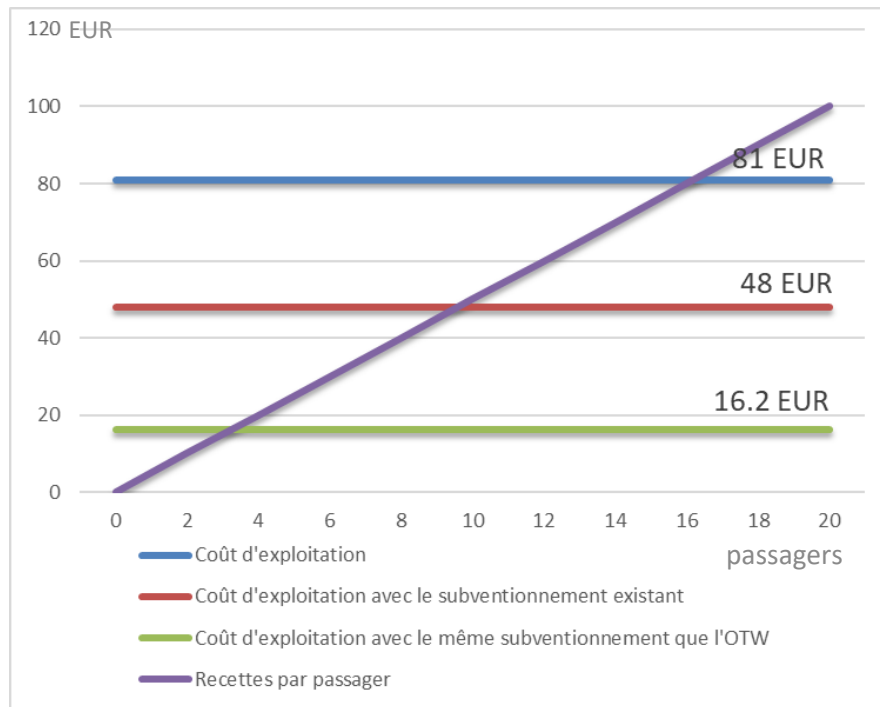
1.1.3 Modèle de financement du réseau WEL : état des lieux et perspectives – structure des coûts globaux (par trajet)

- 38 lignes WEL, soit 9 114 296 KM et 304 000 trajets
- Trajet moyen de **30 KM** ($= 9\,114\,296 / 304\,000$)
- Prix moyen au KM de 2,7 EUR (prix moyen au KM des 6 lignes WEL actuellement en service)
- Coût moyen d'un trajet de **81 EUR** ($= 30\text{ KM} \times 2,7\text{ EUR/KM}$)
- Recette de **5 EUR** par personne et par trajet

1.1.3 Modèle de financement du réseau WEL : état des lieux et perspectives – structure des coûts globaux (par trajet)

Nombre de passagers en moyenne par trajet

- 3 passagers → même subventionnement que l'OTW
- 9 passagers → pas de subventionnement complémentaire à l'existant
- 16 passagers → aucun subventionnement



1.2 Plan de transport détaillé d'application en 2020

-

Réseau TEC

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

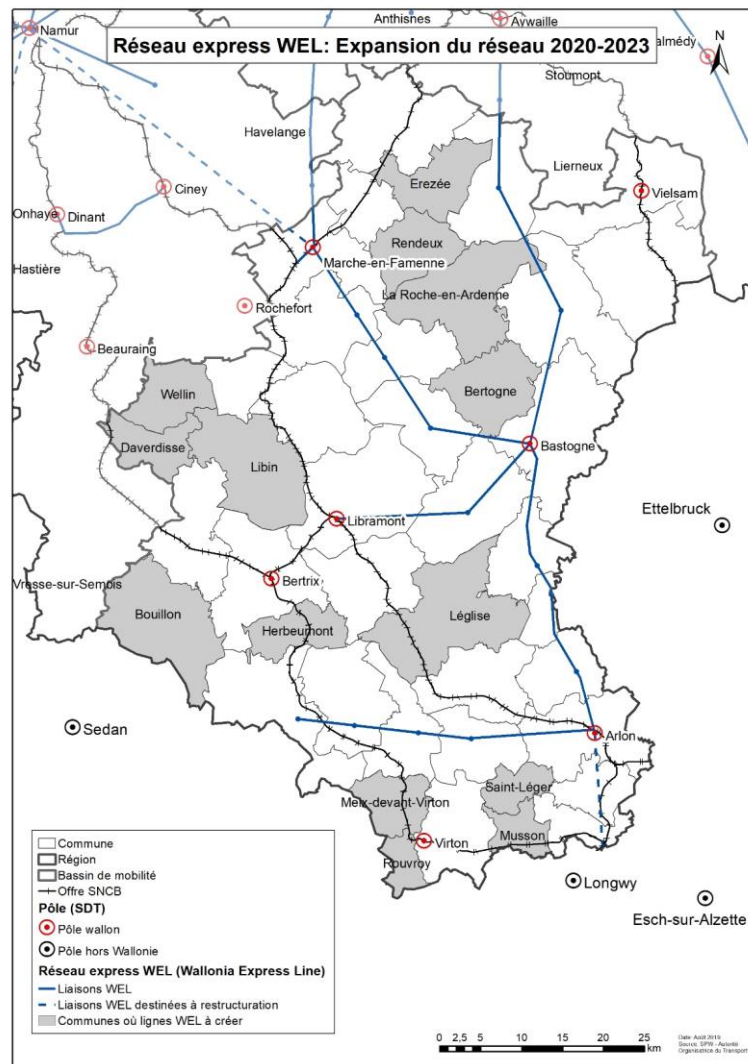
Présentation OTW

Avis de l'Organe de Consultation

2. Redéploiement de l'offre TEC à l'horizon 2023

2.1 Réseau WEL : extension aux communes non couvertes

- Communes non couvertes par une offre structurante (ferroviaire ou WEL)
 - Erezée,
 - Rendeux,
 - La Roche-en-Ardenne,
 - Bertogne,
 - Wellin,
 - Daverdisse,
 - Libin,
 - Bouillon,
 - Herbeumont,
 - Léglise,
 - Meix-devant-Virton,
 - Saint-Léger,
 - Musson
 - Rouvroy
- Proposition de planning
 - Etude par AOT : mai 2020
 - Rencontre des membres OCBM concernés (communes, OTW, ...) via des réunions techniques
 - Etude des liaisons et niveaux de service adéquats (dans les limites du financement régional prévu)
 - Validation au printemps 2020 lors de la prochaine réunion OCBM
 - Mise en œuvre par l'OTW : d'ici 2023
 - Etude opérationnelle de mise en œuvre par l'OTW
 - En lien avec le redéploiement progressif de l'offre TEC entre 2020 et 2023



Avis de l'Organe de Consultation

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

Ambitions régionales

Objectif FAST / SRM

Atteindre 5% de part modale bus/tram à l'horizon 2023, et donc augmenter la charge moyenne par ligne

Objectifs AOT

- 50% d'offre km en charge totale redéployée
- 100% des lignes principales mise en conformité SRM

Etude menée à compensation financière régionale constante, les nouveaux montants disponibles pouvant financer l'amplification de l'offre structurante (intercommunale et urbaine).

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

Un redéploiement de l'offre ?

- Amélioration de l'offre de transport en commun en regard des besoins de mobilité (tout mode tout motif) et de la fréquentation
- En conformité par rapport à la Stratégie Régionale de Mobilité

Hierarchisation	Niveau de service
Réseau structurant intercommunal (WEL)	minimum 1 bus par heure et par sens, depuis le mobipôle communal vers le pôle le plus proche, de 6h à 20h, du lundi au samedi. La desserte du dimanche et jours fériés pouvant être adaptée à la demande réduite de mobilité
Réseaux urbains	offre structurante (dont BHNS) et réseau de desserte complémentaire de proximité
Réseau secondaire intercommunal (pour les zones du territoire offrant une certaine densité de population)	réseau de rabattement sur le réseau structurant WEL/ferroviaire ou de desserte complémentaire de proximité, avec une large amplitude horaire.
Réseau d'heures de pointe scolaire	de 1 à 2 A/R par jour ouvrable.
Services de mobilité locale	complémentaire et en rabattement vers les services réguliers

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

Méthodologie :

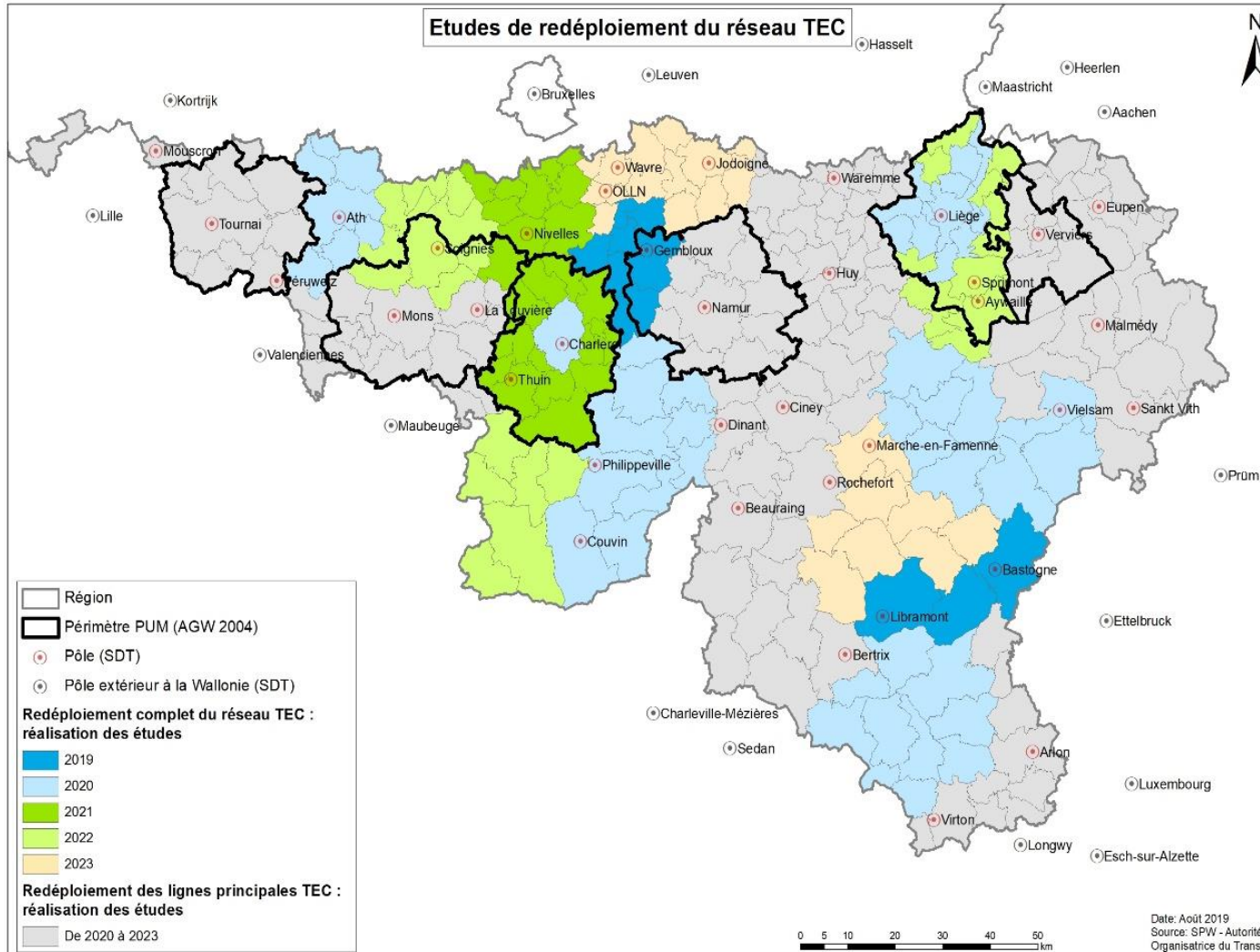
Elaboration des projets de Plans Régionaux de Transport Public

- Analyse du territoire (identification des pôles à connecter)
- Analyse de la demande de mobilité (par motif de déplacement / par public-cible)
- Identification des liaisons et des niveaux de service cible

Concertation en OCBM de ces projets de Plans (article 19 du Contrat de Service Public)

- ➔ Nécessité d'une participation active des membres aux OCBM
- ➔ Données et analyses de flux de mobilité (sur le bassin de Luxembourg) seront rendues accessibles et compréhensibles (par AOT)

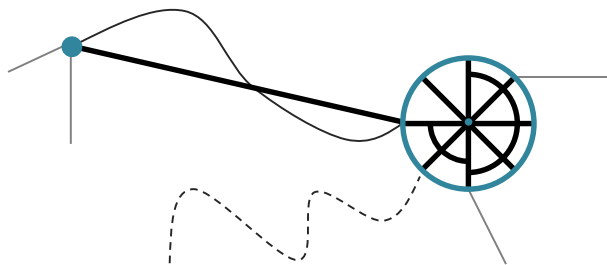
Etudes de redéploiement du réseau TEC



Avis de l'Organe de Consultation

3. Mobilité locale

3.1. Stratégie régionale en matière de gouvernance des services de mobilité locale



Réseau structurant intercommunal (SNCB et WEL - OTW)

Réseau urbain (TEC - OTW)

Réseau secondaire intercommunal (TEC - OTW)

Réseau d'heures de pointe scolaire (TEC - OTW)

Solutions de mobilité locale partagées, régulières ou à la demande: en mode doux (vélo, micromobilité, marche), en transport collectif de faible capacité ou en transport routier individuel (carsharing, co-voiturage, LVC, STIG, taxi)

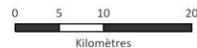
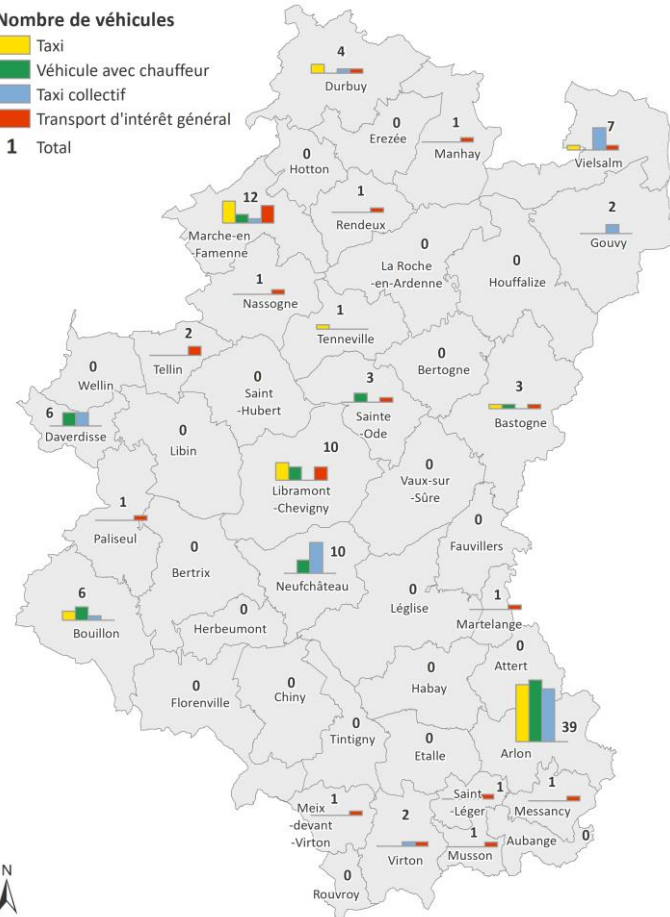
➔ **SPW/M&I va mettre en place un cadre en matière de régulation et d'organisation du réseau de mobilité locale à la demande/collectif**

ETATS DES LIEUX

- Demande de solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle et complémentaires aux transports en commun
- Les difficultés rencontrées par ces personnes se rencontrent sur l'ensemble du territoire wallon et sont particulièrement fortes en milieu rural
- Il s'agit d'une problématique transversale à toutes les politiques sectorielles (emploi, formation, éducation, aides à la jeunesse, aides aux personnes handicapées, santé, lutte contre la pauvreté, intégration des primo arrivants)
- Services autorisés en Wallonie: taxis, locations de véhicules avec chauffeurs, taxis collectifs et transport d'intérêt général
<http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-citoyen/en-taxi/services-et-solutions/services-autorises-par-le-spw.html>

Véhicules autorisés à effectuer du transport à la demande (véhicule de moins de 8+1 places)

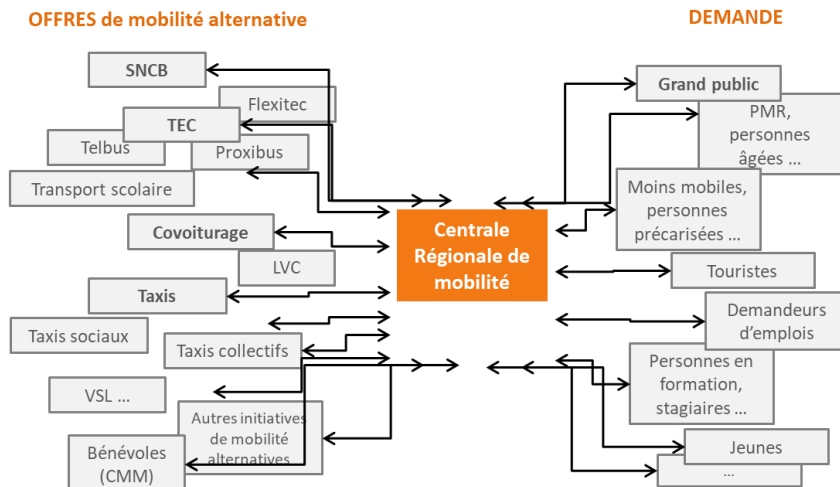
Nombre de véhicules



3.2. Centrales Régionale et locales de Mobilité : état des lieux, perspectives, objectifs, missions et exemple

Dans le cadre de la vision FAST du gouvernement Wallon, une Centrale Régionale de Mobilité (CRM) a été créée par le GW afin de :

- favoriser l'accessibilité aux biens et services pour tous les publics en général, avec une attention particulière aux personnes isolées;
- favoriser l'émergence des comportements innovants, éthiques et durables en matière de mobilité;
- favoriser le transfert modal en faveur des modes alternatifs à la voiture individuelle;
- poursuivre le développement des déplacements multimodaux



3.2. Centrales Régionale et locales de Mobilité : état des lieux, perspectives, **objectifs**, missions et exemple

La Centrale Régionale de Mobilité, en collaboration avec les Centrales Locales de mobilité, poursuivent conjointement les **objectifs** suivants :

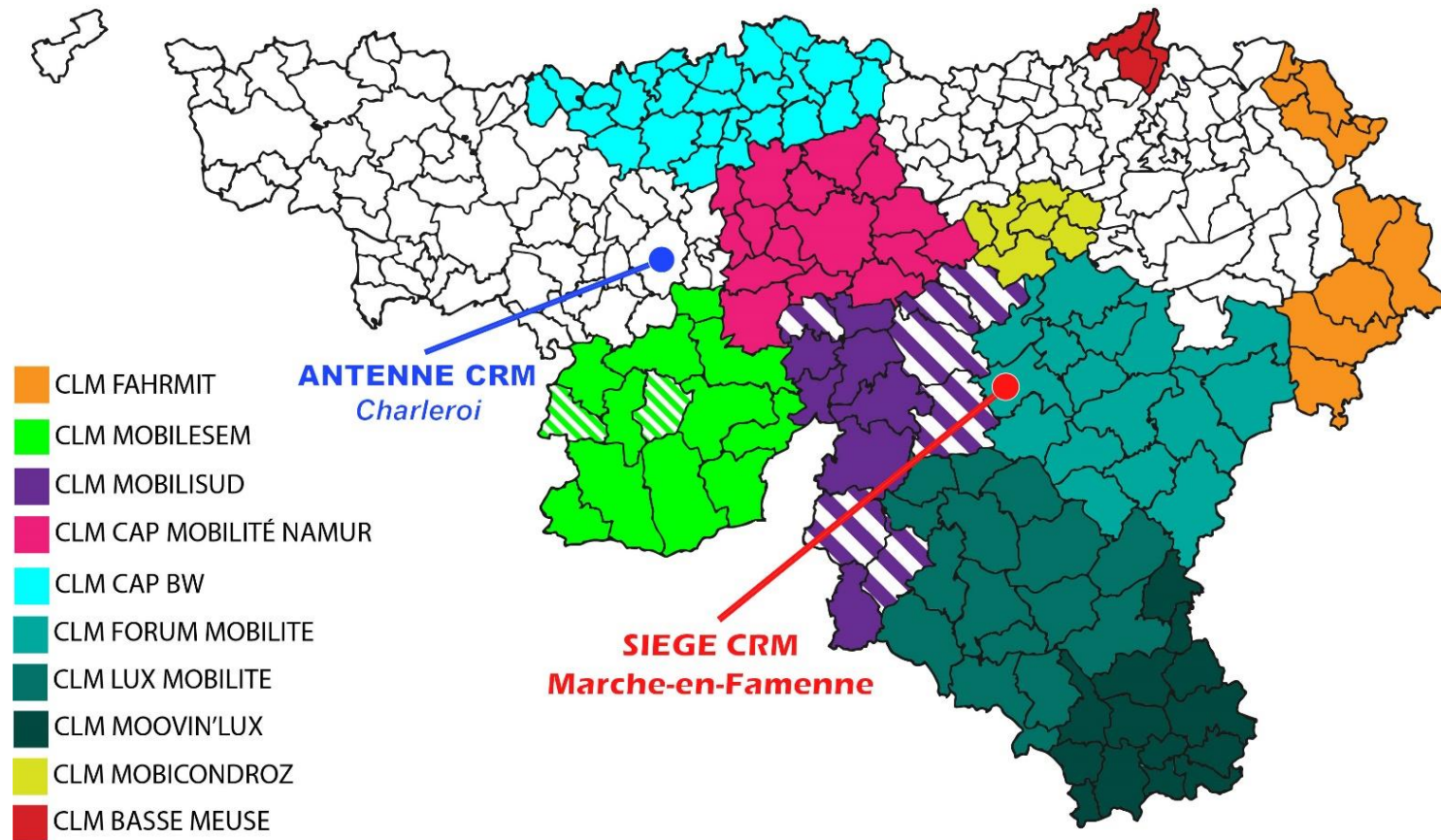
1. la mise en place d'un numéro d'appel unique destiné à répondre aux demandes de mobilité de l'ensemble des personnes vivant en Wallonie;
2. la coordination et la valorisation services locaux de transport à la demande alternatifs à la voiture individuelle en complément au transport publics ;
3. la recherche d'un usage optimal des deniers publics dans une approche privilégiant la mobilité durable à travers notamment la mutualisation des moyens disponibles et l'économie collaborative.

Pour atteindre ces objectifs, une série de missions et tâches, listées ci-après, sont dévolues à la CRM d'une part, et aux CLM d'autre part.

3.2. Centrales Régionale et locales de Mobilité : état des lieux, perspectives, objectifs, **missions** et exemple

CRM	CLM
• Plan de communication et de promotion global via un Numéro Vert et un Site Internet unique • Concertation des différents acteurs wallons de la Mobilité, dont les CLM • Financement des CLM • Négociation d'accords de subsides et conventions avec d'autres secteurs que celui de la Mobilité • Surveillance des applications strictes des réglementations dans le respect de la priorisation des services de mobilité • Support formation et informatique des CLM's • Etc.	• Inventaire des services de mobilité présents sur leur territoire; • Gestion les centrales téléphoniques locales du Numéro Vert régional unique • Education permanente sur leur territoire • Faire respecter les réglementations • Représentation de la CRM au niveau communal et supra-communal • Recherche des <u>financements complémentaires</u> • Etc.







Le Forum de la Mobilité fête son 20e anniversaire

Flexitec – Une expériences de transport à la demande

Transport souple et rapide réalisant de courts trajets, complémentaires aux lignes de bus classiques





MERCI POUR VOTRE ATTENTION



<http://mobilite.wallonie.be>

✉: mobilite@spw.wallonie.be

christiane.chermanne@spw.wallonie.be



Retrouvez toutes les informations
relatives à la Mobilité sur
mobilite.wallonie.be



Suivez-nous sur Twitter
[@WallonieMobiliT](https://twitter.com/WallonieMobiliT)



Abonnez-vous à notre chaîne Youtube
youtube.com/WallonieMobiliT



Rejoignez-nous sur Facebook
facebook.com/WallonieMobilit

4. Echange