

7^e séance de l'Organe de Consultation du bassin de mobilité Liège Verviers

Séance électronique

Mardi 3 mai 2022

Quelques consignes pour cette séance

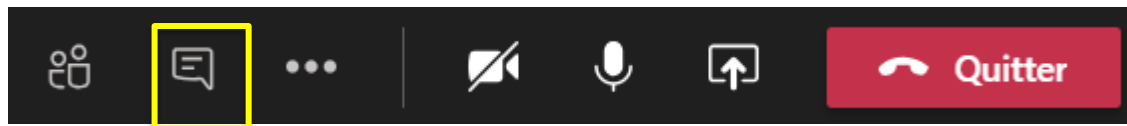
1. Couper sa caméra et son micro sauf quand on a la parole



2. N'hésitez pas à utiliser le fil de cette conversation pour demander la parole pendant qu'un orateur présente un point de l'ordre du jour.



Merci d'indiquer vos nom, prénom et institution que vous représentez dans le fil de discussion



Ordre du jour

1. Introduction (5')

2. Réseau structurant intercommunal

2.1. Connexion de Marchin au réseau structurant (ambitions tactiques) (15')

Avis

2.2 . Mises en œuvre du Plan de transport détaillé TEC (20')

Info

2.2.1. Mise en service ligne express E23 (Burg-Reuland) - Saint Vith — Eupen et ajustement de la ligne scolaire 394 Eupen-Saint-Vith

2.2.2. Evolution de la desserte de la ligne E69 sur le bassin de Liège

3. Réseaux TEC

2.1. Planning des redéploiements dans le bassin (15')

Avis

2.2 . Mises en œuvre du Plan de transport détaillé TEC : Adaptations des horaires des lignes 140, 240, 78, 173, 134 (zone de Visé) (10')

Avis

4. Evaluation de l'offre

Processus d'évaluation de l'offre déployée : méthodologie et planning (20')

Avis

5. Mobipôles: Plan d'Investissement en Mobilité Active Communale et Intermodalité (PIMACI) (30')

Info

6. Suivi des avis antérieurs de l'Organe (5')

Info

7. Divers : suggestions de points pour l'OCBM d'automne 2022 (5')

Info

1. Introduction

Tour des participants

MEMBRES

- Un membre des Collèges communaux de chaque commune du bassin de mobilité
- Cabinet du Ministre Philippe HENRY
 - Cellule Mobilité : Jérôme WIBRIN (Conseiller)
- SPW Mobilité et Infrastructures
 - Direction des routes de Liège : Militza ZAMUROVIC (Inspectrice générale)
 - Autorité Organisatrice du Transport : Florianne MOSSOUX (secrétariat OCBM) Martin DUFLOU (Expert-Directeur AOT) Marie BAUWELINCKX, Marie VIDOTTO, Magali TOLENDE, Jonathan FRETIN (intervenants)
- Opérateur de Transport de Wallonie
 - Jean-Michel SOORS (Directeur exécutif de la Direction territoriale)
 - Olivia PERWEZ et Anne DETHEUX (intervenantes)

PRESIDENT :

- Martin DUFLOU (AOT)

INVITES

- Autre commune
 - Ohey
- Opérateur de Transport de Wallonie
 - Henry-Jean GATHON, président du Conseil d'administration
 - Michel SCHOONBROODT (Directeur opérationnel d'exploitation)
 - Pauline MORVAN (Chargée d'études)
 - Benoit VANDER PUTTEN (direction générale)
- Représentants des usagers
 - Tous à pied: Florian VANHAMME
 - Navetteurs.be
 - CAWAB: Pierre GENTY
- SNCB
 - Mourad BAUCHE (chargé de dossiers pour la Wallonie)
- SPW Mobilité et Infrastructures
 - Direction de la Planification de la Mobilité
 - Alain Piron (Expert-Chef de projet bassin de mobilité)
 - Sophie LAMBERT (gestionnaire en mobilité)
- Forem:
 - Stéphane DE CONINCK
 - Sigrid STEPHENNE

2. Réseau structurant intercommunal

2.1. Connexion de Marchin au réseau structurant (ambitions tactiques)

Pour avis

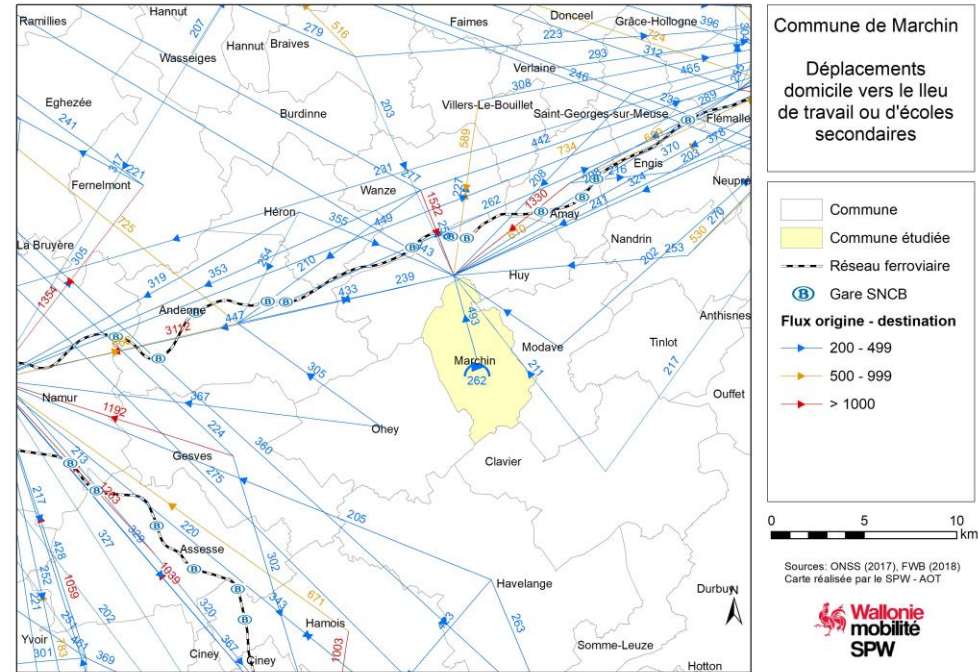
2.1. Connexion de Marchin au réseau structurant (ambitions tactiques)

Document préparatoire transmis

Demande de mobilité

- Flux pour motifs de travail orientés vers Huy puis vers Liège
- Flux pour motifs d'études orientés vers Liège
- Flux pour motifs scolaires orientés vers Huy et au sein de Marchin
- Flux pour motifs de culture et santé orientés vers Huy, Marchin et Clavier

➔ Huy, principal pôle de destination

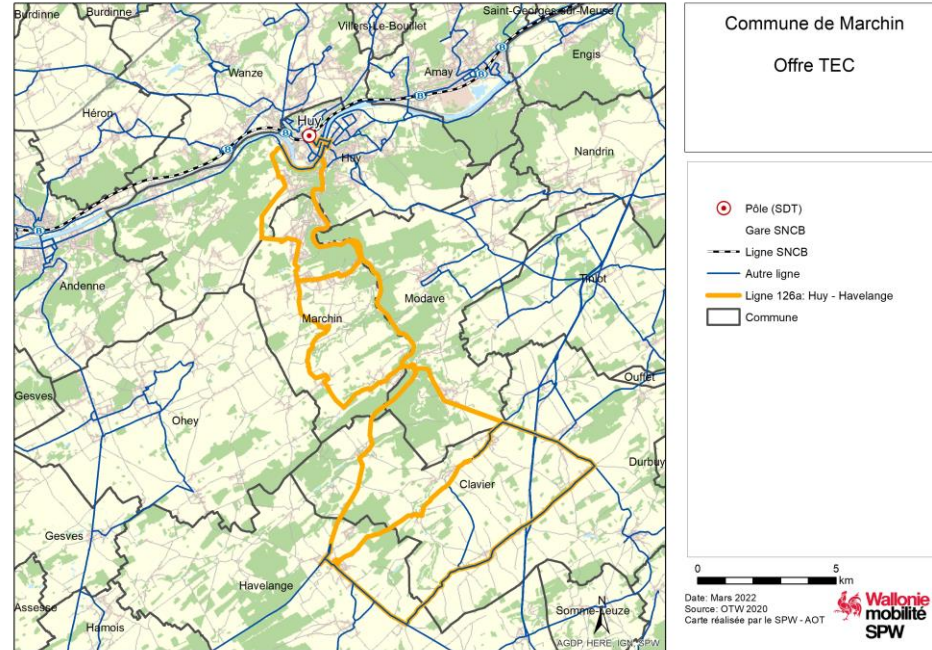


2.1. Connexion de Marchin au réseau structurant (ambitions tactiques)

Document préparatoire transmis

Offre de mobilité

- Ligne TEC existante 126a Huy - Havelange:
 - Boucle Huy - Marchin (gare) – Huy
 - +/- 13 A/R par jour
- Ambitions SRM:
 - Itinéraire direct et unique
 - Min 1 bus par heure par sens en période de vacances scolaires

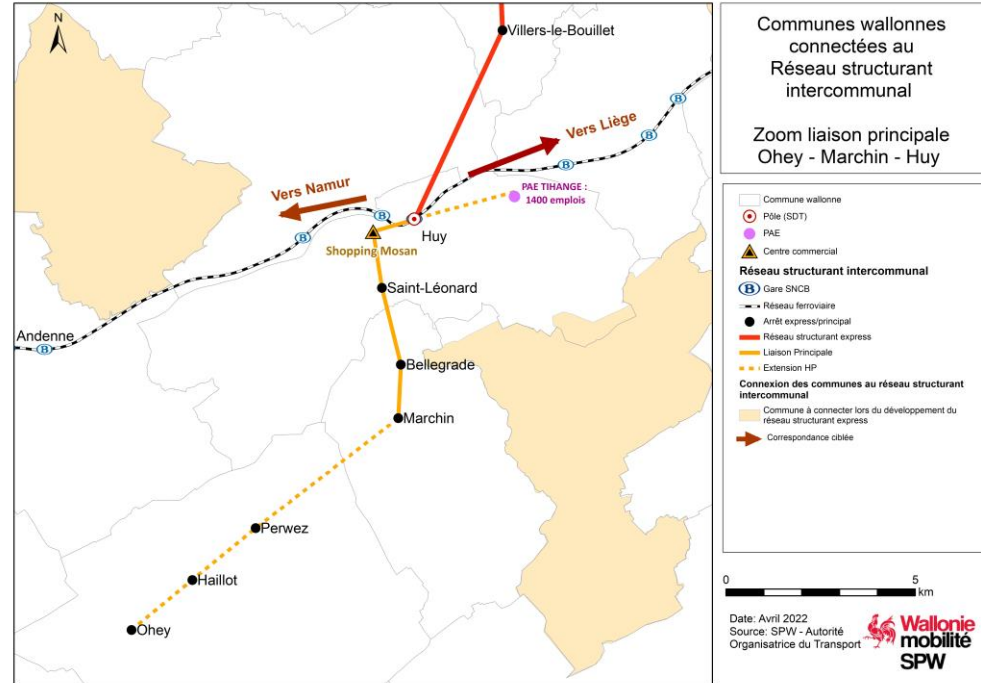


2.1. Connexion de Marchin au réseau structurant (ambitions tactiques)

Document préparatoire transmis

(Ohey – Haillot – Perwez -) Marchin – Bellegrade – Saint-Léonard – Huy

- Création d'une liaison principale bidirectionnelle:
 - 1 bus/h de 6h à 20h
 - Avec extensions unidirectionnelles en heures de pointe
 - Depuis Ohey - Haillot – Perwez
 - Vers Tihange
 - 1 bus/2h/sens le samedi
- Dessert notamment le PAE de Tihange en semaine et le zoning commercial d'Ahin
- Permet de rejoindre aussi
 - Prioritairement, **Liège** (depuis Marchin) via une correspondance train IC organisée en gare de Huy
 - Si possible, **Namur et Bruxelles** (depuis Marchin) via une correspondance train IC organisée en gare de Huy

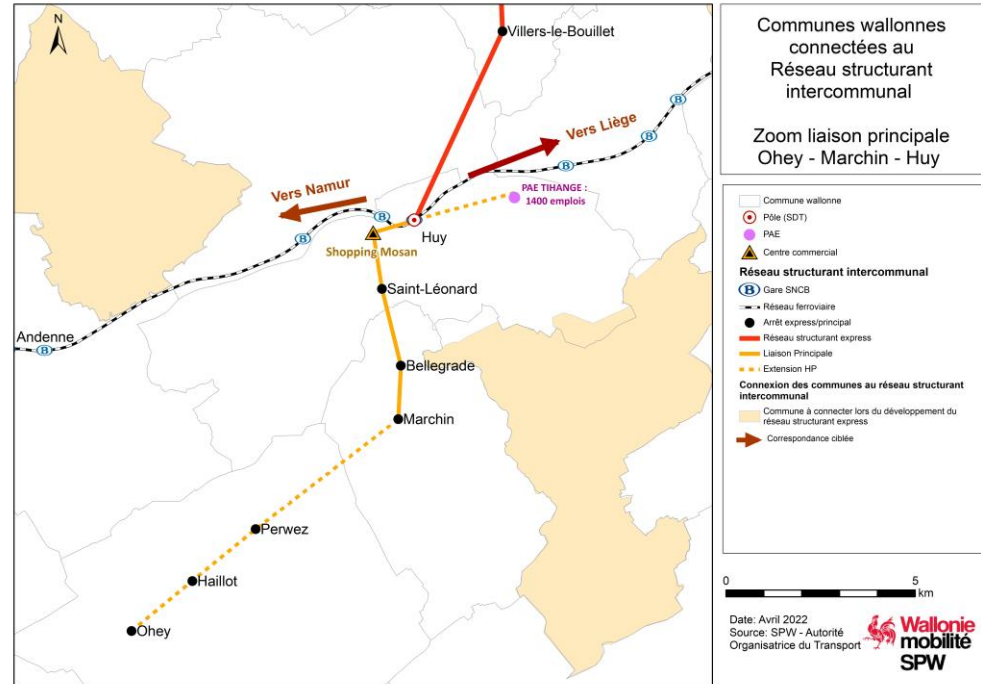


2.1. Connexion de Marchin au réseau structurant (ambitions tactiques)

Document préparatoire transmis

- Des enjeux de connexion ont aussi été mis en évidence:
 - Depuis le sud de la commune de Marchin
 - Avec les communes voisines de Clavier et Modave

➔ Ces autres besoins seront étudiés dans le cadre de l'étude de redéploiement de l'ensemble des lignes TEC de la zone autour de Huy programmée en 2026 (cfr. point 3.1).



2.1. Proposition d'avis de l'Organe

L'Organe émet un avis favorable sur l'offre cible qui lui est soumise pour une nouvelle liaison structurante principale « (Ohey – Haillot – Perwez -) Marchin – Bellegrade – Saint-Léonard – Huy » conformément à la fiche tactique établie par l'Autorité Organisatrice du Transport.

Sur cette base, la commune de Marchin sera considérée à ce stade au niveau régional comme connectée au réseau structurant intercommunal de transport public.

L'Organe demande à l'OTW de réaliser l'étude opérationnelle de mise en œuvre de cette liaison.

L'Organe prend acte que le potentiel de mobilité depuis le sud de la commune et vers les communes voisines sera étudié dans le cadre de l'étude de redéploiement autour de Huy programmée en 2026.

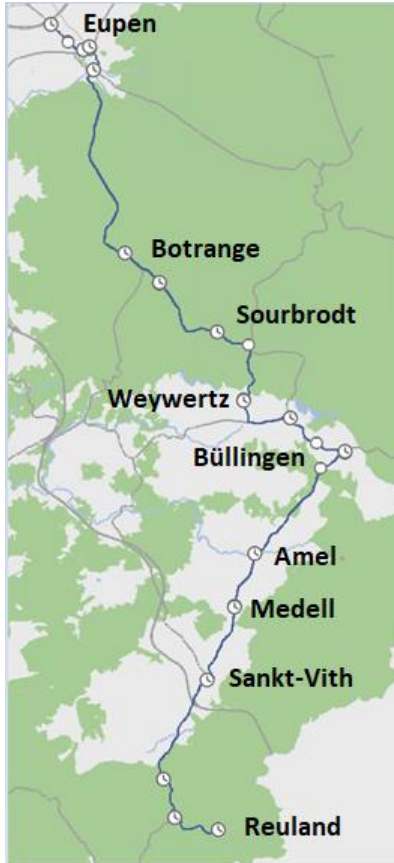
2.2. Mises en œuvre du Plan de transport détaillé TEC (itinéraires, horaires, arrêts, matériel roulant, infrastructures, date de mise en service, ...)

 *Pour information*

2.2.1 Mise en service ligne Express E23



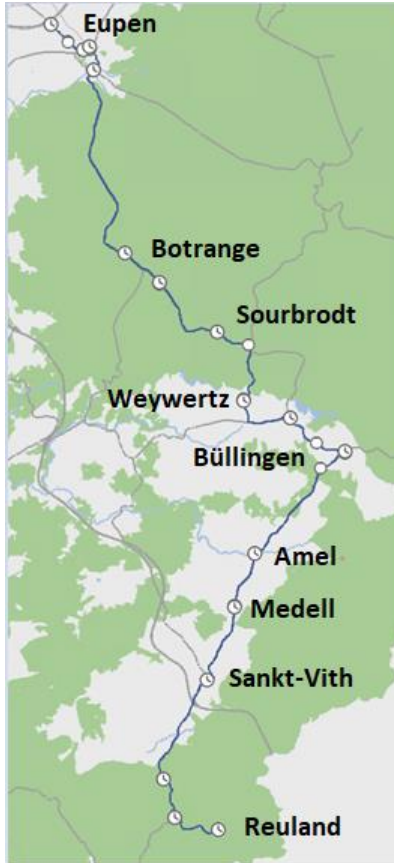
Ligne E23 Burg-Reuland – Saint-Vith – Eupen



Desserte

- Entre Eupen et Saint-Vith
- Extension de Burg-Reuland vers le PAE East Belgium Park d'Eupen aux heures de pointe du matin en semaine
- Extension du PAE East Belgium Park d'Eupen vers Burg-Reuland aux heures de pointe de fin de journée en semaine

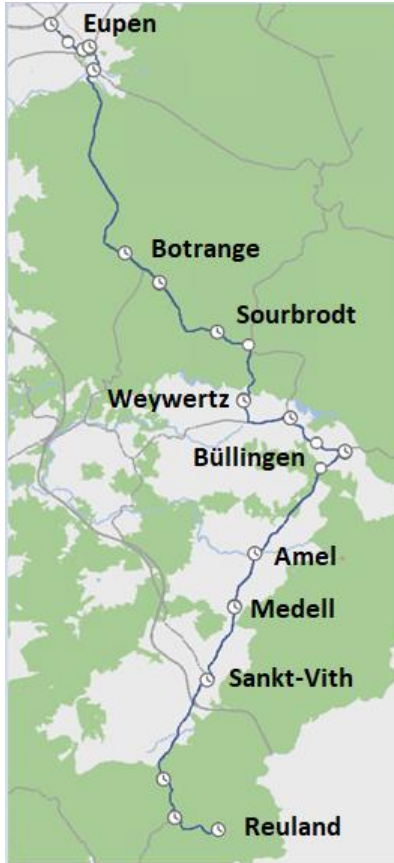
Ligne E23 Burg-Reuland – Saint-Vith – Eupen



Arrêts – Itinéraire de base

- **Eupen** : Bushof, Bahnhof (vers Eupen) ou Hookstraße (vers St-Vith), Haas
- **Sites touristiques** : Baraque Michel, Signal de Botrange, Sourbrodt Chalet (Peak Beer)
- **Sourbrodt** : Gare
- **Bütgenbach** : Elsenborn Kalterherberger Straße (Camp militaire), Weywertz Kirche, Kreuzung, Karmel (PAE Schwarzenbach)

Ligne E23 Burg-Reuland – Saint-Vith – Eupen

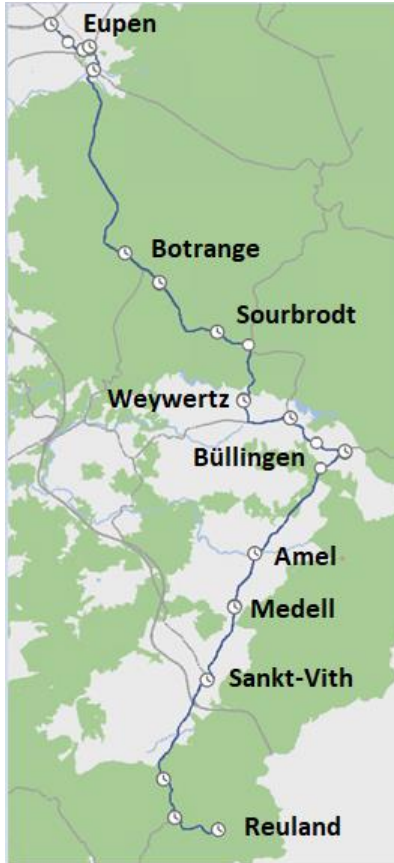


- **Büllingen** : Gendarmerie, Morscheck
- **Amel** : Büllinger Straße, Medell Hochkreuz
- **St-Vith** : Gendarmerie, An den Linden + Recherche d'un point d'arrêt sécurisé à la sortie de l'autoroute

Arrêts – Extensions

- **Eupen** : GB, Baelenerweg (PAE East Belgium Park)
- **Burg Reuland** : Grüfflingen Zentrum, Oudler Schule, Reuland Gemeindehaus

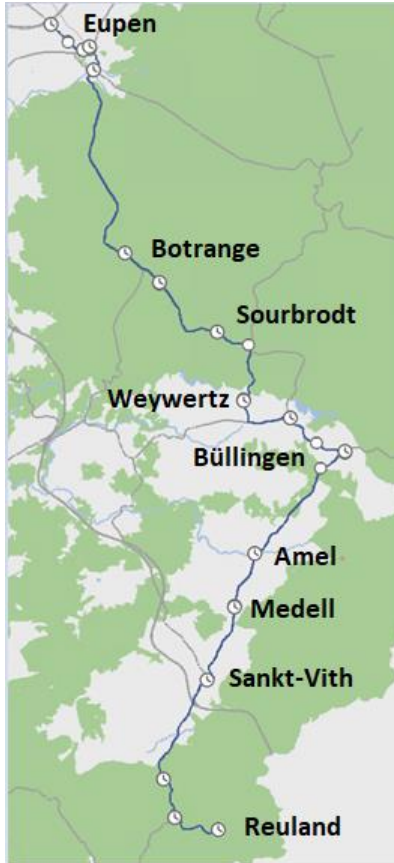
Ligne E23 Burg-Reuland – Saint-Vith – Eupen



Correspondances

- **Eupen Bahnhof** :
 - Trains vers Verviers
 - Ligne 14 Eupen-Eynatten-Aachen vers Aachen
- **Eupen Hookstraße** :
 - Trains en provenance de Verviers (200m de la gare)
 - Ligne 14 Eupen-Eynatten-Aachen en provenance de Aachen (même arrêt)
- **Bütgenbach Kreuzung** :
 - Express E21 Bütgenbach-Malmedy-Verviers

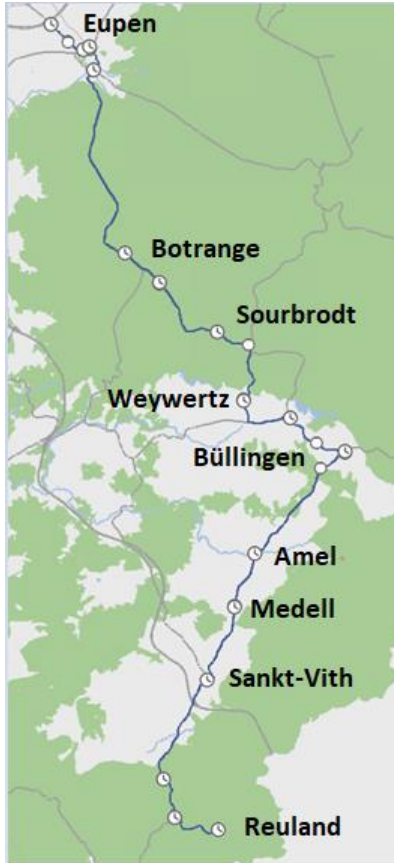
Ligne E23 Burg-Reuland – Saint-Vith – Eupen



PMR

- **Audit** : A réaliser au printemps 2022
- **Informations** : Dès le lancement de la ligne
- **Aménagements** : Pas dans l'immédiat, Possibilité de faire une demande à plus long terme

Ligne E23 Burg-Reuland – Saint-Vith – Eupen



Offre

- 1 voyage/heure/sens en semaines scolaires et en vacances (14 A/R)
- 1 voyage/2 heures/sens le samedi (7 A/R)
- 1 voyage/2 heures/sens le dimanche (5 A/R) pour le maintien de la desserte des sites touristiques

Ligne E23 : horaires indicatifs semaine

| SCOLAIRE | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Eupen - Reuland | 1 | 3 | 5 | 7 | 9 | 11 | 13 | 15 | 17 | 19 | 21 | 23 | 25 | 27 |
| Eupen Baelenerweg | | | | | | | | | | | 16:42 | 17:44 | 18:44 | |
| Eupen, Bushof | 06:49 | 07:49 | 08:49 | 09:49 | 10:49 | 11:49 | 12:49 | 13:49 | 14:49 | 15:49 | 16:49 | 17:49 | 18:49 | 19:49 |
| <i>Corresp. train de Verviers</i> | | 07:43 | 08:42 | 09:42 | 10:42 | 11:42 | 12:42 | 13:42 | 14:42 | 15:42 | 16:42 | 17:42 | 18:42 | 19:41 |
| <i>Corresp. L14 de Aix</i> | 06:45 | 07:46 | 08:48 | 09:48 | 10:48 | 11:48 | 12:48 | 13:48 | 14:48 | 15:48 | 16:48 | 17:48 | 18:48 | 19:41 |
| Eupen, Hookstrasse | 06:51 | 07:52 | 08:51 | 09:51 | 10:51 | 11:51 | 12:51 | 13:51 | 14:51 | 15:51 | 16:52 | 17:51 | 18:51 | 19:51 |
| Eupen, Haas | 06:54 | 07:55 | 08:54 | 09:54 | 10:54 | 11:54 | 12:54 | 13:54 | 14:54 | 15:54 | 16:55 | 17:54 | 18:54 | 19:54 |
| Baraque-Michel, arrêt TEC | 07:06 | 08:08 | 09:06 | 10:06 | 11:06 | 12:06 | 13:06 | 14:06 | 15:06 | 16:06 | 17:08 | 18:06 | 19:06 | 20:06 |
| Botrange, Signal de Botrange | 07:09 | 08:11 | 09:09 | 10:09 | 11:09 | 12:09 | 13:09 | 14:09 | 15:09 | 16:09 | 17:11 | 18:09 | 19:09 | 20:09 |
| Sourbrodt, Gare | 07:16 | 08:18 | 09:16 | 10:16 | 11:16 | 12:16 | 13:16 | 14:16 | 15:16 | 16:16 | 17:18 | 18:16 | 19:16 | 20:16 |
| Weywertz, Kirche | 07:25 | 08:27 | 09:25 | 10:25 | 11:25 | 12:25 | 13:25 | 14:25 | 15:25 | 16:25 | 17:27 | 18:25 | 19:25 | 20:25 |
| <i>Corresp. E21 de Malmedy</i> | 07:20 | 08:22 | 09:22 | | | | | | | | 17:22 | 18:22 | 19:21 | |
| Bütgenbach, Kreuzung | 07:30 | 08:32 | 09:30 | 10:30 | 11:30 | 12:30 | 13:30 | 14:30 | 15:30 | 16:30 | 17:32 | 18:30 | 19:30 | 20:30 |
| <i>Corresp. E21 vers Malmedy</i> | 07:35 | | | | | | | | | 16:34 | 17:34 | 18:34 | | |
| Büllingen, Gendarmerie | 07:37 | 08:39 | 09:37 | 10:37 | 11:37 | 12:37 | 13:37 | 14:37 | 15:37 | 16:37 | 17:39 | 18:37 | 19:37 | 20:37 |
| Amel, Büllinger Straße | 07:47 | 08:49 | 09:47 | 10:47 | 11:47 | 12:47 | 13:47 | 14:47 | 15:47 | 16:47 | 17:49 | 18:47 | 19:47 | 20:47 |
| Medell, Hochkreuz | 07:51 | 08:53 | 09:51 | 10:51 | 11:51 | 12:51 | 13:51 | 14:51 | 15:51 | 16:51 | 17:53 | 18:51 | 19:51 | 20:51 |
| Sankt-Vith, An den Linden | 07:59 | 09:00 | 09:58 | 10:58 | 11:58 | 12:58 | 13:58 | 14:58 | 15:58 | 16:59 | 18:00 | 18:58 | 19:58 | 20:58 |
| Grüfflingen, Zentrum | | | | | | | | | | | 18:07 | 19:05 | 20:05 | |
| Oudler, Schule | | | | | | | | | | | 18:11 | 19:09 | 20:09 | |
| Reuland, Gemeindehaus | | | | | | | | | | | 18:16 | 19:14 | 20:14 | |

Ligne E23 : horaires indicatifs semaine

| SCOLAIRE | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Reuland - Eupen | 2 | 4 | 6 | 8 | 10 | 12 | 14 | 16 | 18 | 20 | 22 | 24 | 26 | 28 |
| Reuland, Gemeindehaus | 05:40 | 06:40 | 07:40 | | | | | | | | | | | |
| Oudler, Schule | 05:45 | 06:45 | 07:45 | | | | | | | | | | | |
| Grüfflingen, Zentrum | 05:49 | 06:49 | 07:49 | | | | | | | | | | | |
| Sankt-Vith, An den Linden | 05:56 | 06:56 | 07:56 | 08:56 | 09:56 | 10:56 | 11:56 | 12:56 | 13:56 | 14:56 | 15:56 | 16:56 | 17:56 | 18:56 |
| Medell, Hochkreuz | 06:03 | 07:03 | 08:04 | 09:03 | 10:03 | 11:03 | 12:03 | 13:03 | 14:03 | 15:03 | 16:03 | 17:04 | 18:03 | 19:03 |
| Amel, Büllinger Straße | 06:07 | 07:07 | 08:08 | 09:07 | 10:07 | 11:07 | 12:07 | 13:07 | 14:07 | 15:07 | 16:07 | 17:08 | 18:07 | 19:07 |
| Büllingen, Gendarmerie | 06:17 | 07:17 | 08:18 | 09:17 | 10:17 | 11:17 | 12:17 | 13:17 | 14:17 | 15:17 | 16:17 | 17:18 | 18:17 | 19:17 |
| <i>Corresp. E21 de Malmedy</i> | | 07:20 | 08:22 | 09:22 | | | | | | | | 17:22 | 18:22 | 19:21 |
| Bütgenbach, Kreuzung | 06:24 | 07:24 | 08:25 | 09:24 | 10:24 | 11:24 | 12:24 | 13:24 | 14:24 | 15:24 | 16:24 | 17:25 | 18:24 | 19:24 |
| <i>Corresp. E21 vers Malmedy</i> | 06:35 | 07:35 | | | | | | | | | | | | |
| Weywertz, Kirche | 06:29 | 07:29 | 08:30 | 09:29 | 10:29 | 11:29 | 12:29 | 13:29 | 14:29 | 15:29 | 16:29 | 17:30 | 18:29 | 19:29 |
| Sourbrodt, Gare | 06:38 | 07:38 | 08:39 | 09:38 | 10:38 | 11:38 | 12:38 | 13:38 | 14:38 | 15:38 | 16:38 | 17:39 | 18:38 | 19:38 |
| Botrange, Signal de Botrange | 06:45 | 07:45 | 08:46 | 09:45 | 10:45 | 11:45 | 12:45 | 13:45 | 14:45 | 15:45 | 16:45 | 17:46 | 18:45 | 19:45 |
| Baraque-Michel, arrêt TEC | 06:48 | 07:48 | 08:49 | 09:48 | 10:48 | 11:48 | 12:48 | 13:48 | 14:48 | 15:48 | 16:48 | 17:49 | 18:48 | 19:48 |
| Eupen, Haas | 07:00 | 08:01 | 09:01 | 10:00 | 11:00 | 12:00 | 13:00 | 14:00 | 15:00 | 16:00 | 17:01 | 18:01 | 19:00 | 20:00 |
| Eupen, Bahnhof | 07:05 | 08:07 | 09:06 | 10:05 | 11:05 | 12:05 | 13:05 | 14:05 | 15:05 | 16:06 | 17:07 | 18:06 | 19:05 | 20:05 |
| <i>Corresp. train vers Verviers</i> | 07:17 | 08:17 | 09:17 | 10:17 | 11:17 | 12:17 | 13:17 | 14:17 | 15:17 | 16:17 | 17:17 | 18:17 | 19:18 | 20:17 |
| <i>Corresp. L14 vers Aix</i> | 07:12 | 08:08 | 09:08 | 10:08 | 11:08 | 12:08 | 13:08 | 14:08 | 15:08 | 16:08 | 17:08 | 18:08 | 19:09 | 20:09 |
| Eupen, Bushof | 07:07 | 08:10 | 09:08 | 10:07 | 11:07 | 12:07 | 13:07 | 14:07 | 15:07 | 16:09 | 17:10 | 18:08 | 19:07 | 20:07 |
| Eupen Baelenerweg | 07:12 | 08:17 | 09:13 | | | | | | | | | | | |

Ligne E23 : horaires indicatifs samedi

| SAMEDI | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Eupen - Sankt-Vith | 1 | 3 | 5 | 7 | 9 | 11 | 13 |
| Eupen, Bushof | 06:54 | 08:54 | 10:54 | 12:54 | 14:54 | 16:54 | 18:54 |
| <i>Corresp. train de Verviers</i> | - | 08:43 | 10:43 | 12:43 | 14:43 | 16:43 | 18:43 |
| <i>Corresp. L14 de Aix</i> | - | 08:47 | 10:48 | 12:48 | 14:48 | 16:48 | 18:35 |
| Eupen, Hookstrasse | 06:56 | 08:56 | 10:56 | 12:56 | 14:56 | 16:56 | 18:56 |
| Eupen, Haas | 06:59 | 08:59 | 10:59 | 12:59 | 14:59 | 16:59 | 18:59 |
| Baraque-Michel, arrêt TEC | 07:11 | 09:11 | 11:11 | 13:11 | 15:11 | 17:11 | 19:11 |
| Botrange, Signal de Botrange | 07:14 | 09:14 | 11:14 | 13:14 | 15:14 | 17:14 | 19:14 |
| Sourbrodt, Gare | 07:21 | 09:21 | 11:21 | 13:21 | 15:21 | 17:21 | 19:21 |
| Weywertz, Kirche | 07:30 | 09:30 | 11:30 | 13:30 | 15:30 | 17:30 | 19:30 |
| <i>Corresp. E21 de Malmedy</i> | - | - | - | - | - | - | - |
| Bütgenbach, Kreuzung | 07:35 | 09:35 | 11:35 | 13:35 | 15:35 | 17:35 | 19:35 |
| <i>Corresp. E21 vers Malmedy</i> | - | - | - | - | - | - | - |
| Büllingen, Gendarmerie | 07:42 | 09:42 | 11:42 | 13:42 | 15:42 | 17:42 | 19:42 |
| Amel, Büllinger Straße | 07:52 | 09:52 | 11:52 | 13:52 | 15:52 | 17:52 | 19:52 |
| Medell, Hochkreuz | 07:56 | 09:56 | 11:56 | 13:56 | 15:56 | 17:56 | 19:56 |
| Sankt-Vith, An den Linden | 08:03 | 10:03 | 12:03 | 14:03 | 16:03 | 18:03 | 20:03 |

Ligne E23 : horaires indicatifs samedi

| SAMEDI | | | | | | | |
|-------------------------------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| Sankt-Vith - Eupen | 2 | 4 | 6 | 8 | 10 | 12 | 14 |
| Sankt-Vith, An den Linden | 06:57 | 08:57 | 10:57 | 12:57 | 14:57 | 16:57 | 18:57 |
| Medell, Hochkreuz | 07:04 | 09:04 | 11:04 | 13:04 | 15:04 | 17:04 | 19:04 |
| Amel, Büllinger Straße | 07:08 | 09:08 | 11:08 | 13:08 | 15:08 | 17:08 | 19:08 |
| Büllingen, Gendarmerie | 07:18 | 09:18 | 11:18 | 13:18 | 15:18 | 17:18 | 19:18 |
| <i>Corresp. E21 de Malmedy</i> | - | - | - | - | - | - | - |
| Bütgenbach, Kreuzung | 07:25 | 09:25 | 11:25 | 13:25 | 15:25 | 17:25 | 19:25 |
| <i>Corresp. E21 vers Malmedy</i> | - | - | - | - | - | - | - |
| Weywertz, Kirche | 07:30 | 09:30 | 11:30 | 13:30 | 15:30 | 17:30 | 19:30 |
| Sourbrodt, Gare | 07:39 | 09:39 | 11:39 | 13:39 | 15:39 | 17:39 | 19:39 |
| Botrange, Signal de Botrange | 07:46 | 09:46 | 11:46 | 13:46 | 15:46 | 17:46 | 19:46 |
| Baraque-Michel, arrêt TEC | 07:49 | 09:49 | 11:49 | 13:49 | 15:49 | 17:49 | 19:49 |
| Eupen, Haas | 08:01 | 10:01 | 12:01 | 14:01 | 16:01 | 18:01 | 20:01 |
| Eupen, Bahnhof | 08:06 | 10:06 | 12:06 | 14:06 | 16:06 | 18:06 | 20:06 |
| <i>Corresp. train vers Verviers</i> | 08:17 | 10:17 | 12:17 | 14:17 | 16:17 | 18:17 | 20:17 |
| <i>Corresp. L14 vers Aix</i> | 08:08 | 10:08 | 12:08 | 14:08 | 16:08 | 18:08 | 20:09 |
| Eupen, Bushof | 08:08 | 10:08 | 12:08 | 14:08 | 16:08 | 18:08 | 20:08 |

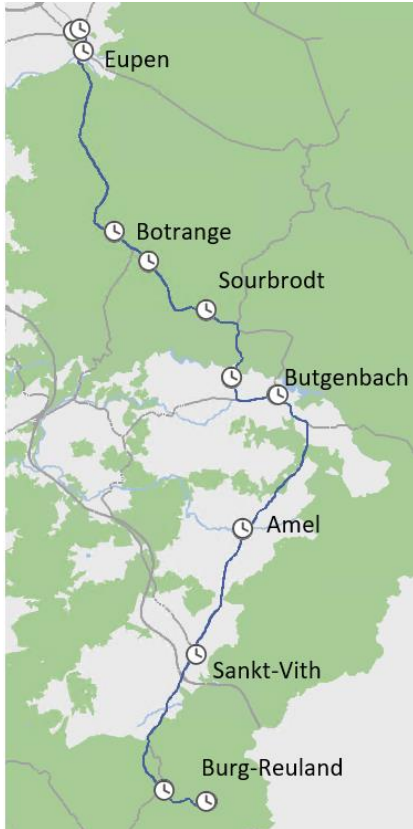
Ligne E23 : horaires indicatifs dimanche

| DIMANCHE | | | | | |
|-----------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Eupen - Sankt-Vith | 1 | 3 | 5 | 7 | 9 |
| Eupen, Bushof | 09:54 | 11:54 | 13:54 | 15:54 | 17:54 |
| <i>Corresp. train de Verviers</i> | 09:43 | 11:43 | 13:43 | 15:43 | 17:43 |
| <i>Corresp. L14 de Aix</i> | 09:46 | 11:46 | 13:46 | 15:46 | 17:46 |
| Eupen, Hookstrasse | 09:56 | 11:56 | 13:56 | 15:56 | 17:56 |
| Eupen, Haas | 09:58 | 11:58 | 13:58 | 15:58 | 17:58 |
| Baraque-Michel, arrêt TEC | 10:10 | 12:10 | 14:10 | 16:10 | 18:10 |
| Botrange, Signal de Botrange | 10:13 | 12:13 | 14:13 | 16:13 | 18:13 |
| Sourbrodt, Gare | 10:20 | 12:20 | 14:20 | 16:20 | 18:20 |
| Weywertz, Kirche | 10:29 | 12:29 | 14:29 | 16:29 | 18:29 |
| <i>Corresp. E21 de Malmedy</i> | - | - | - | - | - |
| Bütgenbach, Kreuzung | 10:34 | 12:34 | 14:34 | 16:34 | 18:34 |
| <i>Corresp. E21 vers Malmedy</i> | - | - | - | - | - |
| Büllingen, Gendarmerie | 10:41 | 12:41 | 14:41 | 16:41 | 18:41 |
| Amel, Büllinger Straße | 10:51 | 12:51 | 14:51 | 16:51 | 18:51 |
| Medell, Hochkreuz | 10:55 | 12:55 | 14:55 | 16:55 | 18:55 |
| Sankt-Vith, An den Linden | 11:01 | 13:01 | 15:01 | 17:01 | 19:01 |

Ligne E23 : horaires indicatifs dimanche

| DIMANCHE | | | | | |
|-------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Sankt-Vith - Eupen | 2 | 4 | 6 | 8 | 10 |
| Sankt-Vith, An den Linden | 09:57 | 11:57 | 13:57 | 15:57 | 17:57 |
| Medell, Hochkreuz | 10:03 | 12:03 | 14:03 | 16:03 | 18:03 |
| Amel, Büllinger Straße | 10:07 | 12:07 | 14:07 | 16:07 | 18:07 |
| Büllingen, Gendarmerie | 10:17 | 12:17 | 14:17 | 16:17 | 18:17 |
| <i>Corresp. E21 de Malmedy</i> | - | - | - | - | - |
| Bütgenbach, Kreuzung | 10:24 | 12:24 | 14:24 | 16:24 | 18:24 |
| <i>Corresp. E21 vers Malmedy</i> | - | - | - | - | - |
| Weywertz, Kirche | 10:29 | 12:29 | 14:29 | 16:29 | 18:29 |
| Sourbrodt, Gare | 10:38 | 12:38 | 14:38 | 16:38 | 18:38 |
| Botrange, Signal de Botrange | 10:45 | 12:45 | 14:45 | 16:45 | 18:45 |
| Baraque-Michel, arrêt TEC | 10:48 | 12:48 | 14:48 | 16:48 | 18:48 |
| Eupen, Haas | 11:00 | 13:00 | 15:00 | 17:00 | 19:00 |
| Eupen, Bahnhof | 11:04 | 13:04 | 15:04 | 17:04 | 19:04 |
| <i>Corresp. train vers Verviers</i> | <i>11:17</i> | <i>13:17</i> | <i>15:17</i> | <i>17:17</i> | <i>19:17</i> |
| <i>Corresp. L14 vers Aix</i> | <i>11:08</i> | <i>13:08</i> | <i>15:08</i> | <i>17:08</i> | <i>19:08</i> |
| Eupen, Bushof | 11:06 | 13:06 | 15:06 | 17:06 | 19:06 |

Ligne E23 Burg-Reuland – Saint-Vith – Eupen



Modalités

- Mise en place début **septembre 2022**

Attention : Déviation de quinze mois entre le Mont Rigi et Sourbrodt depuis le 21 mars dernier jusqu'en 2023 (date indéterminée)



- Prise en charge par des **cars**
- Maintien de la **ligne 394** aux heures scolaires uniquement

Ligne 394 : nouvel horaire scolaire

| SCOLAIRE | | | | | | | | | | |
|------------------------------------|-------------|----------------------|----------------------------------------|------|-------|--------------|--------------|-------|-------|-------|
| Eupen - Sankt-Vith | 400 | 102 | 104 | 106 | 108 | 410 | 112 | 414 | 416 | 418 |
| | | | | | MS | MS | MS | EM | EM | EM |
| Eupen, R.S.I. | | | | | 12.15 | 13.05 | | | 16.40 | 17.00 |
| Eupen, Lascheterweg | | | | | 12.16 | 13.06 | | | 16.41 | 17.01 |
| Eupen, Bushof | 6.45 | | | | 12.18 | 13.08 | | 16.00 | 16.43 | 17.03 |
| Eupen, Haas | 6.51 | | | | 12.24 | 13.14 | | 16.06 | 16.49 | 17.09 |
| Baraque-Michel, arrêt TEC | 7.05 | | | | 12.38 | 13.28 | | 16.20 | 17.03 | 17.23 |
| Botrange, Signal de Botrange | 7.08 | | | | 12.41 | 13.31 | | 16.23 | 17.06 | 17.26 |
| Sourbrodt, Gare | 7.15 | | | | 12.48 | 13.38 | | 16.30 | 17.13 | 17.33 |
| <i>L400 vers Weywertz/Meyerode</i> | | | | | - | 13.40 | | 16.40 | 17.35 | 17.35 |
| <i>L748 vers Waimès</i> | 7.57 | | | | - | 13.40 | | 16.40 | 17.35 | 17.35 |
| Eisenborn, Dorf | <u>7.22</u> | <u>7.24</u> | 7.26 | | 12.55 | <u>13.45</u> | <u>13.46</u> | | 17.20 | 17.40 |
| Nidrum, Kirche | | * | 7.31 | | * | | * | | | * |
| Berg, Kirche | | * | * | 7.28 | * | | * | | | * |
| Bütgenbach, Kreuzung | | 7.30 | 7.37 | 7.35 | 13.01 | | 13.52 | | | 17.46 |
| Büllingen, Alte Post | | * | 7.44 | 7.42 | 13.08 | | 13.59 | | | 17.53 |
| <i>L746 vers Manderfeld</i> | | | | | 13.38 | | | | | 17.59 |
| Büllingen, B.I.B. | | * | 7.45 | 7.43 | * | | * | | | * |
| <i>L746 de Manderfeld</i> | | | 7.41 | 7.41 | | | | | | |
| Büllingen, Alte Post | | * | 7.47 | 7.45 | 13.11 | | 14.02 | | | 17.56 |
| <i>L746 de Manderfeld</i> | | | | | 12.58 | | | | | |
| Büllingen, Gendarmerie | | * | 7.48 | 7.46 | 13.12 | | 14.03 | | | 17.57 |
| <i>L406 vers Rocherath</i> | | | | | 13.29 | | 14.05 | | | |
| Amel, Büllinger Straße | | 7.45 | 7.58 | 7.56 | 13.22 | | 14.13 | | | 18.07 |
| Sankt-Vith, An den Linden | | 7.56 | 8.09 | 8.07 | 13.33 | | 14.24 | | | 18.18 |
| Sankt-Vith, Bischöfliche Schule | | 7.58 | 8.11 | 8.09 | | | | | | |
| Sankt-Vith, Maria Goretti | | 8.01 | 8.14 | 8.12 | | | | | | |
| | | MS : | Mercredi seulement. | | | | | | | |
| | | EM : | Excepté mercredi. | | | | | | | |
| | | <u>7.22/7.24</u> : | Correspondance entre les deux voyages. | | | | | | | |
| | | <u>13.45/13.46</u> : | Correspondance entre les deux voyages. | | | | | | | |

Ligne 394 : nouvel horaire scolaire

| SCOLAIRE | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|-------------|-------------------------|------|----------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Sankt-Vith - Eupen | 101 | 403 | 405 | 107 MS | 109 MS | 111 MS | 113 EM | 115 EM | 117 EM | 119 EM |
| Sankt-Vith, Bischöfliche Schule | | | | 12.43 | 12.44 | 12.46 | | 16.13 | 16.14 | 16.16 |
| Sankt-Vith, An den Linden | 6.44 | | | 12.45 | 12.46 | 12.48 | | 16.15 | 16.16 | 16.18 |
| Sankt-Vith, Maria Goretti | 6.46 | | | 12.47 | 12.48 | 12.50 | | 16.17 | 16.18 | 16.20 |
| Amel, Büllinger Straße | 6.56 | | | 12.57 | 12.58 | 13.00 | | 16.27 | 16.28 | 16.30 |
| Büllingen, Gendarmerie | 6.06 | | | 13.07 | 13.08 | * | | 16.37 | 16.38 | * |
| <i>L406 de Rocherath</i> | 6.56 | | | | | | | | | |
| Büllingen, Alte Post | 7.07 | | | 13.08 | 13.09 | * | | 16.38 | 16.39 | * |
| <i>L746 vers Manderfeld</i> | | | | 13.38 | 13.38 | | | 17.05 | | |
| Büllingen, B. I. B. | * | | | * | * | * | 16.08 | * | * | * |
| Büllingen, Alte Post | 7.10 | | | 13.11 | 13.12 | * | 16.09 | 16.41 | 16.42 | * |
| <i>L746 de Manderfeld</i> | 6.58 | | | 12.58 | 12.58 | | | | | |
| Bütgenbach, Kreuzung | 7.16 | | | 13.17 | 13.18 | 13.16 | 16.15 | 16.47 | 16.48 | 16.45 |
| Berg, Kirche | * | | | 13.22 | * | * | 16.20 | 16.52 | * | * |
| Nidrum, Kirche | * | | | | 13.23 | * | 16.26 | | 16.53 | * |
| Elsenborn, Dorf | <u>7.22</u> | <u>7.24</u> | 7.11 | | 13.27 | 13.22 | 16.30 | | 16.57 | 16.51 |
| Sourbrodt, Gare | | 7.32 | 7.19 | | | 13.30 | 16.38 | | | 16.59 |
| <i>L400 de Weywertz/Meyerode</i> | | | 7.16 | | | | | | | |
| <i>L748 de Waimes</i> | | | 7.05 | | | 13.20 | | | | 16.35 |
| Botrange, Signal de Botrange | | 7.39 | 7.26 | | | 13.37 | | | | 17.06 |
| Baraque-Michel, arrêt TEC | | 7.42 | 7.29 | | | 13.40 | | | | 17.09 |
| Eupen, Haas | | 7.54 | 7.41 | | | 13.52 | | | | 17.21 |
| Eupen, Bahnhof | | 7.59 | 7.46 | | | 13.57 | | | | 17.27 |
| Eupen, Bushof | | 8.01 | 7.48 | | | 13.59 | | | | 17.29 |
| Eupen, R.S.I. | | 8.03 | | | | | | | | |
| Eupen, Lascheterweg | | 8.04 | | | | | | | | |
| | | MS : Mercredi seulement | | | | | | | | |
| | | EM : Excepté mercredi | | | | | | | | |
| | | <u>7.22/7.24</u> : | | Correspondance entre les deux voyages. | | | | | | |

Ligne E23 Burg-Reuland – Saint-Vith – Eupen

COMMUNICATION

- Un plan de communication sera prévu par le TEC.
- LES COMMUNES sont les relais parfaits pour communiquer et donner les informations sur ce nouveau réseau Express Structurant.

2.2.2 Evolution de la desserte de la ligne E69 sur le bassin de Liège



A PARTIR DU 1^{er} SEPTEMBRE 2021

L'EXPRESS

E69 ARLON - LIEGE



+ DE FRÉQUENCE

TEC

LETEC.BE

Ligne E69 « Arlon – Bastogne – Liège »

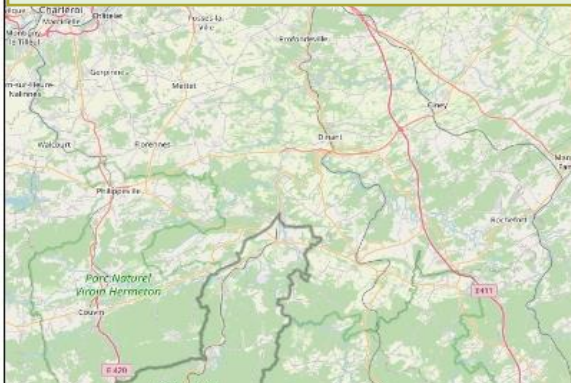
RAPPEL

- 1^{ère} phase au 1^{er} octobre 2020
 - Augmentation de l'offre entre Bastogne et Arlon
- 2^{ème} et dernière phase au 1^{er} septembre 2021
 - Intégration de la ligne 1011 « Athus – Liège » à la E69 qui devient « Arlon – Bastogne – Liège »
 - En semaine: cadence d'un bus/heure/sens
 - Renforts estudiantins le vendredi et le dimanche maintenus
 - Correspondances trains privilégiées à Arlon de/vers Luxembourg

E69 « Arlon - Bastogne - Liège »

COMMUNES DESSERVIES :

- ARLON (Arlon)
- ATTERT (Attert)
- MARTELANGE (Martelange)
- FAUVILLERS (Warnach)
- BASTOGNE (Bastogne & Noville)
- HOUFFALIZE (Houffalize)
- VIELSALM (Baraque de Fraiture)
- MANHAY (Manhay & Champ de Harre)
- FERRIERES (Werbomont)
- AYWAILLE (Remouchamps)
- PRIMONT (Damré)
- LIEGE (Liège)



Ligne E69 « Arlon – Bastogne – Liège »



Offre

- 1 voyage/heure/sens en semaines scolaires et en vacances (14 A/R) + 5 renforts les vendredis scolaires
- 1 voyage/2 heures/sens le samedi (7 A/R)
- 6 parcours le dimanche (3 A/R) + 6 renforts vers Liège les veilles de jour scolaire

Ligne E69 « Arlon – Bastogne – Liège »



Adaptations 2021 et 2022

- Renfort mis en place à partir du 24/10/2021: le dimanche soir, veille de jour scolaire, dédoublement du dernier parcours au départ d'Arlon vers Liège
- Arrêts mis en place à Sprimont et Remouchamp
- Limitation de la ligne à Liège Guillemins – 21/01/2022 Travaux du tram (la ligne E69 ne va plus jusque Liège Opéra). Harmonisation avec l'Express E20 « Liège - Marche - Marloie »

3. Réseaux TEC

3.1. Planning des redéploiements dans le bassin de Liège-Verviers

Pour avis

3.1. Planning des redéploiements dans le bassin

Périmètre et planification concertée TEC – SPW jusque 2030

| Zone de redéploiement | Diagnostic | Etudes opérationnelles et participation citoyenne | Mise en œuvre opérationnelle (TEC) |
|-------------------------------------|----------------|---------------------------------------------------|------------------------------------|
| Liège - Sud Est de l'agglomération | printemps 2023 | 2024 | 2025 |
| Vielsalm - Bastogne | automne 2025 | 2027 | 2028 |
| Huy | 2026 | 2027 | 2028 |
| Waremme - Hannut | 2026 | 2027 | 2028 |
| Liège - Nord Est de l'agglomération | 2027 | 2028 | 2029 |
| Eupen-Verviers-Theux | 2028 | 2029 | 2030 |
| Malmedy-Saint Vith | 2028 | 2029 | 2030 |
| Zone Grand Namur | 2026 | 2027 | 2028-2030 |

Zones de redéploiement concernées par le bassin de mobilité de Liège - Verviers

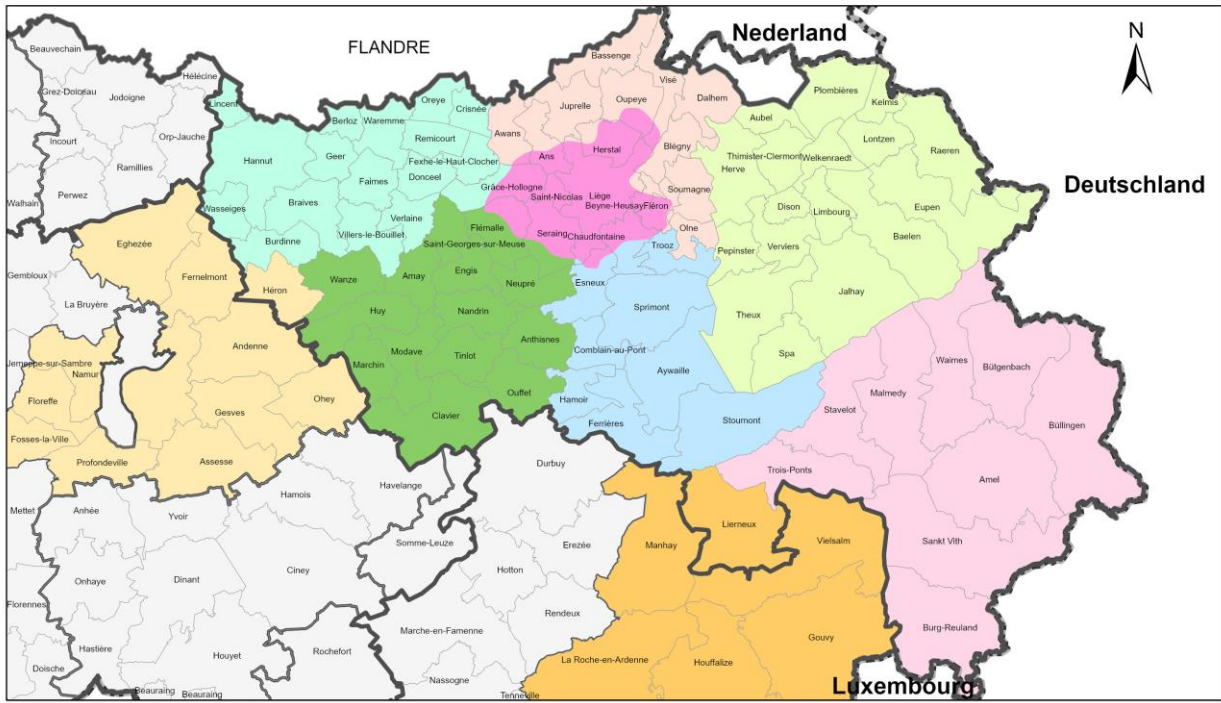
- Pays
- Région
- Bassin de mobilité
- Commune

Zone de redéploiement

- Liège ZHNS
- Liège - zone Nord
- Liège - zone Sud-Est
- Eupen-Verviers-Theux
- Malmedy-Saint Vith
- Huy
- Vielsalm - Bastogne
- Waremme - Hannut
- Zone Grand Namur
- Autre zone

Wallonie
mobilité
SPW

Date: Mai 2022
Source: SPW - Autorité
Organisatrice du Transport



Processus de redéploiement de l'offre TEC

Etude tactique

Partage du **diagnostic mobilité** sur la zone en OCBM (AOT) ▶ Avis OCBM

Atelier technique d'affinage du diagnostic mobilité et de co-construction du réseau-cible (AOT)
avec SPW M&I (Planification), OTW, SNCB, Communes, Province, IEW, UWE, interco, rep. usagers, ...

2^e atelier technique de convergence avec les élus de la zone et OTW (AOT)

Présentation du réseau cible de la zone en OCBM (liaisons, niveaux de service, volume d'offre) par l'AOT ▶ Avis OCBM

Validation du **Plan Régional de Transport public par la Région (AOT)**

Analyse de scénario(s) opérationnel(s) sur la zone (itinéraire, arrêts, temps de parcours, commercialisation, correspondance, besoin d'infrastructures, ...) par l'OTW

Réunions techniques OTW-Communes (voiries, arrêts, cheminements, ...)

Démarche d'information publique et de participation citoyenne

Proposition du **scénario opérationnel privilégié** de la zone par l'OTW en OCBM ▶ Avis OCBM

Choix du scénario final par la Région, amendant le cas échéant le PRTP (AOT)

Etude fine de mise en œuvre opérationnelle par l'OTW (graphicage, habillage, ...)

Approbation/avis sur les modifications opérationnelles transmises par l'OTW à la Région (AOT)

Mise en service des créations/modifications d'offre (régie/sous-traitées) + communication commerciale (OTW)

Evaluation(s) ▶ Avis OCBM

Exploitation de l'offre

3.1. Proposition d'avis de l'Organe de Consultation

L'Organe émet un avis favorable sur le périmètre et l'évolution du planning de redéploiement de l'offre de transport en commun sur son bassin (hors ZHNS urbaine liégeoise), à savoir :

- Etude du redéploiement de la zone Sud-Est de l'agglomération liégeoise : présentation d'un diagnostic à l'OCBM de printemps 2023 en vue de soumettre à l'avis de l'OCBM d'automne 2023 le projet de réseau cible (ambitions tactiques) ;
- Etude du redéploiement de la zone de Vielsalm-Bastogne : présentation d'un diagnostic à l'OCBM d'automne 2025 en vue de soumettre à l'avis des OCBM concernés de printemps 2026 le projet de réseau cible (ambitions tactiques) ;
- Etude du redéploiement de la zone de Huy : présentation d'un diagnostic à l'OCBM de printemps 2026 en vue de soumettre à l'avis de l'OCBM d'automne 2026 le projet de réseau cible (ambitions tactiques) ;
- Etude du redéploiement de la zone Hannut-Waremme : présentation d'un diagnostic à l'OCBM de printemps 2026 en vue de soumettre à l'avis de l'OCBM d'automne 2026 le projet de réseau cible (ambitions tactiques) ;
- Etude du redéploiement de la zone Grand Namur : présentation d'un diagnostic à l'OCBM de printemps 2026 en vue de soumettre à l'avis des OCBM concernés d'automne 2026 le projet de réseau cible (ambitions tactiques) ;
- Etude du redéploiement de la zone Nord-Est de l'agglomération liégeoise : présentation d'un diagnostic à l'OCBM de printemps 2027 en vue de soumettre à l'avis de l'OCBM d'automne 2027 le projet de réseau cible (ambitions tactiques) ;
- Etude du redéploiement de la zone Eupen-Verviers-Theux : présentation d'un diagnostic à l'OCBM de printemps 2028 en vue de soumettre à l'avis de l'OCBM d'automne 2028 le projet de réseau cible (ambitions tactiques) ;
- Etude du redéploiement de la zone Malmedy- Saint-Vith : présentation d'un diagnostic à l'OCBM de printemps 2028 en vue de soumettre à l'avis de l'OCBM d'automne 2028 le projet de réseau cible (ambitions tactiques).

3.2. Mises en œuvre du Plan de transport détaillé TEC (itinéraires, horaires, arrêts, matériel roulant, infrastructures, ...):

Adaptations des horaires des lignes 140, 240, 78,
173, 134 (zone de Visé)



Nouveaux horaires zone Visé

Projet de restructuration des lignes pour améliorer la régularité

- **Lignes 140/240 (Liège-Wandre-Visé)/(Liège-Sarolay-Hermalle-Visé)** : Fiabilisation des temps de parcours et des horaires - Amélioration de l'offre - Officialisation de l'itinéraire à Visé
- **Ligne 173 (Slins - Milmort - Oupeye - Visé)** : Fiabilisation des temps de parcours et des horaires pour la desserte des écoles de Visé et de Milmort - Adaptation de la desserte de Slins - Officialisation de l'itinéraire à Milmort
- **Ligne 78 (Liège - Visé - Maastricht)** : Fiabilisation des temps de parcours - Amélioration de l'offre - Officialisation de l'itinéraire à Visé et du terminus Roosevelt
- **Ligne 134 (Liège - Herstal - Vottem - Liers - Glons)** : Fiabilisation des temps de parcours - Officialisation du terminus Roosevelt

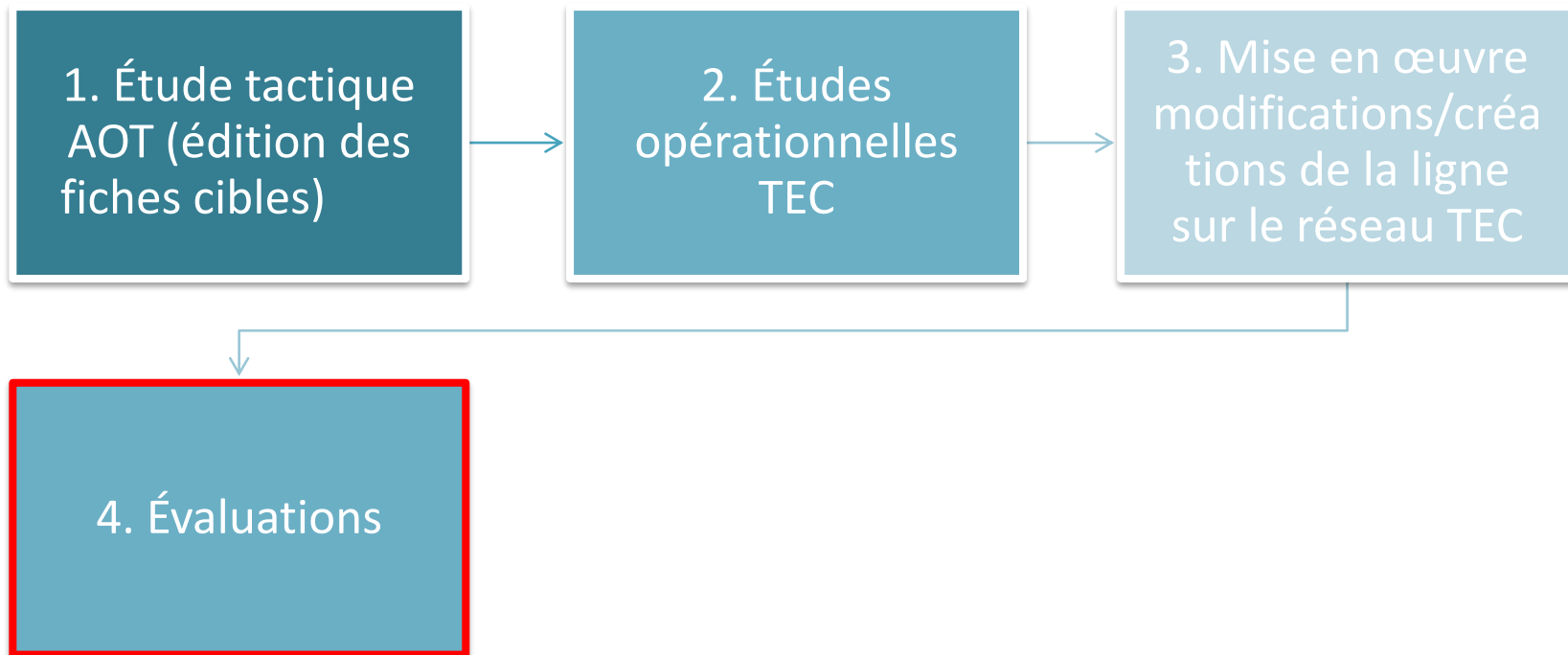
Mise en œuvre probable deuxième semestre 2022

4. Evaluation de l'offre

Processus d'évaluation de l'offre déployée : méthodologie et planning

Pour avis

Macro-processus d'évolution de l'offre



Processus de redéploiement de l'offre TEC

Etude tactique

Partage du **diagnostic mobilité** sur la zone en OCBM (AOT) ▶ Avis OCBM

Atelier technique d'affinage du diagnostic mobilité et de co-construction du réseau-cible (AOT) *avec SPW M&I (Planification), OTW, SNCB, Communes, Province, IEW, UWE, interco, rep. usagers, ...*

2^e atelier technique de convergence avec les élus de la zone et OTW (AOT)

Présentation du réseau cible de la zone en OCBM (liaisons, niveaux de service, volume d'offre) par l'AOT ▶ Avis OCBM

Validation du **Plan Régional de Transport public par la Région (AOT)**

Analyse de scénario(s) opérationnel(s) sur la zone (itinéraire, arrêts, temps de parcours, commercialisation, correspondance, besoin d'infrastructures, ...) par l'OTW

Réunions techniques OTW-Communes (voiries, arrêts, cheminements, ...)

Démarche d'information publique et de participation citoyenne

Proposition du **scénario opérationnel privilégié** de la zone par l'OTW en OCBM ▶ Avis OCBM

Choix du scénario final par la Région, amendant le cas échéant le PRTP (AOT)

Etude fine de mise en œuvre opérationnelle par l'OTW (graphicage, habillage, ...)

Approbation/avis sur les modifications opérationnelles transmises par l'OTW à la Région (AOT)

Mise en service des créations/modifications d'offre (régie/sous-traitées) + communication commerciale (OTW)

Evaluation(s) ▶ Avis OCBM

Etales du processus d'évaluation de l'offre déployée



1. Déploiement de la modification/création de l'offre concernée



2. Préparer l'atelier d'évaluation intermédiaire



3. Réaliser l'évaluation intermédiaire

- 18 mois après le déploiement
- Déterminer un plan d'actions



4. Réaliser le plan d'actions

▶ Avis OCBM

Etapes du processus d'évaluation de l'offre déployée



5. Préparer l'atelier d'évaluation finale



6. Réaliser l'évaluation finale

- 3 ans après le déploiement de la ligne
- Actualiser le plan d'actions



7. Présenter un bilan final

▶ Avis OCBM

Évaluation d'une ligne modifiée/créée

Evaluation intermédiaire (18 mois)

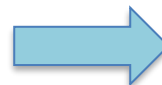
> L'offre fonctionne?

> Plan d'actions (exemples) :

- Élargir l'amplitude horaire
- Aménager les arrêts
- Prévoir une bande bus
- Communiquer sur les horaires
- Communiquer sur les correspondances, etc.



Ajustements et adaptations



Améliorer l'offre

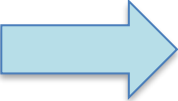
> Le rapport d'évaluation et le plan d'action sont présentés pour avis à l'OCBM (AOT)

> L'OTW et les parties prenantes identifiées sont impliquées dans la réalisation des actions

> L'AOT assure un monitoring dans le cadre de l'évaluation finale

Évaluation d'une ligne modifiée/créée

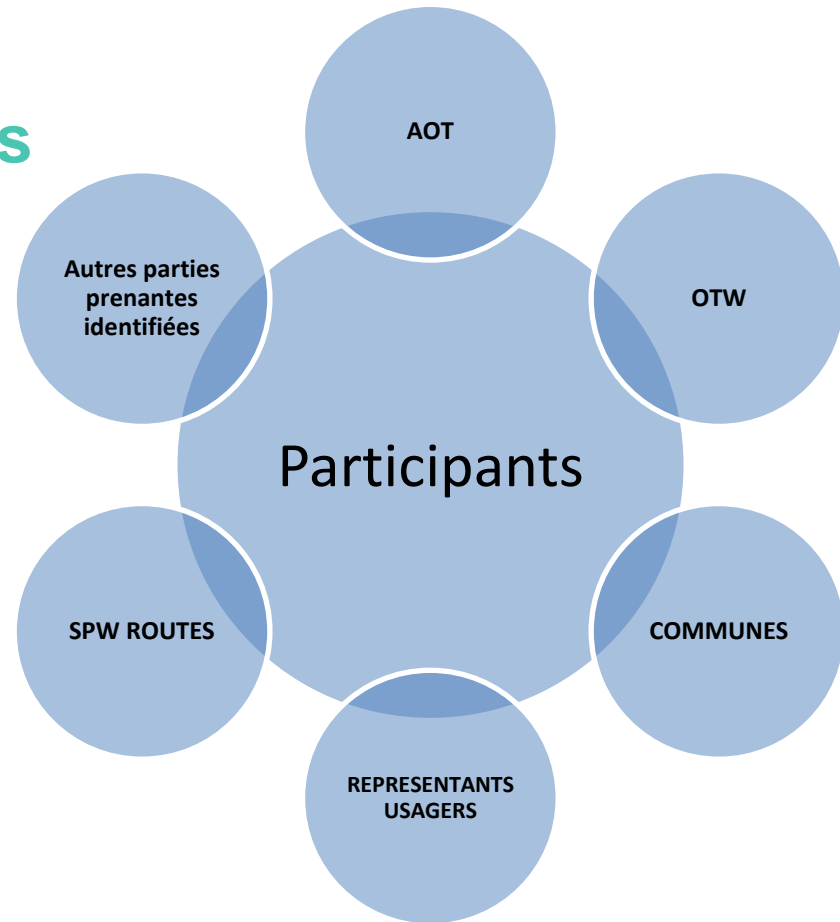
Évaluation finale (3 ans)

- › Suivi des actions intermédiaires
- › Évaluation plus approfondie  Mettre à jour le plan d'actions
- › Bilan de l'offre
 - Identifier les actions résiduelles majeures
 - Présenter à l'OCBM
 - Transmettre au ministre de la Mobilité

Évaluation d'une ligne

Participation des parties prenantes

- AOT pilote
- Implication de toutes les parties prenantes dans l'évaluation
- Participation au plan d'actions



Évaluation d'une ligne

Sources nécessaires pour l'évaluation

Exemples de données, indicateurs ou outils

- Photographie de la ligne (**OTW**)
- Rapport des inspecteurs (**AOT**)
- Analyse de la fonctionnalité des correspondances (**SNCB, STIB, De Lijn, OTW, représentants des usagers**)
- Rapport des représentants des usagers (**Représentants des usagers**)
- Suggestions et barrières à l'utilisation de la ligne (**Représentants des communes & autres POI & parties prenantes**)

Évaluation finale :

- Enquête de la clientèle (notamment la tarification, adéquation au besoin, ...) (**OTW**)
- Impact sur la part modale (**AOT et OTW**)
- Evaluation de l'impact collatéral de l'offre sur les autres offres existantes/parallèles (**AOT, OTW, Communes, autres parties prenantes**)



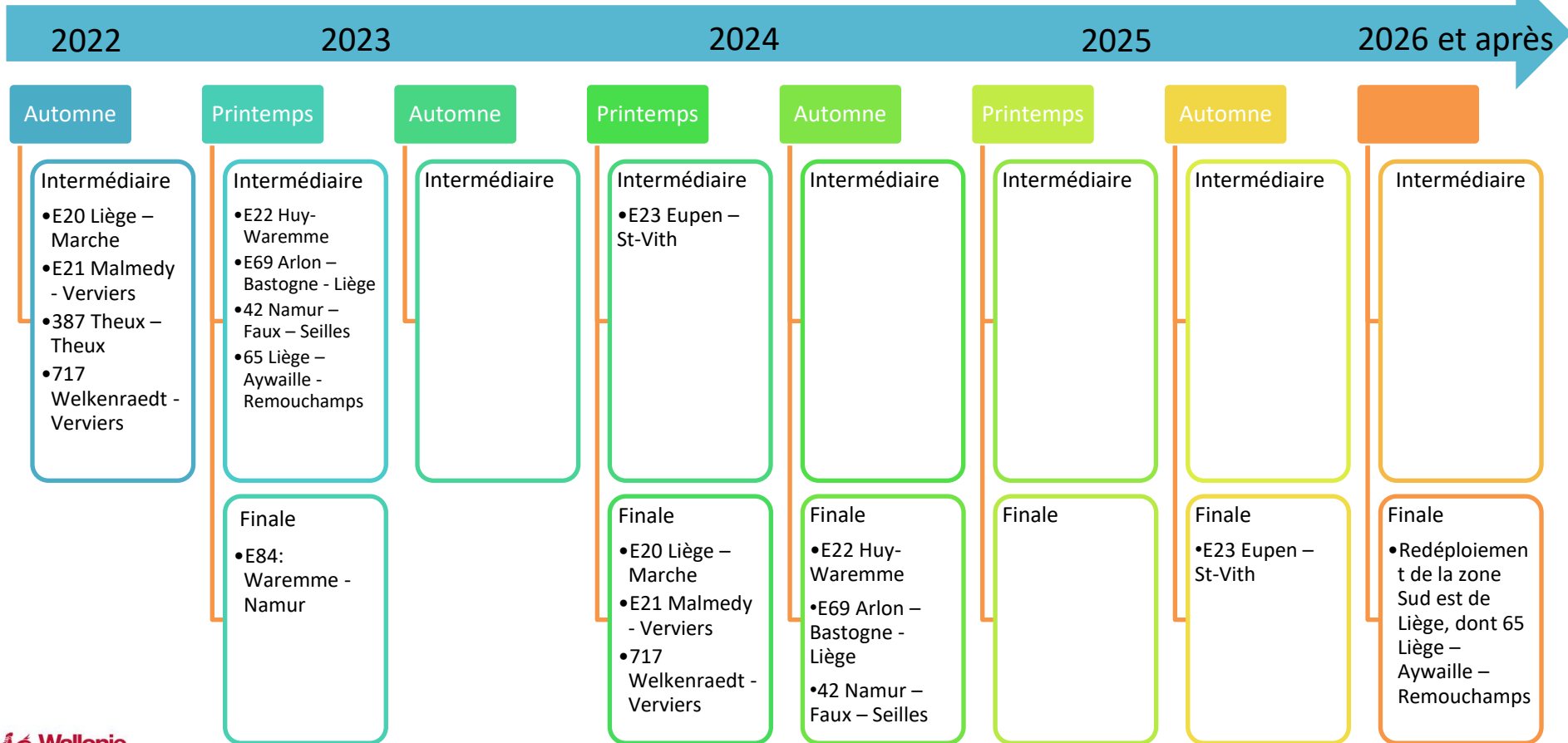
Planification concertée avec le TEC des évaluations pour les lignes modifiées/créées au sein du bassin Liège - Verviers

| Numéro de la ligne | Libellé de la ligne | Planification de l'évaluation intermédiaire | Planification de l'évaluation finale |
|--------------------|--------------------------------------------|---------------------------------------------|--------------------------------------|
| E84 | Waremme - Namur | Automne 2021 | Printemps 2023 |
| 387 | Theux-Oneux-Fays-Jehanster-Polleur-Theux | Automne 2022 | / |
| 717 | Welkenraedt/Kelmis-Henri-Chapelle-Verviers | Automne 2022 | Printemps 2024 |
| E20 | Liège - Marche | Automne 2022 | Printemps 2024 |
| E21 | Malmedy - Verviers | Automne 2022 | Printemps 2024 |
| E22 | Huy – Waremme | Printemps 2023 | Automne 2024 |
| 65 | Liège - Aywaille - Remouchamps | Printemps 2023 | 2028 |
| E69 | Arlon – Bastogne - Liège | Printemps 2023 | Automne 2024 |
| E23 | Eupen - St-Vith – Reuland | Printemps 2024 | Automne 2025 |
| 73 | Liège - Rocourt - Liers - Slins – Glons | Printemps 2027 | Après 2030 |
| 11 | St-Lambert - Rocourt - Liers – Slins | / | 2028 |

► Avis OCBM

► Avis OCBM

Planification concertée des évaluations



4. Proposition d'avis de l'Organe

- ☞ L'Organe prend acte du processus conjoint d'évaluation de l'offre déployée établi par l'AOT et l'OTW. Il confirme l'intérêt d'impliquer des parties prenantes dans l'évaluation et dans la mise en œuvre d'actions améliorant l'offre de transport public, son accessibilité et son attractivité.
- ☞ Il émet un avis favorable sur l'identification et la planification des évaluations des lignes créées ou modifiées au sein du bassin du Luxembourg ces dernières années.
- ☞ Il invite l'AOT à initier la mise en œuvre de ce nouveau processus d'évaluation pour les offres déployées identifiées dans la note qui lui est soumise et invite également toutes les parties prenantes à partager leurs contributions, à participer activement au processus et à la mise en œuvre des actions qui seront identifiées.

5. Mobipôles: Plan d'Investissement en Mobilité Active Communale et Intermodalité (PIMACI)

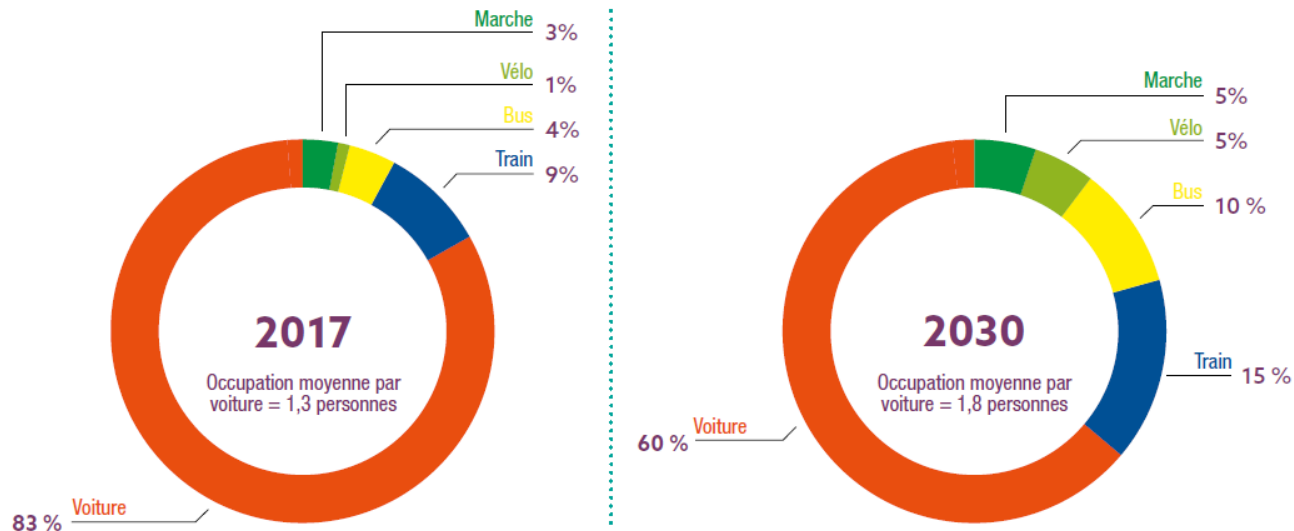
Pour information

PIMACI – Volet intermodalité

1. Le contexte stratégique
2. Les mobipôles, c'est quoi ?
3. PIMACI : le volet intermodalité et les dépenses éligibles
4. Les critères de remise d'avis sur les volet intermodalité des les projets PIMACI
5. Contact AOT et OTW pour l'intermodalité

1. Le contexte stratégique

Les objectifs de transfert modal pour les personnes dans la vision FAST



1. Le contexte stratégique

La SRM pour mettre en œuvre la vision FAST (extraits choisis)

- **3 leviers d'actions:** la gouvernance (pouvoir agir), **les investissements (l'offre)** et l'évolution des comportements (la demande)
- La **connexion des territoires:**
 - Connecter les pôles wallons entre eux et le territoire wallon aux pôles.
 - Connecter les territoires ruraux au réseau intégré
 - Connecter les quartiers des agglomérations urbaines.
- Optimiser la **continuité** de la **chaîne de déplacements:**
 - Développer des points de connexion sur le réseau structurant: les **mobipôles**
 - Développer des points de connexion dans les agglomération urbaines: les **mobipoints**
- **Doubler l'offre** de solution de mobilité



2. Les mobipôles, c'est quoi ?

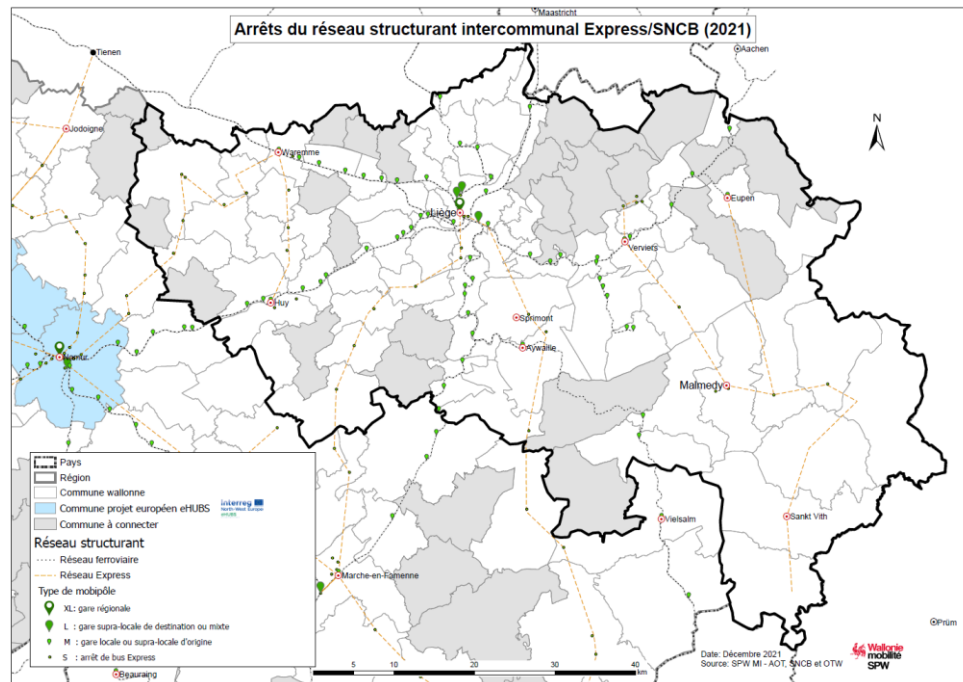
- ✓ Les mobipôles
- ✓ Les mobipoints
- ✓ Les eHubs



Les Mobipôles

Les Mobipôles sont des points de connexion sur le **réseau structurant de transport public**. Des lieux physiques, des « hubs » où **convergent** différentes **offres** et **infrastructures de mobilité** et où les usagers devront se rendre pour accéder à une offre qualitative et performante.

Cette offre (et l'infrastructure qui l'accompagne) pourra être de plusieurs formes et sera dimensionnée selon la situation et le contexte local.



Les Mobipoints



Les Mobipoints sont des points de connexion dans les agglomération urbaines. Le Mobipoint s'inscrit dans un contexte davantage urbain où la non-possession d'un véhicule est plus réaliste. Il doit contribuer à la transition vers la voiture partagée et les déplacements doux. Il peut être considéré comme **l'équivalent du mobipôle à l'échelle de l'agglomération urbaine**. C'est donc également un centre de mobilité qui combine différents types de mobilité partagée et durable.

Les eHubs

Les eHubs sont des **mobipôles** ou des **mobipoints**, ils remplissent donc le même rôle avec la particularité d'offrir une offre de service de **mobilité partagée électrique** (vélo électrique, vélo cargo électrique, scooter électrique ou voiture électrique). Les eHubs sont actuellement déployés dans le cadre d'un projet financé par l'**Europe** que la Wallonie a rejoint en 2021 en vue de tester le concept pour répliquer.

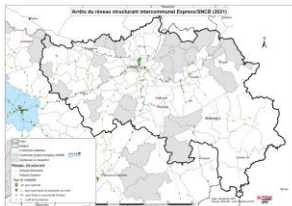
La Wallonie capitalisera sur cette expérience en cours de mise en œuvre pour le développement d'offre de services dans les mobipôles/mobipoints.



Les Mobipôles

Les Mobipôles sont des points de connexion sur le **réseau structurant de transport public**. Des lieux physiques, des « hubs » où **convergent** différentes **offres et infrastructures de mobilité** et où les usagers devront se rendre pour accéder à une offre qualitative et performante.

Cette offre (et l'infrastructure qui l'accompagne) pourra être de plusieurs formes et sera dimensionnée selon la situation et le contexte local.



Service public de Wallonie | SPW Mobilité et Infrastructures

Les Mobipoints



Les Mobipoints sont des points de connexion dans les agglomérations urbaines. Le Mobipoint s'inscrit dans un contexte davantage urbain où la non-possession d'un véhicule est plus réaliste. Il doit contribuer à la transition vers la voiture partagée et les déplacements doux. Il peut être considéré comme **l'équivalent du mobipôle à l'échelle de l'agglomération urbaine**. C'est donc également un centre de mobilité qui combine différents types de mobilité partagée et durable.

Service public de Wallonie | SPW Mobilité et Infrastructures

Les eHubs

Les eHubs sont des **mobipôles** ou des **mobipoints**, ils remplissent donc le même rôle avec la particularité d'offrir une offre de service de **mobilité partagée électrique** (vélo électrique, vélo cargo électrique, scooter électrique ou voiture électrique). Les eHubs sont actuellement déployés dans le cadre d'un projet financé par **l'Europe** que la Wallonie a rejoint en vue de tester le concept pour réplication. La Wallonie capitalisera sur cette expérience en cours de mise en œuvre pour le développement d'offres de services dans les mobipôles/mobipoints.



Service public de Wallonie | SPW Mobilité et Infrastructures

Fonctionnalités cibles selon le type de mobipôles/mobipoints en Wallonie



| Gares régionales (1 de 8.000 montées / jour de semaine) | Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées) de destination ou mixte (destination et origine) | Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées) d'origine | Gares locales | Arrêts de Bus sur lignes structurantes (Express, Tram, BHNS, ...) | Points non urbains de multimodalité | Points urbains de multimodalité |
|---------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|---------------|-------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|
| | Gares locales | Gares Bus (hors gare train) | | | sans Transport Public structurant | sans Transport Public structurant |
| XL | L | M | S | XS | XS | XS mobipoint |

MOBILITÉ

Mobilité active (piétons)

| Sur le site d'intermodalité | XL | L | M | S | XS | XS |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|---|---|---|----|----|
| Trottoirs et passages piétons larges et sécurisés sur le site et pour l'accès immédiat | | | | | | |
| Proximité entre modes pour un transfert court et intuitif | | | | | | |
| Chemins internes présentant un niveau de confort, de sécurité et efficacité renforcé | | | | | | |
| Aménagements « 100% PMR proof » sur le site | | | | | | |
| Espaces de séjour permettant d'autres fonctions que la circulation | | | | | | |
| Signalétique de balisage vers les modes disponibles sur le site et vers les points d'intérêt (POI) aux alentours avec mention de la distance/temps de parcours de marche | | | | | | |
| Location de matériel pour les PMR (chaises roulantes, tribunes, poussettes,...) | | | | | | |
| À proximité | XL | L | M | S | XS | XS |
| Chemins de rabattement continus et présentant un niveau de confort, de sécurité et efficacité renforcé (dans un périmètre de 1-3km) | | | | | | |
| Continuité du balisage vers les points d'intérêt (POI) et quartiers avoisinants | | | | | | |

Mobilité active (cyclistes)

| | | | | | | |
|-----------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|--|
| Proximité entre modes pour un transfert court et intuitif | | | | | | |
| Vélos partagés (électriques ou non) station-based | | | | | | |

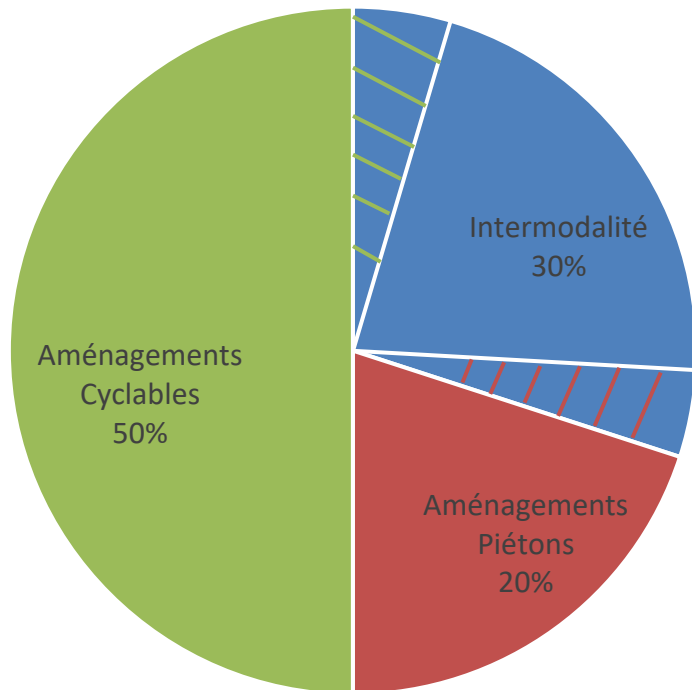
3. L'intermodalité dans PIMACI et les dépenses éligibles



- ✓ PIMACI dans son ensemble
- ✓ Le volet intermodalité de PIMACI
- ✓ Les dépenses éligibles
- ✓ Les fonctionnalités cibles
- ✓ La localisation des mobipôles

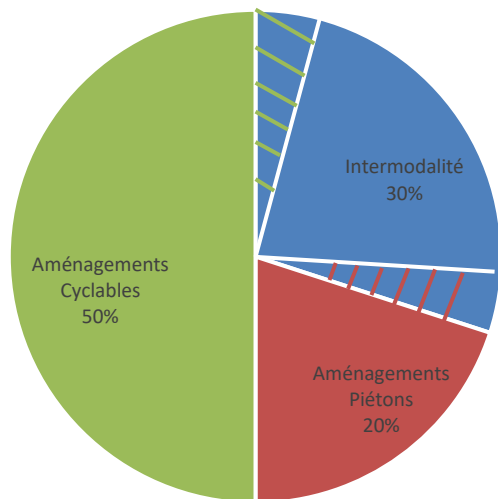


3. PIMACI dans son ensemble



- Subvention totale pour la Wallonie: **€ 210 M**
- **80%** subvention RW – **20%** communes
- Liège Verviers: **€ 61 M**
- **± € 20 M** intermodalité
- Remise des dossiers: fin août 2022

3. PIMACI dans son ensemble



Pour des questions préalables (hors échanges officiel via le [guichet des pouvoirs locaux](#)):

- Questions sur la procédure et le suivi des dossiers (SPW - DEPS): [lien](#)
- Questions aménagements cyclables/piétons (SPW - DPM): wallonie.cyclable@spw.wallonie.be
- Questions sur l'intermodalité (SPW - AOT): mobipoles.mobilite@spw.wallonie.be

3. L'intermodalité dans PIMACI

- **30% de l'enveloppe PIMACI** est prévue pour l'**intermodalité** (avec une certaine flexibilité dans la répartition entre les aménagements piétons, cyclables et l'intermodalité ainsi que la répartition entre communes)
- La subvention concerne le financement des **infrastructures et équipements** et non les services à y développer.
- 7 catégories de **dépenses éligibles** (voir dia suivante)
- Respect du principe **STOP**
- **Coordination locale** nécessaire pour synchroniser les opérateurs de transport public fédéral (SNCB) ou régional (TEC) et la SOFICO le cas échéant
- **Charte graphique** fournie par la Wallonie



3. L'intermodalité dans PIMACI

Les dépenses éligibles



- 1° des **aménagements cyclables** dans un rayon de maximum 10 km permettant des liaisons continues à destination ou au départ du site
- 2° des **aménagements piétons** dans un rayon de maximum 3 km permettant des liaisons continues à destination ou au départ du site
- 3° des **bâtiments** permettant l'**attente** conviviale et l'accueil de différents **services** (point vélo)
- 4° des **parkings** pour l'**auto-partage**, de délestage et/ou de covoiturage
- 5° du **stationnement** sécurisé pour les **vélos**
- 6° de l'**éclairage** spécifique
- 7° de la **signalisation**



3. L'intermodalité dans PIMACI

Les fonctionnalités cibles préconisées

- Les types de mobipôles:
 - XL: Gare régionale (+ de 8.000 montées/jour de semaine) ;
 - L: Gare supra-locale (entre 500 et 8.000 montées/jour de semaine) de destination ou mixte (destination et origine) ;
 - M: Gare supra-locale (entre 500 et 8.000 montées/jour de semaine) d'origine, gares locales ou gares de bus (hors gare train) ;
 - S: Arrêt de bus sur ligne structurante (Express, Tram, BHNS, ...)
 - XS: Point non urbain de multimodalité, sans transport public structurant (exemple : parking de covoiturage)
 - XS (mobipoint): Point urbain de multimodalité (« mobipoint »), sans transport public structurant sur le site, mais dont les solutions de mobilité locale permettent de rallier le mobipôle à proximité.
- Les fonctionnalités cibles par type de mobipôle ([Annexe 4 circulaire](#)). Pour chaque dépense éligible, la circulaire précise les fonctionnalités associées
- La fiche voirie/bâtiment : [lien](#) (voir point 3) permet de faire le lien entre les types de mobipôles et les fonctionnalités cibles

| Fonctionnalités cibles selon le type de mobipôles/mobipoints en Wallonie | Gares régionales (+ de 8.000 montées/jour de semaine) | Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jour de semaine) de destination ou mixte (destination et origine) | Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jour de semaine) d'origine Gares locales Gares Bus (hors gare train) | Arrêts de Bus sur lignes structurantes (Express, Tram, BHNS, ...) | Points non urbains de multimodalité (Gares, Trams, sans Transport Public structurant) | Points urbains de multimodalité (sans Transport Public structurant) | |
|--------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|---|
| | XL | L | M | S | XS | XS mobipoint | |
| MOBILITÉ | | | | | | | |
| Mobilité active (piétons) | | | | | | | |
| Sur le site d'intermodalité | Trottoirs et passages piétons larges et sécurisés sur le site et pour l'accès immédiat | | | | | | 2 |
| | Proximité entre modes pour un transfert court et intuitif | | | | | | 2 |
| | Cheminements internes présentant un niveau de confort, de sécurité et efficacité renforcé | | | | | | 2 |
| | Aménagements « 100% PMR proof » sur le site | | | | | | 2 |
| | Espaces de séjour permettant d'autres fonctions que la circulation | | | | | | 2 |
| | Signalétique de balisage vers les modes disponibles sur le site et vers les points d'entrée (POI) aux alentours avec mention de la distance/temps de parcours de marche | | | | | | 7 |
| | Location de matériel pour les PMR (chaises roulantes, tribunes, poussettes...) | | | | | | 7 |
| A | Aménagements de rabattement communs et présentant un niveau de confort, de sécurité et | | | | | | 7 |

3. L'intermodalité dans PIMACI

Les fonctionnalités cibles préconisées

| Fonctionnalités cibles selon le type de mobipôles/mobipoints en Wallonie | | Gares régionales (+ de 8.000 montées / jour de semaine) | Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées) de destination ou mixte (destination et origine) | Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées) d'origine Gares locales Gares Bus (hors gare train) | Arrêts de Bus sur lignes structurantes (Express, Tram, BHNS, ...) | Points non urbains de multimodalité sans Transport Public structurant | Points urbains de multimodalité sans Transport Public structurant |
|--------------------------------------------------------------------------|--|---------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| | | XL | L | M | S | XS | XS mobipoint |

MOBILITÉ
Mobilité active (piétons)

| Sur le site d'intermodalité | XL | L | M | S | XS | XS mobipoint |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|---|---|---|----|--------------|
| Trottoirs et passages piétons larges et sécurisés sur le site et pour l'accès immédiat | | | | | | 2 |
| Proximité entre modes pour un transfert court et intuitif | | | | | | 2 |
| Chemins internes présentant un niveau de confort, de sécurité et efficacité renforcé | | | | | | 2 |
| Aménagements « 100% PMR proof » sur le site | | | | | | 2 |
| Espaces de séjour permettant d'autres fonctions que la circulation | | | | | | 2 |
| Signalétique de balisage vers les modes disponibles sur le site et vers les points d'intérêt (POI) aux alentours avec mention de la distance/temps de parcours de marche | | | | | | 7 |
| Location de matériel pour les PMR (chaises roulantes, tribunes, poussettes,...) | | | | | | 2 |
| A Cheminements de rabattement continus et présentant un niveau de confort, de sécurité et | | | | | | 2 |

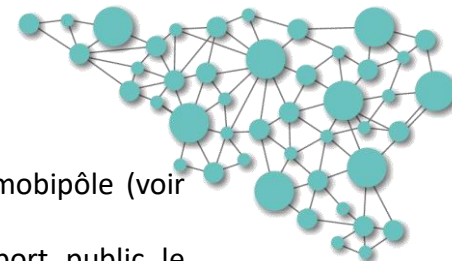
- Les cases vertes représentent ce qui pourraient être pris en compte dans PIMACI :
1. Infrastructures cyclables dans un rayon de 5 km à 10 km²
 2. Infrastructures piétonnes dans un rayon de 1,5 à 3km
 3. Infrastructures et équipement d'attente et de services
 4. Parkings (autopartage, délestage P+R, covoiturage)
 5. Stationnement vélos
 6. Eclairage
 7. Branding/signalisation
- Eléments cruciaux pour la création d'un mobipôle/mobipoint à prendre en compte par les auteurs de projet

| | | | |
|-------------|-------------------------|-----------|----------------|
| Prioritaire | Souhaitable/recom mandé | Optionnel | Non nécessaire |
|-------------|-------------------------|-----------|----------------|

3. L'intermodalité dans PIMACI

La localisation des mobipôles

- **Priorité aux mobipôles à vocation structurante:**
 - 200 communes wallonnes sur 262 bénéficient d'une offre structurante de TP
 - Les aménagement intermodalité doivent viser l'accessibilité d'une gare ou d'un arrêt du réseau structurant de transport en commun, au besoin en réseau urbain via un réseau de « mobipoints »
 - Pour les communes non connectées au réseau structurant de TP, les aménagement en faveur de l'intermodalité peuvent s'orienter vers d'autres modes que le transport public
- **Les types de localisations suivants sont possibles:**
 - à la gare ferroviaire (ou tram) - L'ensemble des gares ont été classées par type de mobipôle (voir annexe circulaire).
 - au cœur de la commune si la disponibilité en espace et l'accessibilité en transport public le permettent
 - en amont de la congestion sur les pénétrantes des pôles urbains (P+R ou pôles d'échange) permettant d'accéder au réseau structurant urbain de transport public
 - à l'intersection des voiries structurantes régionales (sans être éloigné d'un centre de vie de la commune de plus de 3 kilomètres)



4. Les critères de remise d'avis sur le volet intermodalité des projets PIMACI

Rappel sur la mission d'organisation de l'AOT

Le Gouvernement a confié à l'**Autorité Organisatrice du Transport** les missions d'**organisation**, de **régulation** et de **surveillance** des systèmes d'exploitation du **transport public** de **personnes** en Wallonie.

A ce titre, l'AOT collabore à une **structuration de l'offre** la plus pertinente notamment via la traduction de la vision du Gouvernement wallon en une **politique d'accessibilité** en lien avec l'aménagement du territoire, l'examen, la création, l'adaptation et la suppression des lignes TEC, l'intégration du transport public dans la mobilité et l'intermodalité, la définition des obligations de service public, ...

L'AOT pilote l'évolution de l'offre de transport public en Wallonie tant en matière de **développement** de l'offre que de **redéploiement** de l'**offre** existante dans le cadre de la vision **FAST 2030** qui vise un **transfert modal** important en faveur de la **mobilité collective**.

Il importe que les **investissements** en **intermodalité** soient réalisés là où l'**offre** apparait confirmée comme **structurante** et **pérenne** pour l'avenir.

Critères de remise d'avis pour le volet intermodalité

PIMACI

| | | Document à consulter | | | | | | | |
|---------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|---------------------------|-------|-------------------------------|
| | | Extraits choisis Fast - SRM 2030 | Typologie des gares en termes de mobipôle potentiel (Classement des gares) | Fonctionnalités cibles selon le type de mobipôles/mobipoints | Carte Arrêts du réseau structurant intercommunal | Carte Plans Régionaux de Transport Public finalisés | Carte Aire de covoiturage | PIMPT | Plan infrastructures OTW 2022 |
| Contexte | Le projet correspond aux ambitions FAST 2030 et à la stratégie Régionale de Mobilité 2030. | x | | | | | | | |
| | Le projet est dans la continuité de projets européens (Interreg E-Hubs), d'infrastructures régionales (PIMPT ou OTW) ou d'évolutions de l'offre de transport en commun (P RTP). | | | | x | x | | x | x |
| Critères de remise d'avis | Localisation Si la commune est "desservie" par le réseau structurant de transport en commun, le projet d'intermodalité s'articule autour d'un (des) mobipôle(s)/arrêt(s) du réseau structurant mis en œuvre (gare, Express, métro, BHNS, principal) (catégorie XL, L, M, S). | | x | x | x | x | | | |
| | Si le projet d'intermodalité est situé en milieu urbain sans transport structurant sur le site, il concerne des infrastructures de type mobipoint (catégorie XS mobipoint) qui offrent des solutions permettant de rallier le mobipôle desservi par le réseau structurant de transport en commun à proximité. | | x | x | x | x | | | |
| | Si la commune est "non desservie" par le réseau structurant de transport en commun, le projet d'intermodalité (catégorie XS) privilégie d'autres modes que le transport public (par exemple, un parking de covoiturage). | | x | x | x | x | x | | |
| Fonction | La(les) fonctionnalité(s) ciblée(s) par le projet sont identifiée(s) "prioritaire, souhaitée ou optionnelle" pour le type de mobipôle/mobipoint concerné. | | x | x | | | | | |

5. Contacts AOT et OTW pour l'intermodalité locale

- ✓ AOT: mobipoles.mobilite@spw.wallonie.be
- ✓ OTW-Liège: Bruno Deblire (bruno.deblire@letec.be)



Merci de votre attention



6. Suivi des avis antérieurs de l'Organe

Pour information

7. Divers : suggestions de points pour l'OCBM d'automne 2022

Prochaine réunion de l'OCBM à l'automne 2022

Merci pour votre participation

N'hésitez pas à nous contacter pour
toute proposition de points à porter à
l'ordre du jour :

bassins.mobilite@spw.wallonie.be