

OCBM de Liège – Verviers du 17 juin 2025**Point 2.4 : Evaluation intermédiaire des lignes :****E21 : Verviers – Malmedy (extension vers Les Plénesses et Butgenbach)****E23 : Eupen – Büllingen – St-Vith – Burg-Reuland****717 : Verviers – Henri-Chapelle – Welkenraedt****745 : Trois-Ponts – Waimes – Büllingen****390 : Verviers – Jalhay – Büllingen – Rocherath****394 : Eupen – Büllingen – St-Vith****395 : Verviers – Malmedy – Reuland****1. CONTEXTE**

En 2020, dans le cadre du déploiement du réseau de bus Express wallon, était mise en service la ligne E21 entre les villes de Verviers et de Malmedy, avec extensions, aux heures de pointe, vers le Zoning de Plénesses ainsi que vers la commune de Butgenbach. Deux ans plus tard, la « Vennliner » qui relie les communes germanophones situées de part et d'autre des Hautes Fagnes était transformée en deux lignes : une première, la E23, à caractère Express et la seconde, la 394, à vocation purement scolaire.

Cette nouvelle offre est venue se superposer sur un réseau existant ayant peu évolué depuis la régionalisation du transport public par bus à la fin des années 80 et ayant conservé la structure générale du réseau ferroviaire dont il est issu. Preuve du caractère historique du réseau de bus actuel, la plupart des lignes portent encore aujourd'hui le numéro des lignes de chemins de fer aujourd'hui transformées en RAVeL.

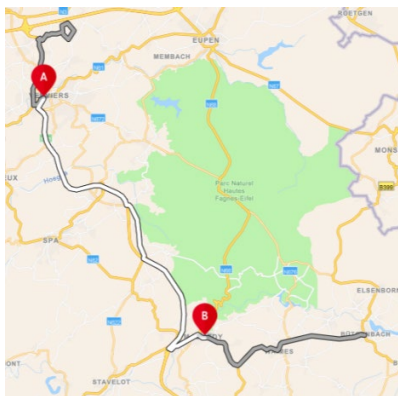
Fin 2022, la récente ligne E21 a fait l'objet d'une première évaluation. Celle-ci a débouché sur une adaptation des ambitions régionales pour cette ligne, à savoir : la suppression de la desserte des Plénesses et l'ajout de deux parcours le dimanche soir à destination des étudiants en kot. Ces modifications ont été étudiées par le TEC mais n'ont pas encore été mises en œuvre.

Pour rappel, sur base du processus nommé « Evaluation de l'offre », l'Autorité Organisatrice des Transports du SPW Mobilité Infrastructures (AOT) pilote la réalisation de deux étapes d'évaluation pour chaque ligne modifiée ou créée, en intégrant les parties prenantes impliquées. Chaque étape est suivie d'un plan d'actions. L'objectif de ces évaluations est de s'assurer de la pertinence de l'offre mise en place et d'en améliorer l'attractivité.

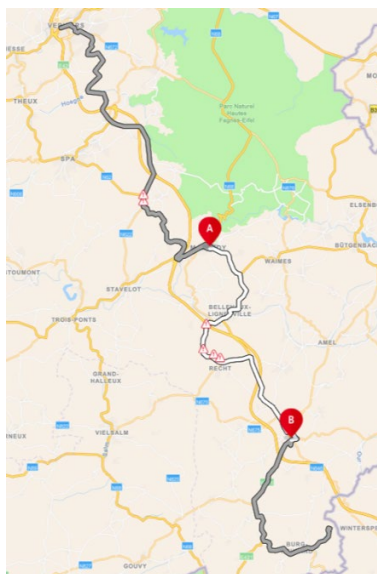
En 2024, est venu le tour d'évaluer aussi la nouvelle ligne Express E23 qui relie Eupen à Saint-Vith. Cependant, compte tenu de l'étroite imbrication entre les deux nouvelles lignes Express et le réseau « historique » mais aussi des nombreuses interpellations adressées à l'AOT au sujet de cette partie du réseau wallon et enfin, des récentes évolutions de l'offre ferroviaire au niveau des gares de Trois-Ponts et

Verviers, l'option a été proposée et validée lors de l'OCBM du 25/01/2024 de procéder à une évaluation élargie à sept lignes, à savoir :

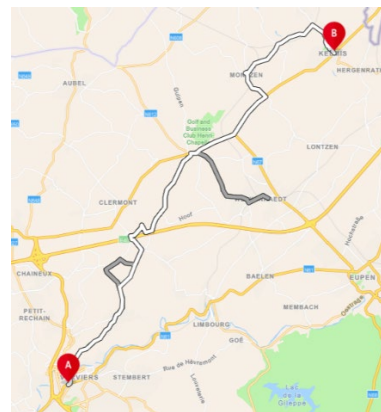
- E21 : Verviers – Malmedy (extension vers Les Plénesses et Butgenbach)
- E23 : Eupen – Büllingen – St-Vith – Burg-Reuland
- 717 : Verviers – Henri-Chapelle – Welkenraedt
- 745 : Trois-Ponts – Waimès – Büllingen
- 390 : Verviers – Jalhay – Büllingen – Rocherath
- 394 : Eupen – Büllingen – St-Vith
- 395 : Verviers – Malmedy – Reuland



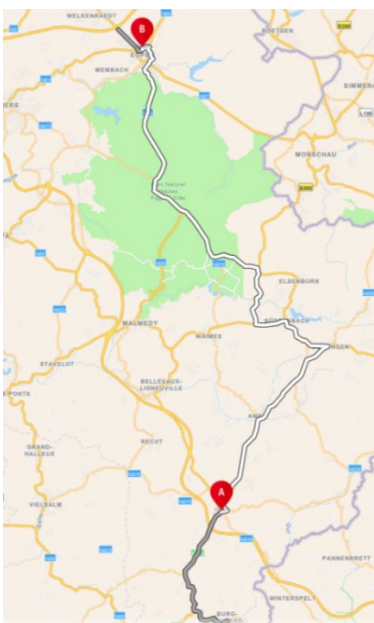
E21 : Verviers – Malmedy



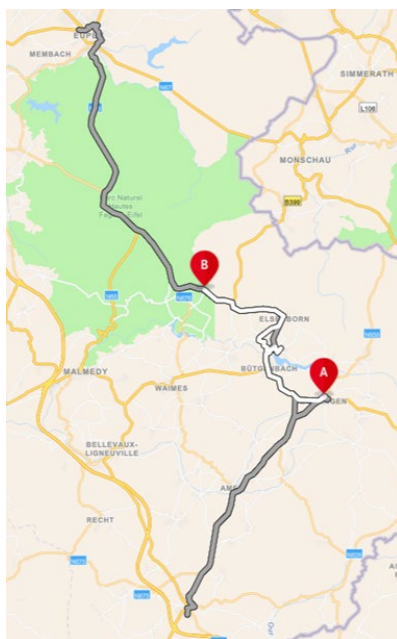
395 : Verviers – Malmedy – Reuland



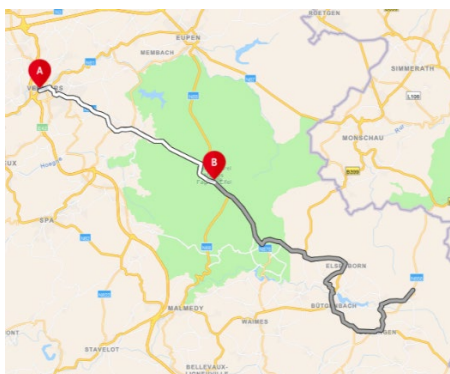
717 : Verviers – Henri-Chapelle – Welkenraedt



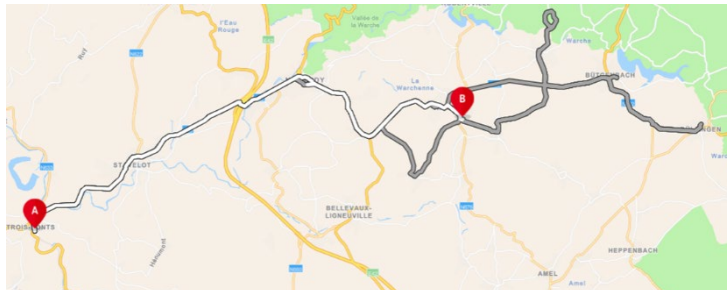
E23 : Eupen – Büllingen – St-Vith – Burg-Reuland



394 : Eupen – Büllingen – St-Vith



390 : Verviers – Jalhay – Büllingen – Rocherath



745 : Trois-Ponts – Waimes – Büllingen

Vu le nombre de lignes et l'ampleur de la zone d'études, une série de réunions bilatérales entre l'AOT, les communes concernées, le Club d'Entreprises des Plénesses et la Business Unit TEC Liège-Verviers ont été organisées afin de recueillir les attentes, suggestions, et autres problèmes rencontrés sur le réseau actuel. Ces informations ont permis d'alimenter les deux « ateliers d'évaluation » qui ont été organisés au début de l'année 2025 ainsi que le plan d'actions qui en a découlé.

Parmi les différentes demandes relayées par les communes, un certain nombre nécessite des moyens supplémentaires, actuellement indisponibles mais méritaient néanmoins d'être épinglées. Les autres peuvent être mises en œuvre ou du moins analysées à la lumière du cadre budgétaire actuel.

2. DIAGNOSTIC

A travers le diagnostic qu'il a présenté, le TEC a démontré que le réseau actuel présentait une forme de maturité tout en reconnaissant que des améliorations restent encore à apporter, notamment en termes d'intermodalité. La carte des flux « tous modes-tous motifs » issus des données de la téléphonie mobile corrobore ce constat. La structure générale du réseau actuel, bien qu'héritée d'une période où les communes concernées faisaient partie de deux pays distincts, n'est donc pas à remettre en question.

Si on se réfère aux indicateurs de fréquentation des sept lignes évaluées (reprises en orange dans le tableau ci-dessus) et d'autres lignes voisines ou utilisant les mêmes corridors (mentionnées en italique), un bilan similaire peut être dressé, à quelques nuances près.

	E21	395	717	294	295	E23	394	390	393	745	748
Km/an	313.000	359.000	112.000	182.000	49.000	514.000	82.000	157.000	30.000	303.000	114.000
Fréquence bus/sens période scolaire	1/h	5-11/j	8/j	1/2h	9/j	1/h	1-2/j	5/j	2/j	5-14/j	6/j
Compensation régionale (€)	780.000	1.280.000	400.000	650.000	170.000	1.280.000	290.000	560.000	110.000	1.020.000	410.000
V/K	0,35	0,51	1,07	0,51	1,08	0,30	0,99	0,32	0,75	1,03	0,49
V/N	12	19	-	22	9	15	39	14	11	22	10

Km/an : enveloppe kilométrique annuelle

Fréquence : cette valeur peut varier en fonction du sens, du jour précis de la semaine ou du tronçon de la ligne

V/K : ratio du nombre de validations annuelles sur le kilométrage annuel

V/N : ratio du nombre de validations annuelles sur le nombre de passages annuel

Les lignes E21, E23 et 390 présentent des indices V/K relativement bas qui peuvent s'expliquer par le fait qu'il s'agit de lignes express ou/et qu'elles traversent une zone totalement inhabitée, à savoir les Hautes Fagnes. A titre de comparaison, la valeur moyenne V/K des lignes Express en Wallonie est de 0,45. Plus largement, il ne faut pas perdre de vue qu'il s'agit d'une région extrêmement rurale. Les valeurs seront donc forcément faibles.

Cependant, si on compare l'offre et de la demande avant et après la mise en service des deux lignes express, deux constats peuvent être tirés :

- Premièrement, que ce soit à l'échelle de la zone étudiée ou des différents corridors qui la composent, l'offre a été considérablement renforcée sans pour autant que la demande ait suivi dans les mêmes proportions.
- Deuxièmement, certaines lignes classiques, parallèles au réseau express, ont connu des chutes de fréquentation significatives. Ces deux phénomènes que sont d'une part la dilution de l'offre et d'autre part le jeu des vases communicants plaide en faveur d'une réorganisation substantielle de l'offre actuelle afin notamment de traiter les doublons.

Les analyses que l'AOT a menées ont permis de mettre en avant deux grands enjeux que le TEC devra traiter dans les prochaines années afin d'améliorer l'attractivité et la performance de son offre. Il s'agit de la question de :

1. l'intermodalité bus-trains

2. la complémentarité de certaines lignes empruntant les mêmes corridors.

Concernant les correspondances bus-trains, de nombreux problèmes ont été répertoriés :

- temps de correspondances trop longs, excepté pour les lignes express E21 et E23 ;
- nombreux retards de trains impactant la fiabilité des correspondances en gares de Verviers et d'Eupen ;
- conditions d'attente des bus rebutantes en gare de Trois-Ponts, Verviers et Eupen ;
- éloignement de l'arrêt de bus à Eupen (dans le sens trains vers bus) ;
- horaires des trains en correspondance à remettre à jour sur les horaires TEC.

Plus globalement, l'offre ferroviaire s'est renforcée ces dernières années (un IC supplémentaire par heure à Verviers en relation avec Kortrijk, un IC par heure en semaine sur la ligne 42, entre Liège et Luxembourg, avec croisement en gare de Trois-Ponts) sans pour autant que les horaires de bus aient été adaptés en conséquence.

Afin d'améliorer l'intermodalité bus-trains, les horaires de la plupart des lignes évaluées devront être adaptés. Or il ressort, à l'analyse des horaires actuels, que le TEC organise de nombreuses correspondances bus-bus dans la zone étudiée. Le TEC justifie cette particularité par une manque récurrent de moyens pour les transports publics. A titre d'exemple : pour la ligne 745, des correspondances sont organisées avec le train à Trois-Ponts, avec la ligne de bus 294 à Wavreumont, avec la 395 à Malmedy et enfin avec la 748 à l'ancienne gare de Waimes.

De là découle un enjeu supplémentaire sous-jacent : celui de mieux connaître les flux réels et potentiels aux différents points de correspondances et de pouvoir définir des priorités. L'exploitation des lignes de bus de l'Est de la province de Liège étant intimement imbriquée, une mise à jour des horaires ne pourra pas être réalisée par

à-coups et passera inévitablement par une refonte plus globale de l'offre. Celle-ci nécessitera au minimum du temps pour les études et ensuite la mise en œuvre.

Concernant la complémentarité de certaines lignes de bus empruntant les mêmes corridors, plusieurs situations problématiques ont été constatées. Il s'agit de :

- la desserte du plateau des Hautes Fagnes les samedis, dimanches et jours fériés où les bus des lignes E23 et 390 se suivent parfois de quelques minutes alors leur fréquence est réduite (un bus/2 heures pour la E23 et 4 bus/ 3 à 4 heures pour la 390). Dans le cas présent, le déploiement de l'offre Express s'est fait sans adaptation du réseau existant. Maintenant que la ligne peut être pérennisée, des ajustements s'imposent.
- la desserte de Malmedy au départ de la gare de Verviers, également le week-end où les bus des lignes E21 et 395 partent et arrivent à la gare plus ou moins à la même heure alors que la fréquence est réduite de moitié par rapport aux autres jours de la semaine. Un décalage d'une heure offrirait une meilleure accessibilité à la ville de Malmedy, le W-E, notamment pour les touristes.
- la durée du trajet en bus entre Saint-Vith et la gare de Verviers actuellement rébarbative (1h40 à 2h20 environ selon les heures). L'option d'une scission de la ligne 395 en deux sections (Verviers – Malmedy et Malmedy – St-Vith – Reuland) et d'un rabattement de la partie sud de la ligne sur l'Express E21 au niveau du mobipôle de Malmedy, mériterait d'être envisagée.
- enfin, plus globalement, des phénomènes de vases communicants étant observés à différents endroits du réseau. Un rééquilibrage de l'offre ainsi que le traitement des doublons s'imposent donc.

Par ailleurs la question de la tarification a été également abordée au cours des deux ateliers d'évaluation. Les représentants de certaines communes estiment que l'organisation de la tarification actuelle pénalise leurs citoyens et n'est pas de nature à encourager l'usage des transports publics. L'exemple des étudiants de la région de Waimes a été cité, de même que celui des utilisateurs occasionnels du bus à Jalhay. Cette question relève également de l'enjeu de la complémentarité de certaines lignes de bus (classique ou express) empruntant les mêmes corridors.

3. CONCLUSION ET PLAN D'ACTIONS

Les actions qui doivent être menées dans la foulée de l'évaluation des lignes reprises ci-dessus sont classées entre, d'une part : les mesures identifiées qui nécessitent des budgets supplémentaires et, d'autre part : celles susceptibles d'être mises en œuvre dans le cadre budgétaire actuel. Ces dernières ont ensuite été structurées en fonction des grands enjeux identifiés précédemment : l'intermodalité bus-trains, les

correspondances bus-bus, la complémentarité entre certaines lignes et la tarification.

Enfin un regroupement des actions plus spécifiques a été opéré, par sillons de lignes mais aussi par communes, ceci afin de faciliter leur approbation par les différents acteurs concernés.

Voir plan d'actions annexé.

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 différents 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.

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

		ACTIONS	ACTEUR(S)	ECHEANCE(S)	Remarques
MESURES COMMUNES	Dans le cadre budgétaire actuel	Amélioration de l’intermodalité bus-trains			
		Mise à jour des heures des trains en correspondance sur les horaires pdf	OTW	2025	modifications légères, cadencement à l’heure en gare de Trois-Ponts
		Amélioration des temps de correspondances	OTW	2027	(7-10 min. au lieu de 20-25 min.) notamment pour les lignes 745 (à Trois-Ponts), 390 , 393, 395 (à Verviers)
		Uniformisation du cadencement au départ et à l’arrivée en gare de Trois-Ponts, Eupen et Verviers	OTW	2027	toutes les lignes sauf 717
		Actualisation et/ou mise en place de protocoles en cas de retard des trains	OTW	2027	
		Eventuellement, modification du train ciblé parmi les 2 IC en gare de Verviers	OTW	2027	IC 12 vers Courtrai au lieu uniquement de l’IC 01 vers Ostende
		Mise à jour de l’organisation des correspondances bus-bus au sein de la zone			
		Relevé, analyse des correspondances bus-bus mais aussi bus-train, fréquentation	OTW/AOT/SNCB	2025	
		Comparaison aux flux « tous modes – tous motifs », priorisations des correspondance à cibler par ligne	AOT	2025	
		Adaption des horaires des lignes en fonction des priorités établies	OTW	2027	
		Politique tarifaire wallonne à revoir à la lumière de la problématique des lignes Express dans l’Est de la Belgique			
		Reflexion sur la réforme tarifaire à mener	Cabinet DESQUESNES	2026	
	Hors cadre budgétaire actuel	Manques répertoriés, à analyser en termes de potentiel et de faisabilité			
		Création d’offre touristique sur l’axe Malmedy – Hautes Fagnes	AOT/OTW		principalement le WE et en période touristique, évent. connexion avec E23
		Augmentation de la fréquence de la ligne 745 sur le tronçon entre Waimes et Bullingen	AOT/OTW		
		Création d'une liaison locale Tiège – Jalhay, interne à la commune	OTW		
SILLON NORD-SUD ORIENTAL	Mesures générales	Ligne E23 : Minutage à contrôler et à adapter			
		Horaires à ajuster	OTW	2025	nombreux bus actuellement en avance sur leur horaire
		Gare d'Eupen : Amélioration de l’intermodalité bus-trains			
		Arrêt EUPEN Hookstrasse à déplacer	OTW SPW Routes Verviers Eupen	2027	soit en haut de la Hookstrasse (zone de stationnement limitée)
					soit rue d’Aix-la-Chapelle
					zone d'attente à prévoir ou départ retardé à la gare des bus
		Signalisation depuis le quai de gare jusqu'à l'arrêt Hookstrasse	OTW/SNCB	2027	
	Mesures locales	Arrêt supplémentaire au niveau du zoning de la route d’Herbersthal	OTW	2025	
		Werthplatz : revoir position arrêt pour l’équiper d’un abribus	Eupen/OTW	2027	
		Frankendelle : abribus à installer dans les deux directions	Eupen	2027	
		Malmedyer Strasse : localisation et sécurisation à réfléchir	SPW Routes Verviers/OTW	2025	
		Problèmes de déviations à Eupen lors de certaines festivités à traiter	Eupen/OTW	2025	
		Réalisation d’un mobipôle au niveau de l’ancienne gare de Sourbrodt	Waimes/OTW	2028	abribus, stationnement vélos couvert, quai de correspondance bus-bus, desserte E23
		Réalisation d’un mobipôle au niveau de l’entrée du camp militaire	Butgenbach/OTW	2028	ancienne voirie : équipements vélo, stationnement voitures, liaison cyclable, desserte E23
		Etablissement d’un point de correspondance E21/ E23 à Weywertz Kreuzung	OTW	2025	au niveau horaire
		Elsenborn Dorf : problématique des correspondances à solutionner	OTW	2027	concerne les bus de la ligne scolaire 394 scindée à cet endroit
		Elsenborn Dorf : abribus à poser (en direction d'Eupen)	Butgenbach	2026	
		Elsenborn : arrêt supplémentaire entre Herzebösch et Dorf à envisager	OTW	2028	au niveau du carrefour Buchenweg
		Weywertz Kirch : mobipôle à compléter	Butgenbach	2028	abribus en direction d’Eupen, stationnement vélo, desserte E23
		Butgenbach Kreuzung : localisation, aménagement mobipole	Butgenbach/OTW	2028	abribus, stationnement vélo, aménagement voirie, desserte E23
		Arrêt zoning Domane : localisation et équipement à revoir	Butgenbach/OTW	2028	
		Arrêt Gendarmerie : à rapprocher du centre du village	Bullingen/OTW	2028	valorisation du parking existant, cheminement à améliorer, abribus, ...
		Arrêt Bullinger strasse : localisation et sécurisation à repenser	SPW Routes Verviers Amel/OTW	2025	
		Arrêt à Marktplatz à envisager et à évaluer		2025	impact à évaluer en termes de diminution de la vitesse commerciale
		Aachener Strasse : arrêt supplémentaire à prévoir	OTW	2026	au niveau de la poche d’habitat excentrée en sortie de Saint-Vith (ligne 394)
		Arrêt Gendarmerie : connexion à la Vennbahn et mobipôle à réaliser	Saint-Vith	2028	desserte E23
		Correspondance E23 avec la ligne RGTR 173 vers Troisvierges	AOT/ RGTR	2027	décalage du cadencement d’une demi-heure pour permettre la correspondance
		Terminus E23 au parking de covoiturage : pertinence à vérifier	OTW	2026	à défaut : aménagement des arrêts (abribus, quais)

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

		ACTIONS	COMMUNES CONCERNEES	ACTEUR(S)	ECHEANCE(S)	Remarques
SILLON NORD-SUD OCCIDENTAL <						