

Maison Luxembourgeoise de la Mobilité

Commission 1 : Réseau structuré

Libramont

15 octobre 2015

Présents : B Antoine, JM Carrier, D Davin, A Dollé, S Lecomte, D Ledent, F Steifer, T Jottard, JC Gaussin, P Coibion, C Halloy, JL Claude, F Vidick

Excusés : G Petit, PY Trillet, G Poncelet, C Chermanne, Y Evrard

Rappel du contexte

La Maison Luxembourgeoise de la Mobilité a créé 3 commissions thématiques afin de permettre de travailler en groupe :

- Commission 1 : Réseau structuré
- Commission 2 : Covoiturage
- Commission 3 : Nouvelles technologies

La Commission 3 s'est déjà réunie et la Commission 2 se réunit mardi prochain.

Lors de la création de ces commissions, la possibilité d'ouvrir les groupes de travail à d'autres acteurs luxembourgeois si cela est jugé nécessaire a été évoquée. Il y a une proposition émanant d'Idelux d'intégrer la SOFICO dans la Commission 2 « Covoiturage ».

Ordre du jour

1. Prise de contact, définition des objectifs, définition agenda et méthode de travail
2. Tarifs SNCB transfrontaliers : point sur la situation
3. Projet de boucle SNCB : état sur projet et dispositions à prendre
4. Application nouveaux horaires SNCB : difficultés persistantes et correspondances TEC
5. Projet gare multimodale de Stockem : point sur projet(s) et dispositions à prendre
6. Travail de Damier et difficultés d'interfaces entre les banques de données SNCB et TEC
7. Dossier ligne rapide TEC Marche-Liège : point sur le projet
8. SMOT : point sur la situation
9. Parking de covoiturage : rappel de l'étude faite et point sur les dispositions à prendre
10. Divers

1. Prise de contact, définition des objectifs, définition agenda et méthode de travail

G Poncelet, représentant SNCB, est absent. Cependant, une porte-parole de la SNCB a pris contact avec A Dollé afin de l'informer de l'intérêt de la SNCB vis-à-vis des démarches entreprises par la Maison Luxembourgeoise de la Mobilité. Un rendez-vous a été fixé afin de partager les attentes du territoire provincial.

Il est également rappelé aux participants que les réunions de commissions doivent aboutir à un premier retour vers la Conférence des Elus Luxembourgeois à l'occasion d'une réunion mi-novembre du Groupe Mobilité.

Les travaux des commissions seront également transmis à l'Université de Namur et les résultats seront présentés lors de réunion plénière de la Conférence des Elus Luxembourgeois en décembre 2015 et devra permettre d'établir un plan d'actions pour l'année 2016.

2. Tarifs SNCB transfrontaliers : point sur la situation

La SNCB et les CFL ont créé un M-PASS pour les travailleurs frontaliers. L'objectif est d'arriver à harmoniser vers le bas les tarifs des transports.

La Ministre Galant souhaitait trouver une solution avant fin d'année. La mise en place d'un projet-pilote est prévue sur la ligne Rivage-Gouvy. On pourrait étendre l'expérience à la ligne Athus-Meuse ou à la ligne 162.

Une analyse conjointe CSC-LCGP pose les constats suivants :

- Pour bénéficier du M-PASS, les entreprises doivent payer.
- Il s'agit d'un abonnement annuel. Il n'est pas adapté pour les travailleurs en CDD ou les Intérimaires. De plus, on constate une utilisation saisonnière des chemins de fer.
- Le public concerné est principalement constitué de travailleurs des grandes entreprises. Les PME ne paieront pas pour le M-PASS.

Dès lors, il serait utile de demander à l'Université de Namur de vérifier ce qu'il est possible de faire pour les intérimaires et ceux qui fonctionnent avec le train de manière saisonnière.

Bien que lacunaire, le M-PASS est une réalisation concrète d'une décision. Cela va dans le bon sens et a le mérite d'exister même s'il est perfectible.

La Commission souhaite :

- **Connaître l'impact de la création du M-PASS sur la fréquentation des trains notamment via le nombre d'abonnements vendus.**
- **Savoir si des négociations sont en cours entre les gouvernements belge et luxembourgeois et l'état d'avancement de celles-ci.**

3. Projet de boucle SNCB : état sur projet et dispositions à prendre

Ce point aborde également la problématique du SMOT (point 8 de l'ordre du jour).

Le Comité politique pour la phase 2 du SMOT du 23/6/2015 n'a pas eu lieu. Plus aucune information n'a été transmise depuis. Une réunion devrait être programmée dans les prochaines semaines.

La phase 1 est terminée et a débouché sur une série de recommandations d'aménagements d'infrastructures au Grand-Duché de Luxembourg. Au niveau wallon, il n'est pas évident d'apporter une solution structurée en raison du caractère diffus des flux de mobilité. Néanmoins, il y a une volonté de rabattre ses flux vers les gares principales et de concentrer le trafic sur la Ligne 162 avec une tarification adaptée.

Au niveau autoroutier, le rapport du Bureau d'études TRANSITEC ne pointe pas de réels problèmes de mobilité en direction du Grand-Duché. Les problèmes rencontrés sur les autoroutes seraient seulement présents en direction de Bruxelles. Il n'y a donc pas de prise en compte de la réalité du terrain. En effet, par exemple la liaison Arlon-Esch/Belval est mauvaise. Ne parlons même pas des bouchons quotidiens à Sterpenich ...

Il a été proposé de créer un parking P+R à Rodange. Ce projet est accueilli défavorablement par la commune d'Aubange qui craint des répercussions négatives pour la mobilité lors de la traversée d'Athus. En attendant, les Grands-Ducaux ont mis en place une ligne de bus Arlon-Ikea -Esch/Belval avec une cadence de 2 bus par heure. Cette ligne a été mise en place sans concertation avec les TEC. C'est un opérateur privé grand-ducal qui assure le service. Cette solution pragmatique est problématique car cette décision est non concertée entre les 2 pays et c'est un opérateur luxembourgeois qui travaille en Belgique.

Les forces vives luxembourgeoises doivent être proactives notamment en raison de la méconnaissance des réalités de terrain du cabinet Galant. De plus, il n'y pas de collaboration avec la Wallonie pour mener une stratégie adaptée.

Pour la CSC, les embouteillages ne sont pas une priorité. Il faut d'abord remplir les trains et les bus. De plus la mobilité routière induit des adaptations fiscales car de nombreuses voitures sont des véhicules de société qui font partie du package salarial des travailleurs. La CSC souhaite également que les forces vives soient plus créatives dans les solutions proposées.

Il est rappelé que les TEC ont des moyens limités et qu'ils doivent couvrir de nombreux volets de service : étudiants, travailleurs locaux, ... Dès lors il n'est pas toujours possible d'offrir des correspondances adaptées dans les gares, notamment en soirée.

Le tram urbain n'est pas évoqué dans le SMOT alors qu'il s'agit d'un maillon essentiel dans la mobilité des travailleurs à Luxembourg. En effet, la gare de Luxembourg est éloignée des principaux pôles d'emplois (Kirchberg, Belval, ...). Il faut donc avoir recours au tram pour se rendre au travail. De plus, la gare de Luxembourg risque rapidement d'être saturée en raison de l'augmentation des cadences France-Grand-Duché. Qu'en sera-t-il si on obtient la même chose entre le Grand-Duché et la Belgique ? Dès lors ne faudrait-il pas évoquer la desserte des gares périphériques dans le SMOT avec liaison via un tram urbain ?

En ce qui concerne le projet de boucle SNCB, une personne du cabinet Galant a pris le dossier en main. Des tractations Cabinet-SNCB seraient en cours. Ce projet est porté par l'ensemble des forces vives du territoire luxembourgeois. Afin d'être entendu par la SNCB, il faut faire une proposition concrète et détaillée. Il faut montrer que la boucle s'intègre dans l'offre structurelle actuelle.

Il faut dès lors créer un groupe de travail comprenant des politiques et des techniciens. Les partenaires sociaux sont d'accord de désigner des techniciens pour aider à valider le projet qui sera mis sur la table. Il y a lieu notamment de tenir compte du coût des locations des sillons et des fuseaux horaires.

Le projet prévoit la création d'une double boucle. Une boucle intra-provinciale et une boucle vers le Grand-Duché. Cette dernière doit notamment permettre d'améliorer la rentabilité de la boucle locale.

La Commission souhaite :

- ***Que la problématique du tram soit intégrée dans les discussions du SMOT ainsi que les augmentations de cadences et les risques de saturation des gares.***
- ***Qu'il y ait une meilleure concertation entre les acteurs belges et grand-ducaux, notamment lors de la création de nouvelles lignes de bus.***
- ***La création d'un groupe de travail spécifique au projet de boucle. Ce groupe sera composé de représentants des 2 organisations syndicales, de représentants des TEC, de représentants de l'Université de Namur, de représentants de NGE.***

4. Application nouveaux horaires SNCB : difficultés persistantes et correspondances TEC

A la suite des modifications d'horaires liées au nouveau plan de mobilité de la SNCB, une série de soucis de correspondances avec les bus TEC avait été signalée notamment par les établissements scolaires.

Il n'a pas été aisé de connaître l'impact réel du nouveau plan de mobilité de la SNCB. En effet, plusieurs établissements ont refusé de communiquer l'impact des modifications d'horaires car ils craignaient une chute de leurs populations scolaires si on apprenait que l'école est moins accessible. Beaucoup d'écoles ont adapté leurs plannings de cours aux nouveaux horaires des trains.

Il est à noter que les TEC ont été mis devant le fait accompli par la SNCB. Ils se sont efforcés à trouver des solutions et à corriger la situation. Il faut remarquer que le transport combiné Bus-Train est limité en Province de Luxembourg. Pour les prochaines modifications d'horaires des trains, des discussions SRWT-SNCB seront mises en place afin d'anticiper les changements et permettre une adaptation de l'offre.

Un autre problème est pointé en réunion : comment informer en temps réel les chauffeurs de bus lors d'un retard de train ? Il existe des écrans d'affichage à l'extérieur des gares. Cependant on constate que ces panneaux ne sont pas toujours en état de marche. De plus il ne s'agit pas d'une information en temps réel. Donc si un train récupère une partie du retard, le bus n'en est pas averti et celui-ci partira sans attendre même si le train arrive dans le temps d'attente admissible. Une solution pourrait être d'intégrer l'application Rail Time de la SNCB dans les bus. Mais il y a une série de contraintes techniques et technologiques à régler.

La Commission souhaite :

- ***Une actualisation de l'étude scolaire réalisée par NGE***
- ***Une actualisation du cahier de revendications transmis à la SNCB***

5. Projet gare multimodale de Stockem : point sur projet(s) et dispositions à prendre

De nombreuses versions du projet circulent. Il n'est pas aisé de savoir ce qu'il sera fait. S'agit-il d'un projet de mobilité au sens strict ou un projet liant mobilité et développement d'une activité économique sur le site ?

Il est important que les partenaires belges du projet s'accordent sur ce qu'ils veulent faire sur le site de la gare de Stockem avant d'entreprendre des discussions avec les représentants grand-ducaux.

La Commission propose que :

- ***Patrick Adam et Vincent Magnus prennent l'initiative d'une rencontre avec les différents interlocuteurs concernés par le projet : partenaires sociaux, Idelux, TEC, SNCB,***
- ***Lorsque le plan sera bien défini au niveau local, un contact avec le Grand-Duché de Luxembourg sera planifié.***

6. Travail de Damier et difficultés d'interfaces entre les banques de données SNCB et TEC

Des difficultés d'interfaçage avec les logiciels SNCB et TEC ont été rapportées. Il apparaît cependant que les bases de données sont compatibles et interfaçables. Par contre il n'est pas aisé pour un citoyen de planifier un voyage Cugnon-Vielsalm en combinant les IMRA et les transports en commun. C'est l'intérêt d'un site comme Damier.

Ce site est en refonte complète. Faut-il prévoir un module de calcul des trajets ? Faut-il maintenir un tel outil ? Qu'en est-il de la protection des données provenant des sites SNCB et TEC ? Ce sont autant de questions qui sont encore en suspens. De plus, ne faut-il pas compléter l'offre internet par un call-center ?

On constate que sur le terrain, les opérateurs ne sont pas ouverts à la création d'un call-center unique pour des raisons de concurrence, d'emplois, N'est-ce pas le rôle d'une commission comme la nôtre de « mettre les pieds dans le plat » et de mettre en place un tel service commun ?

Le projet MOBIREGIO prévoyait l'intégration des données SNCB/TEC dans une plateforme commune mise en place sur l'ensemble de la Grande Région en collaboration avec les 2 Landers allemands, La Lorraine et le Grand-Duché. Pour l'instant ce n'est pas encore fait notamment en raison du coût d'une telle intégration alors que c'est la même entreprise qui gère la plateforme SNCB et la plateforme de la Grande Région. De plus les données belges seront bientôt disponibles sur Google. Le projet MOBIREGIO risque donc de faire double emploi.

La Commission souhaite :

- ***Le maintien de l'outil Damier***
- ***Que le projet MOBIREGIO soit mis à l'ordre du jour d'une prochaine réunion***

7. Dossier ligne rapide TEC Marche-Liège : point sur le projet

Le dossier est bouclé et a été transmis au cabinet Di Antonio. On est en attente de moyens financiers. Plusieurs interpellations ont déjà été faites au Parlement de Wallonie mais pour l'instant aucune décision n'a été prise.

Le budget annuel d'une telle ligne est de 1.000.000 euros. Il est nécessaire d'avoir un financement récurrent et structurel. La création de cette nouvelle ligne ne doit pas se faire au détriment des autres lignes actuellement desservies en Province de Luxembourg.

La Commission souhaite :

- ***Que ce dossier soit une priorité de la Maison Luxembourgeoise de la Mobilité***
- ***Que l'ouverture de cette ligne n'affecte pas le service ailleurs dans la province***

8. SMOT : point sur la situation

Cfr point 4

9. Parking de covoiturage : rappel de l'étude faite et point sur les dispositions à prendre

Une première étude a été réalisée en 2011-2012. Elle a permis de réaliser une cartographie des lieux où sont présents des parkings de covoiturage et d'envisager des emplacements supplémentaires pour ce type de parking.

Depuis lors, aucune avancée sauf à Marche-en-Famenne où un parking a été aménagé mais il n'est pas accessible. Au niveau wallon, aucune avancée car en 2012 la Wallonie travaillait à la signalisation de ce type de parking.

Ce dossier sera remis à l'ordre du jour d'une prochaine réunion.

Une documentation concernant le service Carpool sera transmis aux membres de la commission.

10. Divers

Une réunion avec la SNCB est programmée le 27 octobre.

En préparation à cette réunion, une rencontre du groupe technique est prévue le 23 octobre à 17h00 (Libramont) pour définir les priorités à défendre face à la SNCB. Sont considérés comme prioritaires :

- Le projet de boucles ferroviaires
- L'analyse des chiffres de fréquentations du M-PASS
- Le projet multimodal à Stockem
- La préparation du nouveau plan de transport

La délégation luxembourgeoise sera composée des partenaires sociaux, de la Province de Luxembourg et de NGE.