

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

---

Date : Jeudi 25 janvier 2024

Lieu : Espace Beaufays – Voie de l'Air Pur 227 à Chaudfontaine.

### **Présents :**

#### Membres

- Alain HAPPAERTS (Berloz)
- Pol GUILLAUME (Braives)
- Noel STEPHAN (Bütgenbach)
- Dominique VERLAINE (Chaudfontaine)
- Didier LERUSSE (Geer)
- Eric DOSOGNE (Huy)
- Guido PROESMANS (Juprelle)
- Yannick HEUSCHEN (Lontzen)
- Marc BAGUETTE (Olne)
- Jean-Michel HAESEVOETS (Soumagne)
- Luc DELVAUX (Sprimont)
- Sébastien MARCQ (Trooz)
- Olivier KINNEN (Représentant du Ministre Henry)
- Frédéric D'HONDT (OTW- Direction Liège-Verviers)
- Martin DUFLOU (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)

#### Invités permanents

- Florian VANHAMME (Tous à pied)
- Chloé FIVET (Tous à pied)
- Stéphane DE CONINCK (FOREM de Liège)

#### Invités Ad hoc

- Pauline MORVAN (OTW – Direction Liège-Verviers)
- Benoît VANDER PUTTEN (OTW – direction générale - coordination opérationnelle)
- Ophélie ALSTEENS (SPW- Autorité Organisatrice du Transport)
- Niels ANTOINE (SPW- Autorité Organisatrice du Transport)
- Mélissa FRANCOIS (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Justine MARNEFFE (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Nadia NEVEN (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport, secrétaire de l'Organe)

- Slaven BOSNJAK (SPW Mobilité Infrastructures – Direction de la planification de la mobilité)
- Olivia PERWEZ (OTW – Direction Liège-Verviers)
- Michel SCHOONBROODT (OTW – Direction Liège-Verviers)
- Stephan PONCELET (Conseiller en mobilité Chaudfontaine)
- Alisson PONSARD (Fléron)
- Michel DUC (attaché de Cabinet de l'échevin de la mobilité de Liège)
- Renaud DE SCHRYVER (Theux)

**Absents/Excusés :**

- Stéphanie CAPRASSE (Amay)
- Erik WIESEMES (Amel)
- Gregory PHILIPPIN (Ans)
- Marc TARABELLA (Anthisnes)
- Francis GERON (Aubel)
- Thibaud SMOLDERS (Awans)
- Christian GILBERT (Aywaille)
- Arnaud SCHEEN (Baelen)
- Audun BROUNS (Bassenge)
- Didier HENROTTIN (Beyne-Heusay)
- Christophe BERTHO (Blegny)
- Reinhold ADAMS (Bülligen)
- Christine BOUCHE (Burdinne)
- Serge DOLLENDORF (Burg-Reuland)
- Damien WATHELET (Clavier)
- Jean PAULUS (Comblain-au-Pont)
- Yakhlef EL MOKHRARI (Crisnée)
- Fabien VAESSEN (Dalhem)
- Carine FAGNANT (Dison)
- Philippe MORDANT (Donceel)
- Johan ANCIA (Engis)
- Laura IKER (Esneux)
- Claudia NIESSSEN (Eupen)
- Marie-Léonie COLPIN (Faimés)
- Marianne DUPONT (Ferrières)
- Carole NACHTERGAELE (Fexhe-le-haut-clocher)
- Sophie THEMONT (Flémalle)
- Thierry ANCIEN (Fléron)
- Salvatore FALCONE (Grâce-Hollogne)
- Marie-Noëlle MINGUET (Hamoir)
- Florence DEGROOT (Hannut)
- Luc VIATOUR (Héron)
- Frédéric DAERDEN (Herstal)
- Jean-Marc MONSEUR (Herve)
- Michel PAROTTE (Jalhay)
- Marc LANGHOR (Kelmis)
- Gilles FORET (Liège)
- André SAMRAY (Lierneux)
- Valérie DEJARDIN (Limbourg)
- Yves Kinnard (Lincet)
- Catherine SCHROEDER (Malmedy)
- Samuel FARCY (Marchin)
- Virginie DEFRANG-FIRKET (Neupré)
- Pierre FERIR (Marchin)
- Anne DUCHÊNE (Modave)
- Sébastien HERBIET (Nandrin)
- Dylan DASSY (Oreya)
- Arnaud MASSIN (Ouffet)
- Serge FILLOT (Oupeye)
- Doris QUADFLIEG (Pepinster)
- Ulrich DELLER (Raeren)
- Thierry MISSAIRE (Remicourt)
- Francis DEJON (Saint-Georges-sur-Meuse)
- Jérôme AVRIL (Saint-Nicolas)
- Marcel GOFFINET (Sankt-Vith)
- Déborah GERADON (Seraing)
- Yoann FREDERIC (Spa)

- Fabien LEGROS (Stavelot)
- Didier GILKINET (Stoumont)
- Lambert DEMONCEAU (Thimister-Clermont)
- Laurence MEDAERTS (Tinlot)
- Pascal HENRIET (Trois-ponts)
- Hubert JONET (Verlaine)
- Amaury DELTOUR (Verviers)
- Jean-François RAVONE (Villers-le-Bouillet)
- Xavier MALMENDIER (Visé)
- Christophe THUNUS (Waimes)
- Commune de Wanze
- Albert GERARD (Waremmes)
- Arnaud CORNET (Wasseiges)
- Joseph SMITS (Welkenraedt)
- Mourad BAOUCHE (SNCB)

Abréviations courantes :

AOT = **A**utorité **O**rganisatrice du **T**ransport

BHNS = **B**us à **H**aut **N**iveau de **S**ervice

CCATM = **C**ommission **C**onsultative **C**ommunale d'**A**ménagement du **T**erritoire et de **M**obilité

CLM = **C**entrale **L**ocale de **M**obilité

CRM = **C**entrale **R**égionale de **M**obilité

H+ = tarif **H**orizon +

OCBM = **O**rgane de **C**onsultation du **B**assin de **M**obilité

OTW = **O**opérateur de **T**ransport de **W**allonie

PAE = **P**arc d'**A**ctivité **E**conomique

PCM = **P**lan **C**ommunal de **M**obilité

PIMACI = **P**lan d'**I**nvestissement en **M**obilité **A**ctive **C**ommunale et **I**ntermodalité

PIMPT = **P**lan **I**nfrastructures et **M**obilité **P**our **T**ous

PMR = **P**ersonne à **M**obilité **R**éduite

PUM = **P**lan **U**rbain de **M**obilité

SDT = **S**chéma de **D**éveloppement **T**erritorial

SPW M&I ou MI : **S**ervice **P**ublic de **W**allonie **M**obilité et **I**nfrastructures

SRM = **S**tratégie **R**égionale de **M**obilité

ZHNS = **Z**one à **H**aut **N**iveau de **S**ervice

## **1. Redéploiement de la zone de Liège Sud-Est : phase 1 - réseau cible**

*Point pour avis – Documents préparatoires – Point présenté par Ophélie Alsteens, AOT*

Après avoir rappelé le périmètre de la zone et le processus de redéploiement, l'AOT présente le réseau cible proposé sur la zone Liège Sud-Est et détaillé dans les documents préparatoires.

Les remarques suivantes sont formulées en séance, principalement par la commune de Chaudfontaine (*remarques confirmées par courrier du 15 février 2024*) :

- Il est suggéré de mieux permettre la comparaison entre réseau existant et réseau projeté dans les documents préparatoires.
- La ligne 30 n'était pas reprise dans le périmètre de l'étude, les ambitions la concernant n'ont donc pas subi de modifications.
- La diminution de niveau de service envisagée sur la ligne 31 n'est pas acceptable pour les communes de Chaudfontaine et Trooz si cette ligne doit également remplacer la ligne 33 (appelée à disparaître à l'arrivée du Busway). Il y a lieu de revoir l'offre de la ligne 31 en lien avec le terminus de la ligne 33 qui pourrait être envisagée à hauteur de l'AD Delhaize de Chaudfontaine.
- La desserte de Vaux-sous-Chèvremont et de Chèvremont doit être assurée.
- Chaudfontaine est la seule commune traversée par la ligne E69 qui ne dispose pas d'arrêt sur son territoire. Le TEC-Luxembourg étudie la faisabilité d'un arrêt.
- La ligne 65 est l'épine dorsale de la zone mais est reprise comme « ligne secondaire », cet intitulé est perturbant pour les citoyens.
- Dans le réseau cible, l'amplitude horaire de la ligne 65 s'arrête à 22h le samedi et encore plus tôt en semaine. Or aujourd'hui, un bus supplémentaire démarre à 23h30. La demande est que l'amplitude horaire reste la même, autant en semaine que le samedi.
- La correspondance de la ligne 28 en gare de Chaudfontaine est tout aussi primordiale que celle prévue en gare de Tilff.
- La variante prévue sur Ninane est une bonne chose vu l'offre proposée le dimanche, mais son amplitude horaire en soirée est faible.
- La commune de Chaudfontaine maintient sa volonté d'avoir le terminus du BHNS Ans-Chênée au Boulevard de l'Ourthe plutôt qu'à la gare de Chênée. La commune de Liège quant à elle maintient sa position d'avoir le terminus à la gare. Le SPW précise que la Région finance le P+R de Chênée (E25) dans le cadre du Plan de Relance. Ce point sera intégré dans le Copil PUM.
- Les mobipôles de la zone n'ont pas encore été déterminés, l'AOT recontactera les communes pour identifier avec elles les mobipôles potentiels.
- Les communes de Trooz et Olne se réjouissent de l'arrivée de l'une liaison « Soumagne-Olne-Nessonvaux ».
- La commune de Sprimont demande de vérifier que le niveau de service de la ligne 64 n'est pas dégradé dans le réseau cible.
- Demande est faite de communiquer davantage autour des mobipôles PIMACI lors des OCBM, certaines communes n'ayant pas forcément de mobipôles sur leur territoire et souhaitant dès lors être au courant de ce qui se passe chez les voisins pour pouvoir éventuellement s'y raccorder.

- Par mail en marge de la réunion, la SNCB souhaite faire acter les demandes suivantes :
  - o être informée/consultée durant le processus d'étude opérationnelle pour le volet intermodalité bus/train ;
  - o la contrainte de qualité liée à la correspondance doit clairement être fixée ;
  - o optimiser au mieux la complémentarité des offres.

#### **Avis de l'Organe :**

L'Organe émet un avis favorable sur le réseau cible proposé par l'AOT (détaillé dans les fiches par liaison en annexe) avec les points d'attention suivants :

- Régler la question du devenir de l'offre sur les lignes 31 et 33 et de la desserte de Chèvremont, en clarifiant le lieu de rabattement des liaisons sur le futur Busway du côté de Chênée/Ourthe pour une intermodalité fluide ;
- Recaractériser la ligne 65 en liaison structurante principale et adopter une amplitude horaire correspondant à l'offre actuelle ;
- Etudier la possibilité de l'augmentation de l'amplitude horaire de la liaison « Ninane-Liège » le dimanche ;
- Clarifier la question des mobipôles sur la zone ;
- Etudier la desserte de la commune de Chaudfontaine avec la E69 ;
- Etudier les priorités de correspondances sur la liaison « Sart-Tilman – Chaudfontaine ».

Ce réseau cible :

- intègre la mise en service des BHNS ;
- conserve l'ampleur kilométrique de l'offre sur la zone ;
- prend en compte l'offre ferroviaire et l'intermodalité avec le train.

Il recommande à l'AOT d'officialiser le schéma de la zone de Liège-Sud Est.

La phase suivante consistera dans la traduction par le TEC de réseau cible en lignes et itinéraires (avant-projet de réseau), permettant la comparaison entre le réseau existant et le nouveau réseau.

## **2. Trajectoire de redéploiement de l'offre en Wallonie pour les 5 prochaines années**

*Point pour information présenté par la Direction générale de l'OTW*

A la suite du redéploiement de la zone de Gembloux, une première évaluation a été menée et a permis de tirer une série d'enseignements. Fort de cette expérience, l'OTW souhaiterait porter les trois messages suivants.

Premièrement, les redéploiements continuent mais en veillant à ne plus retomber sur les mêmes écueils. Les ambitions qui sous-tendent ceux-ci doivent gagner en robustesse. Des analyses de l'offre manquante mais aussi existante doivent être menées conjointement. Par ailleurs, un renfort des équipes du TEC est indispensable pour mener de telles démarches. Le TEC s'y attelle.

Deuxièmement, la communication doit être améliorée. Il s'agit d'être plus didactique et de faire apparaître plus clairement les marges de manœuvre disponibles en amont d'un redéploiement. Être plus proactif en matière de communication signifie aussi de mettre davantage en avant les points positifs. C'est pour ces raisons que l'OTW va lancer un marché public afin de disposer d'une meilleure visualisation des réseaux existants et projetés. La volonté est que les citoyens, les communes et l'ensemble des parties prenantes puissent plus facilement se projeter dans le nouveau réseau.

Troisièmement, la manière de redéployer les réseaux cibles doit davantage nous permettre de considérer des besoins plus ponctuels, formulés notamment par les communes et donc sans nécessairement passer par des démarches lourdes. L'OTW et l'AOT souhaitent voir évoluer le processus de redéploiement afin de le rendre plus pertinent et plus léger. C'est l'objectif de l'année 2024.

Les remarques/questions suivantes sont formulées en séance :

- Il n'y a pas de calendrier de redéploiement clair à ce jour, mais le TEC va essayer d'éviter que certaines zones soient trop postposées.
- Pour ce qui est du déploiement de l'offre TEC à la demande, celui-ci se développe dans le cadre des études de redéploiement, où il fait désormais partie du mix de solutions qui peuvent être mises en place avec le réseau bus régulier, chacun ayant leurs coûts et avantages spécifiques. La commune de Braives souhaite voir se développer cette offre dans la zone Huy-Waremme.
- Le Forem indique qu'améliorer la communication autour des redéploiements pourrait aussi passer par son implication (et celle d'autres organismes publics) ainsi que l'implication de partenaires tels que les entreprises, les centres de formation, les régies de quartiers, etc. Ces partenaires pourraient être une caisse de résonance, qui pourraient préparer une série de personnes à ces évolutions.
- La commune de Chaudfontaine indique que dans le cadre des changements autour du tram, il faudrait avoir une communication ciblée par commune.
- Page web interactive du tram : [letram.be/le-futur-reseau](http://letram.be/le-futur-reseau)
- La commune de Huy souhaite clarifier avec le Tec la situation des lignes 702 et 703, où c'est la ville qui met à disposition les chauffeurs.
- Concernant le projet de nouvelle liaison Marchin-Huy, demande est faite d'étudier le passage par le village de Solières et de clarifier l'échéance de mise en service par le TEC.
- Certains passages de la ligne 127 Huy-Landen restent sur la grande route. Suggestion est faite par la commune de Braives de transformer ces passages en ligne Express.

### **3. Inventaire des prochaines évaluations de lignes TEC**

*Point pour info – voir slides présentés par Nadia Neven, AOT*

Le listing des lignes à évaluer comprend des lignes qui s'inscrivent dans le processus habituel d'évaluation (lignes nouvellement créées ou ayant subi d'importantes modifications, évaluées après 18 mois) et des lignes demandées par les communes.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- Il est suggéré de clarifier dans le tableau les lignes qui sont réévaluées suite à des demandes particulières et celles suivant le processus d'évaluation classique.
- La commune de Theux demande de faire attention à la correspondance de la ligne E21 lors de l'évaluation.
- Le Tec demande que pour certaines lignes devant subir plusieurs changements successifs dans le cadre de l'arrivée du tram, comme les lignes 57 et 158, on attende d'avoir une version stabilisée de la ligne avant de faire une évaluation.
- Dans le cadre d'une évaluation, le potentiel d'ajout d'un TAD (par exemple pour alimenter les lignes express) est-il étudié ? L'AOT précise que ce n'était pas le cas, mais dans le cadre où l'AOT et le TEC souhaitent se rendre plus agiles lors de cette année de transition 2024, c'est une demande qui peut être entendue.

#### **4. Mise en œuvre du plan de transport**

*Point pour information – voir slides présentés par Olivia Perwez, OTW*

Différents projets sont prévus pour l'année 2024, sachant que le gros des forces reste concentré sur la modification des 84 lignes autour du tram de Liège.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- Les contacts entre TEC et DeLijn sont bons de manière générale, mais les lignes transrégionales sont toujours plus floues à traiter car il faut distinguer ce qui relève de la stratégie (et mérite donc concertation) et ce qui relève de la gestion opérationnelle quotidienne. La ligne 74 se situe à la limite de ces deux domaines et n'a pas fait l'objet de concertation.
- Au-delà du cas de Juprelle, depuis début janvier, beaucoup de communes wallonnes ont vu leur offre DeLijn modifiée ou supprimée. Or, un accord de coopération régite l'équilibre des lignes transrégionales entre Flandre et Wallonie. Depuis les années '80, DeLijn a réduit son offre de 30-50% alors que celle de la Wallonie a plutôt progressé. La proposition du SPW est de porter le point dans un comité de concertation avec la Flandre.
- Le Forem attire l'attention sur l'importance de la cohérence entre les services du TEC et DeLijn. L'offre d'emplois en Région Flamande est assez importante et les employeurs se tournent régulièrement vers le Sud du pays, dans le cadre de postes à pourvoir. Les emplois en Flandre sont visibles et promotionnés en ligne sur le site du Forem.
- La commune de Berloz est mécontente du service offert par la nouvelle ligne TEC sur son territoire, très insuffisante à ses yeux. D'autre part, c'est à Landen et non Waremme que les navetteurs prennent le train. Le TEC rappelle que les éléments tactiques ont été discutés lors d'un précédent OCBM et que le niveau de service avait été déterminé sur base des fréquentations de la ligne DeLijn, qui étaient très faibles en heures creuses. D'autre part, pour les éléments opérationnels tels que les heures d'arrivée et de départ ou les arrêts, le TEC a déjà fait quelques adaptations. Mais il est difficile de contenter tous les besoins.
- Les communes plus rurales font entendre leur vœu d'être étudiées également à court terme, surtout vu l'incertitude liée au timing de la nouvelle trajectoire de redéploiements.
- Pour compléter l'offre des transports en commun, il est à noter que la Centrale Régionale de Mobilité est depuis récemment intégrée au sein du SPW. Depuis 3 ans, la Centrale a identifié 600 opérateurs

complémentaires au TEC sur la Wallonie. Vu le besoin de travailler en supracommunalité, la Centrale est en train de développer un logiciel pour permettre à tous les opérateurs d'avoir une seule base de données, ce qui permettrait d'élargir l'offre de services.

## **5. Résultats du Baromètre Piéton**

*Point pour information – point présenté par Chloé Fivet, Tous à pied.*

Tous à pied présente les résultats de l'enquête d'opinion réalisée en ligne du 24 avril au 30 juin 2023 en partenariat avec des associations sœurs à Bruxelles et en Flandre (plus de 13.500 réponses).

De nombreux enseignements peuvent être épinglés. Au niveau des comportements, 61% des répondants sont prêts à marcher plus de 15min par trajet, ce qui est encourageant.

Les critiques les plus formulées concernent le confort des déplacements à pied (besoins de trottoirs plus larges, moins encombrés et mieux entretenus), la sécurité notamment pour les enfants et la pollution sonore. Parmi les autres attentes des piétons, on note également : un « réseau piétons » complet et des cheminements plus agréables. Des nuances sont toutefois à apporter en fonction de la taille des villes.

Le baromètre piéton a permis de voir que tout le monde s'accorde sur ce qui est favorable à la marche ou pas sachant que certains publics éprouvent systématiquement des difficultés (femmes, PMR, personnes âgées ou personnes qui font des déplacements utilitaires).

Sur le site web, on peut retrouver les résultats avec infographies et focus pour les communes ayant plus de 50 répondants ainsi que des cartes qui répertorient points verts, points noirs, suggestions d'améliorations, etc.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- Les chiffres sur les distances que les usagers se disent prêts à marcher est peut-être biaisé par le fait que les répondants à l'enquête le faisaient sur base volontaire et sont donc sans doute des convaincus de la marche à pied.
- La commune de Braives relaie la difficulté que les communes doivent appliquer un décret voirie pour pouvoir faire un trottoir (dans certains cas) alors que la Région n'y est pas obligée. C'est un exemple de chose qui complique la vie des communes, qui par extension complique la vie des usagers.

## **6. Suivi des avis précédents de l'OCBM**

*Point pour information – documents préparatoires – Point animé par le Président*

Aucune remarque n'est formulée.

## **7. Suggestions pour session suivante**

*Point pour information – Point animé par le Président*

Il est suggéré d'aborder les points suivants lors d'une réunion de l'Organe à venir :

- Il existe une application de covoiturage au niveau de la Wallonie, financée par le TEC et la Région : Carpool.be

- Le Forem propose que l'OBCM puisse découvrir les actions de terrain déjà en place, liées à la mobilité (outil de diagnostic de mobilité réalisé par Les CISP - Centres d'insertion Socio-Professionnels -, formations liées à la mobilité, système de navettes de centre de formation...).
- La commune de Lontzen relaie une demande de pouvoir mieux relier ses villages à l'administration communale et aux gares alentours, ainsi qu'une demande de navette pour rejoindre l'East Belgium Park depuis la gare.