

OCBM Liège-Verviers du 17 juin 2025 - Documents préparatoires

Points 2.1 pour avis : Bilan de l'évolution de l'offre TEC de 2019 à 2024 en Wallonie

Bilan global en Wallonie

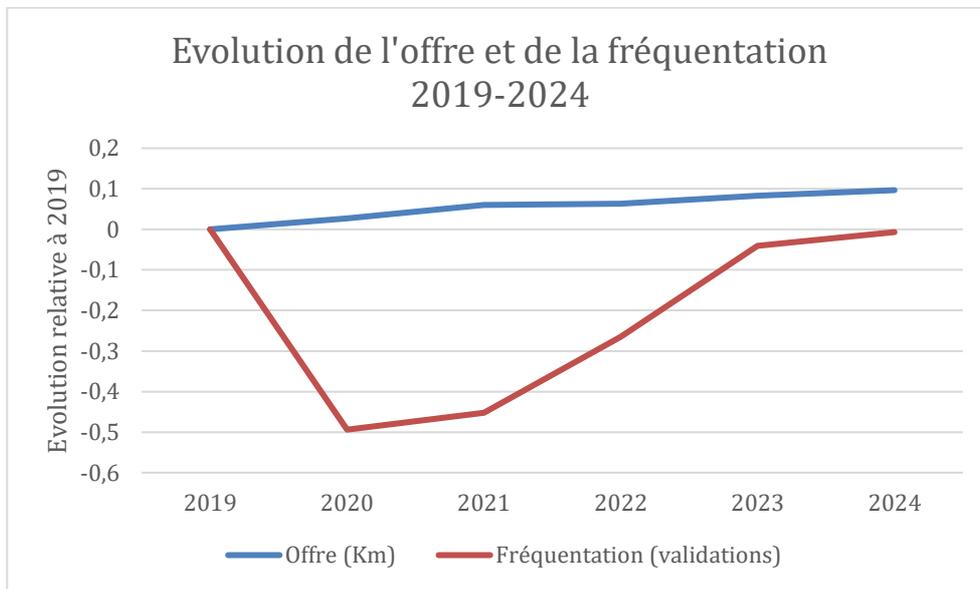
L'Autorité Organisatrice des Transports a dressé un bilan de l'évolution de l'offre TEC des 5 dernières années. L'offre kilométrique de transport public opérée par le TEC en Wallonie a augmenté de 10% (soit +/- 9 millions de km) entre 2019 et 2024, pour atteindre 100 millions de km/an en 2024. Cette croissance d'offre a principalement été dédiée :

- Au développement du **réseau Express** avec la création d'une vingtaine de lignes et le renforcement des lignes rapides existantes.
- Au renforcement de **lignes urbaines** avec une croissance d'offre de 5% entre 2019 et 2024 dans les principales agglomérations wallonnes (Mons, La Louvière, Namur, Charleroi, Liège).
- En parallèle, un travail de **redéfinition de l'offre** est progressivement mené.

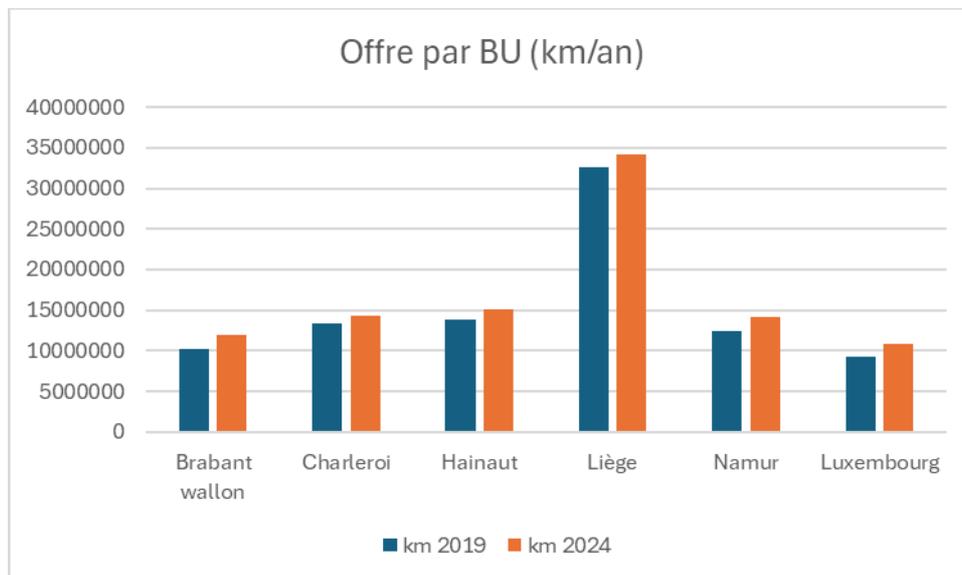
Si la fréquentation du réseau TEC n'a aujourd'hui retrouvé qu'un volume global similaire à 2019 (suite à l'effet COVID durant la période) malgré la croissance de l'offre, l'analyse de l'évolution des validations entre 2019 et 2024 présente des résultats plus nuancés :

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

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

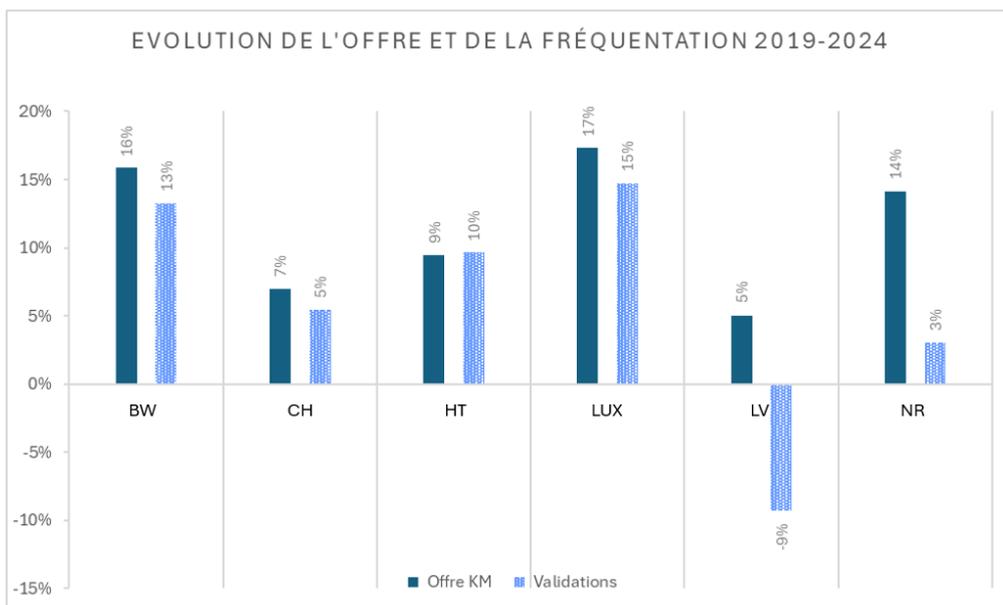


Répartition de l'offre TEC par Business Unit territoriale



Si la BU de Liège représente à elle seule presque 35.000.000 de km (soit 35% de l'offre totale TEC), les autres BU comptent chacune entre 10.000.000 km et 15.000.000 km.

- Les BU Luxembourg et du Brabant Wallon ont enregistré les plus fortes croissances d'offre (+17% et +16%), mais aussi de fréquentation (+15% et +13% de validations), le marché a donc relativement bien répondu à l'offre ;
- Les BU du Hainaut et de Charleroi ont vécu des croissances d'offre légèrement moins importantes (+9% et 7%) mais ont vu leurs validations augmenter dans des proportions similaires (+10% et +5%) ;
- A contrario, la BU Namur a eu une croissance d'offre importante (+14%) mais les fréquentations n'ont pas encore suivi au même niveau (+ 3%).
- Enfin, si la BU de Liège a augmenté son offre de 5%, les validations ont plongé à -9%. La diminution des validations s'explique probablement en grande partie par l'impact des travaux du tram sur la mobilité urbaine, ainsi que par le taux de fraude particulièrement élevé dans cette région.

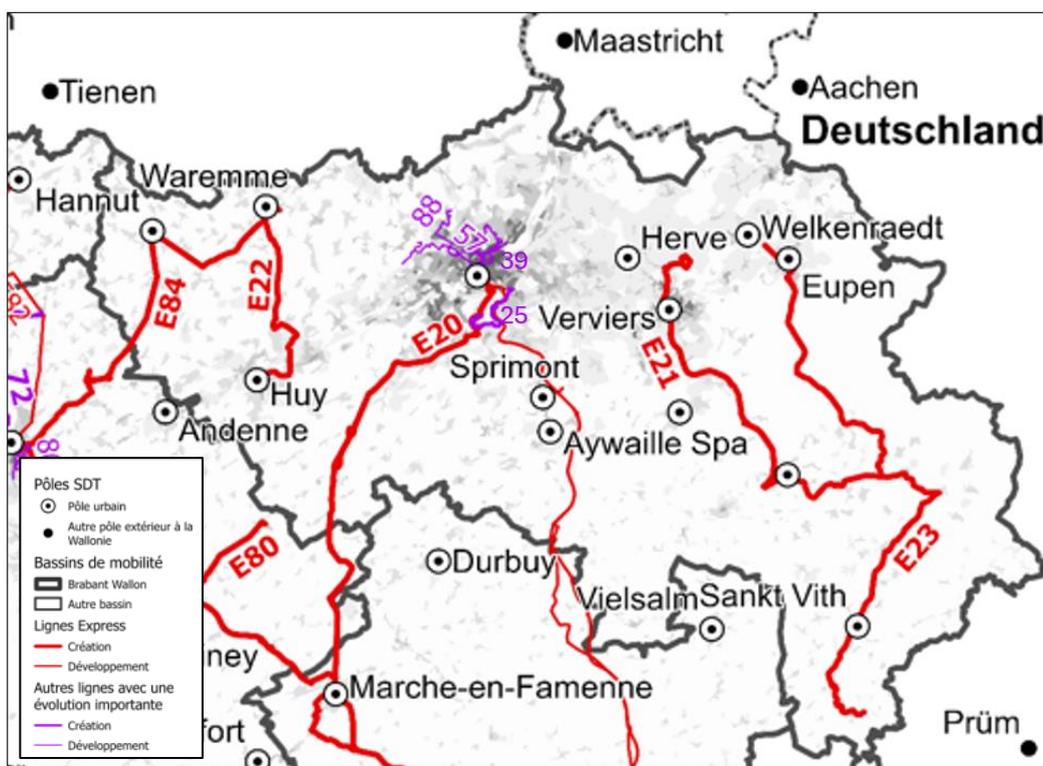


Evolution de l'offre de la Business Unit TEC de Liège Verviers de 2019 à 2024 :

La croissance d'offre opérée par la BU de Liège s'est élevée à +1.600.000 km (soit une augmentation de **+5%**).

Les principales évolutions de l'offre déployées sont les suivantes :

- Création et renforcement des lignes Express (E20, E21, E22, E23)
- Renfort d'offre urbaine (L.57, 25 (ancienne :158), 39, 88)



La fréquentation sur le réseau TEC opéré par la BU de Liège-Verviers a enregistré une diminution de **9%** sur la même période, soit 6 millions d'usagers en moins sur le réseau qu'en période avant-Covid.

Au regard des chiffres de validations, nous constatons :

- Une forte diminution de fréquentation des lignes urbaines (anciennes lignes 1, 4, 5, 27, 48) impactées par les travaux du tram ;
- Une augmentation de la fréquentation sur certaines lignes créées ou renforcées : Express E20, E21, E23 et ligne urbaine 88 ;
- Une réponse plus modérée pour certaines lignes créées (E22, 39 et 25 actuelle) ;

- Une augmentation de la fréquentation sur certaines lignes principales n'ayant pas subi d'évolution d'offre majeure (lignes 14 Eupen-Aachen, 701 Renoupré – Pepinster, 138 Liège-Verviers, 140 Liège-Visé) ;

Au vu de ces éléments et du contexte budgétaire davantage contraint, les actions prioritaires suivantes d'évolution de l'offre à court terme sont identifiées par l'Autorité Organisatrice des Transports :

- 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 et des lignes des cantons de l'Est ;

En complément, il serait pertinent que l'OCBM exprime ses priorités à court terme en matière d'évolution de la desserte du territoire en transport public.

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).**