

# Organe de Consultation du Bassin de Mobilité de Liège-Verviers

Mardi 17 juin 2025

## Composition des Organes de Consultation des Bassins de Mobilité par décret

### MEMBRES

- Un membre des Collèges communaux de chaque commune du bassin de mobilité
- Cabinet du Ministre de la Mobilité
- SPW Mobilité et Infrastructures (Département des Routes et AOT)
- Opérateur de Transport de Wallonie

### INVITES

- Représentation des usagers (Navetteurs.be, CAWAB, Tous à pied)
- Invités complémentaires : SPW, SNCB, FOREM, Autres communes (adjacentes au bassin)

### AUTRES PARTICIPANTS EXPERTS

# CONTENU

## 1. INTRODUCTION

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

## 2. RESEAU TEC

2.1. Bilan de l'évolution de l'offre 2019-2024

2.2. Politique d'accessibilité au territoire en transport collectif

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

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

2.5. Planning des prochaines évaluations

2.6. Responsabilité des communes en matière d'arrêts

## 3. MOBILITE ACTIVE

3.1 Réseau cyclable structurant : Résultats de l'étude sur la zone de Verviers

## 4. RESEAU FERROVIAIRE

4.1. Réforme tarifaire SNCB

## 5. MOBILITE PARTAGEE

5.1. Etat des lieux des services de mobilité partagée: Décret cyclopartage en flotte libre : rôles Région et communes

## 6. DIVERS : SUGGESTION DE POINTS POUR UN OCBM ULTERIEUR

# 2.1 Bilan de l'évolution de l'offre 2019 – 2024 pour le bassin

SPW MI – Julie Duvivier  
*Point pour avis de l'Organe*

## Evolution de l'offre 2019- 2024 :

- + 10% de km
- + 35 millions €/an de compensation

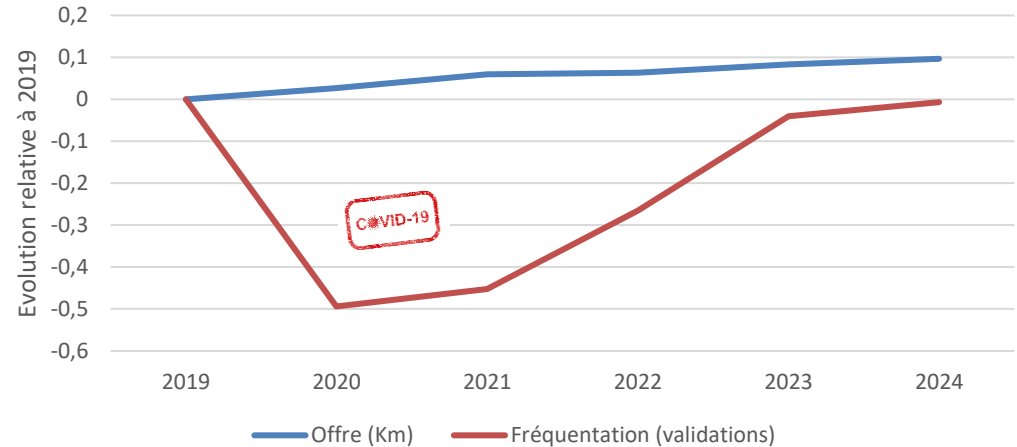
## 3 axes d'actions:

- Création d'offre
- Renforcement d'offre
- Redéploiement par zone

## Fréquentation globale TEC :

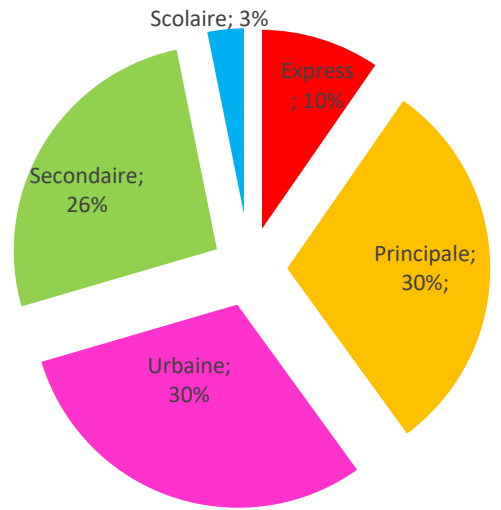
- 2019 = 2024

Evolution de l'offre et de la fréquentation  
2019-2024

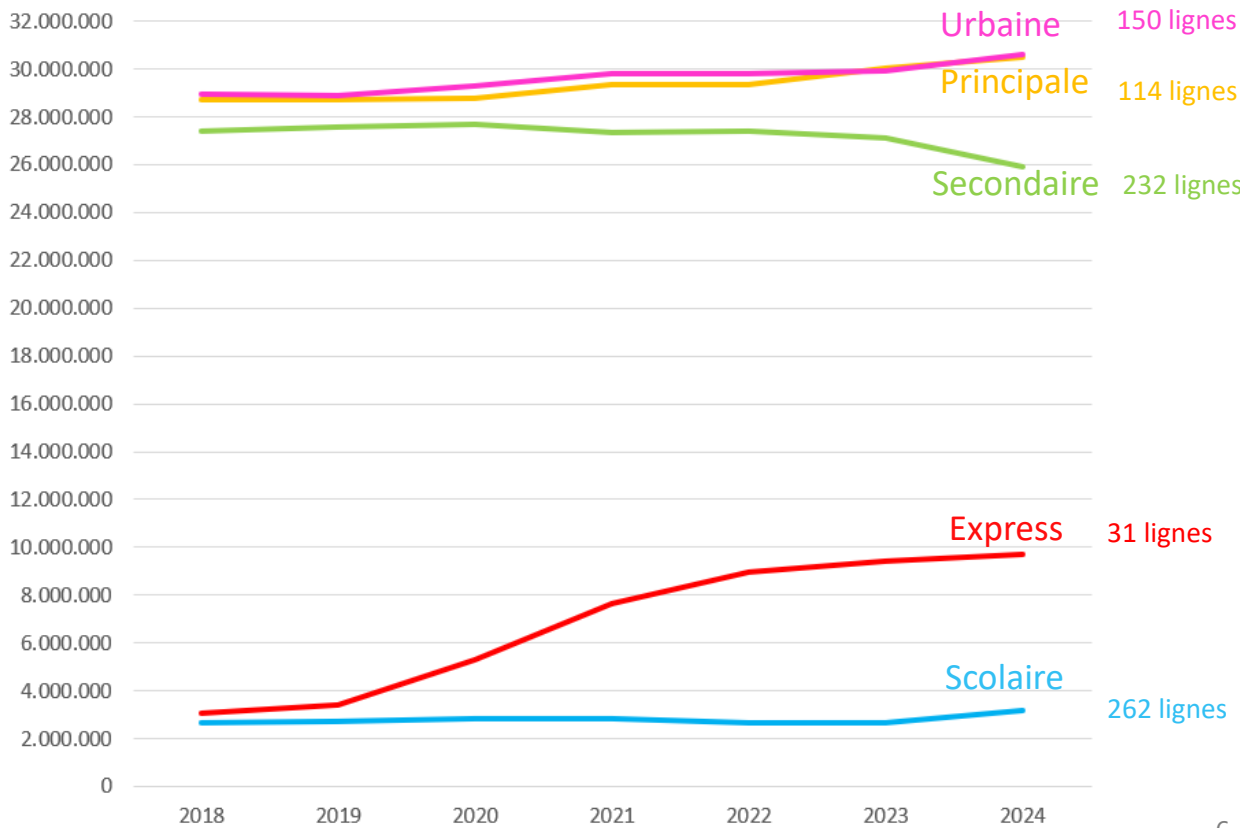


Rem : CSP 2018-2023 : pas d'objectif chiffré pour la fréquentation/l'accessibilité au territoire

### Répartition par types de ligne dans l'offre TEC 2024 (~100 Mi km/an)

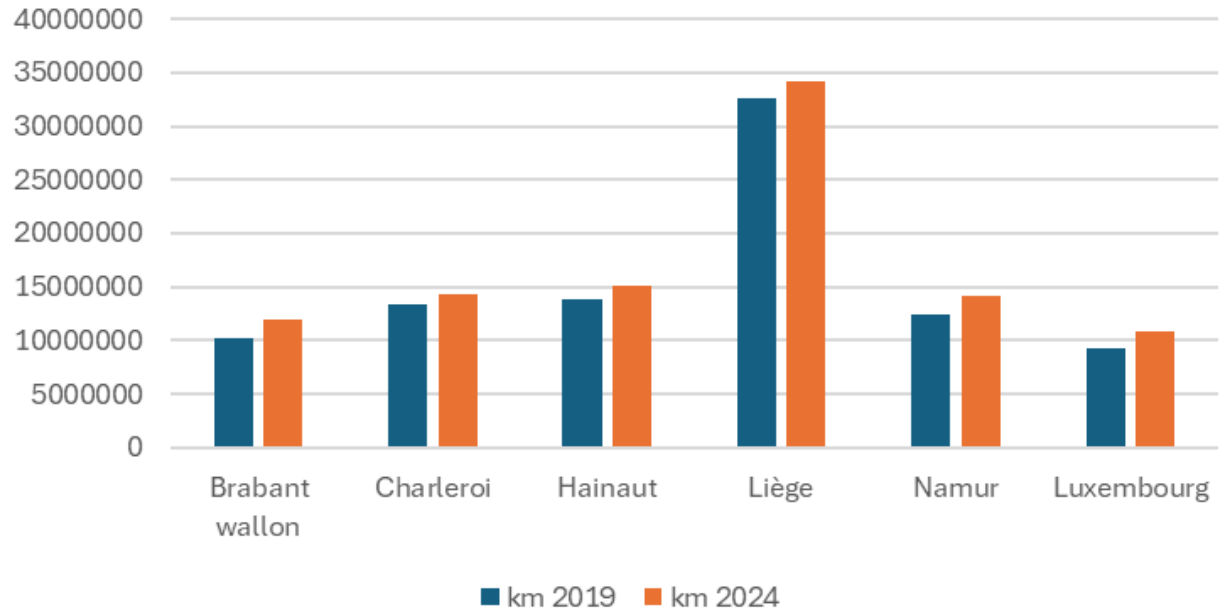


### Evolution de l'offre 2018-2024 (km)

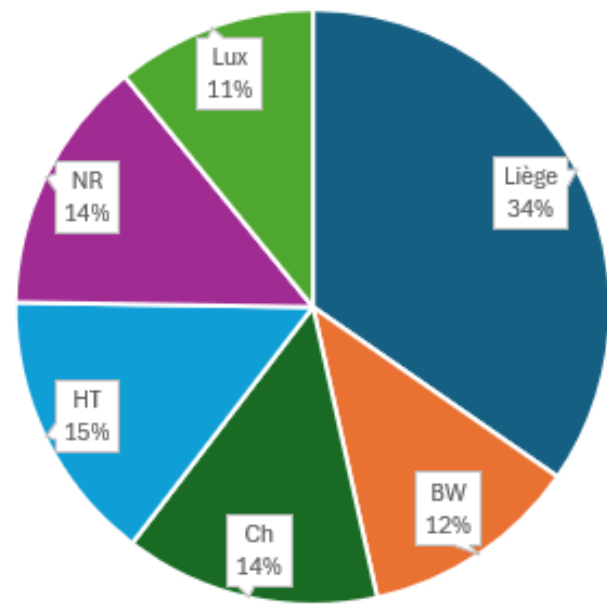


# RÉPARTITION DE L'OFFRE TEC PAR BU

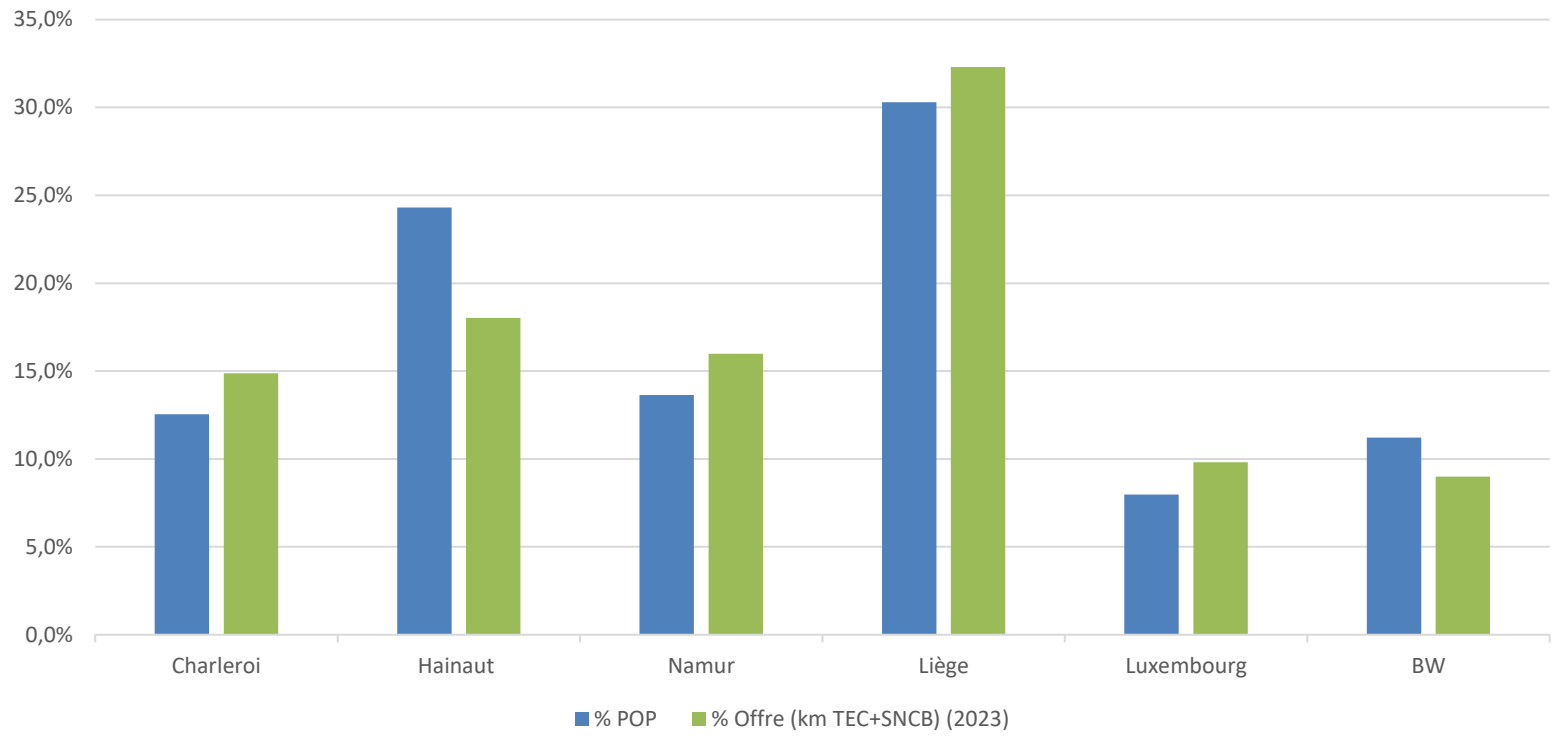
### Offre par BU (km/an)



### Part de l'offre TEC par BU (2024)

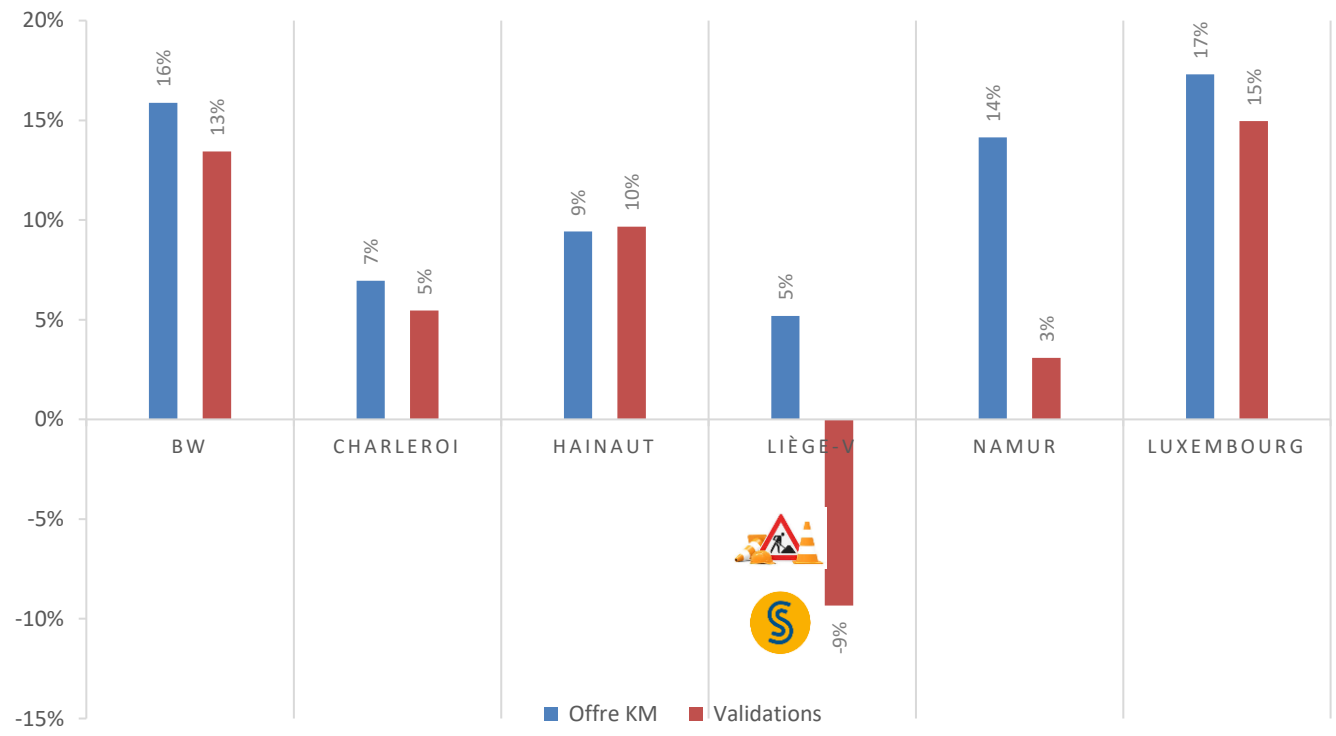


### Equité territoriale par BU



# IMPACT NUANCÉ SUR LA FRÉQUENTATION

### EVOLUTION DE L'OFFRE ET DE LA FRÉQUENTATION 2019-2024



Fréquentation globale TEC : 2019 = 2024



# AUGMENTATION GLOBALE DES DISTANCES PARCOURUES EN TEC À FREQUENTATION GLOBALE CONSTANTE

18/06/2025

10

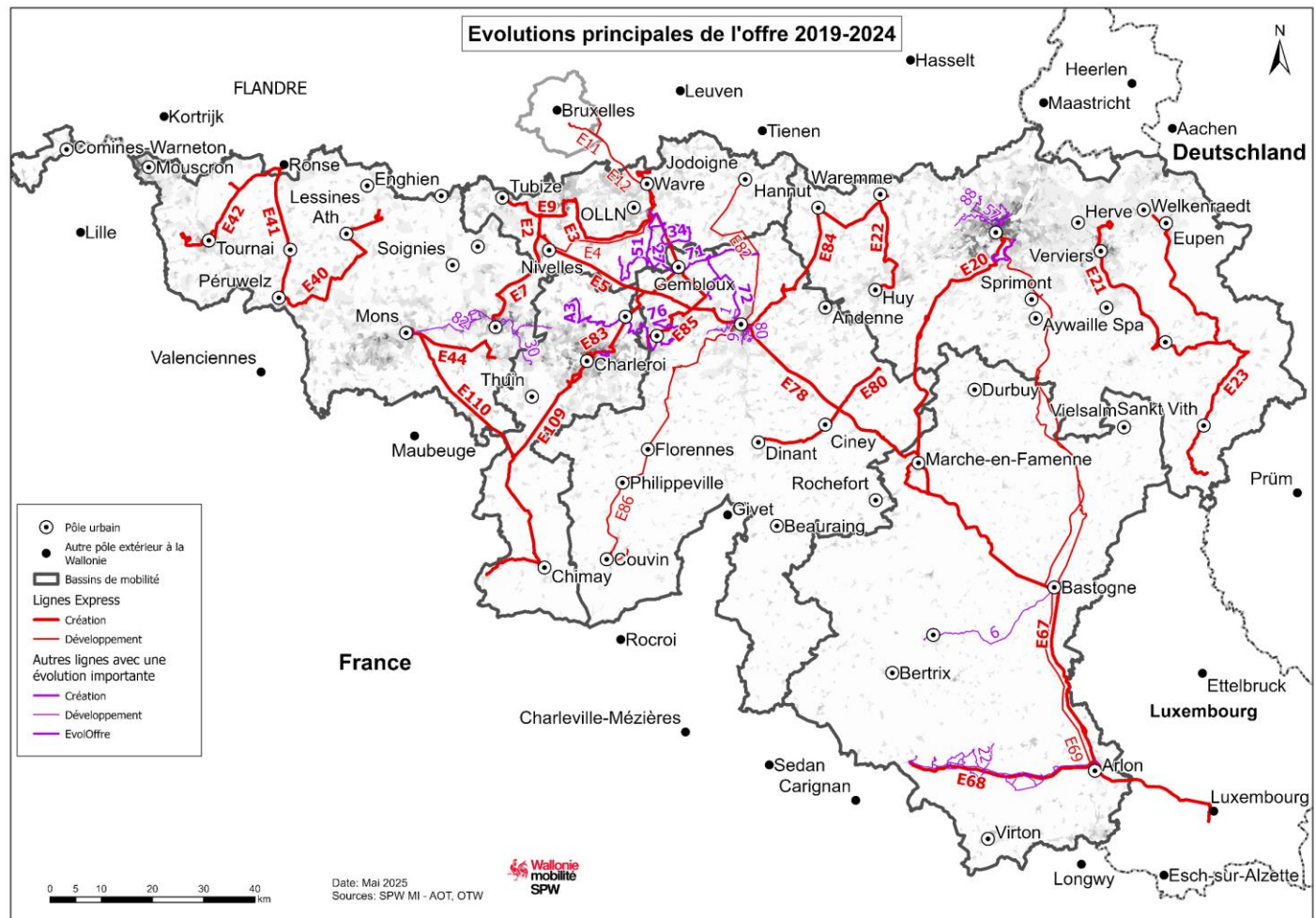
|             | 2019        | 2024        | Evolution<br>2019-2024<br>(relative) |
|-------------|-------------|-------------|--------------------------------------|
| Offre       | 91.570.271  | 100.469.343 | +10%                                 |
| Validations | 137.454.661 | 136.579.275 | =                                    |
| Voyageur.km | 2,30E+09    | 2,40E+09    | +4,4%                                |



Enquête de satisfaction client TEC 2022 - 2024 menée par le SPW :

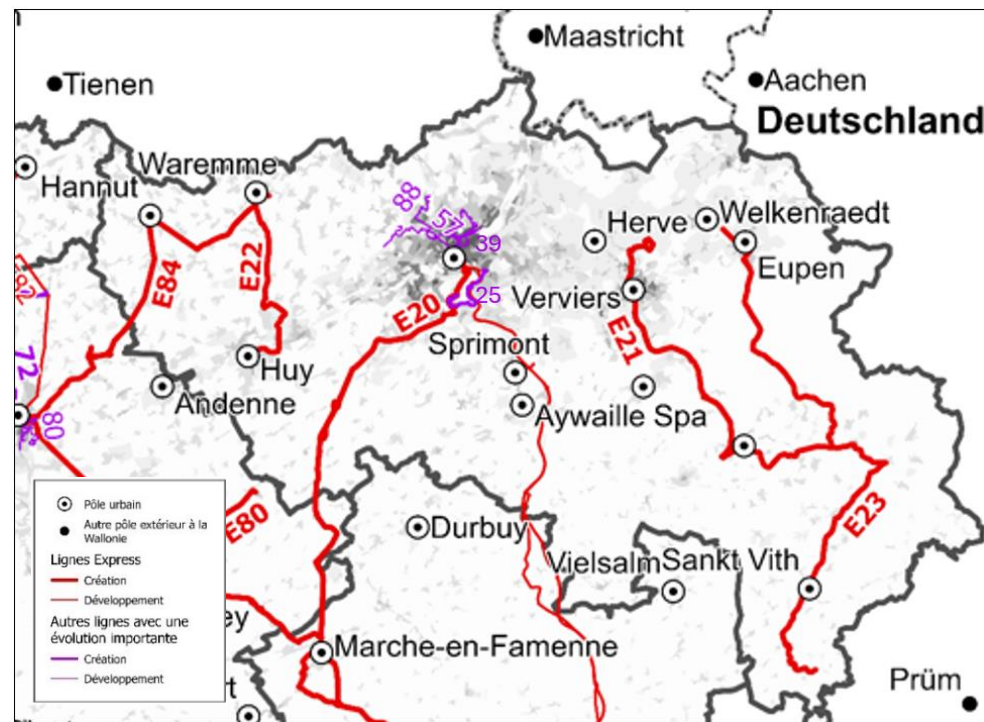
- hausse des trajets en bus  $\geq$  1h

# EVOLUTIONS PRINCIPALES DE L'OFFRE TEC SUR 5 ANS



## Constats

- Equité territoriale :
  - Part de la population : 30,3 %
  - Part de l'offre : 32,1 %
- Evolution d'offre (+5%)
  - lignes Express E20, E21, E22, E23 (+ 1,5 Mi km)
  - lignes urbaines (+ 300.000 km)
- Evolution de fréquentation (- 9%)
  - 6.300.000 voyageurs
- Nouveau réseau urbain autour du tram 2025 :
  - + 20% de capacité (tram + busway) à km quasi constant



## Sur base des constats et du contexte budgétaire contraint

### Actions prioritaires d'évolution d'offre :

- Mise en place de l'évolution capacitaire du réseau urbain au-delà du tram (les Busway)
- Poursuivre les évaluations de lignes TEC et adapter l'offre qui en découleront :
  - Evaluation du nouveau réseau urbain liégeois déployé en avril 2025 ;
  - Évaluation de la ligne E22;
  - Evaluation des lignes de l'Est de la Province.

## Proposition d'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 recommande à court terme de :
- Poursuivre le travail d'évaluation des lignes TEC et d'adaptations de l'offre qui en découleront :
  - Le nouveau réseau urbain liégeois déployé à l'arrivée du tram
  - Les lignes E22 et E21, E23, 745, 390, 394, 395, 717 des cantons de l'Est
- 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) ;
  - (autres enjeux à déterminer par l'Organe).

# 2.2 Politique d'accessibilité au territoire

## Transports collectifs – objectifs et planning

SPW MI – Justine Marneffe  
*Point pour information de l'Organe*

# Contexte

Décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne : Art. 9ter

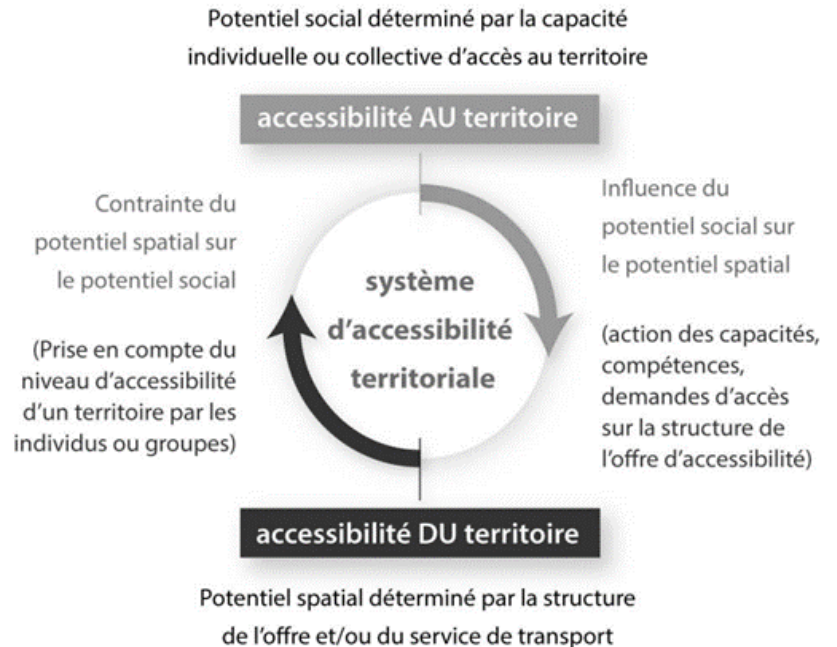
« L'AOT traduit la vision du Gouvernement en une **politique d'accessibilité au territoire** et en objectifs opérationnels et identifie précisément en conséquence les obligations de service public »



# Politique d'accessibilité

Définir la structure spatiotemporelle de l'offre de transport (liaisons et niveaux de service), afin que la population ait le potentiel d'accéder aux ressources urbaines du territoire.

Figure 1 Le système d'accessibilité territoriale



# Objectifs

Fournir un **cadre régional** ancré dans le territoire 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**.

=> à destination de l'ensemble des acteurs de la mobilité (SNCB, TEC, SPW, communes, autres opérateurs, pôles générateurs de flux, ...)

# Renforcement lien mobilité - développement territorial

EDIWALL

## Schéma de Développement Territorial (adopté par GW en 2024)

Volonté de mettre en œuvre une stratégie territoriale forte et intégrée, assurant la cohérence globale du développement wallon sous tous ses aspects, en tenant compte des besoins actuels et futurs

20 objectifs classés en 3 axes

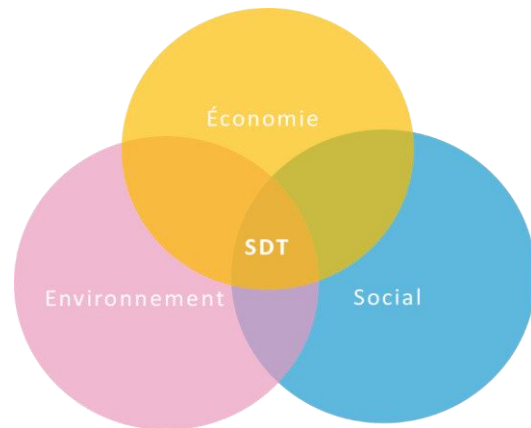


SCHÉMA DE  
DÉVELOPPEMENT  
DU TERRITOIRE

**sdt**

optimisation spatiale



# 2

## Le projet de SDT - mars 2023 Vision, centralités et structures territoriale



Le Schéma de Développement du territoire

# Renforcement lien mobilité - développement territorial

Soutenir une urbanisation et des modes de production économes en ressources

- ✓ Artificialisation nette des terres réduite progressivement à 0km<sup>2</sup>/an d'ici 2050

Rencontrer les besoins actuels et futurs en logements

- ✓ Au moins 3 nouveaux logements sur 4 seront construits dans les centralités

Faire du réseau des principales infrastructures de communication un levier de création de richesses

- ✓ Optimiser les réseaux de transport plutôt que les étendre

S'appuyer sur la structure multipolaire de la Wallonie

- ✓ Concentrer le développement dans les centralités urbaines et villageoises

Assurer l'accès à tous à des services, des commerces de proximité et des équipements dans une approche territoriale cohérente

- ✓ Renforcer les centralités urbaines et villageoises

# RENFORCEMENT LIEN MOBILITÉ – DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

Le SDT distingue trois types de centralités :

- les centralités urbaines de pôle
- les centralités urbaines
- les centralités villageoises

Quatre types de pôles sont identifiés dans la structure territoriale :

- Les **pôles d'ancrage (42)** : polarisations locales
- Les **pôles régionaux (5)** : interconnexions régionales
- La **capitale régionale (1)** rencontre les caractéristiques des pôles régionaux + rôle de capitale institutionnelle de la Wallonie
- Les **pôles majeurs (4)** : échanges internationaux

→ A chaque niveau de centralité est associé un niveau de service au citoyen



## Exemples centralités

### Urbaine :

Stavelot  
Wanze  
Visé  
Esneux

### Urbaine d'ancrage :

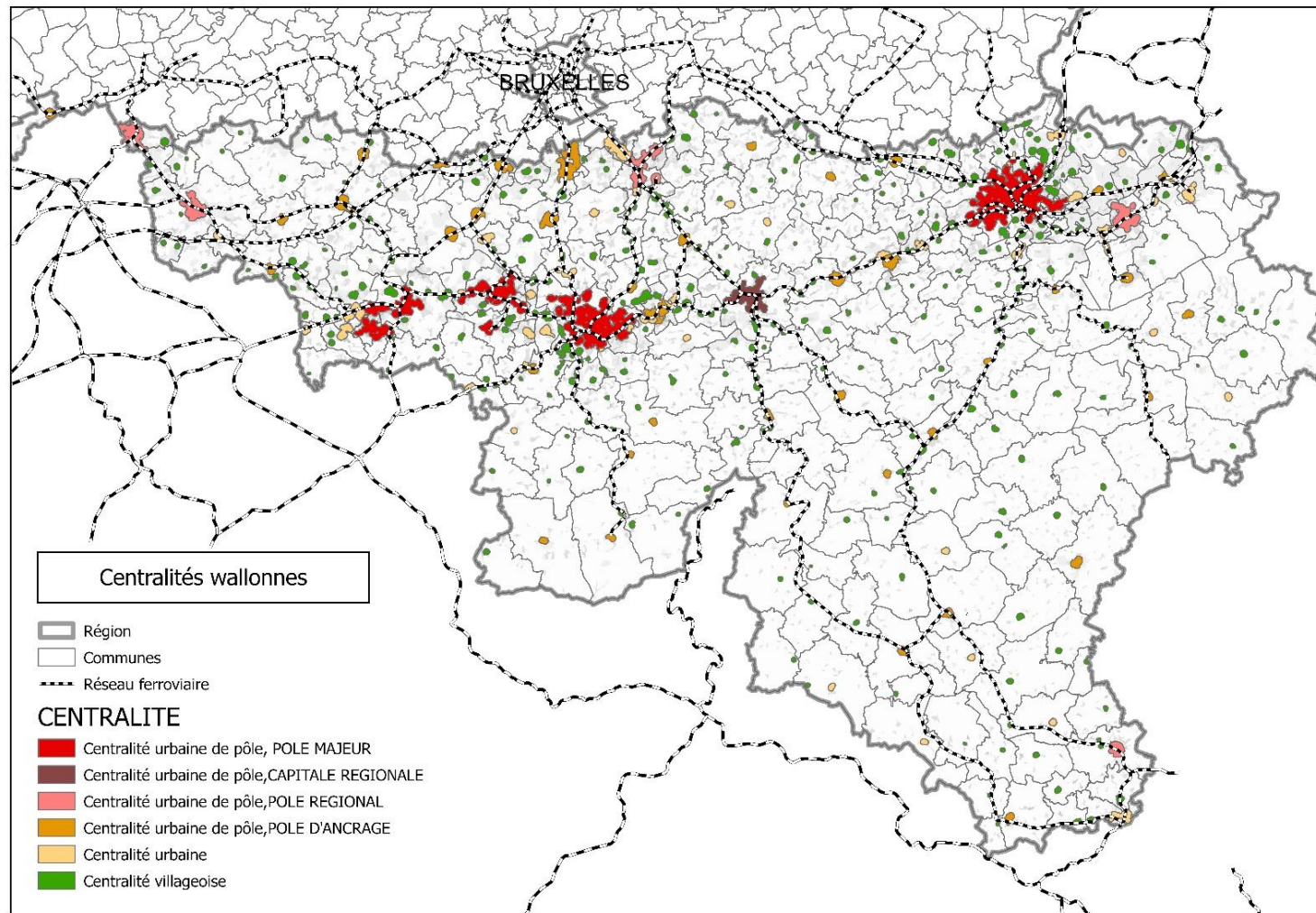
Hannut  
Spa  
Malmédy  
Huy

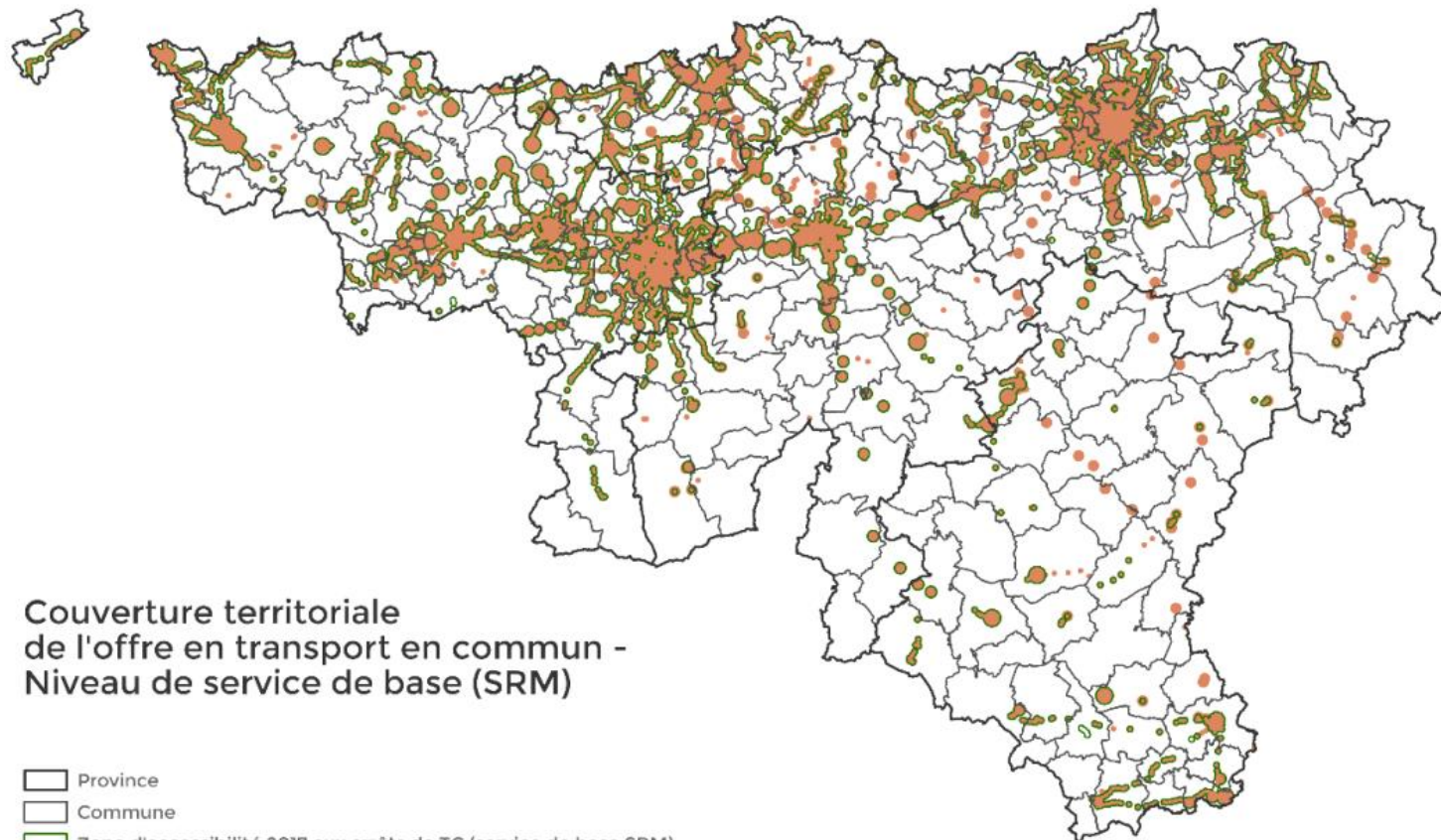
### Urbaine de pôle régional :

Verviers

### Urbaine de pôle majeur :

Liège, Namur, Charleroi, La  
Louvière, Mons





Couverture territoriale  
de l'offre en transport en commun -  
Niveau de service de base (SRM)

- Province
- Commune
- Zone d'accessibilité 2017 aux arrêts de TC (service de base SRM)
- Zone d'accessibilité 2023 aux arrêts de TC (service de base SRM)

2017-2023 :  
64,8% -> 67,8%  
Part de la population  
wallonne domiciliée à  
proximité piétonne de  
transports en commun  
bien desservis

VS

2017-2023 :  
40 % de la croissance  
démographique  
wallonne a été localisée  
en-dehors des zones  
proches d'arrêts de  
transports en commun

# UNE POLITIQUE D'ACCESSIBILITÉ AU TERRITOIRE QUI DÉCLINE LA SRM

« Dans la perspective de maîtriser la mobilité, la priorité sera donc accordée à consolider, renforcer ou développer une offre de transport structurante et collective performante entre tous les pôles et toutes les communes. L'ensemble des liaisons entre pôles et entre communes et pôles constitue le réseau structurant. »

« Ce réseau comprend l'offre ferroviaire structurante complétée par des liaisons structurantes en transport collectif. Il s'appuie sur la structure territoriale du SDT. Le choix de ce pôle de destination sera déterminé d'une part en lien avec les attentes des communes et d'autre part, sur base de l'objectivation de la demande de mobilité »

« Les transports collectifs constituent les alternatives les plus intéressantes pour relier les pôles entre eux en raison de leur performance potentielle sur les plans économique et environnemental en regard de leur capacité. Il est donc logique qu'ils constituent le cœur de l'offre structurante en reliant les pôles et les communes entre eux. »

9. CONNECTER LA WALLONIE AUX RÉSEAUX SOCIO-ÉCONOMIQUES EUROPÉEN, TRANSFRONTALIERS ET TRANSRÉGIONAUX

10. CONNECTER LES PÔLES WALLONS ENTRE EUX ET LE TERRITOIRE WALLON AUX PÔLES

12. CONNECTER LES QUARTIERS DES AGGLOMÉRATIONS URBAINES

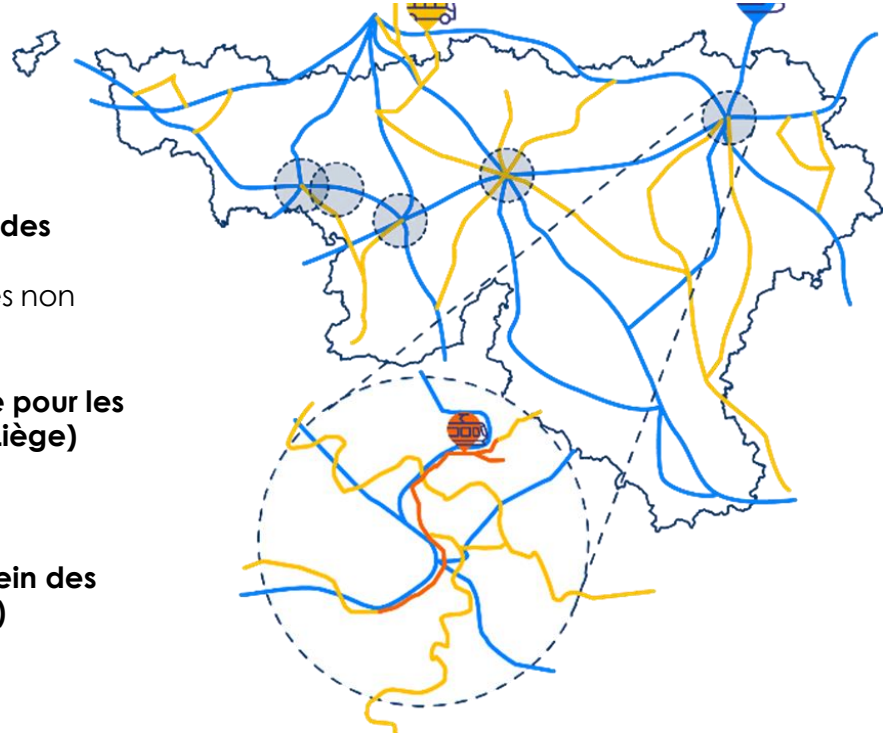
19. VALORISER LE RÉSEAU FERROVIAIRE PARTOUT OÙ IL EST PRÉSENT



# EN QUOI CONSISTE LA POLITIQUE D'ACCESSIBILITÉ ?

## LIVRABLES :

- **Schéma régional cible de mobilité collective structurante (train+bus)**
  - Liaisons et niveaux de services
  - Mobipôles de correspondance
- **Cadre pour l'optimisation de l'offre bus secondaire autour des liaisons structurantes**
  - Principes de rabattement des centralités villageoises non desservies
- **Schémas cibles de mobilité collective urbaine structurante pour les cinq pôles majeurs (Mons, Charleroi, Namur, La Louvière, Liège)**
  - Liaisons et niveaux de services
  - Mobipôles de correspondance
- **Cadre pour la couverture spatiale en transport public au sein des pôles majeurs (Mons, Charleroi, Namur, La Louvière, Liège)**
  - Principes de desserte des quartiers non desservis





# EN QUOI CONSISTE LA POLITIQUE D'ACCESSIBILITÉ ?

Actuellement : uniquement transport collectif.

Ambition d'aller vers une politique d'accessibilité **multimodale** intégrant :

- Les liaisons cyclables structurants
- Les bandes des covoiturages
- Autres

## PROCHAINES ÉTAPES

Présentation pour avis au prochain Conseil de bassin/Organes de Consultation de Bassin de mobilité

En vue d'une adoption par le Gouvernement Wallon

## 2.3 Evolution du réseau suite à la mise en place du tram : Impact sur les zones périphériques – premiers retours

TEC Liège-Verviers – Anne Detheux  
*Point pour information de l'Organe*

# Renumérotation des Lignes

---

- **Pourquoi ?**

- Disparitions/fusions, modifications d'itinéraire de certaines lignes
- Mise en œuvre du Tram et des Busways
- Logique de réseau (Structurant vs secondaire, Urbain vs Interurbain)

- **Lesquelles ?**

- Ligne 138 → Ligne 60 Liège - Fléron - Herve - Battice - Verviers  
→
- Ligne 140 → Ligne 61 Liège - Wandre - Visé
- Ligne 240 → Ligne 62 Liège - Sarolay - Hermalle - Visé
- Ligne 377 → Ligne 63 Liège - Esneux - Comblain-au-Pont
- Ligne 16 → Ligne 79 Glons / Emael - Bassenge - Visé

# Rabattements sur le Tram

---

- **Liège Expo**

- Ligne 61 : Prolongation et transfert du terminus Jupille Interbrew
- Ligne 62 : Détour de la ligne via le Marché couvert

- **Coronmeuse**

- Lignes 76 & 78 : Limitation des lignes

- **Guillemins**

- Lignes 64 & 65 : Limitation des lignes

- **Standard**

- Lignes 90 & 94 : Limitation des lignes
- Ligne 94 : Prolongation et transfert du terminus Bonnelles

# Modifications notables

---

- **Ligne 57**

- Nouvelle desserte de Liège Airside Nord aux heures de pause (3 A/R)
- Suppression de 4 voyages en semaine
- Diminution de la fréquence en WE
- Correspondances avec les trains de Seraing

- **Ligne 60**

- Suppression de 10 voyages le samedi pour prolonger tous les voyages à Verviers Gare

- **Ligne 61**

- Déviation de l'itinéraire via le marché couvert et Liège Expo

# Modifications notables

---

- **Ligne 62**

- Prolongation de la ligne vers le terminus Liege Expo

- **Ligne 73**

- Prolongation de la ligne jusqu'à Bavière
- Doublement de la fréquence en semaine
- Augmentation de la fréquence en WE

- **Ligne 86**

- Circulation le WE

# Retours des clients

---

- **Problèmes identifiés**

- Ligne 73 : Charges importantes à partir de Slins suite à la suppression de la desserte par la ligne 70
- Ligne 75 : Charges importantes à partir d'Awans suite à la suppression de la desserte par la ligne 12

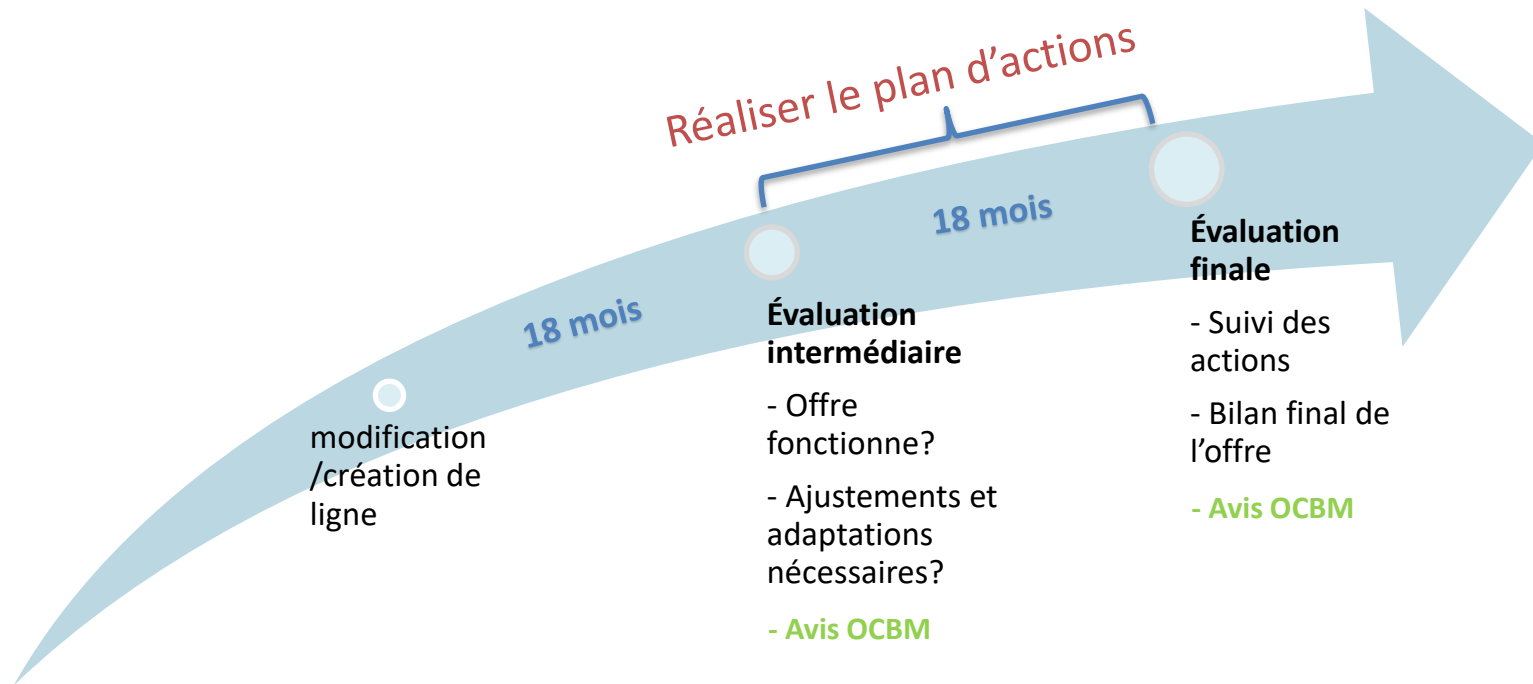
- **Correctifs**

- Analyse après quelques mois (septembre 2025)

## 2.4 Evaluation des lignes de l'est de la province de Liège : E21, E23, 717, 745, 390, 394, 395

SPW MI – Niels ANTOINE  
*Point pour avis de l'Organe*

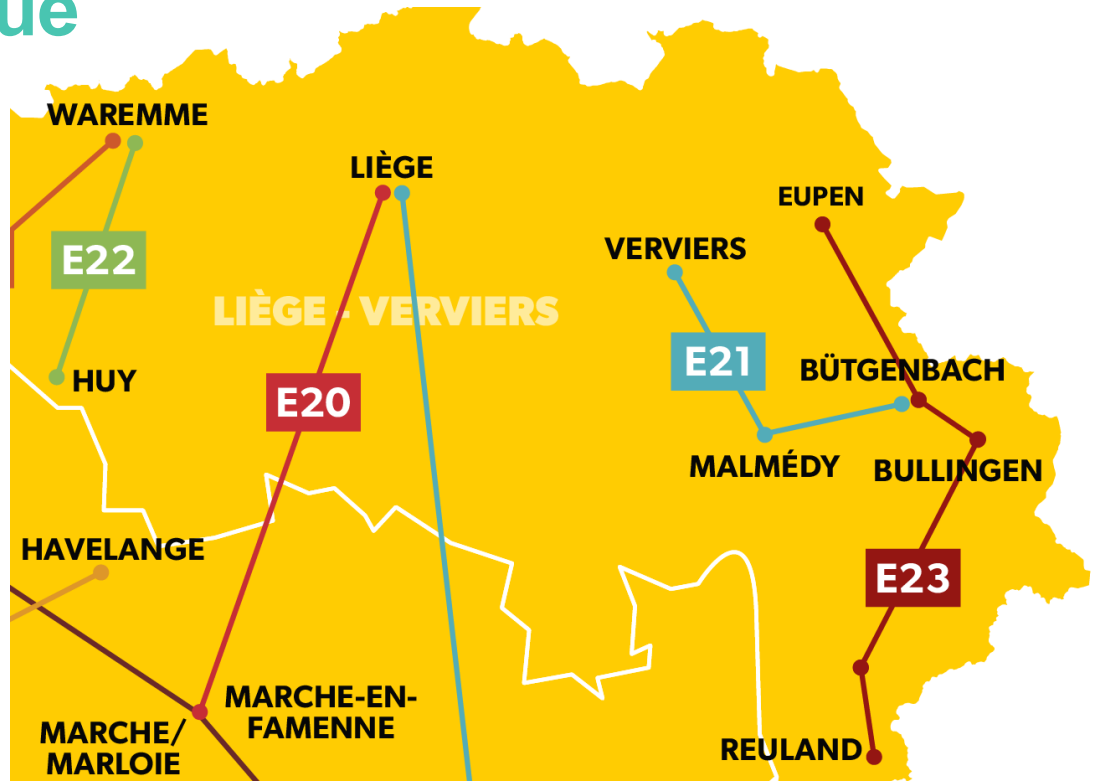
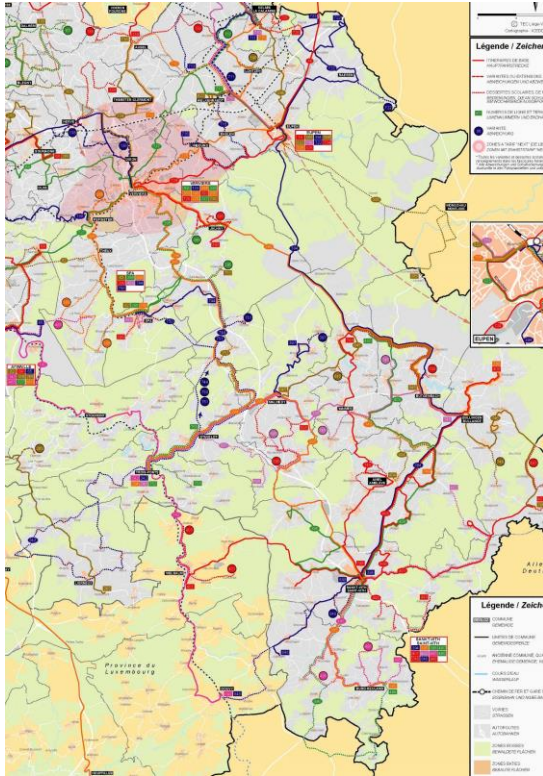
# Evaluations



# Objectifs

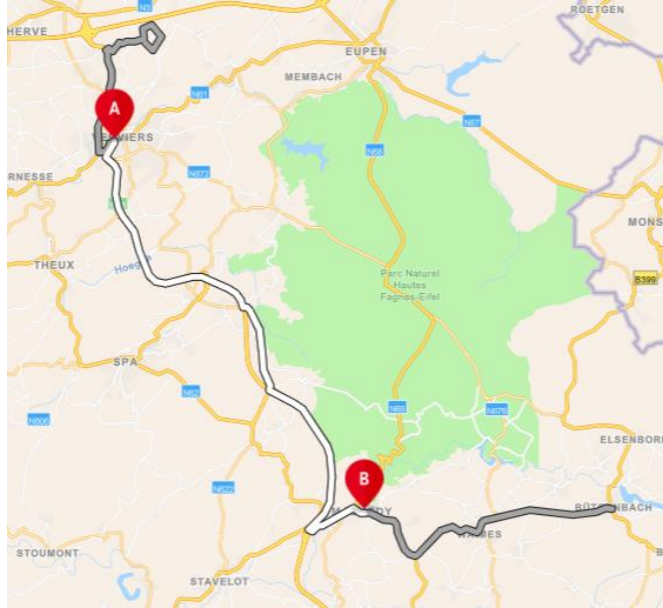
- Vérifier la pertinence de l'offre
- Améliorer l'attractivité et l'accessibilité des lignes et contribuer ainsi davantage au transfert modal souhaité par la Wallonie
- Faire le bilan des lignes de manière transversale
- Etablir un plan d'actions à court et à moyen terme afin d'améliorer l'offre

# Contexte historique

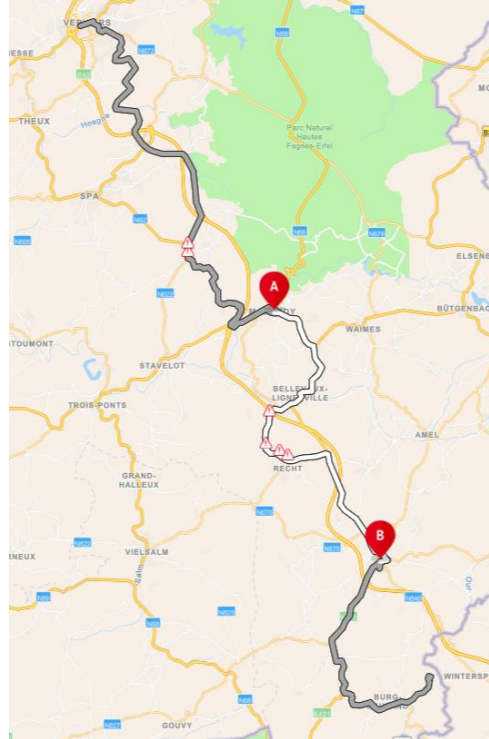


# Informations générales

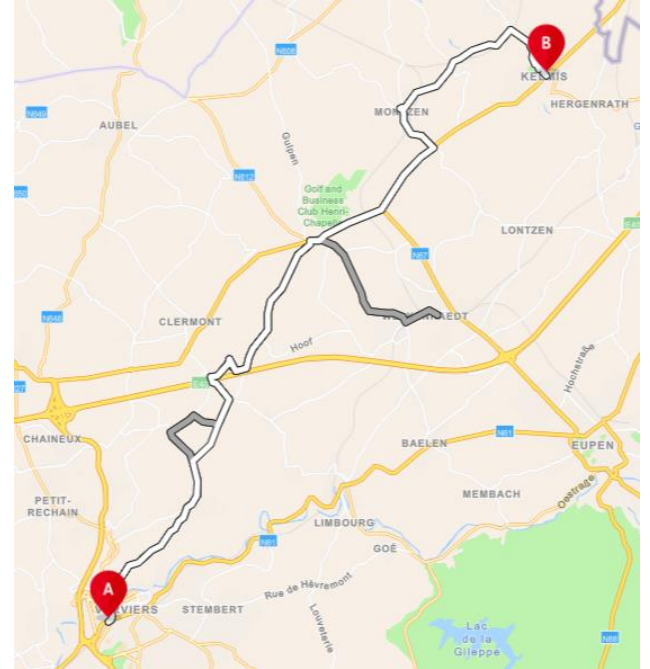
E21 : Verviers – Malmedy



395 : Verviers – Malmedy – Reuland

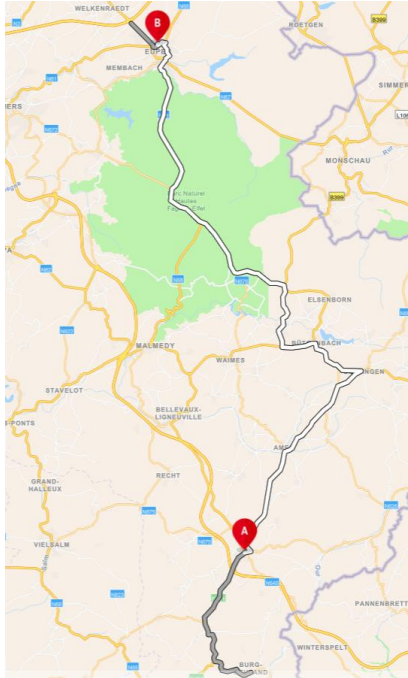


717 : Verviers – Henri-Chapelle – Welkenraedt

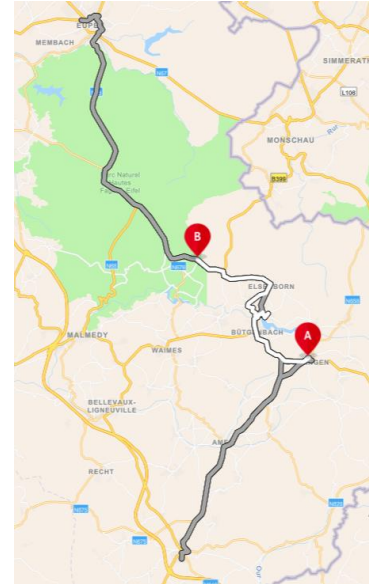


# Informations générales

E23 : Eupen – Büllingen – St-Vith – Burg-Reuland

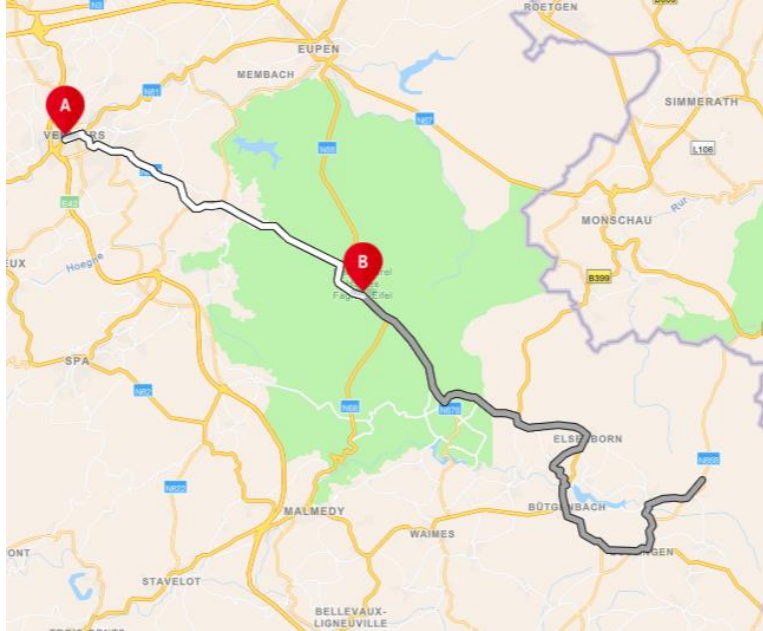


394 : Eupen – Büllingen – St-Vith

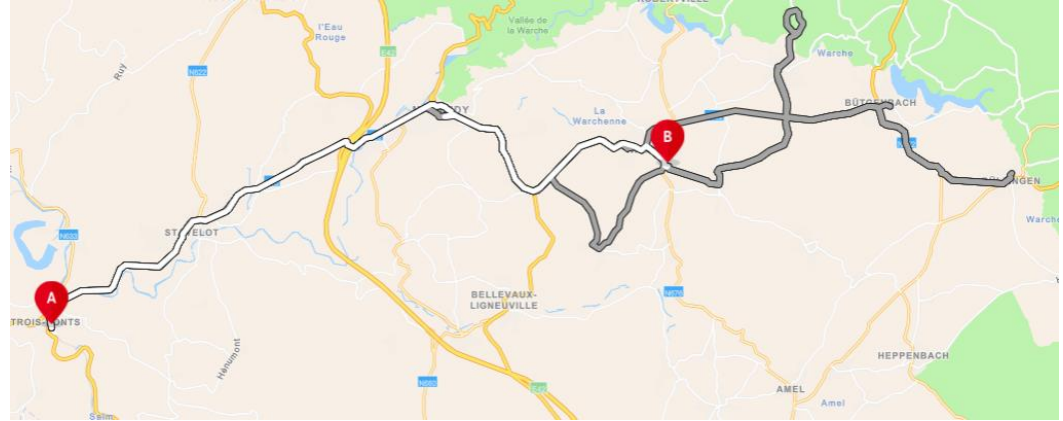


# Informations générales

390 : Verviers – Jalhay – Büllingen – Rocherath



745 : Trois-Ponts – Waimes – Büllingen



# Synthèse

|  | <b>E21</b>   | <b>395</b>  | <b>717</b>  | 294         | 295         | <b>E23</b>  | <b>394</b>   | <b>390</b>  | 393         | <b>745</b>  | 748         |
|--|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Km/an</b>                               | 313.000      | 359.000     | 112.000     | 182.000     | 49.000      | 514.000     | 82.000       | 157.000     | 30.000      | 303.000     | 114.000     |
| <b>Fréquence bus/sens période scolaire</b> | <b>1/h</b>   | 5-11/j      | <b>8/j</b>  | <b>1/2h</b> | <b>9/j</b>  | <b>1/h</b>  | <b>1-2/j</b> | <b>5/j</b>  | <b>2/j</b>  | 5-14/j      | <b>6/j</b>  |
| <b>V/K</b>                                 | <b>0,35</b>  | <b>0,51</b> | <b>1,07</b> | <b>0,51</b> | <b>1,08</b> | <b>0,30</b> | <b>0,99</b>  | <b>0,32</b> | <b>0,75</b> | <b>1,03</b> | <b>0,49</b> |
| <b>V/N</b>                                 | <b>12</b>    | <b>19</b>   | -           | <b>22</b>   | <b>9</b>    | <b>15</b>   | <b>39</b>    | <b>14</b>   | <b>11</b>   | <b>22</b>   | <b>10</b>   |
| <b>Evolution 2019-2024</b>                 | <b>+100%</b> | <b>-17%</b> |             |             |             | <b>+38%</b> |              | <b>-15%</b> |             | <b>-5%</b>  |             |

# Correspondances BUS-TRAINS



# Complémentarité lignes de bus

| Burg-Reuland - St-Vith - Büllingen - Eupen |      |       |       |       |       |       |       | SAMSTAGS / SAMEDI |  | E23 |  |
|--|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------------------|--|-----|--|
| Fahrt / Voyage                             | 102  | 204   | 106   | 208   | 110   | 212   | 114   |                   |  |     |  |
| Sankt-Vith, An den Linden                  | 6.57 | 8.57  | 10.57 | 12.57 | 14.57 | 16.57 | 18.57 |                   |  |     |  |
| Medell, Hochkreuz                          | 7.04 | 9.04  | 11.04 | 13.04 | 15.04 | 17.04 | 19.04 |                   |  |     |  |
| Amel, Büllinger Straße                     | 7.08 | 9.08  | 11.08 | 13.08 | 15.08 | 17.08 | 19.08 |                   |  |     |  |
| Büllingen, Gendarmerie                     | 7.18 | 9.18  | 11.18 | 13.18 | 15.18 | 17.18 | 19.18 |                   |  |     |  |
| Bütgenbach, Kreuzung                       | 7.25 | 9.25  | 11.25 | 13.25 | 15.25 | 17.25 | 19.25 |                   |  |     |  |
| Weywertz, Kreuzung                         | 7.28 | 9.28  | 11.28 | 13.28 | 15.28 | 17.28 | 19.28 |                   |  |     |  |
| Weywertz, Kirche                           | 7.30 | 9.30  | 11.30 | 13.30 | 15.30 | 17.30 | 19.30 |                   |  |     |  |
| Sourbrodt, Gare                            | 7.39 | 9.39  | 11.39 | 13.39 | 15.39 | 17.39 | 19.39 |                   |  |     |  |
| Sourbrodt, Chalet (Peak)                   | 7.43 | 9.43  | 11.43 | 13.43 | 15.43 | 17.43 | 19.43 |                   |  |     |  |
| Signal de Botrange                         | 7.46 | 9.46  | 11.46 | 13.46 | 15.46 | 17.46 | 19.46 |                   |  |     |  |
| Baraque-Michel                             | 7.49 | 9.49  | 11.49 | 13.49 | 15.49 | 17.49 | 19.49 |                   |  |     |  |
| Eupen, Haas                                | 8.01 | 10.01 | 12.01 | 14.01 | 16.01 | 18.01 | 20.01 |                   |  |     |  |
| Eupen, Bahnhof                             | 8.06 | 10.06 | 12.06 | 14.06 | 16.06 | 18.06 | 20.06 |                   |  |     |  |
| Zug nach / Train vers Verviers             | 8.17 | 10.17 | 12.17 | 14.17 | 16.17 | 18.17 | 20.17 |                   |  |     |  |
| L14 nach / vers Aachen                     | 8.08 | 10.08 | 12.08 | 14.08 | 16.08 | 18.08 | 20.09 |                   |  |     |  |
| Eupen, Bushof                              | 8.08 | 10.08 | 12.08 | 14.08 | 16.08 | 18.08 | 20.08 |                   |  |     |  |

| Rocherath - Büllingen - Jalhay - Verviers |      |      |       |       |       |       |  | SAMEDI - SAMSTAGS |  | 390 |  | 393 |  |
|---|------|------|-------|-------|-------|-------|--|-------------------|--|-----|--|-----|--|
| Voyage / Fahrt                            | 107  | 309  | 111   | 313   | 115   | 119   |  |                   |  |     |  |     |  |
| Ligne / Linie                             | 390  | 393  | 390   | 393   | 390   | 390   |  |                   |  |     |  |     |  |
| Note / Fussnote                           |      |      |       |       |       |       |  |                   |  |     |  |     |  |
| Rocherath, Wahlerscheider Str.            | 7.45 |      | 11.10 |       | 14.10 | 17.10 |  |                   |  |     |  |     |  |
| Krinkelt, Rauw                            | 7.47 |      | 11.12 |       | 14.12 | 17.12 |  |                   |  |     |  |     |  |
| Wirtzfeld, Kirche                         | 7.50 |      | 11.15 |       | 14.15 | 17.15 |  |                   |  |     |  |     |  |
| Büllingen, Alte Post                      | 7.55 |      | 11.20 |       | 14.20 | 17.20 |  |                   |  |     |  |     |  |
| Bütgenbach, Kreuzung                      | 8.01 |      | 11.26 |       | 14.26 | 17.26 |  |                   |  |     |  |     |  |
| Nidrum, Kirche                            | 8.06 |      | 11.31 |       | 14.31 | 17.31 |  |                   |  |     |  |     |  |
| Eisenborn, Dorf                           | 8.09 |      | 11.34 |       | 14.34 | 17.34 |  |                   |  |     |  |     |  |
| Eisenborn, Siedlung                       | 8.12 |      | 11.37 |       | 14.37 | 17.37 |  |                   |  |     |  |     |  |
| Sourbrodt, Gare                           | 8.17 |      | 11.42 |       | 14.42 | 17.42 |  |                   |  |     |  |     |  |
| Sourbrodt, Monument                       | 8.20 |      | 11.45 |       | 14.45 | 17.45 |  |                   |  |     |  |     |  |
| Signal de Botrange                        | 8.25 |      | 11.50 |       | 14.50 | 17.50 |  |                   |  |     |  |     |  |
| Baraque-Michel                            | 8.28 |      | 11.53 |       | 14.53 | 17.53 |  |                   |  |     |  |     |  |
| Charneux, Village                         | *    | 8.50 | *     | 13.17 | *     | *     |  |                   |  |     |  |     |  |
| Jalhay, Fawetay                           | *    | 8.52 | *     | 13.19 | *     | *     |  |                   |  |     |  |     |  |
| Herbiester, Centre                        | *    | 8.55 | *     | *     | *     | *     |  |                   |  |     |  |     |  |
| Jalhay, Centre                            | 8.38 | 8.58 | 12.03 | 13.22 | 15.03 | 18.03 |  |                   |  |     |  |     |  |
| Four, Centre                              | *    | 9.01 | *     | *     | *     | *     |  |                   |  |     |  |     |  |
| Surister, Village                         | *    | 9.05 | *     | *     | *     | *     |  |                   |  |     |  |     |  |
| Jalhay, Vervifontaine                     | 8.41 | 9.08 | 12.06 | 13.25 | 15.06 | 18.06 |  |                   |  |     |  |     |  |
| Verviers, Gare Centrale                   | 8.55 | 9.22 | 12.20 | 13.39 | 15.20 | 18.20 |  |                   |  |     |  |     |  |
| Train vers / Zug nach Liège               | 9.03 | 9.38 | 12.38 | 14.07 | 15.38 | 18.38 |  |                   |  |     |  |     |  |

# Plan d'actions

EVALUATION 2025 des LIGNES TEC E21-E23-717-745-390-394-395 : PLAN D' ACTIONS (1ère partie)

|   | ACTIONS  | ACTEUR(S)  | FINANCÉ(S)   | Remarques  |  |
|---|--|--|--|--|--|
| MESURES COMMUNES  | <b>Amélioration de l'intermodalité bus-trains</b>  |  |  |  |  |
|   | Dans le cadre budgétaire actuel  | Étude d'un jour des heures de bus complémentaires sur les horaires SPJ                         | OTW  | 2025   | Modifications légères, calendrier à Trossin et gare de Trois-Points                                      |
|   |  | Amélioration des temps de correspondance   | OTW  | 2027   | (7-10 min. au lieu de 20-25 min.) notamment pour les lignes 745 (Trois-Points, 390, 393, 395 à Verriers) |
|   |  | Optimisation du calendrier au départ et à l'arrivée en gare de Trois-Points, Lagny et Verriers | OTW  | 2027   | toutes les lignes sauf 717   |
|   |  | Actualisation et/ou mise en place de protocoles en cas de retard des trains                    | OTW  | 2027   |  |
|   |  | Cartographie, modification du tracé (câblé) permit les 2/3 en gare de Verriers                 | OTW  | 2027   |  |
|   | <b>Mise à jour de l'organisation des correspondances bus-bus au sein de la zone</b>  |  |  |  |  |
|   | Réviser/analyser des correspondances bus-bus mais aussi bus-train, Fécussation   | OTW/ADT/SNCFB  | 2025   |  |  |
|   | Compensation aux Bus « bus-modis – bus-modis », priorités des correspondances à cibler par ligne                           | ADT  | 2025   |  |  |
|   | Adoption des horaires des lignes en fonction des priorités réelles   | OTW  | 2027   |  |  |
| Hors cadre budgétaire actuel  | <b>Politique tarifaire wallonne à revoir à la lumière de la problématique des lignes Express dans l'Est de la Belgique</b> |  |  |  |  |
|   | Reflexion sur la réforme tarifaire à mener   | Cabinet DESGUYSAIES  | 2026   |  |  |
|   | <b>Manques répertoriés, à analyser en termes de potentiel et de faisabilité</b>  |  |  |  |  |
|   | Création d'offre touristique sur l'axe Malmedy – Havelange Lagny   | ADT/OTW  |  | partenariat avec le WE et en période touristique, évent. connexion avec L23      |  |
|   | Agencement de la fréquence de la ligne 745 sur le tronçon entre Waimes et Bullingen  | ADT/OTW  |  |  |  |
|   | Création d'une liaison locale Tilleg – Lagny, interne à la commune   | OTW  |  |  |  |
| SILLON NORD-SUD ORIENTAL  | <b>Ligne E23 - Minutage à contrôler et à adapter</b>   |  |  |  |  |
|   | Mesures générales  | Horaires à adapter   | OTW  | 2025   | nombreux bus actuellement en avance sur leur horaire   |
|   |  | <b>Gare d'Esplan : Amélioration de l'intermodalité bus-trains</b>                              |  |  |  |
|   |  | Arrêt EUPEN-Hoodestrasse à dégrader  | OTW  |  | lot en bord de la Hoodestrasse (zone de stationnement limitée)   |
|   |  | Arrêt supplémentaire au niveau du zone de gare longe à l'arrêt Hoodestrasse                    | SPW/Roads/Verriers/Lagny   | 2027   | lot sur l'axe de la Chapelle   |
|   |  | Arrêt supplémentaire au niveau du tronçon de la route d'Esplan/Bullingen                       | OTW/SNCFB  | 2027   | espace d'attente à prévoir au départ entré à la gare des bus   |
|   | Workplace - mixer position arrêt pour l'équipier d'un autobus  | Eupen/OTW  | 2027   |  |  |
|   | Frankenthal - autobus à installer dans les deux directions   | Eupen  | 2027   |  |  |
|   | Machelen/Esplan - localisation et sécurisation à vérifier  | SPW/Roads/Verriers/OTW   | 2025   |  |  |
|   | Problèmes de circulation à Eupen lors de certaines festivités, à traiter   | Eupen/OTW  | 2025   |  |  |
| Création d'un module au niveau de l'arrêt gare de Esplan            | Waremme  | 2028   |  |  |  |
| Mesures locales   | Installation d'un module au niveau de l'arrêt du camp militaire  | Bulgebach/OTW  | 2028   | abris, stationnement vélos couverts, que de correspondance bus-bus, descente E23 |  |
|   | Antenne vortice - équipements vélos, stationnement vélos, liaison cycliste E23   | Bulgebach/OTW  | 2028   | antenne vortice - équipements vélos, stationnement vélos, liaison cycliste E23   |  |
|   | Établissement d'un point de correspondance L23/L23 à Weywertz Kreuzung   | OTW  | 2025   | au niveau horaire  |  |
|   | Esplan/Dorf - amélioration des correspondances à valider   | OTW  | 2027   | comme les bus de la ligne scolaire 390 adaptés à cet endroit                     |  |
|   | Esplan/Dorf - abris à poser (en direction Eupen)   | Bulgebach  | 2026   |  |  |
|   | Esplan/Dorf - arrêt supplémentaire entre Havelbach et Dorf à envisager   | OTW  | 2028   | au niveau du carrefour Bulgebach   |  |
|   | Waremme/Dorf - module à compléter  | Bulgebach  | 2028   | abris en direction d'Esplan, stationnement vélos, descente E23                   |  |
|   | Bulgebach Kreuzung - localisation, aménagement module  | Bulgebach/OTW  | 2028   | abris, stationnement vélos, aménagement arrêt, descente E23                      |  |
|   | Arrêt zoning Domane - localisation et équipement à revoir  | Bulgebach/OTW  | 2028   |  |  |
|   | Arrêt Gendelmère - à rapprocher du centre du village   | Bulgebach/OTW  | 2028   | réhabilitation du parking existant, cheminement à améliorer, abris, ...          |  |
| Arrêt Bullinger/Esplan - localisation et sécurisation à repenser    | SPW/Roads/Verriers   | 2025   |  |  |  |
| Arrêt à Malplézet à envisager et à valider                          | Amey/OTW   | 2025   | impact à valider en termes de diminution de la vitesse commerciale           |  |  |
| Waremme/Esplan - arrêt supplémentaire à prévoir                     | OTW  | 2026   | au niveau de la poche d'habitat existante en sortie de bank with (ligne 294) |  |  |
| Arrêt Gendelmère - connexion à la Vennbahn et module à réaliser     | Saint-Vith   | 2028   | descente L23   |  |  |
| Correspondance L23 avec la ligne ROTR 173 vers Trarivange           | ADT/ROTR   | 2027   | décalage du calendrier d'une demi-heure pour permettre la correspondance     |  |  |
| Correspondance L23 au parking de courtoisie - pertinence à vérifier | OTW  | 2026   | à étudier - aménagement des arrêts (abris, bancs, ...)                       |  |  |

SPW Mobilité Infrastructures - Autorité Organisme des Transports collectifs et parages

EVALUATION 2025 des LIGNES TEC E21-E23-717-745-390-394-395 : PLAN D' ACTIONS (2ème partie)

|   | ACTIONS                   | COBENEFICIAIRES CONCERNÉS   | ACTEUR(S)   | FINANCÉ(S)                    | Remarques  |  |  |
|---|---------------------------|---|---|-------------------------------|--|--|--|
| SILLON NORD-SUD OCCIDENTAL  | <b>Lignes E21-395</b>     |   |   |                               |  |  |  |
|   | Mesures générales         | Amélioration de la complémentarité entre les deux lignes  |   | OTW/ADT                       | 2027   | Au minimum descente comprise à Thion le WE, éventuellement câble sur des IC différents en semaine  |  |
|   |                           | Recyclage de l'offre des lignes E21 et 395 entre Malmedy et Verriers et entre Malmedy et Saint-Vith                                 |   | OTW/ADT                       | 2027   |  |  |
|   |                           | Section de la ligne 395 en deux sections avec correspondance avec l'express L21 : scénario à étudier préalablement                  |   | OTW/ADT                       | 2027   | analyse des montées/descentes à réaliser préalablement (section Verriers - Malmedy, complémentaire à la E21, section Malmedy - St-Vith - Bus localisés, en correspondance avec la E21) |  |
|   | <b>Ligne E21</b>          |   |   |                               |  |  |  |
|   | Lignes E21, 395, 717, E23 | Mesures locales   | Nouveaux parcours supplémentaires (le dimanche en fin de journée)   |                               | OTW  | 2026   | mesure précédente évaluation, à dématérialiser des étudiants   |
|   |                           |   | Ligne 717 - (problématique des arrêts et retards à Wellemaest) à valider  | Wellemaest                    | OTW  | 2026   |  |
|   |                           |   | Suppression de l'extension de la ligne E21 desservant la ZAI des Piménoles  | Thionier - Cl. Obaun Verriers | OTW  | 2027   | mesure précédente évaluation   |
|   |                           |   | Descente de la ZAI des Piménoles : création d'une nouvelle ligne ou valorisation d'une ligne existante du réseau existant                         |                               | OTW  | 2027   | avant disponibilité budgets, contraintes techniques et informations transmises par le Club d'Entrepris; correspondance avec les trains 3-arrêts de Liège |
|   |                           |   | Remaniement du tracé d'intermodalité de la gare de Verriers Central (module M)  | Verriers/OTW/SNCF             | 2028   | plans envisageables, impacts à valider   |  |
| Adaptation des horaires de la ligne E23 pour accéder à la gare                                    |                           |   | OTW   | 2026                          | pour éviter les imbroglios, à valider par le TEC       |  |  |
| Déclassement du réseau (ou une partie) des lignes 294-295-390-393-395 pour passer au centre ville |                           | Verriers  | OTW   | 2027                          | ou des aménagements de priorisation arrêt-400 rétablis |  |  |
| renforcement de la desserte des hôpitaux à valider  |                           |   | OTW   | 2027                          | plans envisageables, impacts à valider                 |  |  |
| meuvant déviation d'une ligne (p. ex. la 395),  |                           |   | OTW   | 2026                          | meuvant correspondances (au centre la E21 et 296)      |  |  |
| centre du village, diversification des usagers  |                           |   | OTW   | 2026                          | mesure précédente évaluation                           |  |  |
| SILLONS EST-OUEST   | Mesures générales         | au vu du potentiel de correspondance avec la ligne 744  |   | OTW                           | 2026   |  |  |
|   |                           | Ligne E21 - arrêt supplémentaire à Sart les Spa   |   | OTW                           | 2026   | ligne continue dans un rôle de desserte fine   |  |
|   |                           | Ligne E21 - pertinence d'un arrêt à Sart-Stanis à étudier pour organiser une correspondance horaire                                 |   | OTW                           | 2026   | à court terme  |  |
|   |                           | Ligne 390 (passage systématique par Brunyville) à traiter préalablement   | SPW/Roads/Verriers  | 2027                          | 2028   | Arrêt familial de la L21 une fois le module aménagé, permettant à Statofort d'avoir accès à la L21   |  |
|   |                           | Ligne E21 - déplacement de l'arrêt « connexion Havelbach - gare de Grand-Près » vers « Cité des Grands-Près »                       | SPW/Roads/Verriers/SORCZ/OTW  | 2027                          | 2028   | la meilleure accessibilité potentielle   |  |
|   | Lignes 390-393-E23        | Mesures locales   | Ligne E21 - arrêt supplémentaire au niveau de Thionnet  |                               | OTW  | 2026   | mesure précédente évaluation   |
|   |                           |   | Équipement en bus vélos à l'arrêt gare et ex-haut des sports  | Malmedy                       | OTW  | 2026   |  |
|   |                           |   | Mail des sports : abris à poser (en direction de Thionnet)  | Malmedy                       | OTW  | 2026   |  |
|   |                           |   | <b>Amélioration de la complémentarité entre les lignes 390 et E23 durant le WE pour la desserte du tronçon commun "Hautes-Fagnes – Büllingen"</b> |                               |  |  |  |
|   |                           |   |   |                               |  |  |  |
| Lignes 390-393-E23-745-E21-E23-390  | Mesures générales         | <b>Redistribution de l'offre sur le tronçon Waimes – Bulgebach – Büllingen, à analyser en termes de potentiel et de faisabilité</b> |   |                               |  |  |  |
|   |                           | Demande des communes de Waimes et Büllingen à étudier   |   | OTW/ADT                       | 2026   | soit via la L21 renforcée ou via la 745  |  |
|   |                           | Demande réelle actuelle à chiffrer  |   | OTW/ADT                       | 2026   |  |  |
|   |                           | Confrontation avec les données de la plateforme mobile  |   | OTW/ADT                       | 2026   |  |  |
|   |                           |   |   |                               |  |  |  |
|   | Mesures locales           | <b>Gare de Trois-Points (module M) - Amélioration de l'intermodalité bus-trains</b>   |   |                               |  |  |  |
|   |                           | Abris ou accès adaptés à l'intérieur des bus en attente   |   | Trois-Points                  | 2027   | Trois-Points/OTW   |  |
|   |                           | Salle d'attente de la gare à nouveau accessible   |   | SNCF/Trois-Points             | 2027   | sur base de l'impulsion de la gare de Vervain  |  |
|   |                           | Aménagement de la gare  |   | Malmedy                       | OTW  | 2027   | option "déviation de la ligne" ou "descente occasion" à valider  |
|   |                           | Déclassement de la ligne 745 pour desservir les localités de Weywertz – Malmedy – Esplan/bas – Bulgebach, à étudier préalablement   |   | Bulgebach                     | OTW  | 2027   |  |
| Modification partielle du tracé de la ligne 393   |                           | Lagny   | OTW   | 2026                          | autre problème de gestion des bus                      |  |  |

SPW Mobilité Infrastructures - Autorité Organisme des Transports collectifs et parages

# Plan d'actions

## Principales mesures

- **Intermodalité bus-trains**
  - Organisation des correspondances bus-bus au sein de la zone
- **Complémentarité des lignes**
  - Rééquilibrages et évolution de l'offre
- **Mobipôles (aménagements)**
- **Manques répertoriés (analyses, budgets supplémentaires)**

# PROPOSITION D'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 annexé 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

SPW MI – Julie Duvivier  
*Point pour avis de l'Organe*

# Processus « Evaluation de l'offre de bus TEC »

Evaluation en 2 temps :

- Evaluation dans les 18 mois suivant la mise en production d'une nouvelle offre (ou d'une modification d'offre significative)
- Evaluation finale dans les 36 mois après mise en service

En vue de :

- Améliorer l'attractivité et l'accessibilité de l'offre (transfert modal)
- Établir un plan d'actions à CT et MT afin d'améliorer l'offre

# Pourquoi présenter les prochaines évaluations de ligne?

Afin de :

- **sensibiliser** les acteurs à la démarche d'évaluation
- mettre en évidence les principaux **enjeux** à prendre en compte dans l'évaluation de chacune des lignes concernées

# Prochaines lignes à évaluer – BU Liège-Verviers

## 2<sup>ème</sup> Semestre 2025

- E22 Huy-Waremme (Evaluation finale)

# Ligne E22 : Huy-Waremme

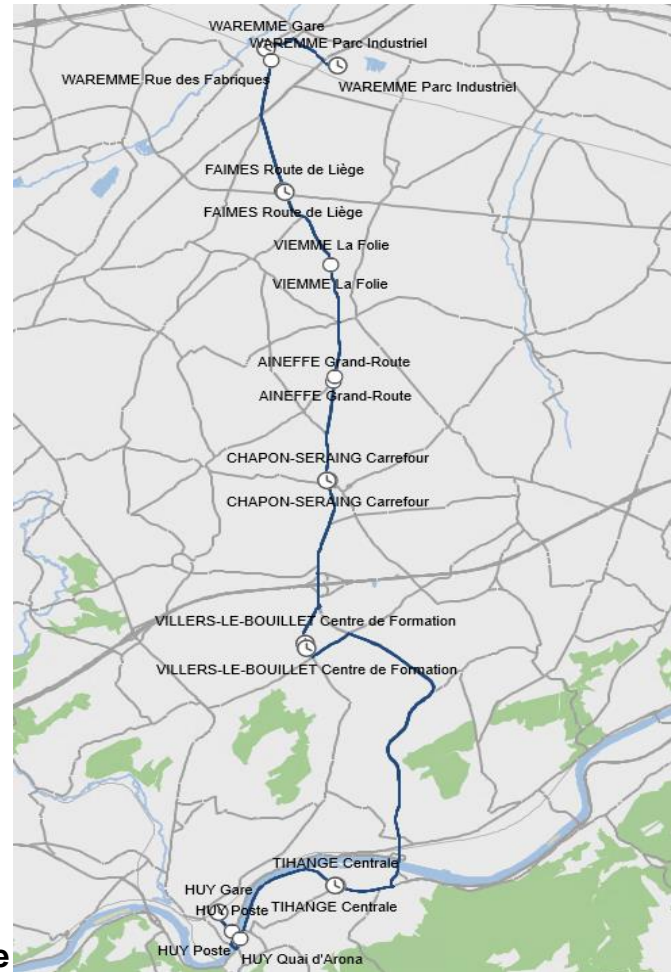
Mise en service en 2021

Vocation : relier les pôles de Huy – Villers-le-Bouillet - Faimés - Waremme

Circule du lundi au vendredi :  
1 bus/h de 6h à 19h  
+ extension jusqu'au Parc industriel Waremme

Initialement : minibus de 16 places assises

220.000 km/an pour 550.000 €/an



# Ligne E22 : Huy-Waremme

18/06/2025

## Evaluation intermédiaire (mars 2023)

### Constats :

- $V/K = 0,13$
- Fréquentations faibles en période de vacances et le samedi
- Surcharges en HP (mini bus)
- Retards récurrents dus aux bouchons en entrée de ville (Huy et Waremme)
- Ligne peu connue du public

### Pistes d'actions :

- ajout d'un parcours de renfort le matin à destination de Huy
- la réflexion sur le type de véhicule (compte tenu des renforts nécessaires)
- la promotion commerciale de la ligne (afin de mieux la faire connaître)
- la modification des itinéraires à Huy et à Waremme pour pallier aux engorgements en heure de pointe

Les mini bus ont été remplacés par des bus (courant 2024)

L'itinéraire a été adapté en centre-ville de Huy

# Enjeux de l'évaluation finale à venir :

18/06/2025

56

## E22 Huy-Waremme

Les V/K **0,30** et V/N **8,96** < moyenne Express V/K 0,45 et V/N de 18,83

## Ligne 145 Huy-Waremme

Les V/K **0,41** et V/N **12,39** < moyenne secondaire V/K 0,75 et V/N de 15,89

- Mener une analyse croisée de la E22 et la ligne 145;
- Analyser la qualité de la correspondance en gare de Waremme vers Liège et de l'usage intermodal de ligne ;
- Analyser la fréquentation des PAE desservis ;
- Confirmer la pertinence du parcours de renfort du matin vers Huy.

L'Organe prend acte que la ligne 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
- (à compléter par l'Organe)

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 son attractivité.

## 2.6 Responsabilité des communes en matière d'arrêts

SPW MI – Justine Marneffe  
*Point pour information de l'Organe*

- **Obligations** : Titre Ier de l'arrêté royal du 15/09/1976 portant règlement sur la police des transports de personnes par tram, pré-métro, métro, autobus et autocar (services réguliers)
  - ➔ Obligations à charge des exploitants de transports en commun et des **gestionnaires d'infrastructures y compris les communes**
- **Contrôles** : inspecteurs de l'AOT = agents de police judiciaire (décret du 04/02/1999)
- **Sanctions** pénales (arrêté-loi du 30/12/1946)

# ABRIS POUR VOYAGEURS

- Commune = gestionnaire des abris pour voyageurs
- Obligations =
  - Confort
  - Sécurité
  - Propreté
  - Contenir un espace suffisant réservé à l'information des voyageurs



# VISIBILITÉ DE LA PLAQUE D'ARRÊT



- Obligations de l'exploitant (OTW) :
  - Les arrêts doivent être signalés par une **plaque** (éventuellement fixée sur un poteau)
  - Cette plaque doit être **visible**
- Cela peut impliquer une responsabilité de la commune lorsque la végétation envahit la plaque (art. 135, §2 Nouvelle loi communale, la commune est responsable de la commodité du passage dans les rues)

# RÔLES DANS LE TRAITEMENT DES INFRACTIONS

- Inspecteur du SPW MI (AOT):
  - dresse un constat détaillé
  - Communique le constat au responsable, càd :
    - À la commune pour les abris
    - A l'OTW pour les plaques non visibles, avec éventuellement un transfert du constat par l'OTW vers la commune
- Responsable de l'infraction :
  - Accuse réception
  - Prend les mesures correctrices
    - Dans les 14 jours **si** l'inspecteur juge qu'il y a un **danger**
    - Dans les 3 mois
  - Informe l'inspecteur des mesures prises (ou l'OTW si le constat a été transféré)

# RÔLE DE LA COMMUNE

- Communiquer une adresse email de contact à l'AOT à [transportpublic.mobilite@spw.wallonie.be](mailto:transportpublic.mobilite@spw.wallonie.be) afin de faciliter les premiers échanges
- Sensibiliser son administration à ce processus
- Collaborer, dans l'intérêt des usagers
- Donner suite aux contacts avec les inspecteurs du SPW MI et l'OTW
- Réagir rapidement en cas de danger : accuser réception immédiatement et sécuriser, limiter les risques
- Prendre les mesures correctrices dans les délais
- S'assurer de la pérennité des mesures

# RÔLE DE LA COMMUNE

- Abris:
  - Accuser réception du constat
  - Prendre les mesures correctrices
    - Dans les 14 jours du constat si danger
    - Dans les 3 mois
  - Informer l'inspecteur de la mise en conformité

## Notes:

- Abris sur voirie régionale ? La commune est responsable de l'abri
- Abri géré par un publiciste ? La commune est responsable de l'abri aux yeux de la loi.

# RÔLE DE LA COMMUNE

- Visibilité de la plaque d'arrêt
  - = cas où l'OTW demande à la commune d'intervenir pour la visibilité de la plaque
  - Accuser réception auprès de l'OTW
  - Prendre les mesures correctrices
    - Dans les 14 jours du constat si danger
    - Dans les 3 mois
  - Informer l'OTW de la mise en conformité

## NOTE DÉTAILLÉE

- Une explication détaillée sera jointe au rapport de l'OCBM.
- En cas de questions:
  - Florianne Mossoux, juriste à l'AOT,  
[florianne.mossoux@spw.wallonie.be](mailto:florianne.mossoux@spw.wallonie.be)
  - [transportpublic.mobilite@spw.wallonie.be](mailto:transportpublic.mobilite@spw.wallonie.be)

# 3. Réseau cyclable structurant : Résultats de l'étude sur la zone de Verviers

SPW – Benoît Dupriez  
*Point pour information de l'Organe*



# Définition du réseau cyclable structurant Arrondissement de Verviers

19 juin 2025

**Benoît Dupriez**

Manager des Réseaux Cyclables  
SPW MI – Planification de la Mobilité

 Wallonie  
mobilité infrastructures  
SPW

 Wallonie  
mobilité infrastructures  
SPW

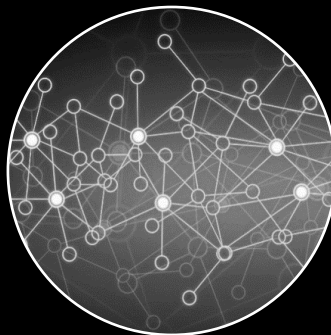
 Wallonie  
Cyclable

C'est quoi  
le réseau  
cyclable  
structurant?

# Le réseau cyclable structurant, c'est :



Une vision



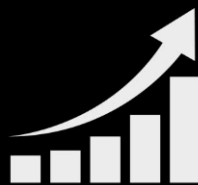
de liaisons entre pôles  
supra-locaux



répondant aux besoins des  
personnes se déplaçant à vélo  
(aujourd'hui et demain)



Sur lesquelles  
concentrer les efforts



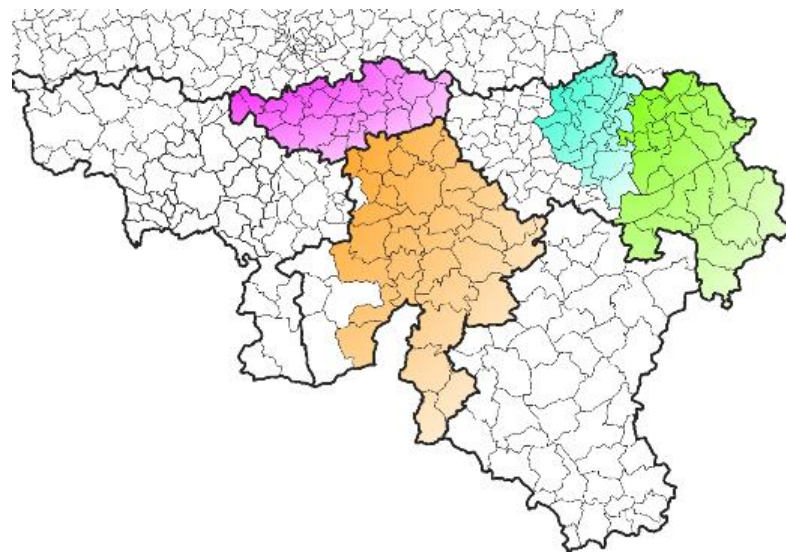
en vue de développer la  
pratique du vélo utilitaire



# Objectifs de la mission

- Définir un réseau cyclable structurant horizon 2040 **en concertation avec les acteurs locaux**
- Proposer une **priorisation** réaliste des interventions en vue de la
- **mise en œuvre** de ce réseau

→ 4 études lancées simultanément en Wallonie



# Moments-clefs de l'étude:



**Février 2024** : Séance d'information

**Mars 2024** : Atelier restreint : définition des liaisons

**Avril 2024** : **CODAC 1** - Schéma directeur

**Juin 2024** : Atelier sur les tracés

**Octobre 2024** : **CODAC 2** - 1<sup>er</sup> Tracés


**Octobre - Novembre 2024** : Consultation Citoyenne

**Ateliers participatifs citoyens:** Bütgenbach (4/11), Verviers (5/11) et Malmedy (7/11)

**Janvier - Février 2025:** Bilatérales avec les communes

**Mars 2025:** **CODAC 3**  
**Interventions et Priorisations**





le réseau  
cyclable  
structurant

Il est  
défini  
avec qui?

# Gouvernance du processus

## Comité de pilotage

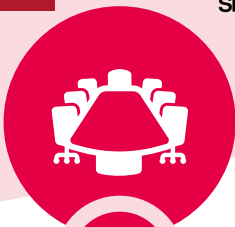


Direction de la  
Planification de la  
Mobilité

Cabinet du Ministre  
de la Mobilité



Direction des Routes  
Cellule RAVeL



Représentation  
supracommunale

Participation  
citoyenne

Réunions  
bilatérales

Ateliers  
techniques



Autres acteurs



## Bilan de la consultation – ateliers



3

Ateliers



Bütgenbach  
Verviers  
Malmedy

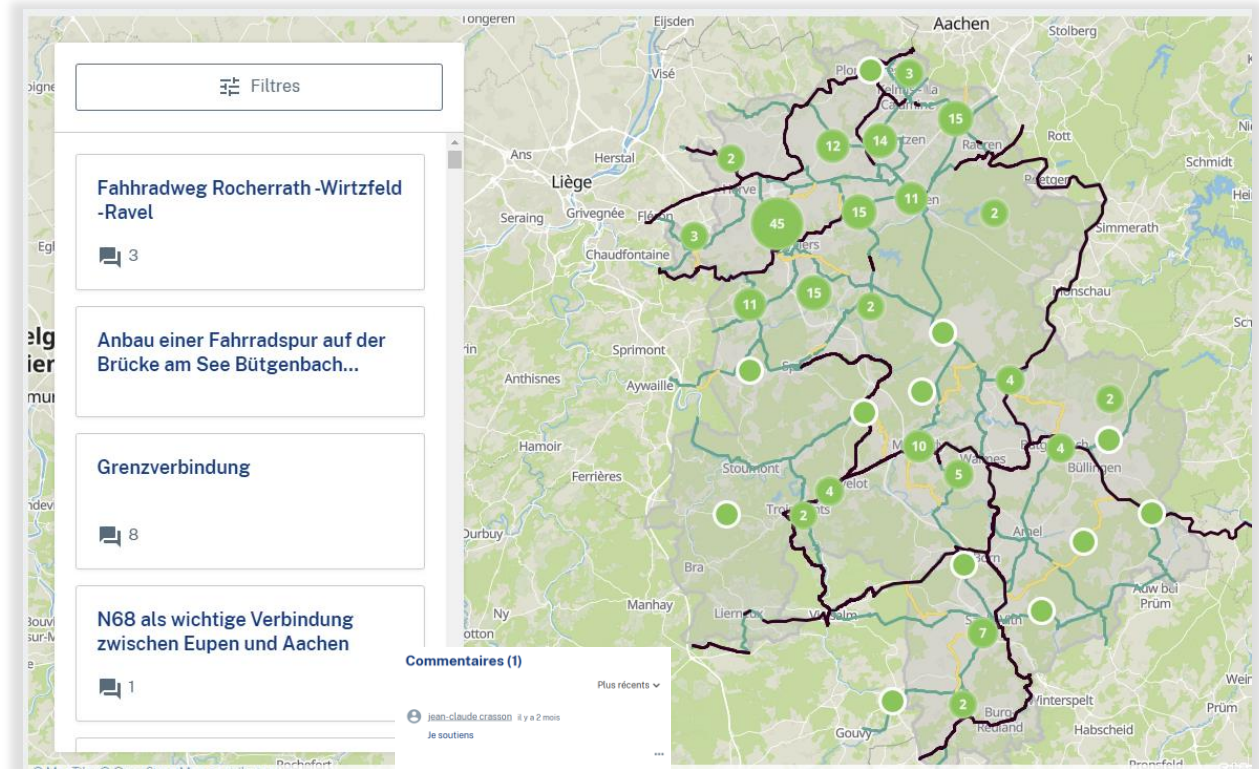
80

Participants  
environ

# Bilan de la consultation - plateforme

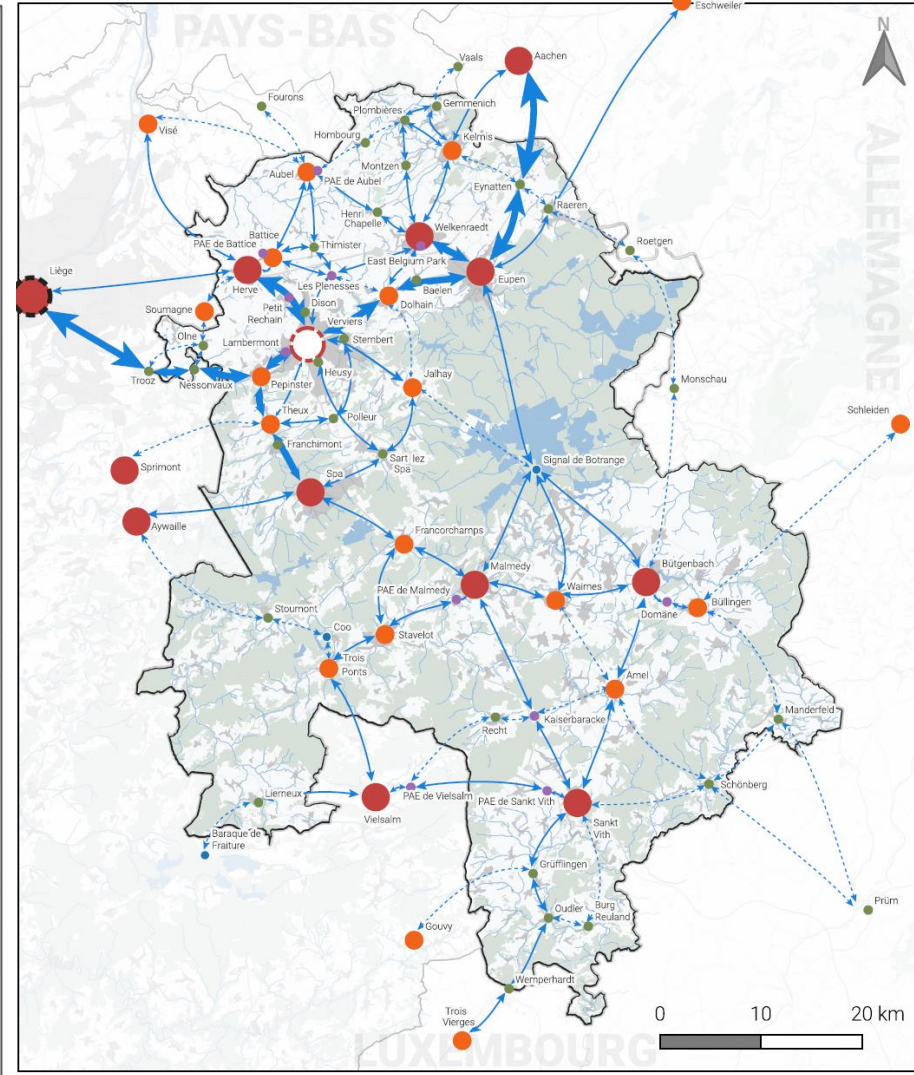
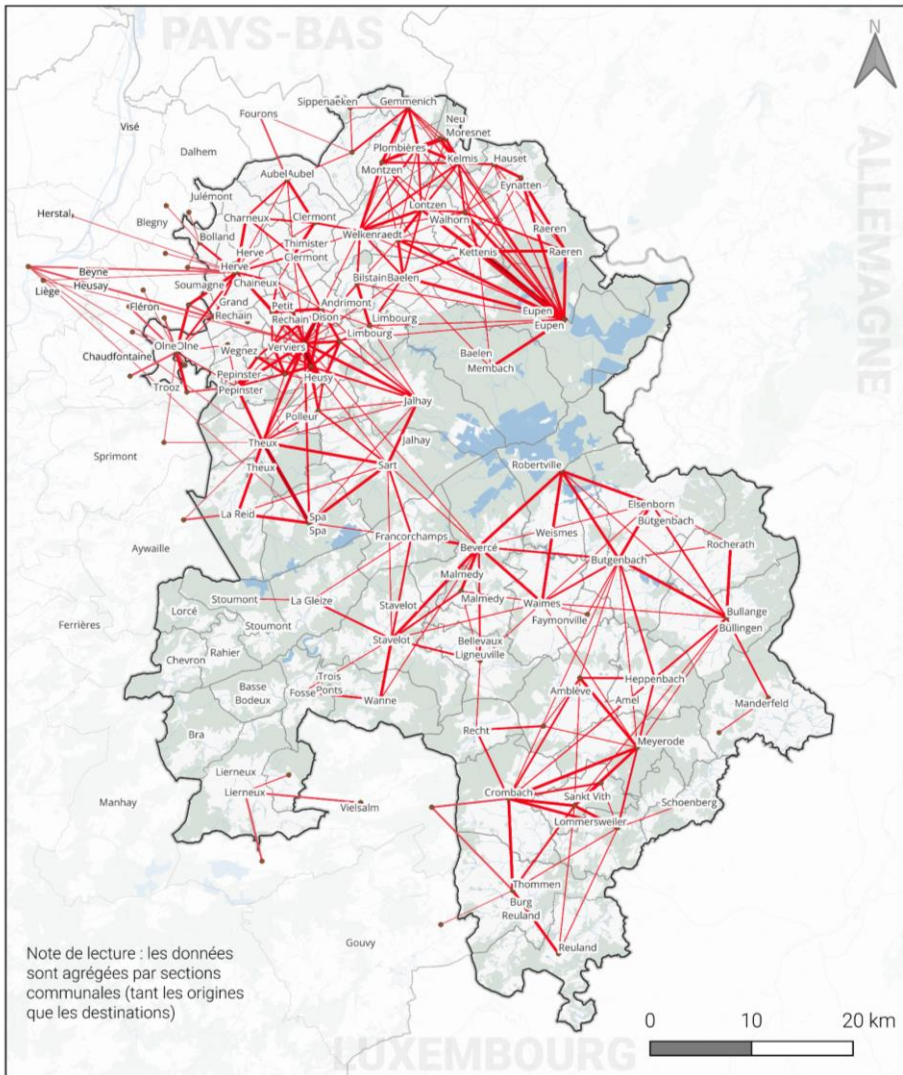
198  
participants

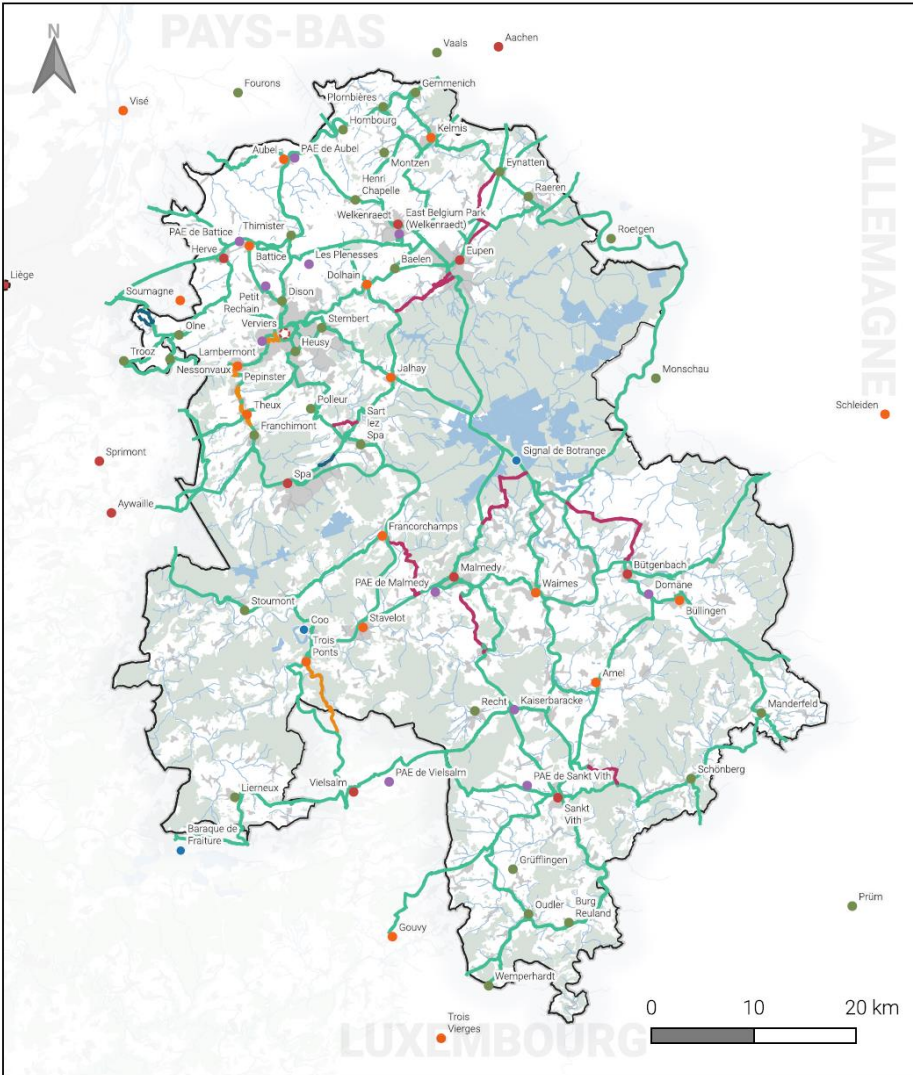
258  
contributions





**Comment  
définit-on le  
réseau  
cyclable  
structurant?**



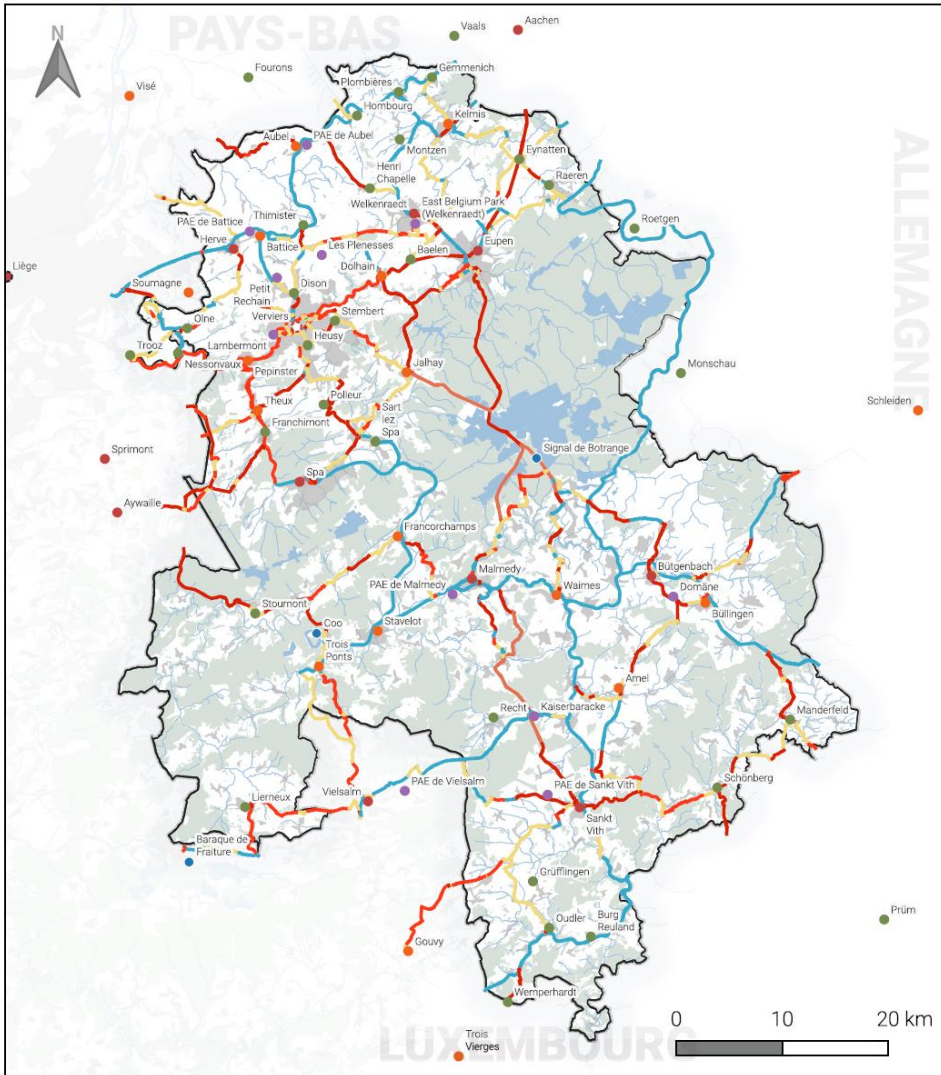


**Réseau cyclable structurant proposé**

- Principal
- Alternative
- Projeté
- Provisoire
- Variante

**Polarités du réseau**

- Pôle majeur
- Pôle régional
- Pôles d'ancrage
- Pôles secondaires
- Pôles résidentiels
- Pôles touristiques (hors polarités)
- Principaux PAE (hors polarités)



## UNE APPROCHE EN 3 TEMPS



**Type d'intervention nécessaire pour passer le segment du statut actuel au statut projeté**

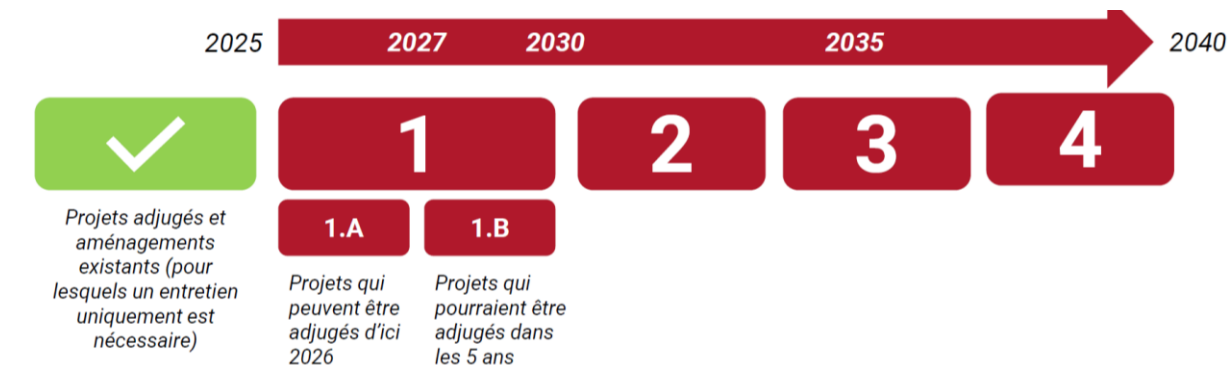
- NOU SEP : intervention majeure de type création d'une piste cyclable séparée
- NOU AUT : intervention majeure de type création d'un nouveau chemin induré autonome
- AME : amélioration d'une infrastructure existante
- MIN : intervention type apaisement de voirie
- ENT : entretien des infrastructure existantes

**Polarités du réseau**

- Pôle majeur
- Pôle régional
- Pôles d'ancrage
- Pôles secondaires
- Pôles résidentiels
- Pôles touristiques (hors polarités)
- Principaux PAE (hors polarités)

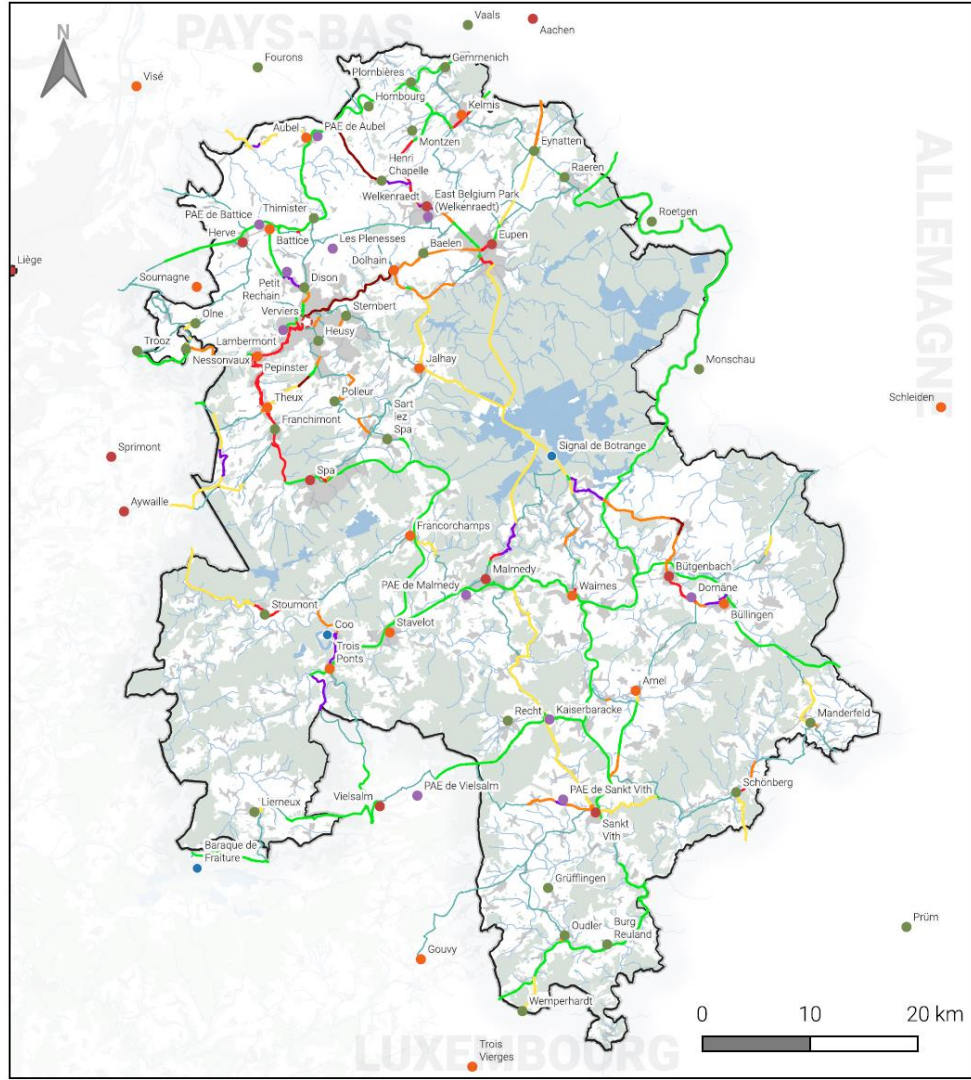
## Que prioriser ?

Identification des **tronçons** qui doivent être aménagés en priorité de manière à guider les investissements sur le **réseau régional**



## Sur base de quels critères ?

- Potentiel utilitaire
- Intérêt local (desserte de services et équipements locaux)
- Chaînon manquant
- Itinéraire et intérêts touristiques



**Tronçons à aménager en priorité**

- Projets adjugés et aménagements existants
- 1.A : Projets qui pourraient être engagés à très court terme
- 1.B : Projets qui pourraient être engagés à court terme
- 2
- 3
- Intervention clé sur tronçon communal
- Réseau cyclable structurant proposé sur voiries communales

**Polarités du réseau**

- Pôle majeur
- Pôle régional
- Pôles d'ancrage
- Pôles secondaires
- Pôles résidentiels
- Pôles touristiques (hors polarités)
- Principaux PAE (hors polarités)



Et maintenant, quelles sont les suites?

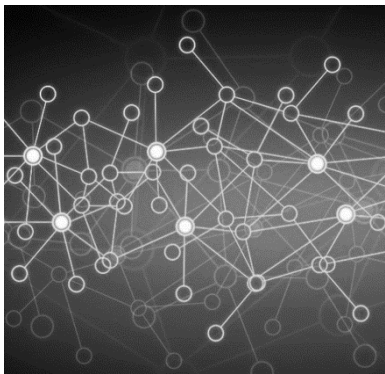
THINK GLOBAL  
ACT LOCAL

## ALIGNEMENTS

des acteurs



des échelles




de  
programmation



## LES SUITES

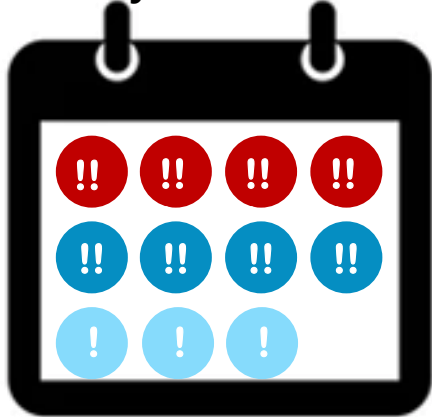
- 🚲 **15 juillet 2025: Avis des communes (Collège ou Conseil selon leur choix). A défaut d'avis, il sera réputé favorable.**
- 🚲 **Septembre-octobre 2025 :**
  - Réseau cyclable structurant transmis au Gouvernement pour prise d'acte.
  - Retour vers les citoyens qui ont participé à la consultation.
- 🚲 **Automne 2025 : publication des cartes sur le géoportail wallon**
- 🚲 **Réseau cyclable = document indicatif. Les adaptations locales motivées restent possibles.**

An aerial photograph of a road construction site. A red truck with 'Maurice Ch.' on its hood is in the foreground. Behind it is a yellow truck. Further back, a black car is visible. The road is partially closed, and workers in high-visibility vests are on the right side. A speech bubble is overlaid on the left side of the image.

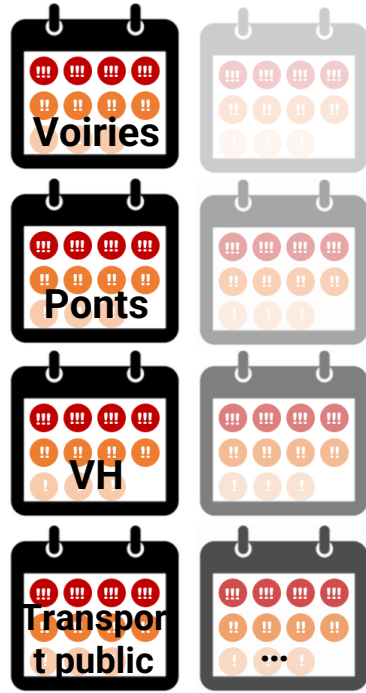
Qui finance?  
Dans quelle  
programmation  
?

# Investissements régionaux (sur voiries régionales, cyclostrades ou RAVeL)

## Aménagements cyclables



## Ensemble de « besoins »



# Investissements communaux (sur voiries communales)

Avec moyens propres



## Processus de priorisation GPS1

A cyclist wearing a red helmet and dark clothing is riding a blue bicycle on a concrete sidewalk. The bicycle has an orange basket on the front and a black bag on the back. The sidewalk is bordered by a metal railing on the right and a grassy area on the left. In the background, there are buildings, cars, and a cloudy sky. A large white speech bubble with a black border is overlaid on the right side of the image, containing the text "Qui va entretenir?".

**Qui va  
entretenir?**

Et notre  
réseau local  
sur voiries  
régionales?



# Bonne route!



Wallonie  
Cyclable



Wallonie  
mobilité  
SPW



# 4. Réforme tarifaire SNCB

SNCB – Mourad Baouche

*Point pour information de l'Organe*



# Agenda

- Pourquoi un nouvelle gamme tarifaire ?
- Nouvelle gamme validée par le CA le 14/02/25
- Flex Parking



# Pourquoi une nouvelle gamme ?

En route.  
Vers mieux.



# Le Contrat de Service Public 2023-2032 prévoit une adaptation de la gamme tarifaire au plus tard en février 2025

La SNCB fait évoluer sa gamme de produits et mène une politique tarifaire de manière à **augmenter l'attractivité du train, à stimuler le shift modal et à augmenter le nombre de voyageurs (+30 % à l'horizon 2032) et leur fréquence de voyage.**

La SNCB s'efforce de :

- Proposer des produits qui répondent aux besoins de chaque client
- **Simplifier** la gamme de produits et l'offre tarifaire
- Offrir des conditions très attractives pour les **seniors, les jeunes et les enfants**
- Développer et promouvoir de **nouvelles formules numériques**, en accordant une attention particulière à certains groupes de voyageurs (personnes sans accès à internet, groupes vulnérables, PMR, etc.)
- Lancer de nouveaux produits et tarifs pour stimuler l'utilisation du train **en dehors des périodes de pointe (6h-9h et 16h-18h)**
- Poursuivre les ambitions intermodales, en donnant la priorité aux **parkings** (voiture/vélo) et aux autres opérateurs de transport public
- Faire évoluer la structure tarifaire actuelle afin de **tenir compte de l'évolution** des conditions du marché

**Timing : au plus tard 26 mois après l'entrée en vigueur du CSP**

- La SNCB **adapte sa gamme de titres de transport à tarifs régulés** le plus rapidement possible et **au plus tard dans les 26 mois**, à dater de l'entrée en vigueur du Contrat, et se conforme soit en une fois (tous les produits en une fois), soit progressivement (produit par produit) aux obligations relatives aux titres de transport régulés et leurs principes tarifaires stipulés dans ce Contrat.
- Parallèlement à l'adaptation initiale des tarifs régulés, la SNCB s'engage à adapter le plus rapidement possible et **au plus tard dans les 26 mois** de l'entrée en vigueur du Contrat **sa gamme de titres de transport à tarifs non régulés**

Les tarifs régulés en 2<sup>ème</sup> classe:

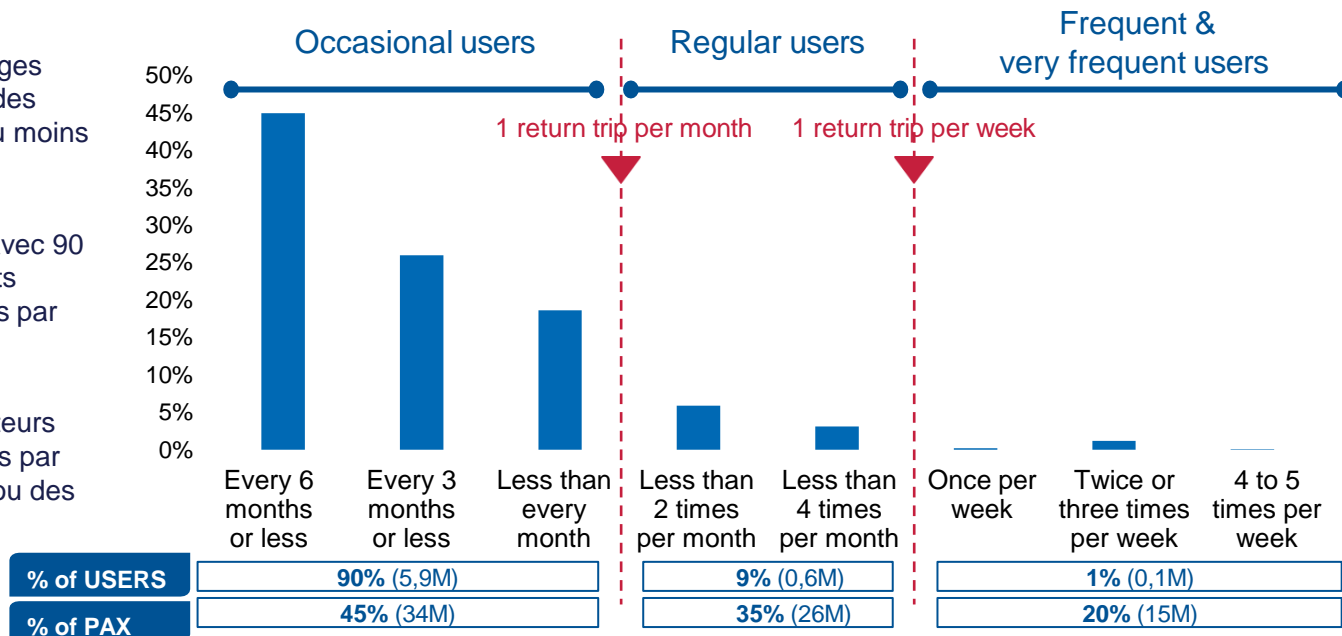
- Les tarifs régulés en 2<sup>ème</sup> classe sont celui du **Standard Ticket** ; les **ristournes de -40%** pour Youth, Senior ticket et Intervention Majorée; les abonnements domicile-travail et domicile-école; les gratuités pour catégories sociales, patriotiques, professionnels et enfants <12 ans accompagnés.

Les autres tarifs sont non-régulés:

- Les tarifs non-régulés sont **tous les autres tarifs**, p.e. 1<sup>ère</sup> classe, Multi's, suppléments (vélo, animal,..), les futurs tarifs avec la carte avantage, etc...
- La SNCB élabore et adaptera sa gamme de tarifs non-régulés de manière **autonome** dans un cadre fixé par le CSP càd augmenter l'attractivité du train pour autant que **cela ne compromette pas l'équilibre économique du Contrat**.
- Objectifs: contribuer à un **transfert modal**; **stimuler le nombre** de voyageurs; augmenter la **fréquence** d'usage ; stimuler les trajets **hors heures de pointe**; répondre aux besoins des **groupes**,...

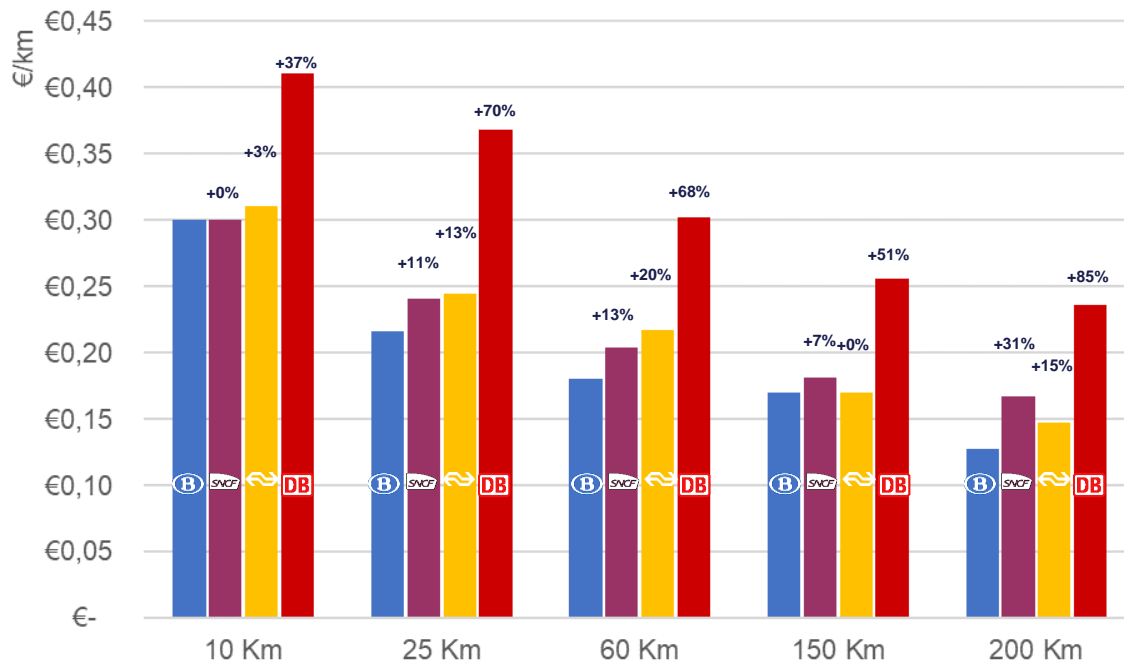
# Fréquence de voyage | La majorité des voyageurs tickets/multis sont occasionnels, avec 90 % effectuant moins d'un aller-retour par mois.

- Une grande partie des Belges utilise le train : 65 à 70 % des Belges prennent le train au moins une fois par an.
- Fréquence globale faible avec 90 % des utilisateurs de tickets voyageant moins d'une fois par mois.
- Seulement 1 % des utilisateurs voyagent au moins une fois par semaine avec des tickets ou des abonnements.



# Tarifs de référence 2024 | Les prix de la SNCB sont en moyenne plus bas que ceux pratiqués dans les pays voisins et dans les autres pays européens.

## 1/ Le prix du billet Standard est plus bas en Belgique que dans les autres pays de l'UE



- **2/ Nous offrons plus de réductions pour des groupes cibles spécifiques :**
- **Jeunes**  
La Belgique est le seul pays à proposer de telles réductions attractives, surtout sur les longues distances (jusqu'à 70 %) sans aucune condition jusqu'à 25 ans (les autres pays exigent tous une carte de réduction ou une inscription dès 15-18 ans)
- **Seniors**  
La Belgique est l'un des rares pays à offrir des réductions aux seniors avec des réductions encore plus élevées que pour les jeunes avec des réductions aussi attractives, surtout sur moyennes / longues distances (jusqu'à 80 %) sans aucune obligation (tous les autres pays exigent une carte de réduction ou une inscription)
- **Familles nombreuses**  
La Belgique est le seul pays à offrir une réduction familiale gratuite, même si les membres ne voyagent pas ensemble.
- **Réductions sociales**  
Elles ne sont pas visibles sur les sites web des autres opérateurs, mais pourraient exister via d'autres canaux.

## Offre loisirs & autres\* actuelle | Une offre tickets et multi's complexe qui ne correspond plus à nos objectifs loisirs du futur

La SNCB offre à côté des formules abonnements, des tickets et Multi's.

L'offre actuelle est **complexe** avec une multiplication de produits (parfois ciblés) et un mélange de produits à tarif forfaitaire et de produits dont le tarif dépend de la distance.

Les **faiblesses de notre offre** actuelle sont multiples:

- Des **arbitrages** entre les produits forfaitaires et les produits km-based
- Pas/peu de réduction pour les **courtes et moyennes distances**
- Pas/peu de différenciation entre le **peak et off-peak**
- Certains tickets intègrent une contrainte d'**aller-retour**
- Peu d'incitation à la **fréquence et/ou contraignants** et pas de produit Multi pour les distances moyennes
- Manque d'une offre attractive pour les **petits groupes**
- Une offre **famille nombreuse** parfois non pertinente et qui ne correspond plus aux réalités des familles en 2025 (familles plus petites et recomposées)

# Nouvelle grille tarifaire | Augmenter l'usage du train et attirer les voyageurs avec 5 objectifs



**Rendre le train moins cher**, surtout pendant les heures creuses et pour les voyageurs fréquents.



**Simplification et clarification de l'offre pour tous**, avec une réduction en pourcentage au lieu d'un prix fixe, également au bénéfice des **trajets courts**.



**Attirer les voyageurs pendant les heures creuses** grâce à l'introduction d'une tarification différenciée, offrant une meilleure expérience et améliorant le taux d'occupation



**Mise en place d'un mécanisme de fréquence clair** incitant les gens à prendre le train plus souvent



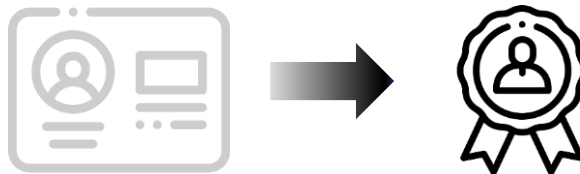
La préservation de **l'accessibilité pour les segments clés** : des tarifs très attractifs et alignés pour les jeunes, les seniors et les personnes bénéficiant d'une aide accrue.

**Nouvelle gamme tarifaire  
validée par le CA de la SNCB le 14/02/25**

En route.  
Vers mieux.



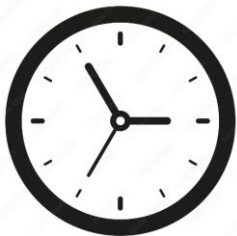
## Nouvelle Carte Avantage | Une carte avantage personnelle qui permet de bénéficier de réductions sur les billets de la SNCB et d'autres avantages.



### Principes de la carte de réduction :

- Pour les trajets effectués **pendant la période de validité** de la carte
- Il existe à la fois une version mensuelle et une version annuelle
- **Tarifs réduits pour les voyages en train** avec la SNCB en 1re et 2e classe
- Un prix maximum est toujours appliqué (y compris en heures de pointe, heures creuses et le week-end)
- Une réduction **(-40 %)** est accordée pendant les heures creuses et le week-end par rapport au tarif sans carte
- Les avantages de la carte ne s'appliquent **qu'au titulaire**, elle est strictement **personnelle**
- Nom / Prénom / Date de naissance obligatoires & adresse email facultative selon le canal d'achat
- La validité de la carte est vérifiée **lors de l'achat du billet**
- Les billets achetés au tarif réduit sont **nominatifs**
- La carte est **non remboursable et disponible en 3 formats**, facilement accessibles (guichet, borne automatique (TVM) et version numérique)

# Peak/Off-peak/Weekend | Nouvelles definitions avec 2 peaks durant les jours de semaine



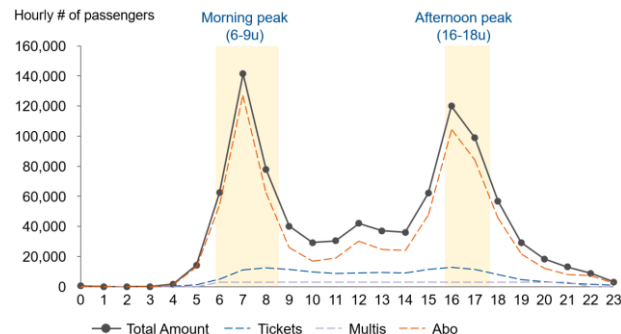
## Définitions

- Peak = en semaine entre 6-9h et 16-18h
- Off-peak = en semaine avant 6h, entre 9h et 16h et après 18h
- La semaine = du lundi au vendredi
- Weekend = samedi et dimanche (+ jours fériés/ponts)
- **L'heure d'embarquement** du premier train définit si le voyageur a le droit d'utiliser un ticket off-peak

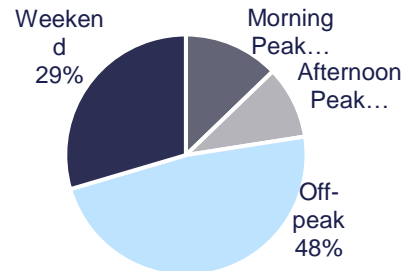
## Principes peak vs. off-peak

- **3 types de tickets** individuels pour voyager
  - « **Anytime** » en semaine
    - Valable toute la journée
    - Avec un prix maximum si carte avantage
  - « **Off-peak** » en semaine (uniquement carte avantage)
    - Pas valable pour un embarquement en peak
    - Avec -40% de réduction sur le tarif initial
    - Avec un prix maximum
    - En cas de retard/annulation, interprétation toujours à l'avantage du voyageur
  - « **Weekend** » le weekend et jours fériés. Les weekend tickets seront valables pour toute la journée
- Pour voyager en peak avec un ticket off-peak il faudra également acheter un supplément (au lancement NPO)

## Utilisation du train (incl. abos):



## Utilisation des tickets/multis:



# Nouvelle gamme tarifaire | Des tarifs attractifs pour les adultes 26-64 ans

## Des tarifs attractifs pour les adultes 26-64 ans

### Des tarifs avantageux pour tous

- ✓ À tout moment
- ✓ Toujours max. 120km
- ✓ Week-end: -30%  
aussi trajets simples
- ✓ Enfants (-12 ans)  
accompagnés  
voyagent gratuitement

### Plus de réductions avec la nouvelle Carte Avantage

- ✓ -40% en heures  
creuses
- ✓ -40% en plus le week-  
end (sur les -30 %)
- ✓ Maximum 14€ par  
trajet en 2e classe
- ✓ Seulement 6€/mois  
(48€/an)

Prix min. de 2,5€ maintenu

# Nouvelle gamme tarifaire | Des tarifs attractifs pour les jeunes, les seniors et BIM

## Des tarifs attractifs pour les jeunes, les seniors et les BIM

### Toujours une réduction !

- ✓ -40% à tout moment (court ou long), sans restriction
- ✓ Aussi pour la 1ère classe
- ✓ Enfants (-12 ans) accompagnés voyagent gratuitement

### Plus de réductions avec la nouvelle Carte Avantage

- ✓ Maximum 5,5 € par trajet en 2e classe
- ✓ -40% de réduction extra en heure creuse et week-end (sur le tarif déjà réduit)
- ✓ Seulement 4 €/mois (32 €/an)

Prix min. de 2,5€ maintenu

# Autres nouveautés

## Vélos : 5€ “anytime” et 3€ “off-peak”



- AS IS : Forfait unique à 4€ par trajet
- CSP : prévoit une différentiation tarifaire en heures creuses
- TO BE : Forfait à 5€ “anytime” la semaine et 3€ en off-peak & weekend

## Groupes



- un tarif réduit pour les voyages en **plus petit groupe, à partir de 4 personnes (jusqu'à 14)**. Dans ce cas, ils bénéficieront d'une réduction de 40 % les week-ends et pendant les heures creuses.
- Les voyageurs doivent voyager **ensemble** → 1 seul ticket valable pour le mini-group
- Est uniquement valable en **off-peak ou weekend**
- Pas de réservation (autocollants)
- Disponible sur tous les canaux de ventes et jusqu'au jour du départ et pas de carte avantage nécessaire

## Capping



- Le prix maximum sera dorénavant calculé sur la base d'une **distance de voyage de 120 km** au lieu de 150 km, ce qui entraînera une **baisse tarifaire de 20 % pour les très longues distances**. Le prix maximum passera dès lors de 26 euros à 20,90 euros. Les tarifs des abonnements seront plafonnés à 120 km d'ici début 2026.

**Implémentation fin 2025**

En route.  
Vers mieux.



An aerial photograph of a parking lot situated next to a railway station. The parking lot is paved with light-colored bricks and contains several cars parked in designated spaces. To the right of the parking lot, there are multiple railway tracks with overhead power lines. A train is visible on one of the tracks. In the background, there are residential buildings and a cloudy sky. A blue banner with white text is overlaid on the center of the image.

# Flex Parking

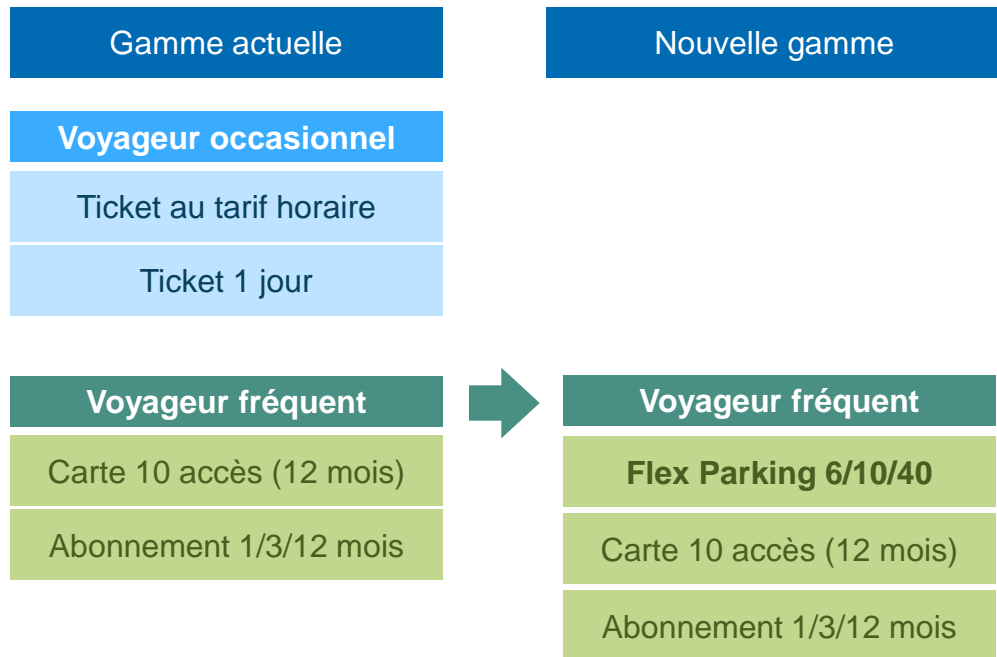
7

2025

En route.  
Vers mieux.



# Contexte | Offre parking auto améliorée pour répondre aux fréquences de déplacements + faibles (2 à 3x/semaine) des voyageurs réguliers



# Le concept | 6,10 ou 40 accès au parking de son choix pour l'abonné train à un prix avantageux



## Formules

- 6 et 10 accès (1 Mois)
- 40 accès (12 Mois)



## Support:

Mobib personnalisée  
reconnue SNCB



## Ayants droits

**Abonnés Flex +  
train 1/3/12 mois**

(Unlimited, Standard, Flex,  
Student, City Pass, Brupass (XL),  
parlementaires, journalistes,  
raison patriotique)



## Prix

- . Flex 6: -50% abo mensuel 🚗
- . Flex 10: -30% abo mensuel 🚗
- . Flex 40: entre -46% et -19%  
abo annuel 🚗 (selon achat  
de 2x ou 3x Flex 40 en 1 an)

**Merci!**

En route. Vers mieux.  
Onderweg. Naar beter.



# 5. Etat des lieux en Wallonie

## Décret cyclopartage en flotte libre: Rôles de la région et des communes

SPW MI – Philippine Goffin  
*Point pour info de l'Organe*



MobiPôle



La mobilité partagée couvre la **mutualisation** de moyens de transports que ce soit par le partage de **véhicule** ou par le partage de **trajet**.



# L'ÉTAT DES LIEUX DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE

Quelles solutions existent déjà en Wallonie? → Un état des lieux a été réalisé par le SPW en 2024.



Cyclopartage



Autopartage



Taxis et LVC



Covoiturage



Transport à la demande

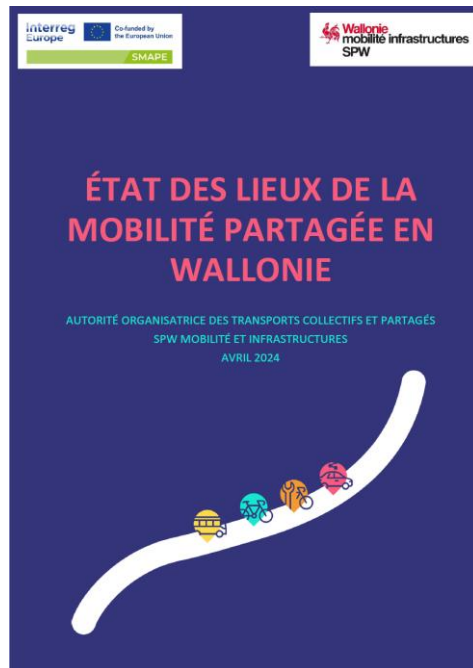


MobiPôle

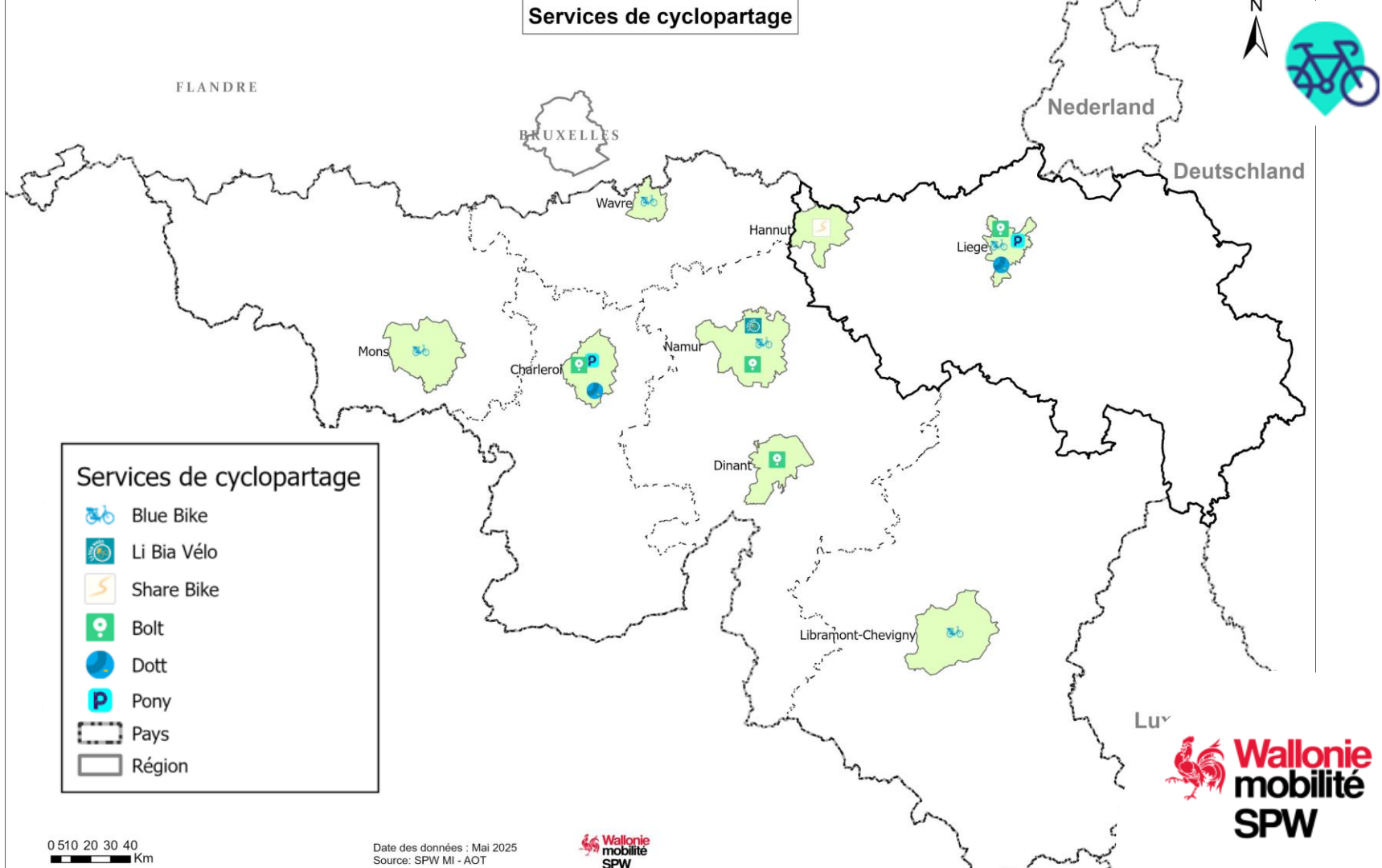
Mobipoints/pôles



Maas



# Services de cyclopartage



## Services de cyclopartage

- Blue Bike
- Li Bia Vélo
- Share Bike
- Bolt
- Dott
- Pony
- Pays
- Région

0 510 20 30 40  
Km

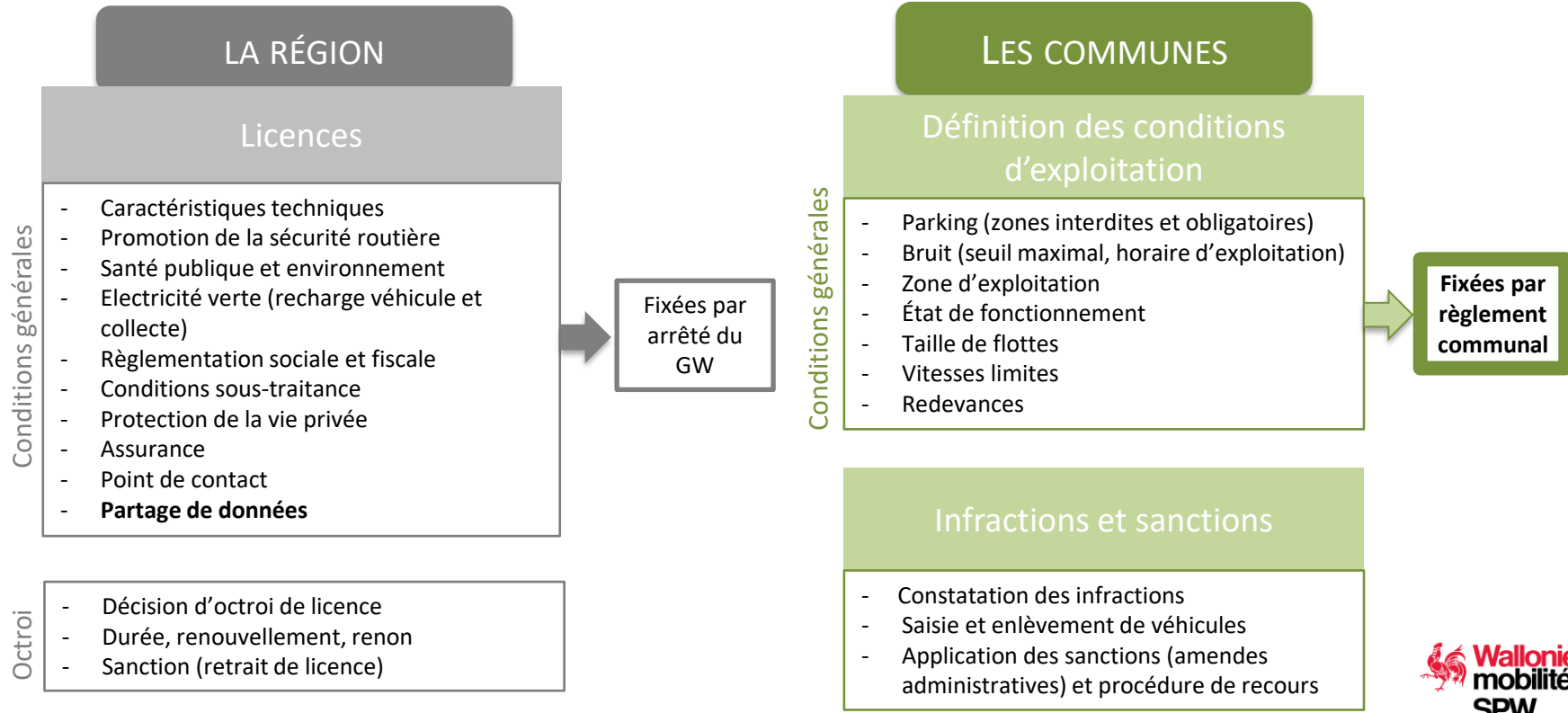
Date des données : Mai 2025  
Source: SPW MI - AOT



CYCLOPARTAGE EN FLOTTE LIBRE  
**DÉCRET DU 8 JUILLET 2021 ET ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT WALLON DU 24 AOÛT 2023**  
**RÔLES DE LA RÉGION ET DES COMMUNES**








<https://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/une-entreprise/mobilite-des-personnes/licence-cyclopartage-en-flotte-libre.html>



## CYCLOPARTAGE EN FLOTTE LIBRE

DÉCRET DU 8 JUILLET 2021 ET ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT WALLON DU 24 AOÛT 2023









|   |                          |
|---|--------------------------|
|  | 90<br>Namur<br>Charleroi |
|  | 0                        |
|  | 0                        |
|  | 0                        |
|  | 0                        |

Total :  
+/- 90



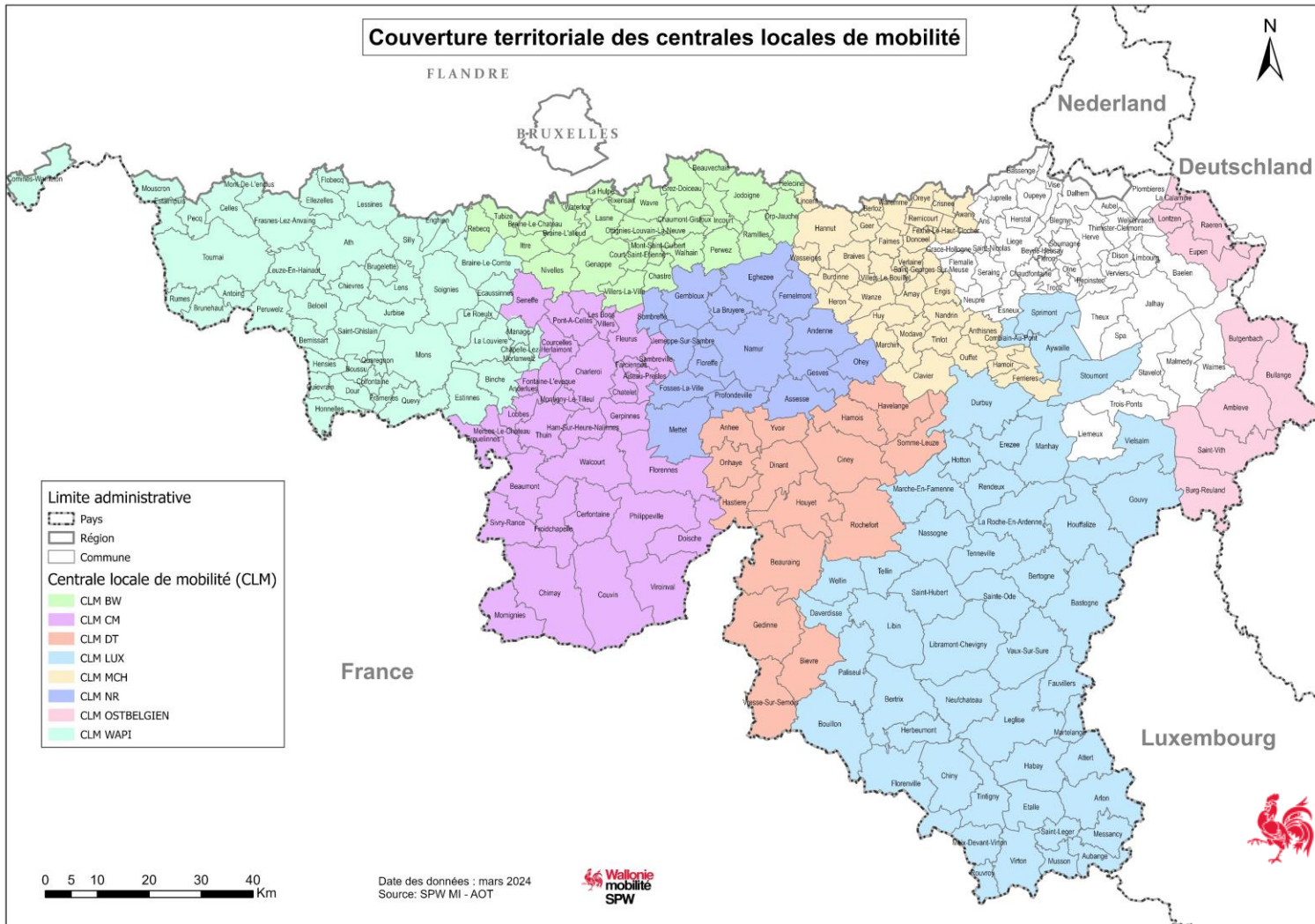
## LICENCES OCTROYÉES

|   |   |
|---|---|
|  | 1040<br>Charleroi<br>Dinant<br>Liège<br>Namur |
|  | 1247<br>Charleroi<br>Liège                    |
|  | 0   |
|  | 0   |
|  | 0   |
|  | 600<br>Charleroi<br>Liège                     |

Total :  
+/- 2900



# Couverture territoriale des centrales locales de mobilité



**Limite administrative**

- Pays
- Région
- Commune

**Centrale locale de mobilité (CLM)**

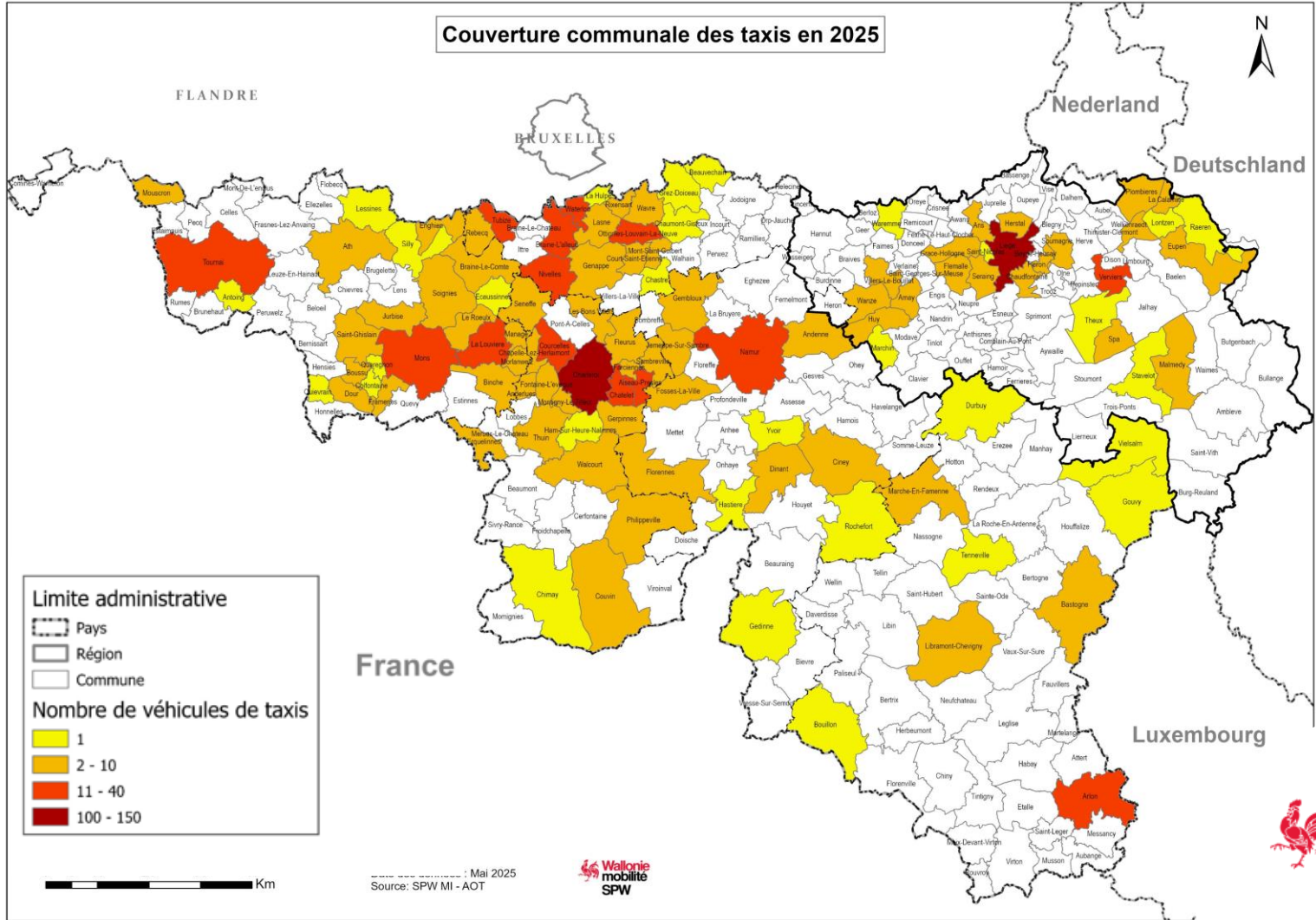
- CLM BW
- CLM CM
- CLM DT
- CLM LUX
- CLM MCH
- CLM NR
- CLM OSTBELGIEN
- CLM WAPI



Date des données : mars 2024  
Source: SPW MI - AOT



# Couverture communale des taxis en 2025



**Limite administrative**

- Pays
- Région
- Commune

**Nombre de véhicules de taxis**

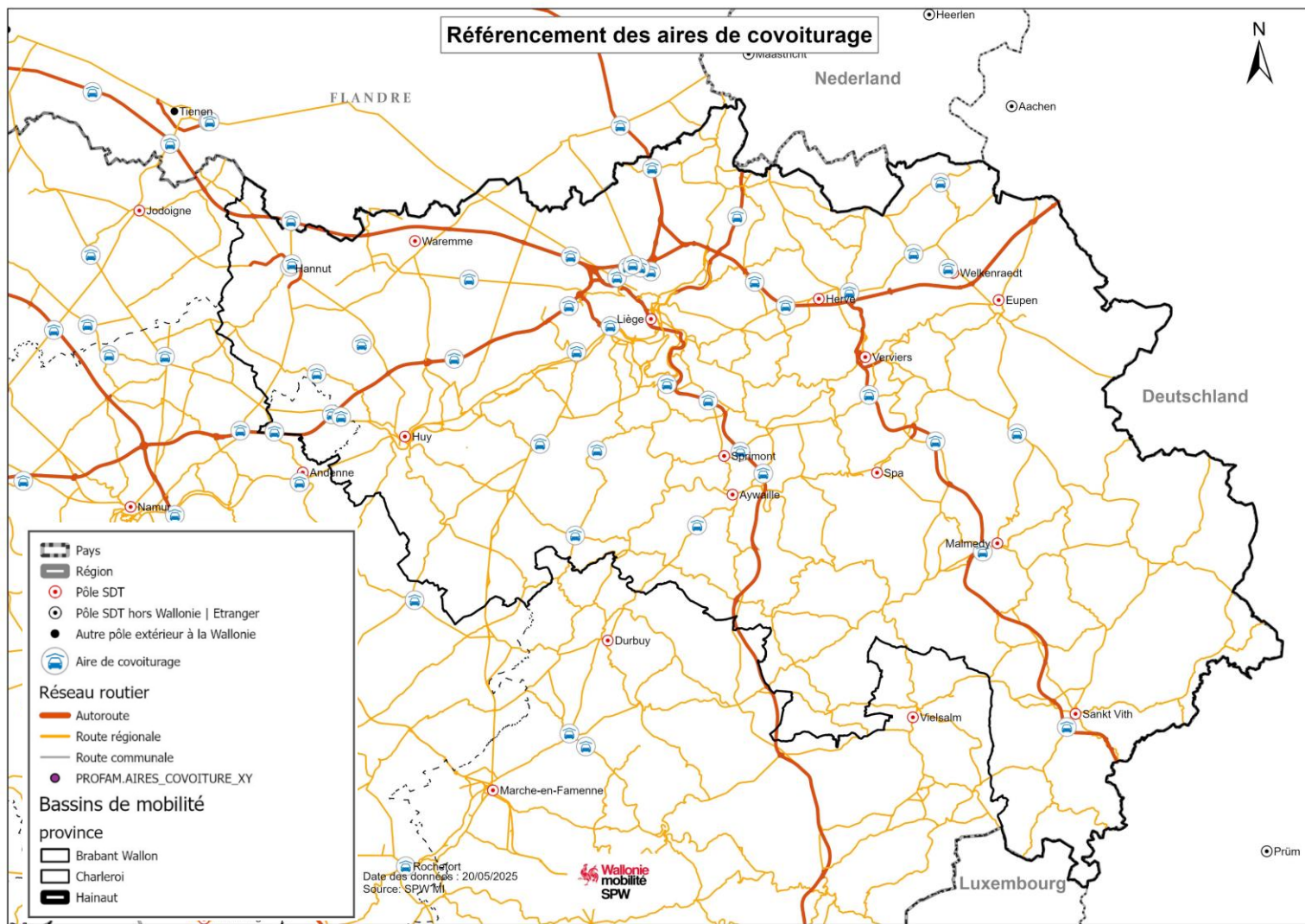
- 1
- 2 - 10
- 11 - 40
- 100 - 150



Mai 2025  
Source: SPW MI - AOT



# Référencement des aires de covoiturage





**Mobipôles**

- XL
- XL avec un projet de mobipôle
- L
- L avec un projet de mobipôle
- M
- M avec un projet de mobipôle
- S
- XS
- XS avec un projet de mobipôle

**Bassins de mobilité**

- BRABANT WALLON
- HAINAUT
- LIEGE
- LUXEMBOURG
- NAMUR
- PMCM

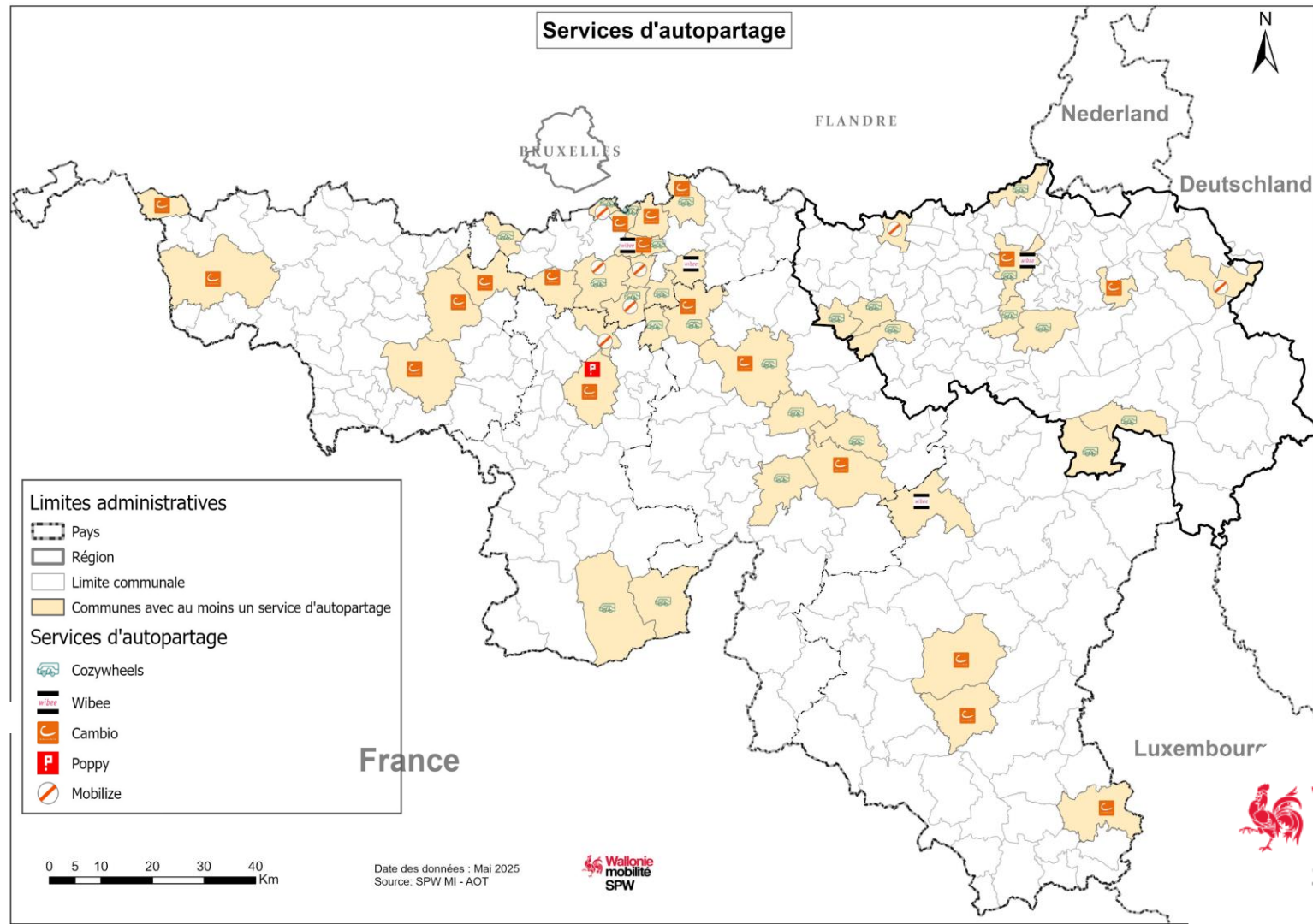
**Lignes**

- Ligne Express
- Lignes principales

Date des données : Mai 2025  
 Source: SPW MI - AQT



# Services d'autopartage



## Limites administratives

- Pays
- Région
- Limite communale
- Communes avec au moins un service d'autopartage

## Services d'autopartage

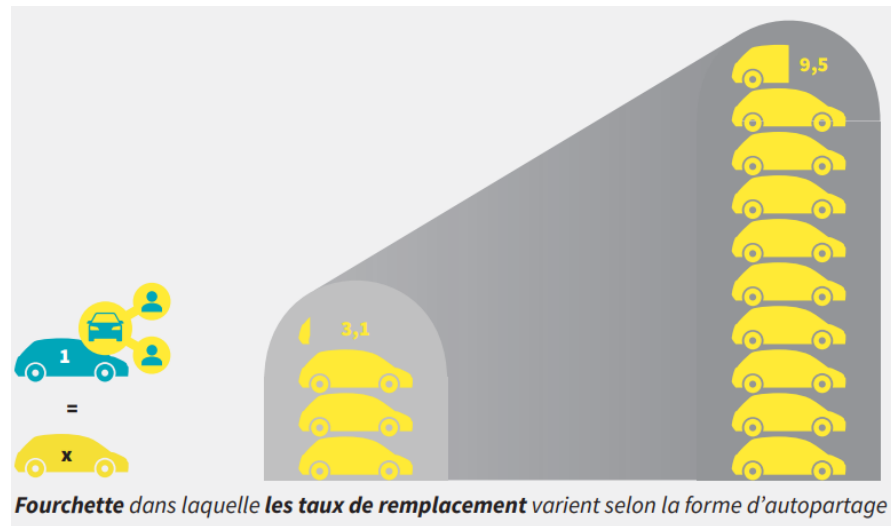
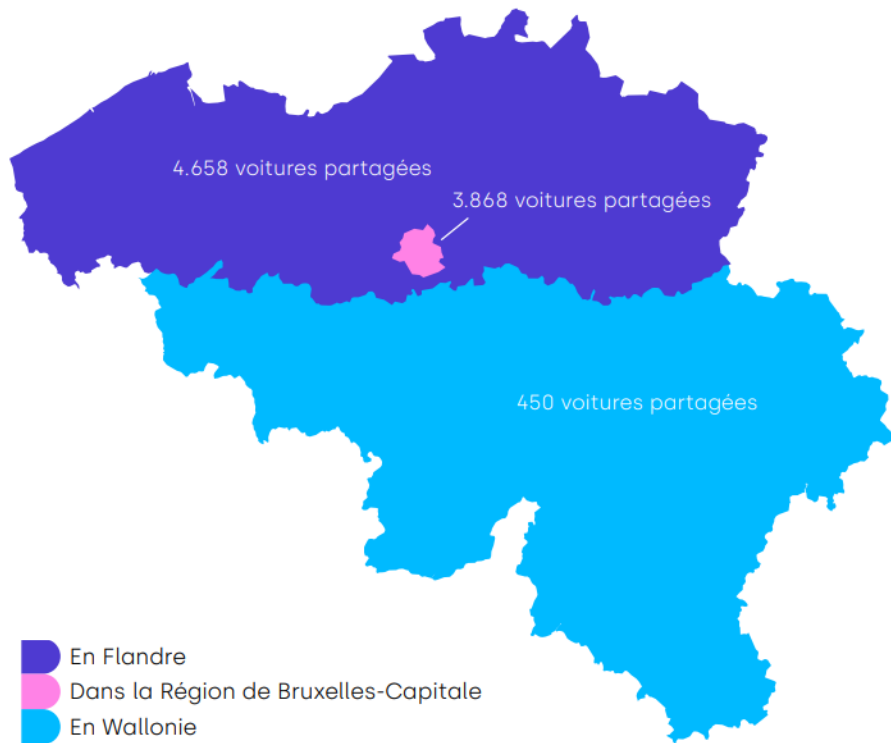
- Cozywheels
- Wibee
- Cambio
- Poppy
- Mobilize



Date des données : Mai 2025  
Source: SPW MI - AOT



## Nombre de voitures en autopartage dans les 3 régions



Source: Way to Go ASBL, la mobilité partagée en Belgique – Rapport 2024  
<https://www.waytogo.be/files/Publicaties/La-mobilit%C3%A9-partag%C3%A9e-en-Belgique-en-2024-Rapport-Way-To-Go.pdf>

# UNE MULTIPLICITÉ D'ACTEURS EN MOBILITÉ COLLECTIVE ET PARTAGÉE À CONCERTER



# LES ATELIERS DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE

**Objectif** : Consulter et mobiliser les parties prenantes.

5 ateliers :

- Cyclopartage (novembre 22 et avril 24)
- Transport à la demande (mars 24)
- [Forum ouvert mobilité partagée](#) (octobre 23)
- [Autopartage](#) (mars 25)



# 6.1 Divers: Suggestions de points pour un OCBM ultérieur

SPW MI – Martin Diebold  
*Point animé par le Président*



**Wallonie**  
**mobilité infrastructures**  
**SPW**

Merci