

**Date:** 11/06/2025 Page 1 sur 7

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 :

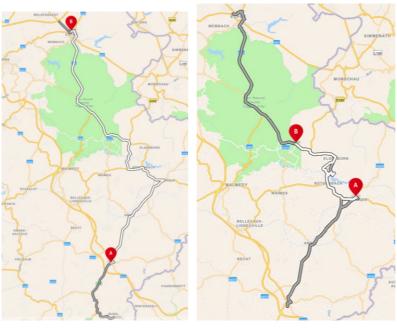
- E21 : Verviers Malmedy (extension vers Les Plénesses et Butgenbach)
- E23: Eupen Büllingen St-Vith Burg-Reuland
- 717: Verviers Henri-Chapelle Welkenraedt
- 745 : Trois-Ponts Waimes Büllingen
- 390 : Verviers Jalhay Büllingen Rocherath
- 394 : Eupen Büllingen St-Vith
- 395: Verviers Malmedy Reuland



E21 : Verviers - Malmedy

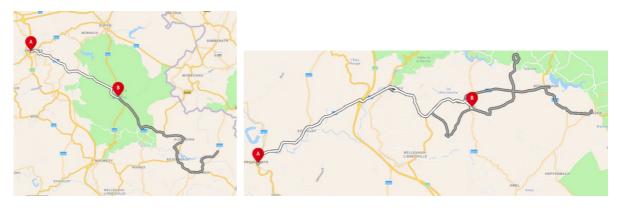
395 : Verviers – Malmedy – Reuland

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
·	313.000	333.000	112.000	102.000	43.000	314.000	02.000	137.000	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		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 le 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 weekend 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.

### <u>Proposition d'avis de l'Organe :</u>

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				
		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				
	Dans le cadre butgétaire actuel	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							
MESURES		Relevé, analyse des correspondances bus-bus mais aussi bus-train, fréquentation	OTW/AOT/SNCB	2025					
COMMUNES		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					
		Manques répertoriés, à analyser en termes de potentiel et de faisabilité							
	Hors cadre	Création d'offre touristique sur l'axe Malmedy – Hautes Fagnes	AOT/OTW		principalement le WE et en période touristique, évent. connexion avec E23				
	budgétaire actuel	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						
	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							
		·	OTW		soit en haut de la Hookstrasse (zone de stationnement limitée)				
		Arrêt EUPEN Hookstrasse à déplacer	SPW Routes Verviers	2027	soit rue d'Aix-la-Chapelle				
			Eupen		zone d'attente à prévoir ou départ retardé à la gare des bus				
CULI ON		Signalisation depuis le quai de gare jusqu'à l'arrêt Hookstrasse	OTW/SNCB	2027					
SILLON		Arrêt supplémentaire au niveau du zoning de la route d'Herbersthal	OTW	2025					
NORD-SUD		Werthplatz : revoir position arrêt pour l'équiper d'un abribus Frankendelle : abribus à installer dans les deux directions	Eupen/OTW Eupen	2027 2027					
ORIENTAL		Malmedyer Strasse : localisation et sécurisation à réfléchir	SPW Routes Verviers/OTW	2025					
OHILITIAL		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				
Lignes		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				
E23	Mesures locales	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				
394		Elsenborn Dorf : abribus à poser (en direction d'Eupen)	Butgenbach	2026					
395 173 745		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	2025					
		Arrêt à Marktplatz à envisager et à évaluer	Amel/OTW	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			
	Mesures générales	Lignes E21-395							
		Amélioration de la complémentarité horaire entre les deux lignes		OTW/AOT	2027	au minimum desserte conjointe à l'heure le WE, éventuellement calée sur des IC différents en semaine			
		Rééquilibrage de l'offre des lignes E21 et 395 entre Malmedy et Verviers et entre Malmedy et Saint-Vith		OTW/AOT	2027				
		Scission de la ligne 395 en deux sections avec correspondance avec l'express E21 : scénario à étudier préalablement		OTW/AOT	2027	analyse des montées/descentes à réaliser préalablement section Verviers - Malmedy , complémentaire à la E21 section Malmedy - St-Vith - Burg Reuland, en correspondance avec la E21			
		Ligne E21							
		Ajout parcours supplémentaire(s) le dimanche en fin de journée		OTW	2026	mesure précédente évaluation, à destination des étudiants			
		Ligne 717 : problématique des arrêts et retards à Welkenraedt à solutionner	Welkenraedt	OTW	2026				
SILLON NORD-SUD		Suppression de l'extension de la ligne E21 desservant la ZAE des Plénesses Desserte de la ZAE des Plénesses : création d'une nouvelle ligne	Thimister - Cl.	OTW	2027 2027	mesure précédente évaluation suivant disponibilités budgétaires, contraintes techniques			
OCCIDENTAL		ou valorisation d'une ligne existante du réseau verviétois	Dison Verviers	OTW		et informations transmises par le Club d'Entreprises; correspondance avec les trains S venant de Liège			
Lignes		Réaménagement du lieu d'intermodalité de la gare de Verviers Central (mobipôle M)		Verviers/OTW/SNCB	2030	amélioration des conditions d'attente et d'embarquement des usagers des lignes E21, 395, 390, 393, 294,			
E21		Adaptation du parcours de la ligne E21 pour accéder à la gare Déviation du faisceau (ou une partie) des lignes 294-295-390-393-395	Verviers	OTW	2025	pour éviter les embouteillages, à évaluer par le TEC où des aménagements de priorisation ont été réalisés			
395	Mesures locales	pour passer au centre-ville  Renforcement de la desserte des hôpitaux à étudier		OTW	2027				
717		Remorcement de la desserte des hopitaux à étudier		OTW	2027	pistes envisageables, impacts à évaluer : moyennant déviation d'une ligne (p. ex la 395), moyennant correspondances (p.ex entre la E21 et 706)			
E23		Ligne E21 : arrêt supplémentaire au mobipôle de Tiège	Jalhay	OTW	2026	mesure précédente évaluation			
		Ligne E21 : arrêt supplémentaire à Sart-lez-Spa		OTW	2026	centre du village, diversification des usagers			
		Ligne E21 : pertinence d'un arrêt à Sart-Station à étudier pour organiser une correpondance horaire	Jaillay	OTW	2026	au vu du potentiel de correspondance avec la ligne 744			
		Ligne 395 : passage systématique par Burnenville : à tester préalablement		OTW	2027	ligne confirmée dans un rôle de desserte fine			
		Mesure de sécurisation piétons de l'arrêt « Route de Wavreumont "		SPW Routes Verviers	2026	à court terme			
		Aménagement d'un mobipôle à la sortie de l'autoroute (bus + connexion RAVeL + parking de covoiturage)		SPW Routes Verviers/ SOFICO/OTW	2027-2028	prévoir l'arrêt de la E21 une fois le mobipole aménagé, permettant à Stavelot d'avoir accès à la E21			
		Ligne E21 : déplacement de l'arrêt « Hall des Sports » vers « Cité des Grands Prés »	Malmedy	OTW	2026	vu la meilleure accessibilité piétonne			
		Ligne E21 : arrêt supplémentaire au niveau de l'hôpital	_	OTW	2026	mesure précédente évaluation			
		Equipement en box vélos à l'ancienne gare et au hall des sports	_	Malmedy	2025				
		Hall des sports : abribus à poser (en direction de Verviers)	. 522 days at 1- 14/5 a	Malmedy	2025	Whates Ferres Bullinger!			
	Mesures générales  Mesures locales	Amélioration de la complémentarité entre les lignes 390 et	t E23 durant le WE p			un "Hautes-Fagnes – Bullingen"			
CILLONG		Adaptations des horaires des lignes 390 et E23 les samedis et dimanches	ak Düllingen Ve	OTW	2027	A de feterbilla f			
SILLONS EST-OUEST Lignes 390-393-E23 745-E21-E23-390		Redistribution de l'offre sur le tronçon Waimes – Butgenba	ach – Bullingen, a a			_			
		Demande des communes de Waimes et Büllingen à étudier		OTW/AOT	2026	soit via la E21 renforcée ou via la 745			
		Demande réelle actuelle à chiffrer		OTW/AOT	2026				
		Confrontation avec les données de la téléphonie mobile OTW/AOT 2026  Gare de Trois-Ponts (mobipole M): Amélioration de l'intermodalité bus-trains							
		Abribus ou accès anticipé à l'intérieur des bus en attente	Trois Dants	Trois-Ponts/OTW	2027				
		Salle d'attente de la gare à nouveau accessible	Trois-Ponts	SNCB/Trois-Ponts	2027	sur base de l'exemple de la gare de Vielsalm			
		Desserte d'Arimont à mettre en œuvre	Malmedy	OTW	2027	options "déviation de la ligne" ou "desserte scolaire" à évaluer			
		Déviation de la ligne 745 pour mieux desservir les localités de Weywertz – Nidrum - Elsenborn bas – Butgenbach : à étudier préalablement	Butgenbach	OTW	2027				
		Modification ponctuelle du tracé de la ligne 393	Jalhay	OTW	2026	suite problème de giration des bus			