

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

Date : 17 juin 2025

Lieu : Chaudfontaine – Bâtiment Source O Rama

Président : Martin DIEBOLD (SPW – Autorité Organisatrice des Transports)

Secrétariat : Julie DUVIVIER (SPW – Autorité Organisatrice des Transports)

Présents :

Membres

- Frédéric ARENS (Amel)
- Aimée CLOSJANS (Anthistes)
- Didier HENROTTIN (Beyne-Heusay)
- Malika LEBRUN (Braives)
- Christine BOUCHE (Burdinne)
- Stephan NOEL (Butgenbach)
- Dominique VERLAINE (Chaudfontaine)
- Geneviève BERNARD (Donceel)
- Christophe MENCONI (Engis)
- Nicolas POMMEE (Eupen)
- Serge KALBUSH (Esneux)
- Dimitri HOUSSA (Jalhay)
- Laurianne SERONVALLE (Juprelle)
- Ersel KAYNAK (Malmedy)
- Marc BAGUETTE (Olne)
- Luc LHOELST (Remicourt)
- Luc DELVAUX (Sprimont)
- Christophe DEMOULIN (Thimister-Clermont)
- Etienne VENDY (Trooz)
- Benoit VANDERPUTTEN (OTW – Direction générale)
- Marie BAUWELINCKX (SPW – Autorité Organisatrice des Transports)

Invités permanents

- Isabelle BURNOTTE (Forem)
- Florian VANHAMME (Tous à pied)
- Mourad BAOUCHE (SNCB)

Invités ad hoc

- Julie DUVIVIER (SPW – Autorité Organisatrice des Transports)
- Justine MARNEFFE (SPW – Autorité Organisatrice des Transports)
- Niels ANTOINE (SPW – Autorité Organisatrice des Transports)
- Philippine GOFFIN (SPW – Autorité Organisatrice des Transports)
- Benoît DUPRIEZ (SPW – Direction de la Planification de la Mobilité)
- Jérémy TOURNAY (SPW – Direction de la Planification de la Mobilité)
- Didier CASTAGNE (SPW – Direction de la Planification de la Mobilité)
- Pauline MORVAN (TEC – BU Liège Verviers)
- Olivia PERWEZ (TEC – BU Liège Verviers)
- Amaury DELTOUR (TEC – BU Liège Verviers)
- Anne DETHEUX (TEC – BU Liège Verviers)
- Michel SCHOONBROODT (TEC – BU Liège Verviers)

Autres participants

- Stephan PONCELET (Chaudfontaine – CEM)
- Doris DAVIN (Grâce-Hollogne – CEM)
- Martin LACROIX (Herstal – CEM)
- Françoise DEBELLE (Huy – CEM)
- Jean-François LEBLANC (Liège - CEM)

bsAbsents/exc n MOLS (Oupeye – CEM)

Absents/Excusés

Nadia Neven (Cabinet du Ministre de la Mobilité)
Samuel MOINY (Amay)
Walther HERBEN (Ans)
Antoine VERMIERE (Aubel)
Thibaud SMOLDERS (Awans)
Jérôme CORBESIER (Aywaille)

Fabrice MASSENAUX (Baelen)
Audun BROUNS (Bassenge)
Alain HAPPAERTS (Berloz)
Arnaud LECLERQ (Blegny)
Bullingen
Burg-Reuland
Alain HUPPE (Clavier)
Jean PAULUS (Comblain-au-Pont)
Yakhleh EL MOKHTARI (Crisnée)
Michel VONCKEN (Dalhem)
Sihra STINI (Dison)

Jean-Luc DECHAMBRE (Faimies)
 Christian VERDIN (Ferrières)
 Stéphan JANSEN (Fexhe-le-Haut-Clocher)
 Jérôme DISTER (Flémalle)
 Thierry ANCION (Fléron)
 Amandine WERY (Geer)
 Patricke LECERF (Hamoir)
 Niels's HEEREN (Hannut)
 Philippe DUMOULIN (Herve)
 Alain MONFORT (Lierneux)
 Gregory SCHMITS (Limbourg)
 Etienne DALOZE (Lincen)
 Werner HEEREN (Lontzen)
 Anne FERIR (Marchin)
 Magalie DE MEYER (Modave)
 Benoit RAMELOT (Nandrin)
 Virginie DEFRANG-FIRKET (Neupré)
 Dylan DASSY (Oreye)
 Michel PREVOT (Ouffet)
 Pepinster
 Plombières
 Guido DEUTZ (Raeren)
 Henri FOSSOUL (Saint-Georgers-sur-Meuse)
 Valérie MAES (Saint-Nicolas)

Wernez HENKES (Saint-Vith)
 Robert ROUZEEUW (Seraing)
 François KLARZYNSKI (Soumagne)
 Baptiste GRIGNARD (Spa)
 Damien LEGRAS (Stavelot)
 Vanessa LABRUYERE (Stoumont)
 Cédric DEFOSSE (Theux)
 Denis CRAISSE (Tinlot)
 Marie BERTIMES (Trois-Ponts)
 Benoit DESSART (Verlaine)
 Severine BOUCHAT (Villers-le-Bouillet)
 Ernur COLAK (Visé)
 Olivier DEFECHEREUX (Waimies)
 Loic LEROY (Wanze)
 Julien HUMBLET (Waremmes)
 Arnaud CORNET (Wasseiges)
 Martin PETIT (Welkenraedt)

Abréviations courantes :

AOT = Autorité organisatrice des transports collectifs et partagés
 BHNS = Busway = Bus à haut niveau de service
 CCATM = Commission Consultative Communale d'Aménagement du Territoire et de Mobilité
 CLM = Centrale locale de mobilité
 CRM = Centrale régionale de mobilité
 OCBM = Organe de consultation du bassin de mobilité
 OTW = Opérateur de Transport de Wallonie (le TEC)

PAE = Parc d'activité économique
 PCM = Plan communal de mobilité
 PIMACI = Plan d'Investissement en Mobilité Active communale et en Intermodalité
 PUM = Plan urbain de mobilité
 SDT = Schéma de Développement Territorial
 SRM = Stratégie Régionale de Mobilité
 ZHNS = Zone à haut niveau de service

1. GOUVERNANCE

1.1. Cadre sectoriel régional et organe de consultation de bassin de mobilité : actualités

Point pour information, présenté le Président de la séance (Martin DIEBOLD)

M. DIEBOLD partage plusieurs actualités régionales.

Le nouveau Gouvernement wallon annonce des changements de gouvernance régionale de la mobilité. Nous traversons donc actuellement une période de transition.

Premièrement, une réforme est en réflexion au niveau du devenir des bassins de mobilité. Selon les orientations qui seront prises par le Gouvernement, des évolutions tant au niveau du périmètre géographique qu'au niveau de leur gouvernance sont attendues. Pour rappel, un bassin de mobilité, c'est un territoire cohérent au sein duquel les déplacements quotidiens s'organisent autour de pôles générateurs de flux. Dans le cas d'une réforme, il est évidemment envisagé un mécanisme de consultation des pouvoirs locaux quant à leur implication dans l'évolution du dispositif.

L'objectif de cette réforme serait d'adopter davantage encore une approche multimodale, dans la continuité de ce qui a été progressivement initié au sein des OCBM, tel que vous pouvez le constater avec l'ordre du jour de notre séance.

Concrètement, il est probable que l'organisation de nos prochaines sessions d'OCBM évolue, peut-être déjà dès l'automne 2025 puisqu'on se réunit à priori 2x/an. Dès lors, dans ce contexte de transition, le SPW Mobilité assume la présidence de cette séance, dans l'attente de la concrétisation de la réforme envisagée.

Pour rappel, concernant le bassin de mobilité de Liège, notre session d'aujourd'hui couvre le territoire liégeois en dehors de la zone du PUM pour lequel une gouvernance spécifique est déjà en place.

Deuxièmement, la volonté du Gouvernement wallon est de réviser le Contrat de service public du TEC 2024-2028, dans le cadre d'une trajectoire budgétaire plus contrainte pour la Wallonie dans les années à venir. Dès lors, le Gouvernement a décidé de suspendre tous les travaux d'évolution de l'offre TEC jusqu'à conclusion du Contrat révisé. C'est pour cela qu'il y a peu de projets d'évolutions de l'offre mis à l'ordre du jour de notre séance.

Enfin, des travaux sont en cours pour établir une politique d'accessibilité au territoire à l'échelle de la Région wallonne, basée sur le Schéma de Développement Territorial adopté l'an dernier. Ce point est justement à l'ordre du jour de notre séance. Il est crucial car cette politique, une fois adoptée par le Gouvernement, guidera l'évolution de l'offre de mobilité collective pour les années à venir en cohérence avec les objectifs en matière d'aménagement du territoire.

Un rappel est également fait concernant le rôle actuel d'un OCBM : émettre des recommandations au niveau de la définition tactique de l'offre de transport en commun au sein de son bassin, soit les modalités locales de traduction des orientations stratégiques régionales. Il se réunit deux fois par an, au printemps et à l'automne, à l'initiative de l'Autorité Organisatrice des Transports.

2. RESEAU TEC

2.1. Bilan de l'évolution de l'offre 2019-2024 pour le bassin

Point pour avis – voir les documents préparatoires – voir aussi les slides présentés par l'AOT du SPW MI (Julie DUVIVIER)

Le principal constat est qu'en 5 ans, l'offre en transport public du TEC a augmenté de 10 % en Wallonie alors que la fréquentation est revenue au même niveau qu'avant la crise du Covid. L'analyse de l'évolution des validations entre 2019 et 2024 présente des résultats plus nuancés :

- Une forte augmentation des validations dans les bassins où l'offre a été développée (de l'ordre de + 4,5 millions de voyageurs sur les lignes Express et principales renforcées) ;
- Une forte diminution des validations du réseau urbain liégeois, probablement dû à l'impact des travaux du tram de Liège sur l'attractivité des lignes urbaines (de l'ordre de - 5,8 millions de voyageurs) au profit d'alternatives de mobilité (sub-)urbaine ou d'une démobilité liégeoise. Une augmentation de la fraude peut également être un facteur explicatif.

L'augmentation importante de la fréquentation des lignes TEC de plus longue distance (que sont les lignes Express et principales) entraîne une croissance estimée de +4% du nombre de voyageur.km en Wallonie sur la période 2019-2024, à fréquentation globale pourtant constante. Cela marque une contribution positive et directe du développement de l'offre intercommunale réalisée ces dernières années aux objectifs de transfert modal visés par FAST en termes de distance parcourue en bus.

Concernant spécifiquement le bassin de Liège-Verviers, l'offre TEC y a augmenté de 5 % entre 2019 et 2024, alors que la fréquentation a diminué de 9 %. Les évolutions majeures de l'offre proviennent principalement de la création des lignes express E20, E21, E22, E23 et du développement de l'offre urbaine de Liège.

Sur base de ces constats, et au regard du contexte budgétaire contraint, plusieurs actions prioritaires sont identifiées :

- Poursuivre les évaluations du nouveau réseau urbain liégeois, des lignes E22 et lignes de l'Est de la Province,

- Optimiser le réseau en tenant compte des enjeux de croissance capacitaire du réseau urbain via les Busway et du besoin de connexion de Ferrières à Aywaille et de Soumagne vers le train tel qu'identifié dans les études du réseau cible de Liège Sud-Est.

La parole est donnée à l'assemblée afin de recueillir d'autres enjeux qui pourraient compléter le projet d'avis présenté.

Remarques :

- Michel SCHOONBROODT (TEC) explique la chute de fréquentations par :
 - o Des usagers qui ne valident pas en raison du trop grand nombre de personnes à embarquer dans les bus,
 - o Les services non réalisés par manque de personnel.
- Ersel KAYNAK (Malmedy) : par rapport à la question de l'équité territoriale, suggère d'agréger les valeurs de la BU du Hainaut et de celle de Charleroi afin de pouvoir les comparer à celle de la province de Liège.
- Jean-François LEBLANC (Liège) :
 - o Souhaite que soit précisée la part que représente la fréquentation de la BU de Liège lorsqu'il est indiqué la part de l'offre de 34% par rapport à toute l'offre TEC. Il est ainsi précisé oralement qu'elle représente 43% des validations de tout le réseau TEC.
 - o Précise également qu'il est normal que les zones urbaines bénéficient de plus d'offre car elles répondent à d'autres besoins de déplacement qu'uniquement ceux des habitants
 - o Souligne qu'il est normal de perdre en fréquentation pendant une période de travaux.
- Olivia PERWEZ (TEC) : précise que tous les réseaux qui ont mis en place une ligne de tram ont rencontré ce type de problèmes. Dans le cas présent, il a été amplifié avec le covid et l'allongement de la durée du chantier. Il faudra du temps avant que les usagers reprennent l'habitude de prendre le bus.
- Didier CASTAGNE (DPM) précise que, lorsqu'on analyse les statistiques, on constate que les 7-8 lignes les plus fortement impactées par les travaux ont vu leur fréquentation s'effondrer.
- Laurianne SERONVALLE (Juprelle) Demande s'il faudra attendre l'évaluation du nouveau réseau prévue dans 18 mois pour ajuster l'offre. Olivia PERWEZ (TEC) précise que des ajustements opérationnels peuvent être réalisés rapidement s'ils sont pertinents. Ils ne devront pas attendre l'évaluation. Il y a lieu de distinguer ce qui est réellement problématique des changements d'habitude à acquérir. Michel SCHOONBROODT précise que les adaptations devront être réalisées dans un contexte budgétaire contraint.

Avis de l'Organe :

L'Organe prend acte du bilan de l'évolution de l'offre TEC 2019-2024 de la BU Liège-Verviers présenté par l'Autorité Organisatrice des Transports.

Il précise que :

- o Si l'offre de la BU de Liège représente 34% de l'offre TEC, elle représente 43% des validations ;
- o Les zones urbaines doivent répondre à d'autres besoins de déplacement qu'uniquement ceux des habitants ;
- o Il est normal de perdre en fréquentation durant une période de travaux.

Il recommande à court terme de :

- Poursuivre le travail d'évaluation des lignes TEC et d'adaptation de l'offre qui en découleront :
 - o Le nouveau réseau urbain liégeois déployé à l'arrivée du tram
 - o Les lignes E22 et E21, E23, 745, 390, 394, 395, 717 de l'Est de la province
- Optimiser le réseau TEC pour prendre en compte les enjeux d'accessibilité territoriale prioritaires suivants :

- **Evolution capacitaire du réseau urbain liégeois (les Busway) ;**
- **Le besoin de connexion de Ferrières à Aywaille et de Soumagne vers le train (ligne ferroviaire Liège–Verviers) tel qu’identifié dans le Schéma Intermodale du Bassin de Liège Sud-Est (SIMBA) ;**

2.2. Politique d’accessibilité au territoire : Transports collectifs - objectifs et planning

Point pour information – voir les slides présentés par l’AOT (Justine MARNEFFE)

Le Cabinet du Ministre Desquesnes souhaite qu’une réflexion structurante soit menée à l’échelle de l’ensemble du réseau de bus de la Wallonie et non plus « pas à pas » par zones de redéploiement.

Afin de disposer d’une vision partagée de l’offre structurante cible de mobilité collective cohérente avec les orientations wallonnes de développement du territoire régional, l’article 9ter du décret du 21 décembre 1989 révisé en 2018 relatif au service de transport public de personnes en Région Wallonne prévoit en effet que l’Autorité Organisatrice du Transport traduise la vision du Gouvernement en une politique d’accessibilité au territoire. Il s’agit de poser les orientations, principes directeurs et choix structurants pour le transport public afin de fournir un cadre régional ancré dans le territoire à destination de l’ensemble des acteurs de la mobilité (SNCB, TEC, SPW, communes, autres opérateurs, pôles générateurs de flux, ...) pour :

- Organiser l’accessibilité aux services à travers la Wallonie depuis et au sein des centralités ;
- Inscrire l’évolution de la mobilité autour des réseaux structurants de mobilité collective et des mobipôles ;
- Assigner un même niveau d’offre cible pour un même type de territoire.

Ce cadre s’inscrit dans les orientations d’optimisation spatiale du récent Schéma de Développement Territorial (SDT) ainsi que dans la Stratégie Régionale de Mobilité (SRM).

Cette politique se matérialisera par :

- Un Schéma régional cible de mobilité collective structurante (train+bus) ;
- Le cadre pour l’optimisation de l’offre bus secondaire autour des liaisons ferroviaires fédérales (train) et structurantes routières régionales (bus) ;
- Des Schémas cibles de mobilité collective urbaine structurante pour les cinq pôles majeurs (Mons, Charleroi, Namur, La Louvière, Liège) ;
- Le cadre pour la couverture spatiale en transport public au sein des pôles majeurs (Mons, Charleroi, Namur, La Louvière, Liège).

Les trois leitmotivs de la démarche que mène actuellement l’AOT sont : connexion des centralités, réseau structurant et équilibre territorial de l’offre.

La politique en cours de définition s’articule en premier lieu sur les centralités définies dans le cadre du SDT où s(er)ont concentrés services, habitat et offre en transport en transport public. A ce titre, le constat IWEPS est que ces dernières années, 40 % de la croissance en logement s’est faite hors des zones bien desservies par le bus. L’objectif poursuivi est d’articuler davantage la planification de l’offre de mobilité avec celle d’optimisation spatiale du territoire.

La politique d’accessibilité au territoire visera une répartition plus équitable des moyens consacrés à l’offre de transport public sur l’ensemble de la Wallonie. Le projet de politique d’accessibilité serait soumis à l’avis de l’OCBM lors de sa prochaine session d’automne.

Aucune remarque formulée.

2.3. Evolution du réseau suite à la mise en place du tram de Liège : impact sur les zones périphériques – premiers retours

Point pour information – voir les slides présentés par le TEC Liège-Verviers (Anne DETHEUX)

Le TEC Liège-Verviers présente les principales évolutions du réseau urbain liégeois liées à la mise en place du TRAM :

- La renumérotation des lignes, les raisons et la logique poursuivie ;
- Les prolongation ou modification d'itinéraire pour le rabattement sur le tram ;
- Les modifications notables de certains parcours (L.57, L.60, L.61, 62, 73 et 86).

Au niveau des retours clients, le TEC a déjà identifié certains problèmes de charges importantes pour lesquels ils étudient des correctifs pour les mois à venir.

Réaction :

- Julien MOLS (Oupeye) : constate que les aménagements sur l'itinéraire des lignes 73, 11 et 33 à proximité de la place Saint Lambert sont inadéquats (trottoirs sur l'itinéraire, courbes non adéquates, emplacement des arrêts problématiques, manque de fluidité...).
- Olivia PERWEZ (TEC) explique qu'il s'agit d'une situation transitoire pour ces lignes qui traversent la place avant l'arrivée des Busways. Il y a déjà quelques aménagements de bandes du Busway. Le TEC est actuellement en discussion avec la Ville de Liège pour les infrastructures, les aménagements, la fluidité.

2.4. Synthèse des évaluations réalisées : lignes de l'Est de la province : E21, E23, 717, 745, 390, 394, 395

Point pour avis – voir les documents préparatoires – voir aussi slides présentés par l'AOT (Niels ANTOINE)

Cette évaluation groupée est complexe, du fait du nombre élevé de lignes à évaluer (7), du nombre élevé de communes concernées (14), du fait de son territoire particulier (mélange de communes très rurales et très urbaines) et du fait de son historique particulier, basé sur les restes du réseau ferroviaire.

Les indicateurs V/K et V/N des lignes évaluées sont présentés, ainsi que ceux d'autres lignes circulant sur ce territoire les lignes 294, 295, 393, 748. L'ensemble des lignes étudiées compte plus 10 validations par passage en moyenne (V/N > 10). Le V/K est plus faible pour les lignes E21, E23 et 390. Il faut tenir compte du contexte de ces lignes situées dans une zone particulièrement rurale, qui traversent le plateau des hautes fagnes. On constate un phénomène de « vases communicants » entre les lignes. Les lignes se « cannibalisent » l'une l'autre et nécessitent impérativement des améliorations.

Les principales mesures du plan d'actions portent sur l'amélioration des correspondances bus-train, de la complémentarité des lignes, des aménagements des Mobipôles et des éléments manquants répertoriés.

Réactions :

- Christophe DEMOULIN (Thimister-Clermont) souligne l'intérêt de la ligne 725 Eupen – Verviers pour les étudiants mais aussi pour la desserte du zoning des Plénesses. Est-il prévu d'étudier l'adaptation de l'itinéraire de cette ligne ? Niels ANTOINE (AOT) précise que l'AOT a déjà été interpellée par la commune de Limbourg qui souhaitait être connectée directement au zoning des Plénesses. Cependant, les flux sont insuffisants. Par ailleurs, l'extension de la ligne E21 ne sera supprimée que lorsqu'une solution globale aura été arrêtée pour la desserte du zoning.
- Ersel KAYNAK (Malmedy) : remercie pour le travail effectué et souligne positivement l'échelonnement progressif du plan d'actions. Il demande quelles sont les échéances de mise en œuvre et si sa commune sera informée des modifications. Olivia PERWEZ (TEC) précise que, concernant les aménagements d'arrêts ou

d'infrastructure, le TEC ne travaille jamais sans les Communes. Si cela concerne l'offre, le TEC veille toujours à communiquer au préalable.

- Ersel KAYNAK (Malmedy) rappelle la demande de faire circuler la E21 le dimanche.

Avis de l'Organe :

L'Organe prend acte de l'évaluation intermédiaire réalisée pour les lignes E21, E23, 390, 394, 395, 717 et 745 et émet un avis favorable sur le plan d'actions répertoriant les mesures à réaliser pour répondre aux grands enjeux identifiés que sont l'amélioration de l'intermodalité bus-trains aux trois points d'ancrage du réseau et de la complémentarité des différentes lignes de bus de la zone, les besoins nécessitant des budgets supplémentaires et, enfin, les actions plus ponctuelles relevant de l'aménagement des mobipôles.

Les différentes actions reprises au plan sont à mener sur plusieurs années en fonction de la complexité de leur mise en œuvre.

L'Organe recommande à l'Opérateur de Transport de Wallonie, à l'Autorité Organisatrice des Transports, aux Communes et à la Direction des Routes de Verviers de mettre en œuvre les actions identifiées qui les concernent, dont le bilan de mise en œuvre sera réalisé d'ici 18 mois dans le cadre de la seconde étape d'évaluation.

2.5. Planning des prochaines évaluations d'offre : E22 Huy-Waremme

Point pour avis – voir les documents préparatoires – voir aussi slides présentés par l'AOT (Julie DUVIVIER)

L'AOT présente les caractéristiques et les principaux enjeux de la ligne Express E22 qui sera évaluée en 2025 (évaluation finale) et demande que les Communes en prennent connaissance.

Aucune remarque formulée.

Avis de l'Organe :

L'Organe prend acte que la ligne TEC E22 fera l'objet d'une évaluation durant le prochain semestre.

Il identifie les enjeux suivants à prendre en compte dans cette évaluation :

- Analyse des doublons d'offre entre l'Express et la ligne 145 en vue d'une optimisation de l'offre ;
- Analyse de la qualité de la correspondance en gare de Waremme vers Liège et de l'usage intermodal de ligne ;
- Analyse de la fréquentation des PAE desservis ;
- Confirmation de la pertinence du parcours de renfort du matin vers Huy.

L'Organe recommande à l'ensemble des parties prenantes de contribuer activement aux ateliers d'évaluation qui seront organisés par l'AOT en vue d'optimiser l'offre et d'en améliorer l'attractivité.

2.6. Responsabilité des communes en matière d'arrêts

Point pour information – voir les slides présentés par l'AOT (Niels ANTOINE)

Un point d'information est donné sur la responsabilité des Communes quant à l'entretien des abribus et la visibilité des plaques d'arrêts. Toutes les informations relatives à ce dossier sont détaillées dans les slides qui accompagnent le présent PV.

Remarques :

- Dominique VERLAINE (Chaudfontaine) : Demande s'il existe une centrale d'achat pour commander les abribus ou même les pièces de rechange ? Cela pourrait présenter un intérêt pour les communes.
Martin DIEBOLD (AOT) précise que ce mécanisme est existant. Les informations sont disponibles sur le site du TEC : <https://coulisses.letec.be/la-gestion-des-abribus/>
https://www.letec.be/View/Administrations_communes/211
- Olivia Perwez (TEC) précise que pour l'implantation d'un nouvel arrêt, les Communes peuvent contacter le service « infra » du TEC qui analysera la demande précise sur le terrain.

3. MOBILITE ACTIVE

3.1. Réseau cyclable structurant - résultats de l'étude sur la zone de Verviers

Point pour information – voir les slides présentés par la Direction de la Planification de la Mobilité (Benoit DUPRIEZ)

La Direction de la Planification de la Mobilité (DPM) présente le projet de réseau cyclable structurant pour l'arrondissement de Verviers. Il s'agit d'un réseau à vocation « supracommunale » composé de « cyclostrades » et de « liaisons supralocales fonctionnelles ». La démarche, initiée à Verviers en février 2024 est en voie de finalisation. Avis attendus des communes pour le 15/07/2025.

Elle comprend la définition des pôles d'attractivité, des liaisons, des tracés précis et la priorisation des aménagements à réaliser. Une carte de priorisation des interventions est ensuite présentée reprenant les projets existants, les projets pouvant être engagés à CT et MT et les interventions clés sur tronçon communal.

La DPM rappelle que c'est aux communes que revient la responsabilité d'entretien ordinaire des pistes cyclables tel que le RAVEL (balayage, taille des haies) alors que la région est responsable de leur entretien extraordinaire (nid de poule, marquage...).

Aucune remarque formulée.

4. RESEAU FERROVIAIRE

4.1. Réforme tarifaire SNCB

Point pour information – voir les slides présentés par la SNCB (Mourad BAOUCHE)

La SNCB explique le projet de réforme tarifaire qui devrait être mis en œuvre à partir de la fin de l'année 2025. Au sein de cette réforme, il y a lieu de distinguer les tarifs régulés de ceux qui ne le sont pas. L'objectif de cette réforme est de répondre davantage aux enjeux de mobilité actuels et d'améliorer l'attractivité du train.

Les modifications principales peuvent se résumer par :

- Une stratégie de différenciation entre l'heure de pointe et l'heure creuse (en semaine) ;
- La création d'une carte avantage nominative permettant de bénéficier de réductions sur les billets ;
- Des tarifs plus attractifs avec un capping à 120km (au lieu de 150km auparavant) ;
- Un tarif réduit pour les voyages en plus petit groupe, à partir de 4 personnes (jusqu'à 14).

Remarques :

- Jean-François LEBLANC (Liège) souhaite savoir à partir de quand la nouvelle tarification des parkings s'applique-t-elle. Mourad BAOUCHE (SNCB) répond que la nouvelle tarification parking est déjà en cours (depuis avril 2025), un communiqué de presse a été réalisé.

- Julien MOLS (Oupeye) : demande si la carte « avantage » sera une carte supplémentaire ou intégrée à la carte MOBIB. Mourad BAHOUCE (SNCB) précise qu'elle ne sera pas intégrée à la carte MOBIB. La carte est disponible en 3 formats, facilement accessibles (guichet, borne automatique (TVM) et version numérique).
- Benoit DUPRIEZ (DPM) : interroge sur les modalités d'application des tarifs différenciés heures de pointe/creuses, par exemple si l'on prend un train en heure de pointe alors qu'on a préalablement acheté un billet pour la période creuse, et notamment en cas de retard d'un train d'heure creuse : sera-t-il possible de payer un supplément ? Mourad BAHOUCE (SNCB) répond par l'affirmative. Ce type de situation a bien été prévue. L'heure d'embarquement du premier train définit si le voyageur a le droit d'utiliser un ticket off-peak. Pour voyager en peak avec un ticket off-peak, il faudra acheter un supplément.

5. MOBILITE PARTAGEE

5.1. Etat des lieux des services de mobilité partagée en Wallonie et décret cyclopartage en flotte libre

Point pour information – voir les slides présentés par l'AOT (Philippine GOFFIN)

Une présentation est faite des différentes solutions de mobilité partagée existant actuellement en Wallonie, et plus particulièrement dans la province de Liège : cyclo-partage, autopartage, transport à la demande, taxi, covoiturage, mobipôles (soit l'accessibilité physique à ces solutions), MAAS (soit l'accessibilité digitale à ces solutions). L'ambition est de soutenir un développement important de la mobilité partagée sous cette législature.

Aucune remarque formulée.

6. DIVERS

Malika LEBRUN (Braives) : des problèmes de surcharges sur la ligne Express E84 sont constatés lors de l'heure de pointe du matin et concernent les étudiants.

Jean-François LEBLANC (Liège) suggère que soient présentés, lors de la prochaine séance, les chiffres clés du transport public et un comparatif des niveaux de fréquentation par type de lignes.

La prochaine session de l'OCBM sera planifiée dans 6 mois.