

VILLE D'ARLON**COMMISSION COMMUNALE DE MOBILITÉ DOUCE ET RÉDUITE (CCMDR)**

Réunion du 31 mars 2021

| NOM | REPRESENTATION | CONTACT | PRESENCE |
|-----------------------|---------------------------|--|----------|
| Gervaise ROPARS | Présidente | gervaise.ropars@hotmail.com | P |
| Kamal MITRI | Echevin de la Mobilité | kamal.mitri@arlon.be | P |
| Thibaut VINCENT | Conseiller en Mobilité | thibaut.vincent@arlon.be | P |
| Cécile FRANCESCANGELI | Aménagement Territoire | cecile.francescangeli@arlon.be | E |
| Frédéric BOURGUIGNON | Police Zonale | frederic.bourguignon@police.belgium.eu | E |
| Marie BLEROT | Conseillère Arlon2030 | marieblerot@gmail.com | P |
| Pierre-Philippe BALON | Conseiller Arlon2030 | pierrephilippebalon@gmail.com | P |
| Henri MANIGART | Conseiller MRMC | henrimanigart@skynet.be | P |
| Géraldine FROGNET | Conseillère Ecolo+ | lettre.ecarlate@skynet.be | P |
| René TIMMERMANS | Représentant Pour vous | timmybarnich@gmail.com | P |
| Marielle FLAMMANG | ASBL Gestion Centre-ville | marielle.flammang@arlon.be | - |
| Zipporah SOXHLET | ACIA | zipporah.soxhlet@gmail.com | - |
| Daniel ANTOINE | Altéo | antoine.daniel62@gmail.com | E |
| Xavier BOUVY | GRACQ | arlon@gracq.be | - |
| François SPRUMONT | GRACQ | f.sprumont@gmail.com | - |
| Xavier BONTEMPS | Citoyen | bontemps@stimulus.lu | - |
| Philippe CALLAERTS | Citoyen | philippe.callaerts@laposte.net | P |
| Marc CONZEN | Citoyen | - | E |
| Norbert COURTOIS | Citoyen | courtois.n@gmail.com | - |
| Michel BOUVY | Citoyen | michel.bouvy@scarlet.be | E |
| Yannick DELACROIX | Citoyenne | fb684590@skynet.be | E |
| François GOERGEN | Citoyen | francoisgoergen@hotmail.com | - |
| Guirec HALFLANTS | Citoyen | halfiants@netc.eu | - |
| Johanna JACOB | Citoyenne | johanna@commonparadox.com | - |
| Godefroid LAMBORAY | Citoyen | godefroid.lamboray@gmail.com | - |
| Elise MONSEUR | Citoyenne | elise_monseur@hotmail.com | - |
| Vincent MORNARD | Citoyen | vmornard@voo.be | - |
| Maxime NONDONFAZ | Citoyen | maxime.nondonfaz@icloud.com | - |
| Damien SLEGTEN | Citoyen | dslegten@gmail.com | P |
| Brigitte TROUSSON | Citoyenne | briggittetrousson@hotmail.com | - |

P: présent.e -: absent.e E: excusé.e R: représenté.e

Ordre du Jour:

1. TEC

1. EVOLUTION DE LA GOUVERNANCE DU TEC EN RÉGION WALLONNE

La gouvernance actuelle du TEC s'inscrit dans le cadre de la vision FAST, de la Stratégie Régionale de Mobilité et de la Déclaration de Politique Régionale du gouvernement wallon : tous 3 ont pour objectif de diminuer la part modale de la voiture individuelle au profit, notamment, de transports en commun. Pour rappel, la part modale du bus était de 4% en 2018 et a pour objectif de grimper à 5% en 2023 pour atteindre ensuite 10% en 2030. C'est très ambitieux mais cela pourrait être rempli grâce à la création des lignes Express (28 lignes actuellement, intégrées et cadencées avec le réseau SNCB, qui ont pour vocation de relier les pôles structurants à l'échelle intercommunale).

Il est à noter qu'il ne faut plus dire TEC ou SRWT car ces deux entités ont fusionné pour former l'OTW, Opérateur du Transport de Wallonie. Le nom usuel « TEC » est toutefois resté, par facilité de communication vers le grand public.

L'OCBM, l'Organe de Consultation de Bassin de Mobilité, est l'organisme auquel le citoyen et les communes peuvent s'adresser pour faire modifier le réseau. L'OCBM transmet ensuite les demandes exprimées à l'AOT, qui se charge de les analyser et, le cas échéant, de les mettre en œuvre. On y retrouve bien sûr les communes, mais aussi l'OTW, le Cabinet du Ministre, le SPW et des représentants des usagers.

L'AOT, l'Autorité Organisatrice du Transport, se charge de l'organisation, de la régulation et de la surveillance du transport public en Wallonie. Elle va structurer l'offre pour la rendre la plus pertinente possible, de manière à capter les flux les plus importants possibles, surveiller si ce que fait l'OTW rentre bien dans le cadre de ses missions définies et que cela ne se fait pas en contradiction avec la vision FAST, la SRM et la DPR. Enfin, elle établit les finances : elle dispose d'un budget de 550 millions d'euros mais les recettes ne permettent de couvrir que 30 à 35% des coûts d'exploitation.

La restructuration des réseaux doit également aider à atteindre les objectifs de parts modales, en les rendant plus lisibles, plus accessibles et plus adaptés à la demande actuelle (création de nouveaux centres d'emploi, croissance de certains pôles urbains,...). Pour chaque restructuration, l'OCBM et les citoyens sont consultés. A Arlon, la restructuration mise en œuvre au 1^{er} janvier 2018 a permis d'augmenter de 5% la fréquentation des bus (chiffres avant covid).

2. EVOLUTION DU RÉSEAU EN PROVINCE DE LUXEMBOURG

a) Réorganisation

Le réseau a été hiérarchisé, selon la typologie suivante :

- Réseau ferré (trains)
- Lignes E (Express) : liaisons entre pôles structurants à l'échelle intercommunale (ex : Bastogne – Marloie – Namur, Liège – Marche, Arlon – Bastogne)
- Lignes P (Principales) : elles suivent les grands axes et sont directes, avec des horaires fixes toute l'année et un niveau de service élevé (ex : Arlon – Athus – Virton ou Arlon – Virton)
- Lignes I (Intermédiaires) : elles rabattent les usagers vers les lignes P, sur lesquelles elles sont cadencées, en desservant les villages (ex : Heinsch – Viville – Arlon ou les lignes urbaines)
- Lignes S (Scolaires) : un bus le matin et un bus le soir, leur but est de fournir un trajet vers l'école aux élèves
- Service Alternatif : son objectif est de fournir des possibilités dans les zones rurales peu/pas desservies par les lignes classiques ; à Arlon, il s'agit du FlexiTEC.

Il n'y a pas encore de tarification intégrée bus-train afin de privilégier le multimodal : le voyageur n'aurait ainsi à payer qu'un seul ticket pour effectuer le trajet, peu importe si une partie de celui-ci se déroule en train ou s'il continue sur une ligne Express. En effet, la double tarification peut être un frein important à l'utilisation d'une ligne pour le voyageur et l'OTW en est bien consciente mais ça coince encore dans les négociations avec la SNCB, qui dépend du Fédéral.

b) Le rôle des acteurs locaux

Il ne faut surtout pas sous-estimer le rôle des communes dans la fréquentation des transports publics. On peut, entre autres, citer :

- La communication sur le réseau de transport organisé sur le territoire (ex : rappeler de temps en temps dans le bulletin communal les trajets, arrêts et horaires des lignes urbaines)
- La mise en place de Solutions Alternatives de son propre chef
- L'adaptation des infrastructures routières à la circulation des bus : ceci regroupe à la fois le rayon de giration des bus, la mise aux normes PMR des arrêts et, surtout, le type d'aménagement ralentisseur installé. Les coussins berlinois sont ainsi préférés aux plateaux ralentisseurs et les chicane doivent être suffisamment large pour le passage du bus ; le pire dispositif étant celui de l'entrée de Sterpenich, où le voyageur se retrouve ballotté à gauche et à droite.

3. LES PROJETS À ARLON

a) A court terme : l'axe Bastogne – Arlon – Luxembourg

La ligne sera renforcée à 3 aller/retour par jour au lieu de 1 seul actuellement. Par contre, le bus ne pénétrera pas dans Arlon pour ne pas perdre de temps en heure de pointe et l'arrêt sera donc localisé sur le contournement (hôpital ?).

La liaison 24 Arlon – Steinfort – Luxembourg sera également revue et limitée à Steinfort, pour 2 raisons : premièrement, une continuité du parcours jusque Luxembourg ferait double emploi avec la ligne RGTR 222 et, d'autre part, la gratuité des transports publics constitue une concurrence contre laquelle le TEC, qui ne rendra pas pour autant ses lignes gratuites du côté luxembourgeois de la frontière, ne peut pas lutter. Les moyens dégagés par le raccourcissement de cette ligne seront alloués à un renforcement de la section Arlon – Steinfort, afin d'assurer une meilleure liaison des zonings de Weyler, Ikea et Grass, pour monter jusqu'à 14 aller/retour par jour. Il est à noter que ni l'AOT, ni la RGTR ne sont favorables à la liaison Steinfort – Luxembourg en bus (que ce soit avec la ligne 24 ou la ligne 222) car c'est le train qui doit assurer cette liaison.

M. Davin, représentant de l'OTW, demande d'ailleurs à la Ville d'Arlon d'appuyer auprès de l'OCBM cette modification de la ligne 24.

b) A moyen terme – révision du réseau urbain

Cela part du constat que les bus classiques qui circulent sur le réseau urbain sont trop remplis en heure de pointe et quasiment vides en heures creuses. L'AOT a déjà émis un accord de principe au projet de remplacement des bus classiques en heures creuses par des petits bus 100% électriques, non autonomes, d'une capacité de 7-8 places + PMR. En heure de pointe, les bus standards resteront la norme. Par conséquent, une extension des lignes urbaines dans l'hypercentre d'Arlon n'est pas inenvisageable, les petits bus étant plus à même de manœuvre dans les rues du centre-ville que les bus classiques.

Ces modifications sont toutefois soumises à l'impératif de déménagement du dépôt TEC de la rue des genêts vers le site de Stockem, dans la mesure où les bornes de rechargement des navettes seront installées à Stockem. Or, à l'heure actuelle, le financement du côté de l'OTW manque pour mettre en œuvre ce déménagement. Cela aura également pour conséquence de remanier les lignes urbaines car

celles-ci démarreront de Stockem, créant de ce fait une navette urbaine à haute fréquence entre l'éventuel P+R et le centre-ville.

NB : aucune autre ville wallonne de la taille d'Arlon ne possède de service urbain avec 1 bus toutes les 30 minutes, on peut être très contents de cela. La taille de la ville est telle qu'on se retrouve très vite dans des quartiers résidentiels où la densité de population/d'activité ne justifie en effet pas une telle fréquence.

4. QUESTIONS POSÉES PAR LA COMMISSION À L'OTW

a) Comment créer une nouvelle ligne ?

Que la demande émane d'un citoyen ou d'une commune, celle-ci doit être adressée à l'OCBM qui la relayera à l'AOT. Celle-ci procédera alors à la modification demandée si celle-ci répond aux objectifs et orientations stratégiques de mobilité (ex : pas de ligne de bus qui ferait double emploi avec une ligne SNCB). Toutes les demandes sont recevables mais celles-ci doivent être justifiées de manière objective : croissance démographique du village, nouveau zoning,...

L'OTW a toujours la possibilité de réaliser des modifications mineures du réseau (déviation de ligne pour emprunter un rond-point ou dans le cadre de la mise en sens unique d'une rue, création d'un nouvel arrêt,...) mais les demandes plus impactantes doivent passer par l'AOT via l'OCBM.

b) Qu'en est-il de l'avenir des lignes de bus reliant Arlon à Luxembourg ?

Aux yeux de l'AOT et du SMOT (Schéma de Mobilité Transfrontalière), ces lignes n'ont pas de sens : vu le nombre de navetteurs à transporter quotidiennement jusqu'au Luxembourg (près de 40 000), le bus n'est pas adapté, contrairement au train. Le rôle du bus devrait donc se cantonner à un rabattement des navetteurs vers les gares SNCB et CFL. De plus, le TEC n'ayant pas les moyens d'augmenter l'offre actuelle.

c) Un P+bus à la Maison de la Culture est-il approprié ?

Non. Un test avait déjà été mis en œuvre lors des travaux dans le quartier de la gare et celui-ci s'est avéré très décevant : même avec une fréquence de 1 bus toutes les 15 minutes, le parking de la Maison de la Culture est tellement proche du centre-ville que les gens avaient plus vite fait d'y monter à pied que d'attendre la prochaine navette. D'autre part, pour y arriver, les automobilistes ont déjà pénétré en ville et la motivation de s'arrêter en si bon chemin était faible. La localisation idéale serait en-dehors de l'agglomération arlonaise, avec une fréquence élevée, typiquement à Stockem. La Ville pourrait obtenir un financement de l'AOT pour mettre en place cette navette durant les travaux de la Place Léopold si elle en fait la demande auprès de l'OCBM.

d) Qu'en est-il des sites propres bus mentionnés sur le contournement ?

Avant le projet de réhumanisation de la N4 entre la Knappchen et la clinique, le TEC avait demandé à y bénéficier d'un site propre bus ; cela n'a pas été retenu, au profit de trottoirs plus larges et de pistes cyclables.

La bande bus mentionnée dans le PCM sur la N4 en venant d'Attert vers la Knappchen est par contre toujours d'actualité. C'est à la Ville à se positionner sur ce point et à prendre l'initiative en proposant à l'AOT, toujours via l'OCBM, de faire pression sur le SPW pour mettre en œuvre ce site propre.

Enfin, les 2 millions d'euros mentionnés dans la première version du Plan Infrastructures de la Région pour réaliser un axe bus entre Stockem et la gare seront difficilement traductibles en mesures concrètes : idéalement, le TEC rêverait d'un site propre pour remonter la rue de Neufchâteau mais transformer celle-ci en sens unique est irréalisable pour le SPW. Il faudra probablement se satisfaire d'une priorisation des bus aux feux dans Arlon.

Clôture de séance à 22h20.

Fait à Arlon, le 31 mars 2020.

Thibaut VINCENT, Conseiller en Mobilité