

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

Date : 20 novembre 2025

Lieu : Liège-Bâtiment SPW Paradis Express

Présents :

Présidence : Martin DUFLOU (SPW MI – Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés)

Secrétariat : Noël RENSON (SPW MI – Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés)

Membres

- Jérôme CORBESIER (Aywaille)
- Alain HAPPAERTS (Berloz)
- Jean-Marie LACROIX (Blegny)
- Malika LEBRUN (Braives)
- Christine BOUCHE (Burdinne)
- Stephan NOEL (Butgenbach)
- Céline Fagnouille (Hamoir)
- Niels HEEREN (Hannut)
- Jean-Louis LEFEBVRE (Herstal)
- Dimitri HOUSSA (Jalhay)
- André SAMRAY (Lierneux)
- Ersel KAYNAK (Malmedy)
- Virginie Defrang-Firket (Neupré)
- Marc BAGUETTE (Olne)
- Guido DEUTZ (Raeren)
- Luc LHOELST (Remicourt)
- Robert ROUZEEUW (Seraing)
- Sébastien MARQ (Trooz)
- Benoit DESSART (Verlaine)
- Ernur COLAK (Visé)
- Olivier DEFECHEREUX (Waimes)
- Michel SCHOONBROODT (LETEC – BU Liège Verviers)
- Marie BAUWELINCKX (SPW – Autorité Organisatrice des Transports)
- Jérôme DELANAYE (Cabinet du ministre Desquesnes)

Invités permanents

- Graziella GRANAI (Le Forem)
- Kévin LEDUC (LETEC – Coordination opérationnelle)

Invités ad hoc

- Justine MARNEFFE (SPW MI – Autorité Organisatrice des Transports)
- Niels ANTOINE (SPW MI – Autorité Organisatrice des Transports)
- Noël RENSON (SPW MI – Autorité Organisatrice des Transports)
- Sophie ROLAND (SPW MI – Autorité Organisatrice des Transports)

- Olivia PERWEZ (LETEC – BU Liège Verviers)
- Jérôme KALBUSCH (LETEC – BU Liège Verviers)
- Anne DETHEUX (LETEC – BU Liège Verviers)
- Jean-Benoît GRAAS (CLM-Meuse-Condroz-Hesbay)
- Claudia SCHMITZ (CLM-Ost Bergen)
- Christine CAMBRESY (SPW MI)

Autres participants

- Slaven BOSNJAK (Bassenge - CEM)
- Michaël Gedeah (Beyne-Heusay)
- Stéphane PONCELET (Chaufontaine – CEM)
- Mélissa MAGAIN (Esneux)
- Rudy WETZ (Flémalle)
- Roland WELLIQUET (Flémalle-CEM)
- Gwenaëlle FACCINETTO (Fléron-CEM)
- Vincent GRAINDORGE (Herstal)
- Caroline STEVENS (Jalhay)
- Valérie SCHEFFERT (Juprelle)
- Doris DAVIN (Grâce-Hollogne – CEM)
- Martin LACROIX (Herstal – CEM)
- Jean-François LEBLANC (Liège - CEM)
- Elisabeth GERARD (Liège)
- Sébastien JEUNEHOMME (Neupré)
- Julien MOLS (Oupeye – CEM)
- Annie CASTRONOVO (Seraing)
- Anne STILMAN (Trois-Ponts)
- Gregory MERCIER (Verviers)
- Muriel KNUBBEN (Verviers)

Absents/Excusés CALLEBAUT (Nandrin)

Absents/Excusés

- Frédéric ARENS (Amel)
- Aimée CLOSJANS (Anthisnes)
- Samuel MOINY (Amay)
- Walther HERBEN (Ans)
- Antoine VERMIERE (Aubel)
- Thibaud SMOLDERS (Awans)
- Fabrice MASSENAUX (Baelen)
- Alain HAPPAERTS (Berloz)
- Arnaud LECLERQ (Blegny)
- Bullingen
- Burg-Reuland
- Alain HUPPE (Clavier)
- Jean PAULUS (Comblain-au-Pont)
- Yakhleh EL MOKHTARI (Crisnée)
- Michel VONCKEN (Dalhem)
- Sihra STINI (Dison)
- Jean-Luc DECHAMBRE (Faimés)
- Christian VERDIN (Ferrières)
- Stéphan JANSEN (Fexhe-le-Haut-Clocher)

- Jérôme DISTER (Flémalle)
- Thierry ANCION (Fléron)
- Amandine WERY (Geer)
- Maurice MOTTARD (Grâce-Hollogne)
- Patricke LECERF (Hamoir)
- Niels's HEEREN (Hannut)
- Philippe DUMOULIN (Herve)
- Alain MONFORT (Lierneux)
- Gregory SCHMITS (Limbourg)
- Etienne DALOZE (Lincent)
- Werner HEEREN (Lontzen)
- Anne FERIR (Marchin)
- Magalie DE MEYER (Modave)
- Benoit RAMELOT (Nandrin)
- Virgnie DEFRANG-FIRKET (Neupré)
- Dylan DASSY (Oreye)
- Michel PREVOT (Ouffet)
- Pepinster
- Plombières
- Henri FOSSOUL (Saint-Georgers-sur-Meuse)
- Valérie MAES (Saint-Nicolas)
- Wernez HENKES (Saint-Vith)
- Robert ROUZEEUW (Seraing)
- François KLARZYNSKI (Soumagne)
- Baptiste GRIGNARD (Spa)
- Damien LEGRAS (Stavelot)
- Vanessa LABRUYERE (Stoumont)
- Cédric DEFOSSE (Theux)
- Denis CRAISSE (Tinlot)
- Marie BERTIMES (Trois-Ponts)
- Severine BOUCHAT (Villers-le-Bouillet)
- Loic LEROY (Wanze)
- Julien HUMBLET (Waremmé)
- Arnaud CORNET (Wasseiges)
- Martin PETIT (Welkenraedt)

Abréviations courantes :

AOT = Autorité organisatrice des transports collectifs et partagés

BHNS = Busway = Bus à haut niveau de service

CCATM = Commission Consultative Communale d'Aménagement du Territoire et de Mobilité

CLM = Centrale locale de mobilité

OCBM = Organe de consultation du bassin de mobilité

OTW = Opérateur de Transport de Wallonie (le TEC)

PAE = Parc d'activité économique

PCM = Plan communal de mobilité

PIMACI = Plan d'Investissement en Mobilité Active communale et en Intermodalité

PUM = Plan urbain de mobilité

SDT = Schéma de Développement Territorial

SRM = Stratégie Régionale de Mobilité

ZHNS = Zone à haut niveau de service

Accueil - Mot du président

La présidence est assumée temporairement par le SPW étant donné les travaux en cours au niveau de la politique régionale de mobilité, dont un rapide état des lieux est dressé :

La réforme au niveau de la gouvernance régionale de la mobilité et du devenir des bassins de mobilité n'a pas encore abouti.

La révision du contrat de service public du TEC est toujours en cours au niveau du Gouvernement.

Enfin, les travaux pour établir une politique d'accessibilité au territoire à l'échelle de la Région wallonne, basée sur le Schéma de Développement Territorial, ont bien avancé pour le volet mobilité collective et font l'objet d'une présentation ce jour.

Bref rappel, pour les quelques-uns dont cette session d'OCBM pourrait être la première, l'Organe de Consultation est, par décret, chargé d'émettre des recommandations. L'objectif commun est d'améliorer la mobilité pour tous les Wallons, en tenant compte des besoins spécifiques de chaque bassin et des connexions avec les pôles environnants. La volonté est de travailler ensemble et de trouver des solutions innovantes et durables pour l'accessibilité de nos territoires.

Concernant spécifiquement le bassin de mobilité de Liège-Verviers, si les dossiers relatifs à la zone PUM étaient jusque l'an passé concertés au sein d'un comité de pilotage spécifique, la volonté actuelle du SPW, dans l'attente de la révision des bassins visée par le Ministre DESQUESNES, est de simplifier le paysage en n'organisant qu'un seul organe pour l'ensemble du bassin en matière de mobilité collective. C'est également le cas à Charleroi par exemple.

1. Ambitions régionales

1.1. Politique d'accessibilité au territoire. Projet de schéma structurant de mobilité collective (bus, train, mobipôles)

Point pour avis – voir les documents préparatoires – voir aussi les slides présentés par le SPW MI (Marie BAUWELINCKX, Justine MARNEFFE, Niels ANTOINE)

Le SPW MI présente le projet de politique d'accessibilité au territoire. Il s'agit d'un document d'orientation qui vise à :

- soutenir les objectifs d'optimisation spatiale du Schéma de Développement Territorial (SDT) en ciblant les besoins d'offres structurantes pour connecter les centralités ;
- guider la priorisation des programmations des projets de développement d'infrastructures et de services, au regard des écarts entre l'ambition du schéma et les réseaux existants, cette démarche permettant de repérer les territoires présentant un déséquilibre actuel ou prévisible entre l'offre et la demande, en tenant compte de l'évolution démographique, afin d'établir des priorités géographiques pour ajuster l'offre.

Le travail s'appuie sur les flux de déplacements -Tous Modes et Tous Motifs - issus de la téléphonie mobile. Ces données ont ensuite été confrontées avec les chiffres de fréquentation sur le réseau de bus et avec les différents résultats d'évaluation de lignes de bus. Un recensement des points d'intérêt majeurs générateurs de flux (zones d'activités économiques, sites touristiques majeurs, hôpitaux, pôles d'enseignement supérieur, ...) vient compléter les centralités villageoises et urbaines identifiées dans le SDT.

Le Schéma régional structurant de mobilité collective a pour ambition de définir :

- L'offre des liaisons structurantes par bus (+/- 1/3 de l'offre TEC) entre les pôles urbains, desservant sur leur parcours des centralités villageoises et des points d'intérêts majeurs et permettant de compléter le maillage de l'offre ferroviaire ;
- Les connexions des centralités villageoises et des points d'intérêt majeurs non desservis par une liaison structurante bus ou par le train ;
- La localisation des mobipôles, lieu où des correspondances et/ou du rabattement local doivent s'organiser prioritairement.

Il fixe également les orientations régionales, avec la mesure des écarts par rapport à la situation existante, pour :

- L'offre ferroviaire fédérale ;
- Les relations transrégionales et transfrontalières de transport public.

L'ensemble de ces éléments (liaisons, connexions, localisation des mobipôles) sont présentés sous forme d'une carte en annexe.

Remarques:

- Julien MOLS (Oupeye) souligne qu'il existe une ligne de chez De Lijn qui porte le numéro 79 et qui circule entre Visé et Tongres.
- Jean-Louis LEFEBVRE (Herstal) : La liaison correspondant à la ligne 7 devrait être prolongée jusqu'à Milmort en raison de la centralité et du parc d'activités économiques de taille conséquente (Parc Industriel des Hauts Sarts comptant environ 10 000 travailleurs).
- Jean-François LEBLANC (Liège) : interroge sur la prise en compte des enjeux urbains.
- Marie BAUWELINCKX (AOT) : précise que l'accessibilité au sein des pôles urbains majeurs et régionaux ne fait pas l'objet du présent schéma. Aucun avis communal n'est sollicité à ce stade pour l'offre urbaine.
- Elisabeth Gérard (Liège) : remarque en particulier le cas de Sart Tilman qui n'a pas à être repris en tant que centralité villageoise, mais bien d'être considéré en tant que pôle (urbain) d'activité majeur. La liaison Centre de Liège-Sart Tilman est une des plus importantes au niveau urbain avec 2 lignes Busways, la desserte de l'Université, du CHU, d'un parc d'activité économique. Plus de 25.000 personnes sont concernées.
- Marc BAGUETTE (OLNE) : souhaiterait que Verviers (également ville assimilable à une « D2 ») soit l'une des deux destinations cible pour Olne. D'autant plus qu'un rabattement vers le train donnerait accès aux deux destinations. Il souhaiterait que le projet de connexion de Olne et Soumagne à la gare de Nessonvaux soit pris en considération pour permettre de bénéficier de l'offre ferroviaire vers Liège et Verviers. Cette connexion entre Soumagne et Nessonvaux via Olne était reprise au schéma intermodal de mobilité en tant que connexion classique.
- Sébastien MARCQ (Trooz) : soutient que la gare de Nessonvaux est bien fréquentée et précise que les élèves ne vont pas que sur Verviers mais également à Saint-Roch à Theux via Pépinster. Nessonvaux étant un terminus TEC, un problème de circulation et en particulier de sécurité est présent en raison de la forte affluence de véhicules. Par ailleurs, une « concurrence » existe entre le TEC et la SNCB (ainsi que la Vesdrienne / RAVeL). Toutefois chaque mode remplit une fonction

différente, notamment compte tenu de leurs tarifications. Suite aux inondations, il a été constaté que les navetteurs de Beaufays se rabattent également vers la gare de Trooz.

- Jean-Benoît GRAAS (CLM-Meuse-Condroz-Hesbay) et Christine CAMBRESY (SPW MI) soulignent l'importance de prendre en compte pour l'accessibilité au territoire les offres locales de transport à la demande, qui représentent une centaine de prestataires qui agissent à un niveau supra-communal en complément de ce réseau structurant.
- LE TEC précise que les arrêts qu'il dessert peuvent être utilisés par d'autres services, mais recommande en général de les séparer pour faciliter l'arrêt des bus réguliers lorsque des usagers patientent sur le quai.
- Jean-Benoît GRAAS (CLM-Meuse-Condroz-Hesbay) évoque l'implantation des Mobipôles de Nandrin et Tinlot et le projet en cours d'étude sur Clavier sur le réseau structurant
- Dimitri HOUSSA (Jalhay) mentionne l'étude récente de l'ICEDD sur la mobilité touristique sur le plateau des Hautes-Fagnes et souhaiterait que ce point d'intérêt majeur soit repris sur la carte sachant sa forte affluence.
- Stéphane PONCELET (Chaufontaine) soutient l'importance de relier de façon structurante certains pôles majeurs (Sart Tilman en particulier). Insiste par ailleurs sur la complémentarité entre le train, bus et la Vesdrienne dans la vallée.
- Grégory MERCIER (Verviers) : estime difficile de rendre un avis pour le structurant étant donné que le réseau urbain n'a pas encore étudié. Il demande que les études sur les réseaux urbains soient réalisées en co-construction.
- Doris DAVIN (Grâce-Hollogne): demande que l'aéroport soit intégré comme mobipôle (pour lequel Liège Airport va déposer très prochainement une demande de permis).
- Benoît DESSERT (Verlaine) : informe que l'arrêt de la E22 à Velaine est en cours d'aménagement. Il devrait être repris comme mobipôle.
- Ersal KAYNAK (Malmedy) : il faut veiller à ne pas dénaturer le réseau structurant en augmentant le nombre d'arrêt pour desservir tous les villages et, de ce fait, perdre le caractère express de certaines liaisons. Des arrêts ont été ajoutés sur la E21, il serait nécessaire d'étudier l'impact de ces nouveaux arrêts sur la fiabilité de l'offre et des correspondances avec le train.
- Slaven BOSNJAK (Bassenge) : souligne que, dans le cadre des mobipôles, même si elle ne subsidie pas, la Région devrait jouer un rôle de coordination pour rassembler l'ensemble des acteurs et faciliter la mise en œuvre coordonnée des projets.
- Julien Mols (Oupeye) : met en évidence la nécessité de mieux représenter les POI économiques sur le schéma et souligne qu'Oupeye est également polarisé par Visé, comme D1.
- Céline FAGNOULLE (Hamoir) : souhaiterait mieux connaître la méthodologie qui a permis de déterminer les D1 et D2
- Ernur COLAK (Visé) : évoque le besoin de connexion ferroviaire à Cheratte.
- Mélissa MAGAIN (Esneux) : déplore de ne pas voir de liaison structurante bus dans la vallée de l'Ourthe et s'interroge sur la pertinence de la considérer en doublon avec la ligne ferroviaire.

Le SPW MI reconnaît que la question de l'avis communal sollicité pour les communes urbaines mérite d'être clarifié. Marie BAUWELINKCX (AOT) souligne que l'accessibilité au sein des pôles urbains régionaux et majeurs ne fait pas l'objet du présent schéma à ce stade.

Pour le Bassin de Liège-Verviers, l'avis des communes des pôles régionaux majeurs et régionaux¹ n'est pas sollicité pour les offres urbaines, mais uniquement si elles sont concernées par des connexions de centralités villageoises au sein de leur territoire communal.

Avis de l'Organe :

L'Organe prend connaissance du projet de Schéma régional structurant de mobilité collective, basé sur le Schéma de Développement Territorial de la Wallonie, et des étapes d'adoption de la politique d'accessibilité au territoire.

Il s'abstient de remettre à ce stade un avis, en particulier en raison du délai limité depuis l'envoi des documents préparatoires et du besoin d'analyse préalable au regard de l'offre existante.

Il convient qu'une session extraordinaire de l'Organe sera organisée en ligne début 2026 spécifiquement sur ce dossier, sur base d'un document préparatoire actualisé notamment en matière de « points d'intérêt majeurs » et que le délai pour l'avis communal ne débutera qu'après le PV définitif de cette séance.

Il demande que l'AOT puisse, à la demande, éclairer les pouvoirs locaux avec les données utilisées pour l'identification des liaisons, des connexions et des mobipôles proposés.

Il prend acte que l'accessibilité au sein des pôles urbains majeurs et régionaux ne fait pas l'objet du présent schéma et qu'aucun avis communal n'est sollicité à ce stade pour l'offre urbaine.

2. Réseau TEC

2.1. Offres évaluées. Ligne E69 Arlon-Bastogne-Liège

Point pour avis – voir les documents préparatoires – voir aussi les slides présentés par le SPW MI (Noël RENSON)

La ligne E69 a fait l'objet d'une évaluation intermédiaire en 2023, les résultats de l'évaluation finale réalisée en mars 2025 sont présentés ici.

Les constats sont que les renforts mis en œuvre entre Martelange et Liège fonctionnent bien, et que les indicateurs V/K et V/N ont doublé depuis 2022.

La pertinence et la pérennité de la ligne étant confirmées, les principaux enjeux du plan d'actions portent sur les améliorations suivantes :

- Surcharge le dimanche soir : encourager les étudiants à prendre les bus plus tôt et ne pas attendre le dernier ;
- Aménagement des arrêts : un audit a été réalisé, les résultats seront communiqués prochainement aux parties prenantes concernées ;
- Correspondances : Besoin de correspondance en gare d'Arlon vers Luxembourg confirmé. Une action de communication, visant à indiquer dans les horaires cette correspondance est à réaliser par le TEC.
- Amplitude horaire à étendre pour atteindre les ambitions cible.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

¹ Liège (Ans, Beyne-Heusay, Chaudfontaine, Flémalle, Fléron, Grâce-Hollogne, Herstal, Juprelle, Liège, Saint-Nicolas, Seraing, Soumagne) et Verviers (Verviers, Dison, Eupen).

- Jean-Benoit GRAAS (CLM-Meuse-Condroz-Hesbay) précise que lors de la dernière réunion d'évaluation il a été demandé que Werbomont fasse également l'objet d'aménagements spécifiques et sur lesquels il y aura donc lieu de se pencher
- Olivia PERWEZ (TEC) s'interroge sur l'amplitude demandée (6h-20h). LE SPW précise que ces niveaux de services sont issus de la SRM
- Pour les étudiants : ce n'est pas de la mauvaise volonté de la part des étudiants de prendre le dernier train. C'est à l'offre de s'adapter à la demande et pas l'inverse.

Avis de l'Organe :

L'Organe prend acte du bon fonctionnement de la ligne E69.

Il recommande d'améliorer l'aménagement autour de certains arrêts desservis (dont l'arrêt de Werbomont), d'informer clairement de l'organisation de la correspondance à Arlon vers Luxembourg, d'améliorer l'amplitude horaire et de sensibiliser les étudiants à leur répartition entre les parcours le dimanche.

2.2. Offres évaluées. Ligne E22 Huy – Waremme

Point pour avis – voir les documents préparatoires – voir aussi les slides présentés par le SPW MI (Justine MARNEFFE)

Etant donné :

- la relative faiblesse générale des indicateurs V/K et V/N de la ligne Express E22 et de la ligne 145 « Huy et Waremme » ;
- la plupart des arrêts de la ligne Express sont également desservis par la ligne secondaire (Faimés – Viemme – Aineffe - Chapon-Seraing – Villers-le-Bouillet) à l'exception de Tihange ;
- les ambitions régionales de liaison structurante Huy-Waremme pour desservir les PAE de Waremme et de Villers-le-Bouillet, dont les fréquentations réelles apparaissent particulièrement faibles à ce stade ;

L'AOT préconise de :

- Fusionner les offres de la ligne E22 et la ligne 145 pour ne conserver qu'une ligne structurante reliant Waremme à Huy par les points d'arrêt de : Faimés, Viemme, Aineffe, Chapon-Seraing, Villers-le-Bouillet IFAPME, et éventuellement par le parking de délestage d'Amay « Paix Dieux » (à confirmer par des analyses plus fines des potentiels) ;
- Maintenir un itinéraire principalement sur voirie régionale, le plus direct possible ;
- Maintenir la correspondance en gare de Waremme de/vers Liège ;
- Si nécessaire, créer une ligne scolaire pour la desserte plus fine à destination des écoles.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- Malika LEBRUN (Braives) : ne peut se prononcer sur la ligne E22 sans avoir de vue sur le devenir de la L145.

- Jean-Benoît GRAAS (CLM-Meuse-Condroz-Hesbay) : précise que la ligne Express a pour vocation d'être rapide alors que la ligne 145 remplit un rôle de desserte locale intervillage et un rôle de cohésion sociale, en plus du besoin scolaire. La faible fréquentation peut s'expliquer par une mauvaise communication ainsi que des perturbations (travaux, grèves) qui ont limité son potentiel. Il faut travailler pour identifier les pistes d'amélioration :
 - o Amélioration des correspondances en gare de Waremme ;
 - o Aménagement des arrêts : par exemple l'arrêt d'AINEFFE Grand-Route se situe sur une nationale à vitesse élevée et nécessiterait encore de travaux pour le rendre sécurisé et attractif. A titre de comparaison, la E20 a par exemple bénéficié d'une hausse de fréquentation grâce aux travaux réalisés ;
- Benoît DESSART (Verlaine) : précise que des aménagements ont été réalisés sur le mobipôle de CHAPON-SERAING Carrefour et demande que son rôle de mobipôle soit bien reconnu ;
- Malika LEBRUN (Braives) : insiste par ailleurs que certains bus sont pleins et ne ramassent donc plus les passagers sur son parcours, ce qui ne transparait pas dans les chiffres.

Avis de l'Organe :

L'Organe prend acte des résultats de l'évaluation de la ligne E22 Huy-Waremme qui ne présente pas la performance attendue pour une ligne Express compte tenu des moyens investis, et pour laquelle une ligne parallèle, la ligne 145 reliant les mêmes pôles, co-existe.

Avant de remettre un avis sur la proposition de fusion des lignes Express E22 et 145, l'Organe soutient la nécessité d'investiguer plus en détail l'optimisation concrète que LETEC envisage pour son offre :

- o **En tenant compte du besoin d'offre structurante reliant Waremme à Huy et du maintien des correspondances ambitionnées à Waremme de/vers Liège ;**
- o **En tenant compte des besoins de relier les différents points intermédiaires (Faimés, Viemme, Aineffe, Chapon-Seraing, Villers-le-Bouillet IFAPME et éventuellement Amay) aux pôles ;**
- o **En tenant compte des besoins plus diffus de déplacement de l'ensemble des habitants, notamment ceux des villages excentrés des voiries régionales et des besoins scolaires.**

2.3. Prochaines évaluations. Ligne 282 (Berloz-Waremme), ligne 827 (Hannut-Eghezée) Ligne E20 (Marche – Liège) et le redéploiement du réseau urbain à Liège

Point pour avis – voir les documents préparatoires – voir aussi les slides présentés par le SPW MI (Justine MARNEFFE)

Les prochaines évaluations qui concernent le bassin de mobilité de Liège sont :

- La ligne 282 Waremme – Berloz – Rosoux (évaluation intermédiaire) ;
- La ligne 827 Hannut – Eghezée (évaluation finale) ;
- La ligne express E20 Marche – Liège (évaluation finale) ;
- Le redéploiement du réseau urbain de Liège (évaluation intermédiaire).

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

Ligne 282 :

- Alain HAPPAERTS (Berloz) : surpris des enjeux d'intermodalité au vu de la desserte ferroviaire à Waremme qui diminue. La fiabilité de l'offre ferroviaire est un enjeu important.

Ligne 827 :

- Pas de remarques

Ligne Express E20 :

- Virginie Defrang-Firket (Neupré) : souligne l'utilité de la E20 notamment les renforts du dimanche soir et attire l'attention sur les nombreux travaux qui ont affecté la N63 qui ont eu un impact sur le temps de parcours et donc sur l'attractivité de la ligne. Elle identifie comme enjeux :
 - o L'augmentation des parcours entre Liège et Nandrin, le tronçon de plus fréquenté, plutôt que d'aller systématiquement jusqu'à Marche ;
 - o Le respect des horaires ;
 - o Sur base d'une enquête réalisée auprès des citoyens, l'augmentation de l'amplitude horaire.
- Jean-Benoît GRAAS (CLM-Meuse-Condroz-Hesbay) : constate qu'il y a encore des surcharges sur certains parcours malgré les renforts mis en place depuis Tinlot. Souligne par ailleurs l'adéquation à mener avec les nouveaux horaires de congés scolaires (Toussaint, Printemps), qui ne concernent pas l'enseignement supérieur.
- Jean-François LEBLANC (Ville de Liège) : suggère de vérifier avec LETEC si la ligne bénéficie bien de la détection / priorité aux feux sur l'axe Busway, afin d'améliorer la fiabilité de la ligne en pénétration de zone urbaine.

Redéploiement urbain de Liège :

- Justine MARNEFFE (AOT) : mentionne qu'1/4 de l'offre régionale TEC concerne la zone urbaine de Liège, dont l'évaluation sera menée au second semestre 2026.
- Jean-François LEBLANC (Ville de Liège) : souligne qu'en raison des limites actuelles de capacité de l'offre TEC, les chiffres de fréquentation ne reprennent pas une série d'usagers potentiels qu'il faudrait pouvoir estimer lors de l'évaluation.
- Michel SCHOONBROODT (LETEC) : partage les problèmes d'effectifs auxquels LETEC fait face qui ne permettent pas d'assurer la fiabilité de l'offre de transport telle qu'elle est définie.
- Olivia PERWEZ (LETEC) préconise de ne pas limiter la consultation des citoyens au seul collectif Combali.
- Jean-Benoît GRAAS (CLM-Meuse-Condroz-Hesbay) suggère de travailler avec l'ULiège qui a fait une étude élaborée suite au redéploiement.

Avis de l'Organe :

L'Organe prend acte que les lignes TEC 282, 827 et E20 feront l'objet d'une évaluation durant le prochain semestre.

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

- **Ligne 282 :**
 - L'analyse de l'adéquation des horaires à la demande ;
 - L'analyse de l'usage intermodal de la ligne ;
- **Ligne 827 :**
 - Vérifier la mise en œuvre des 4 pistes d'actions identifiées lors de l'évaluation intermédiaire et leur impact éventuel;
 - Confirmer la pérennité des parcours non scolaires de la ligne 827 au regard des autres offres existantes dans cette même zone Eghezée – Wasseiges – Hannut (lignes 815, 823 et 824) ;
- **Ligne Express E20 :**
 - D'analyser la pertinence des différents renforts d'offre implémentés ;
 - D'améliorer la complémentarité horaire des trains L et bus E20 entre les terminus (bus et train partent quasiment aux mêmes heures), tout en desservant des centralités différentes sur leur parcours ;
 - D'évaluer l'amélioration de la vitesse commerciale et de la ponctualité de l'offre suite aux aménagements réalisés en faveur du Busway entre le Sart Tilman de la gare de Liège Guillemins;
 - D'étudier le potentiel et la possibilité d'augmenter l'amplitude horaire sur la ligne ;
 - D'étudier les potentiels besoins de renfort entre Liège et Nandrin ;
 - De travailler sur le calendrier d'offre en adéquation avec l'enseignement supérieur ;
 - D'évaluer les actions d'amélioration de l'accessibilité aux arrêts.
- **Redéploiement du réseau urbain de Liège :**
 - La fiabilité de l'offre et l'impact sur la fréquentation TEC de la suppression importante de services de bus ;
 - L'intégration d'une démarche de participation citoyenne ;
 - L'évaluation de l'intermodalité (complémentarité des offres train et bus sur le territoire de la métropole liégeoise, qualité des correspondances organisées, usage des P+R, tarifs utilisés) ;
 - L'évaluation des projets structurants mis en service (Tram et Busway B2), en matière de performance notamment ;
 - Le dimensionnement de l'offre en hyperpointe ;
 - Les calendriers d'offre.

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

3. Services proposés par le LETEC pour l'aménagement des abris pour voyageurs et équipements pour les vélos.

Point pour information – voir les slides présentés par LE TEC (Kévin LEDUC)

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- Martin DUFLOU (président) : demande quelles villes disposent de concessions d'abris publicitaires : notamment Liège, Flémalle, Verviers, Bas-Oha, Seraing.
- Jean-François LEBLANC (Liège) : souhait de fonctionner avec la carte MOBIB pour la gestion de l'accès aux box vélo afin de rendre l'usage du vélo plus sécurisant et attractif.
- Mélissa MAGAIN (Esneux) souligne la difficulté de dialogue avec Infrabel (notamment pour implantation de box vélo). Les redevances imposées par la SNCB/Infrabel pour le placement de stationnement vélo par la Commune questionnent. La Région demande à la Commune la transmission des éléments afin de remonter ce point car, même si de montant modeste, il est estimé que c'est en désaccord avec les objectifs communs de promotions de l'intermodalité vélo-train.
- Martin DUFLOU (président) : précise que l'exploitation de stationnement vélo n'est pas du ressort de la Région même s'il peut y avoir un soutien financier régional. La SNCB a à son niveau des obligations reprises dans son Contrat de Service Public.
- Un guide du stationnement cyclable à jour fera également l'objet d'une nouvelle publication à venir dans la Cémathèque du SPW.
- Le TEC va également fournir des renseignements concernant les équipements connexes à l'abri également accessibles via la centrale d'achat qu'il propose aux communes.
- Stéphan PONCELET (Chaufontaine) : souligne que la Commune de Chaufontaine impose, en charge d'urbanisme, l'aménagement de mobipôle et d'arrêt.

4. Mobipôle XL gare multimodale de Liège : diagnostic et recommandations

Point pour avis – voir les documents préparatoires – voir aussi les slides présentés par le SPW MI (Noël RENSON)

Dans le cadre des politiques d'intermodalité promulguées par la Région, des évaluations et des inventaires sont ponctuellement réalisés aux différents mobipôles, en priorité aux plus structurants. Le but est d'effectuer une analyse transversale du pôle, en impliquant tous les acteurs potentiels concernés.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- Julien MOLS (Oupeye) suggère d'implanter des points de recharge pour vélo électrique dans la partie sécurisée du stationnement vélo. Il faut également être attentif à ce que le chargement des voitures électriques n'entraîne pas un effet ventouse.
- Jean-François LEBLANC (Ville de Liège) souligne qu'il constate des nuisances engendrées par les bus internationaux et informe des réflexions de la Ville quant à une réallocation des arrêts des lignes internationales plus loin de la gare. Martin DUFLOU (président) souligne que l'objectif est de viser une proximité entre le mobipôle XL et les bus internationaux, tel que préconisé par le règlement européen RTE-T.

Avis de l'Organe :

L'Organe prend acte des évolutions et aménagements récents du mobipôle XL de Liège-Guillemins, qui présente une multiplicité de services offerts par différents acteurs. Il soutient le travail d'amélioration

continue du mobipôle dans sa fonction de nœud intermodal majeur (à l'échelle internationale, régionale et locale urbaine), en vue de répondre davantage aux fonctionnalités cibles de la typologie régionale des mobipôles.

Divers : suggestions de points pour un OCBM ultérieur : néant