



Wallonie mobilité SPW

ORGANE DE CONSULTATION DU BASSIN DE MOBILITÉ DE LIÈGE-VERVIERS

JEUDI 20 NOVEMBRE 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

1. MOBILITE COLLECTIVE – AMBITIONS REGIONALES

1.1 Politique d'accessibilité au territoire. Projet de schéma structurant de transport collectif (liaisons, mobipôles)

2. RESEAU TEC

Offres évaluées

2.1. Ligne E69 (Arlon – Bastogne – Liège)

2.2. Ligne E22 (Huy-Waremme)

Planning des prochaines évaluations

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

3. INFRASTRUCTURES

Services proposés par LETEC pour l'aménagement des abris pour voyageurs et aménagements pour les vélos

4. INTERMODALITE

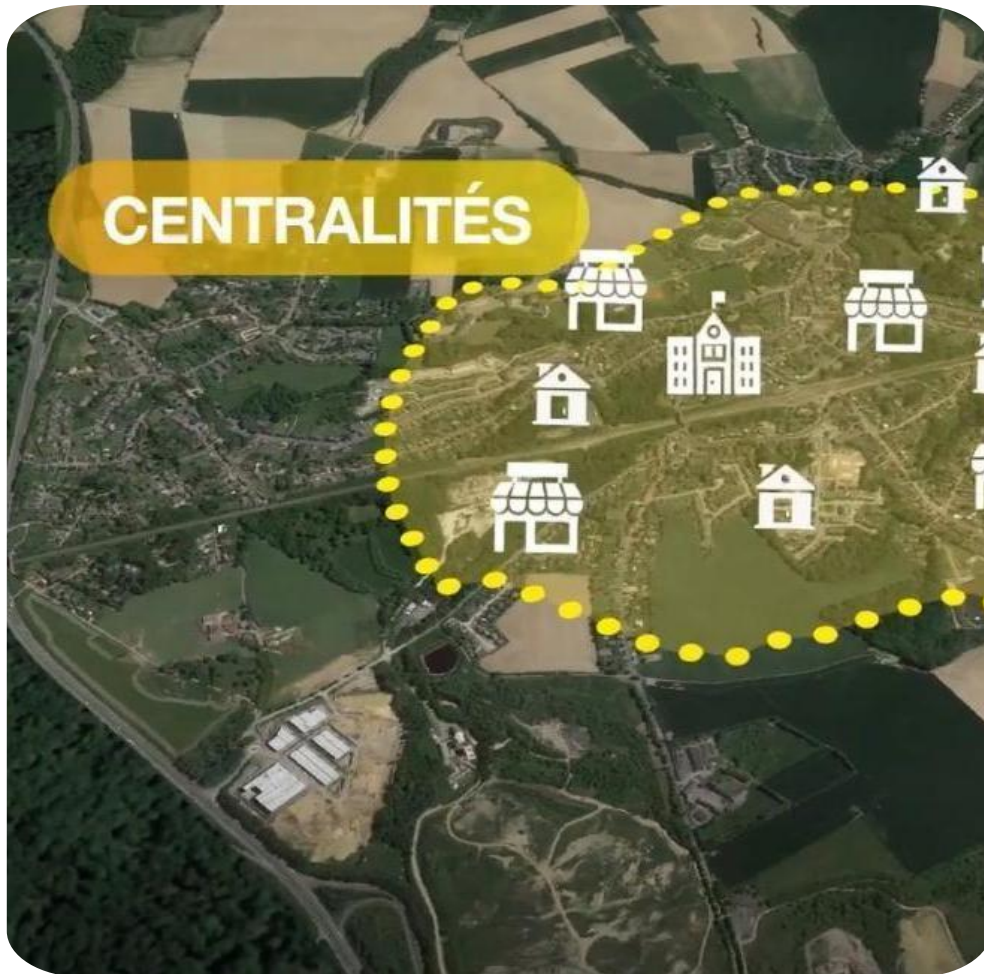
Mobipôle XL gare multimodale de Liège : diagnostic et recommandations

5. DIVERS : SUGGESTION DE POINTS POUR UN OCBM ULTERIEUR

1. Politique d'accessibilité au territoire. Projet de schéma structurant de transport collectif (bus, train, mobipôle)

SPW MI – Marie BAUWELINCKX Justine MARNEFFE, Niels ANTOINE
Point pour avis de l'Organe

1. CONTEXTE ET PRINCIPES



Politique d'accessibilité au territoire

03/12/2025

6

Document d'orientation répondant à la vision politique : quels services doivent être accessibles, dans quelles conditions, de quelle manière, où ?

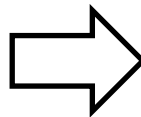
- **Optimisation spatiale** : connecter efficacement les centralités du territoire visées d'être densifiées (SDT)
- **Priorisation des projets** : guider la programmation des projets d'infrastructures et de services vers le réseau structurant connectant ces centralités, ajuster l'offre là où c'est nécessaire.

Offrir l'accès à des services

On ne se déplace pas pour rien

Réseau de transport public pour offrir l'accès à des services

Trois niveaux de services	Services retenus par niveau
Niveau 1	<ul style="list-style-type: none">• Santé : hôpitaux généraux ou universitaires• Gouvernance : maisons de justice• Enseignement : établissements d'universités, de hautes écoles• Culture : cinémas avec au moins deux salles, centres culturels• Sport : piscines, grands centres sportifs comprenant une piste d'athlétisme attenante• Commerces : nœuds commerciaux de centre d'agglomérations principales• Mobilité : gares avec plus de 66 départs de trains par jour
Niveau 2	<ul style="list-style-type: none">• Santé : polycliniques, maisons médicales• Gouvernance : maisons de justice de paix• Commerces : nœuds secondaires ou de petites villes• Mobilité : arrêts de bus de 68 départs et plus
Niveau 3	<ul style="list-style-type: none">• Enseignement : établissements d'enseignement secondaire• Culture : cinémas d'une ou deux salles, bibliothèques• Sport : les salles de sport sans piste d'athlétisme attenante• Commerces : nœuds commerciaux de très petites villes



IWEPS, WP n°36, octobre 2022

SCHÉMA STRUCTURANT TRANSPORT COLLECTIF – PRINCIPES DIRECTEURS

Hiérarchiser l'offre

- Avec des coûts économiques et environnementaux plus maîtrisés (**chaque mode dans sa zone de pertinence** : complémentarité des modes et réduction des redondances)
- Pour accroître la **lisibilité** pour l'utilisateur
- Adapter l'offre au **potentiel de demande** de déplacement



Train IC/S/L



Tram



Métro léger



Busway



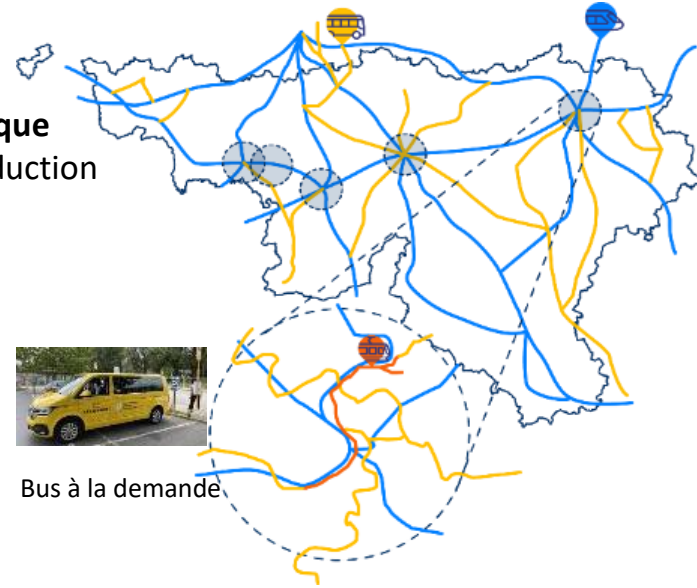
Bus express




Bus standard



Bus à la demande



→ Nécessité de faciliter la chaîne de déplacement et l'intermodalité

- Mobipôles 
- Correspondances horaires train - bus
- Solutions complémentaires (autopartage, covoiturage, transport à la demande) **où** et **quand** le transport collectif n'est pas pertinent
- Intégration tarifaire / MaaS



CONTENU

Le Schéma régional structurant de mobilité collective :

Définit:

- L'offre des **liaisons structurantes** par bus (+/- 1/3 de l'offre TEC)
- Les principes de connexions des **centralités villageoises** et des **points d'intérêt** majeurs
- La **localisation des mobipôles**, lieu où des correspondances et/ou du rabattement local doivent s'organiser prioritairement.

Fixe des orientations régionales pour :

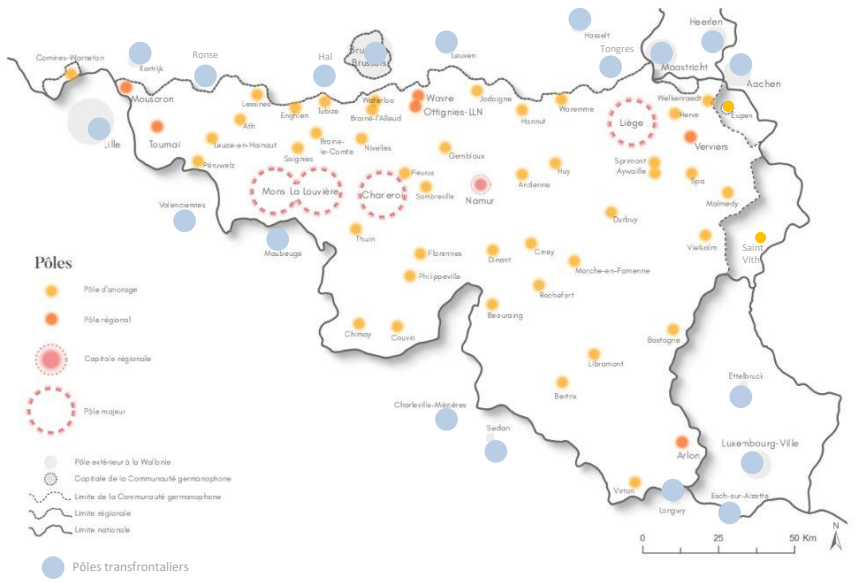
- L'offre **ferroviaire** fédérale ;
- Les relations **transrégionales** et transfrontalières de transport public.



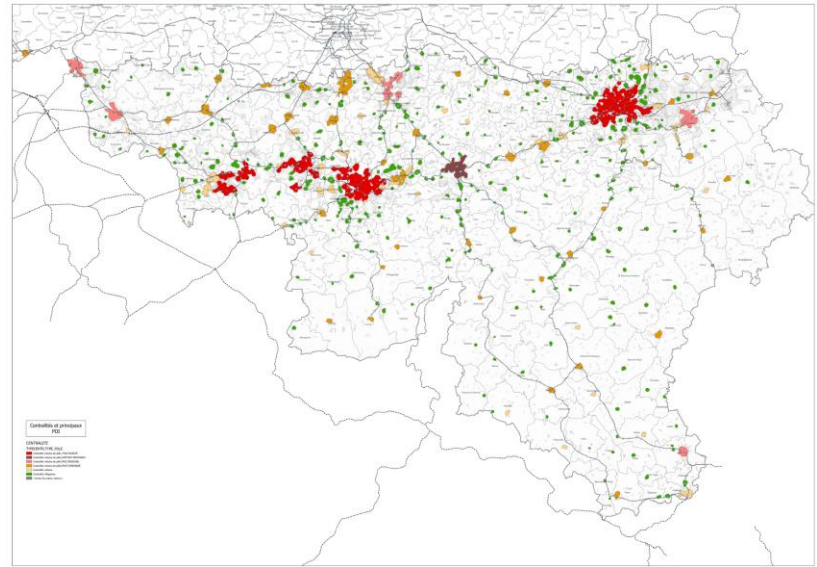
2. RÉSEAU STRUCTURANT 2040



PÔLES

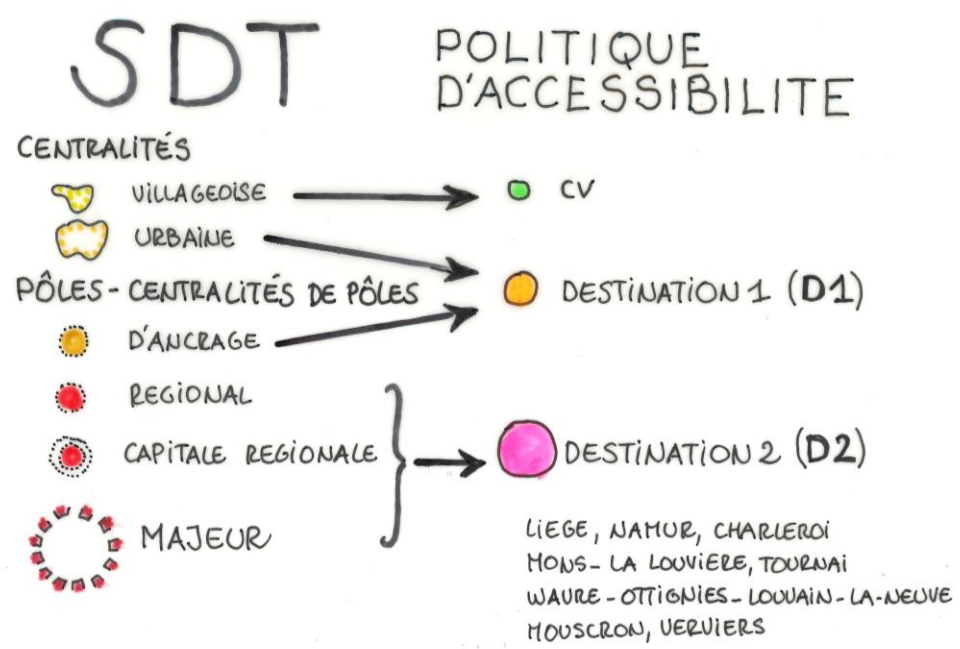


CENTRALITES

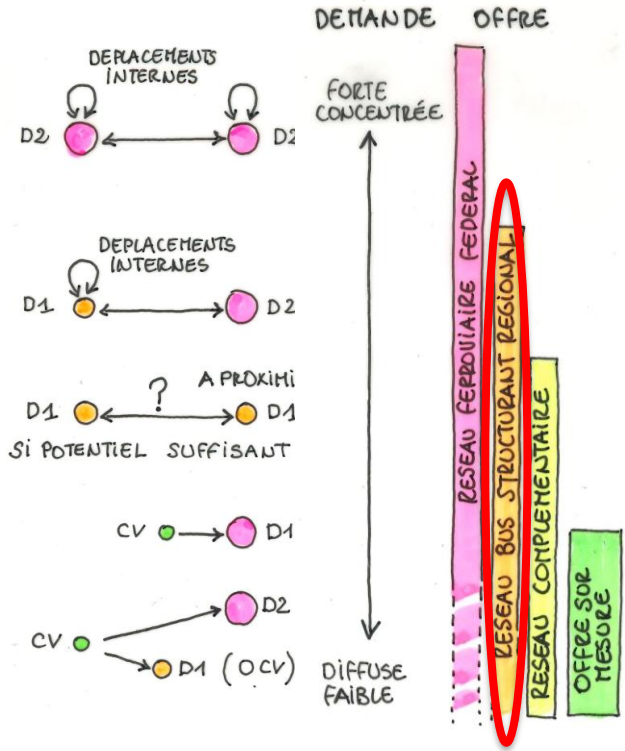


Les communes adapteront à la marge le périmètre des centralités dans le cadre de leur SDC





→ 460 centralités



Principes de connexion des centralités

- Tout **pôle urbain majeur** est connecté à un ou plusieurs autres **pôles majeurs**
- Toute **centralité urbaine** est connectée directement à son **pôle majeur ou régional**
- Les **centralités urbaines** à proximité sont connectées entre elles si le potentiel est suffisant
- Les **centralités villageoises** suburbaines sont connectées à leur **pôle majeur** si potentiel suffisant

RÉSEAU STRUCTURANT (TRAIN)

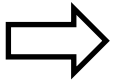
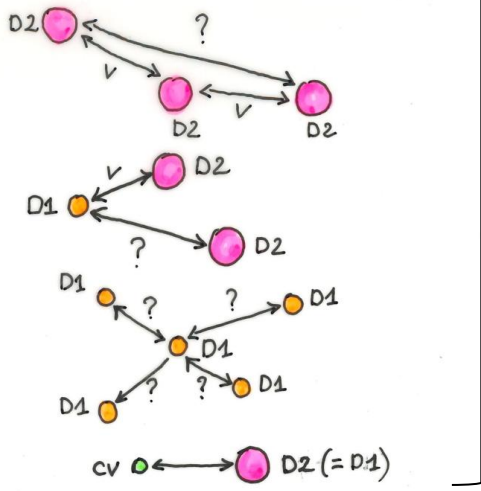
Pour chacune pôle urbain desservi par le train

- Connexion effective par l'offre SNCB aux pôles à fort potentiel de déplacement
- Vérification du niveau de service de l'offre ferroviaire
- Identification d'enjeux pour les prochains plans de transport SNCB

Centralité urbaines	Pôle majeur prioritaire	Liaison	Relation existante	Correspondance	Enjeux offre	Enjeux infrastructure
Verviers	Liège	Liège - Verviers	IC-01 Eupen - Liège - Bruxelles - Ostende IC-12 Welkenraedt - Liège - Bruxelles - Courtrai S-41 Liège - Verviers - Aix			
Aywaille	Liège	Aywaille - Esneux - Liège	IC-33 Liège - Gouvy - Luxembourg	En gare de Liège, vers/depuis Verviers	Augmenter la fréquence le weekend pour atteindre 1 train/heure/sens	
Esneux	Liège		L-15 Marloie - Liège	En gare de Liège, vers/depuis Bruxelles		Ligne à voie unique entre Bomal et Marloie
Spa	Verviers	Spa - Theux - Pepinster - Verviers	L - 09 Spa - Pepinster - Verviers	En gare de Pepinster vers/depuis Liège	Augmenter l'amplitude horaire	Ligne à voie unique entre Spa et Pepinster
Theux						
Pepinster						
Eupen	Verviers	Eupen - Welkenraedt - Verviers	IC-01 Eupen - Liège - Bruxelles - Ostende		Augmenter l'amplitude horaire	Ligne à voie unique entre Eupen et Welkenraedt
Welkenraedt			IC-12 Welkenraedt - Liège - Bruxelles - Courtrai			
			S-41 Liège - Verviers - Aix			
Limbourg						
Waremme	Liège	Waremme - Liège	IC-20 Liège - Waremme - Bruxelles - Knokke	En gare de Liège vers/depuis Huy/Namur	Augmenter l'amplitude horaire le samedi	
			S44 Landen Waremme - Liège - Visé			
Visé	Liège	Visé - Liège	S43 Liège - Maastricht - Aix			
Amay	Liège	Huy - Liège	L-01 Namur - Liège	En gare de Flémalle-Haute vers/depuis Seraing; en gare de Liège-Guillemins vers/depuis Bruxelles	Augmenter l'amplitude horaire et augmenter la fréquence le samedi	
Wanze			IC-18 Bruxelles - Namur - Huy - Liège			
Huy			IC-25 Mons - Namur - Huy - Liège			Augmenter la fréquence le samedi pour atteindre 2IC/heure/sens

DÉFINITION DU RÉSEAU STRUCTURANT (BUS)

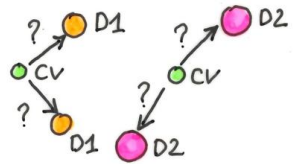
① DÉFINIR UN RÉSEAU STRUCTURANT



**Choix et définition des liaisons structurantes
(= liaisons circulant toute la journée et toute la semaine, ayant un caractère direct)**

- Un potentiel minimal de déplacement (2.800 déplacements /jour (TMTM))
- Mise à l'épreuve de la fréquentation actuelle (évaluation de l'offre)
- Une infrastructure (rail, route régionale)

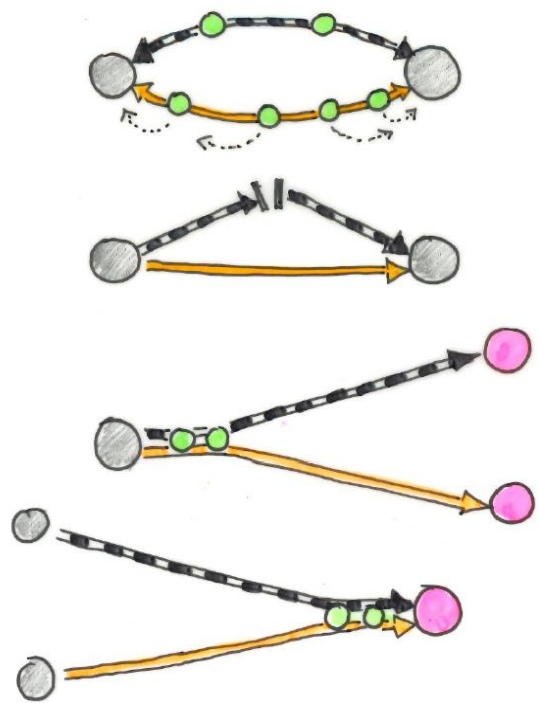
② CONNECTER LE SOLDE DES CENTRALITÉS



≥ 2800
DEPLACEMENTS TMTM/
JOUR OUVRABLE MOYEN
÷ PART MODALE TC 10%
÷ 14 BUS/JOM/SS
÷ 10 PERSONNES

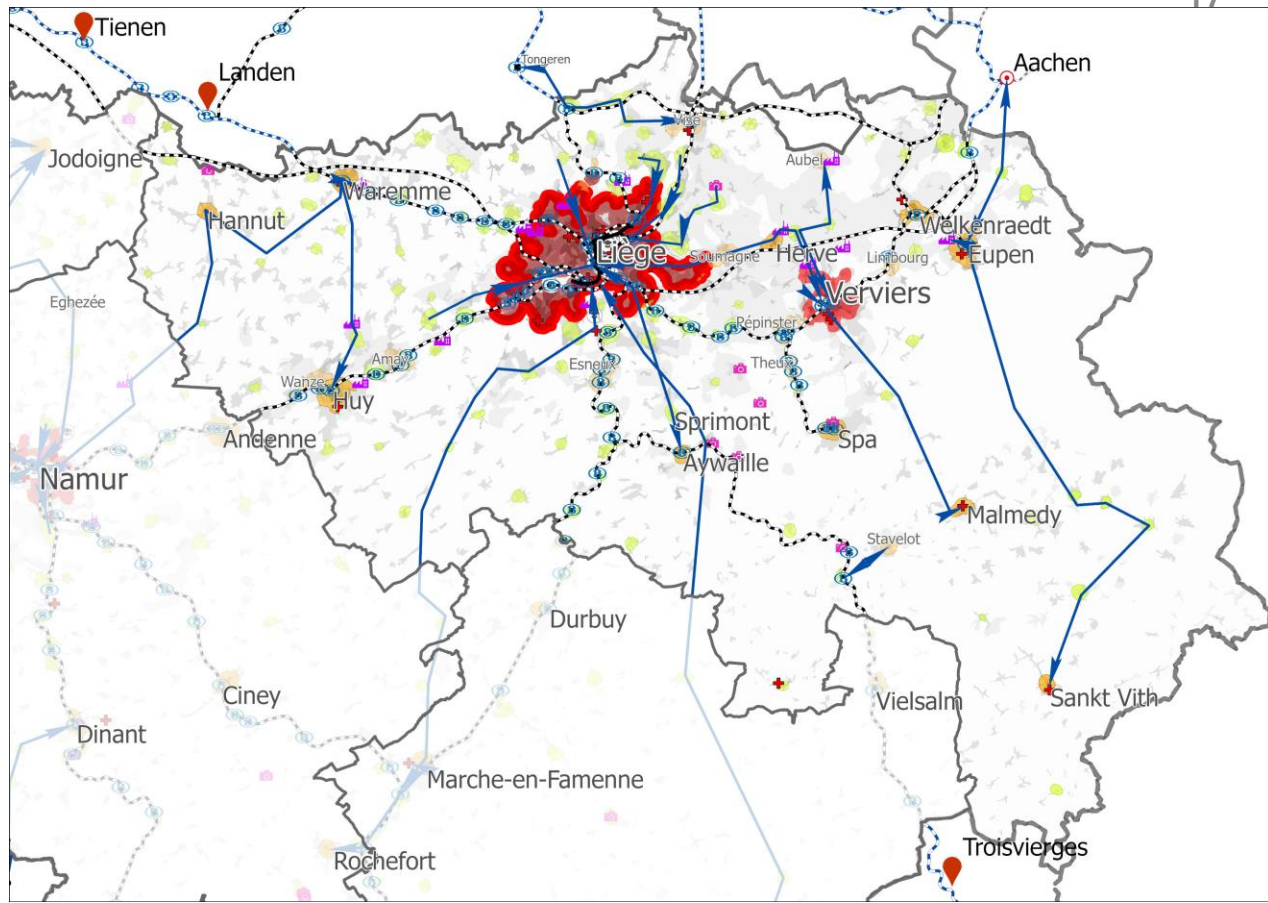
DÉFINITION DU RÉSEAU STRUCTURANT (BUS)

Choix des liaisons bus-train d'apparence concurrentes : différents cas pris en compte



DÉFINITION DU RÉSEAU STRUCTURANT (BUS)

Liaison	Lignes TEC existantes
Marche – Liège	E20
Arlon - Bastogne - Liège	E69 ; E67
Malmédy - Verviers	E21
Huy - Waremme	E22, 145
St-Vith - Eupen	E23
Waremme - Namur	E84
Liège - Verviers	60
Aubel - Verviers	738
Aywaille - Liège	65
Visé - Tongres	79
Eupen – Aix-la-Chapelle	14
Stavelot – Trois-Ponts	394
Blégny - Bressoux (tram)	67
Hermalle-sous-Argenteau	–
Bressoux (tram)	61-62
Oupeye – Coronmeuse (tram)	7
Juprelle – St-Lambert (tram)	79 (DeLijn)
Stockay – St-Lambert (tram)	85



Ampleur

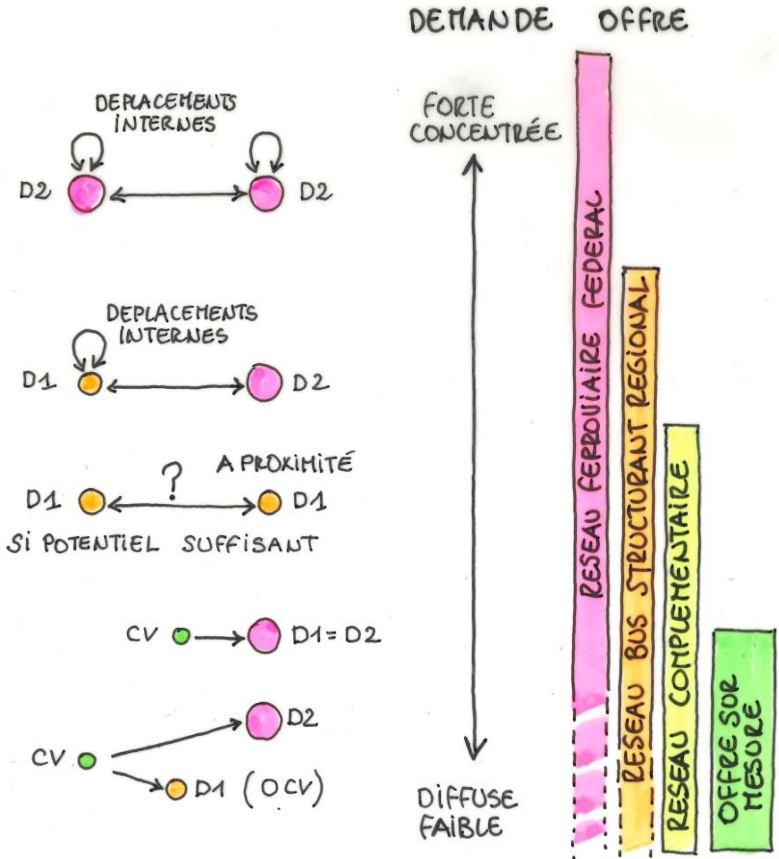
- +/- 1/3 de l'offre TEC

Enjeux principaux du réseau structurant

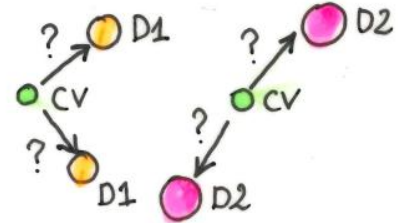
- Fiabilité et attractivité
- Intermodalité (interconnexion et connexion avec l'offre complémentaire)
- Adaptation de la desserte (POI, terminus, ...)
- Capacité
- Amélioration des infrastructures (arrêts et priorisation bus)
- Amplitude et offre le week-end (impact ampleur km!)



3. PRINCIPES DE CONNEXION DES CENTRALITÉS VILLAGEOISES ET DES POI MAJEURS NON CONNECTES AU RÉSEAU STRUCTURANT

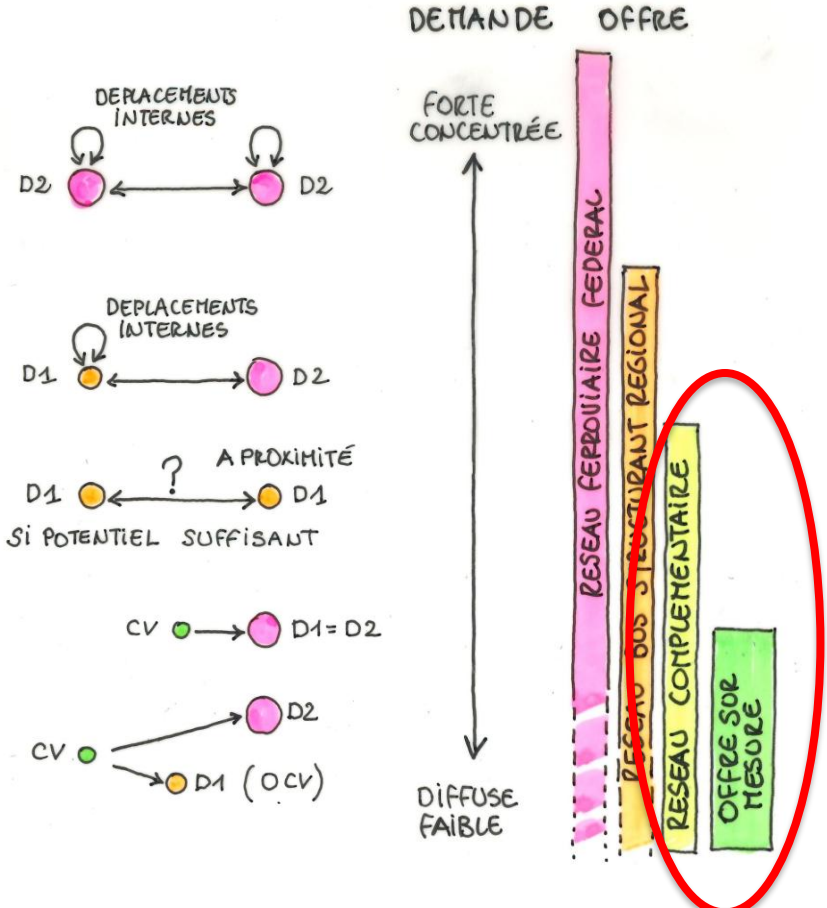


Connecter le solde des polarités

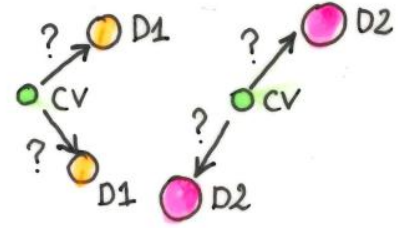


Connecter le solde des POI

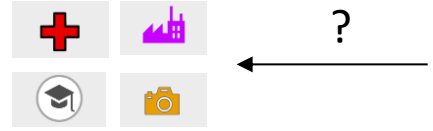




Connecter le solde des polarités

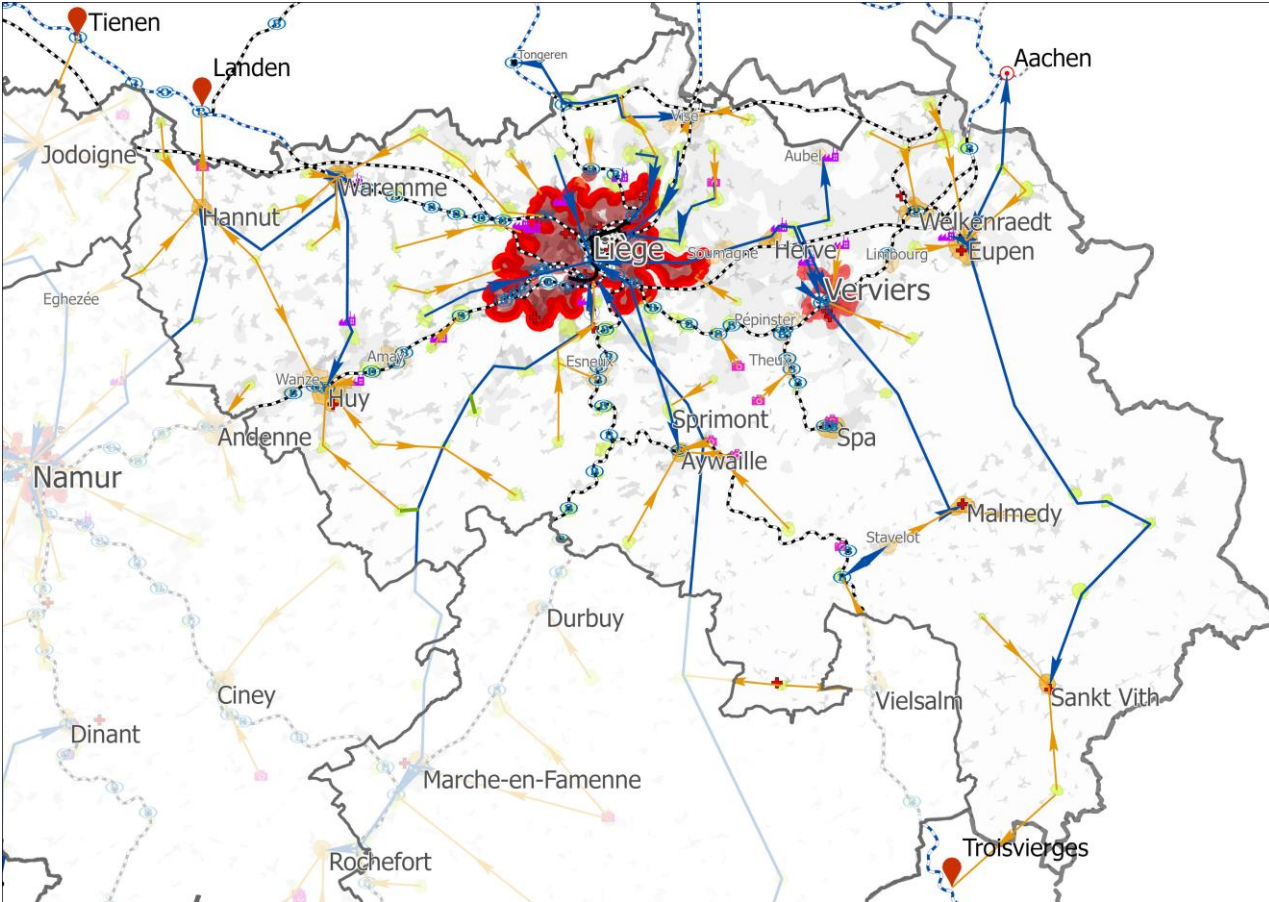


Connecter le solde des POI

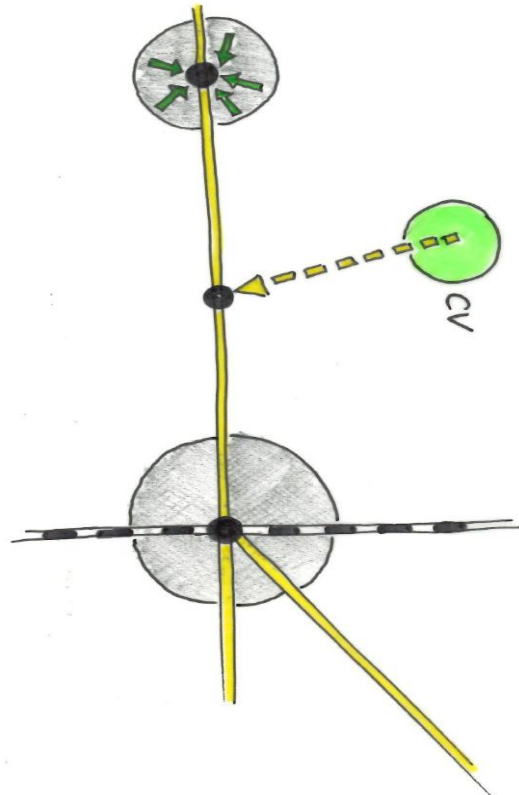


PRINCIPES DE CONNEXION DES CENTRALITÉS VILLAGEOISES ET DES POI

NOM_CENTRALITES	Destination 1	Typo D1	Destination 2	Typo D2	Correspondance
Amet	Saint-Vith	2	Eupen	2	
Ampsin	Huy	3	Liège	5	Flémalle Haute
Anthisnes	Liège	5	Idem D1		
Awans	Liège	4	Idem D1		
Baelen	Eupen	2	Verviers	2	
Barchon	Liège	2	Idem D1		
Battice	Herve	2	Verviers	2	
Beaufays	Liège	2	Idem D1		
Bellaire/Queue-du-Bois	Liège	2	Idem D1		
Berlotz	Waremme	10	Liège	13	
Berneau	Visé	5	Liège	7	Visé gare
Blégnry	Liège	2	Idem D1		
Boirs	Visé	2	Liège	2	
Boncelles	Liège	2	Idem D1		
Braves	Hannut	2	Liège	3	Huy gare
Büllingen	Saint-Vith	2	Eupen	2	
Burdinne	Hannut	2	Namur	2	
Burg-Reuland	Saint-Vith	5	Luxembourg	9	Troisvierges gare CFL
Butgenbach	Butgenbach	2	Eupen	2	
Celles	Waremme	6	Liège	7	Waremme gare
Chaudfontaine	Liège	4	Idem D1		
Cheratte	Liège	10	Idem D1	14	
Clavier	Huy	5	Liège	7	Huy gare
Comblain-au-Pont	Aywaille	2	Liège	6	
Comblain-la-Tour	Liège	1	Idem D1		
Couthuin	Huy	5	Namur	9	Andenne gare
Crisnée	Liège	2	Idem D1		
Dalhem	Liège	2	Idem D1		
Engis	Liège	4	Idem D1		
Eynatten	Eupen	9	Aachen	2	
Ferrières	Aywaille	5	Liège	7	Aywaille gare
Fexhe-le-haut-Clocher	Liège	1	Idem D1		
Fexhe-Slins	Liège	2	Idem D1		
Fraipont	Liège	4	Idem D1		
Franchimont	Theux	3	Verviers	2	
Geer	Waremme	2	Liège	3	Waremme gare
Gemmenich	Welkenraedt	2	Eupen	2	
Glons	Liège	4	Idem D1		
Hamoir	Liège	1	Idem D1		
Haneffe	Liège	5	Idem D1		
Hergenrath	Eupen	2	Aachen	1	
Hermalle-sous-Argenteau	Visé	2	Liège	2	
Hermalle-sous-Huy	Engis	2	Liège	2	
Hermée	Liège	2	Idem D1		
Heure-le-Romain	Oupeye	6	Liège	2	
Hollogne-sur-Geer	Waremme	2	Liège	3	Waremme gare
Hombourg	Gemmenich	6	Eupen	10	Montzen Eglise mobipôle
Houtain-Saint-Siméon	Visé	2	Liège	2	
Jalhay	Verviers	5	Idem D1		



4. CHOIX DES MOBIPÔLES



Mobipôle de rabattement local desservi par le réseau structurant

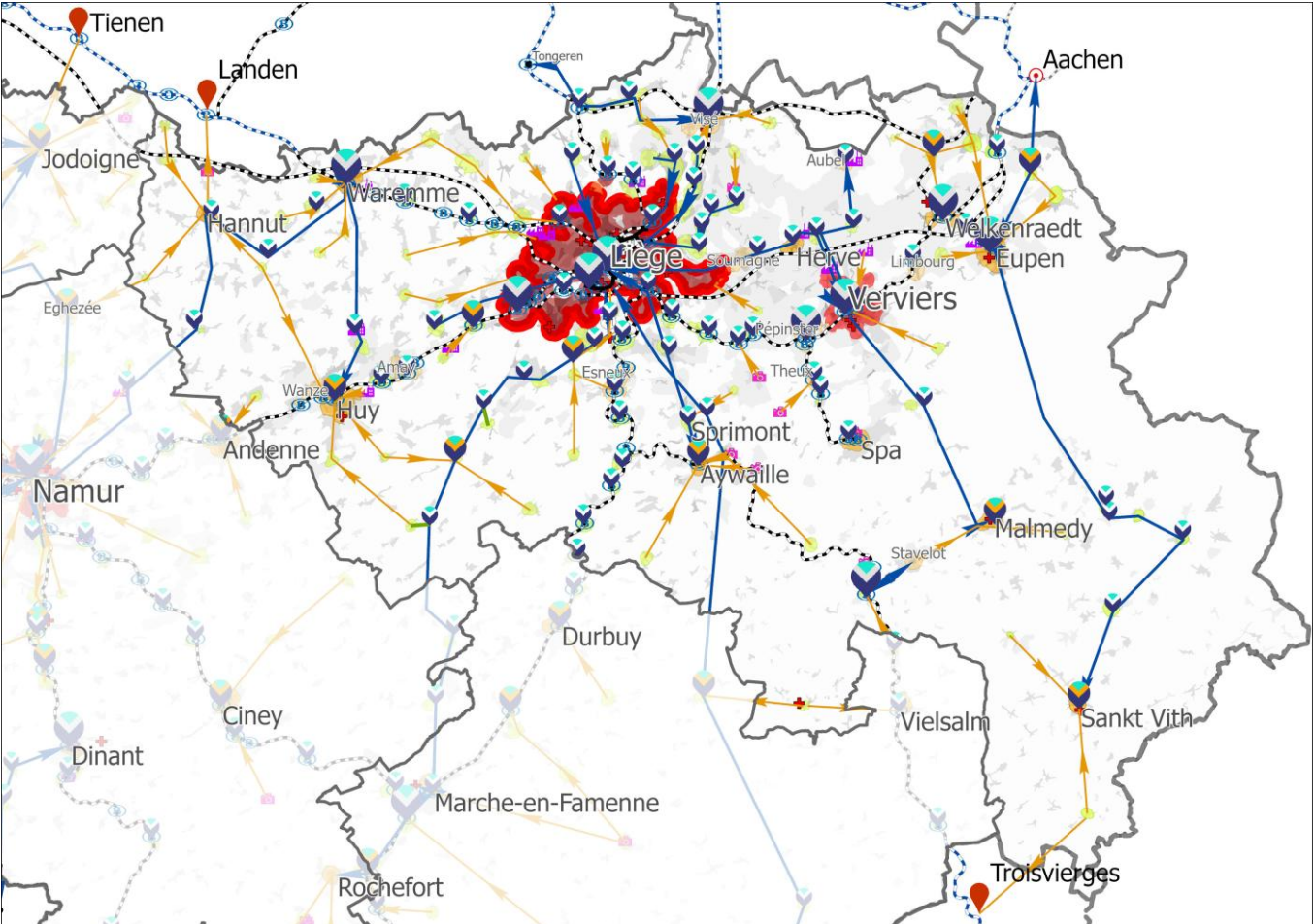





Mobipôle de connexion de centralités villageoises ou de POI au réseau structurant



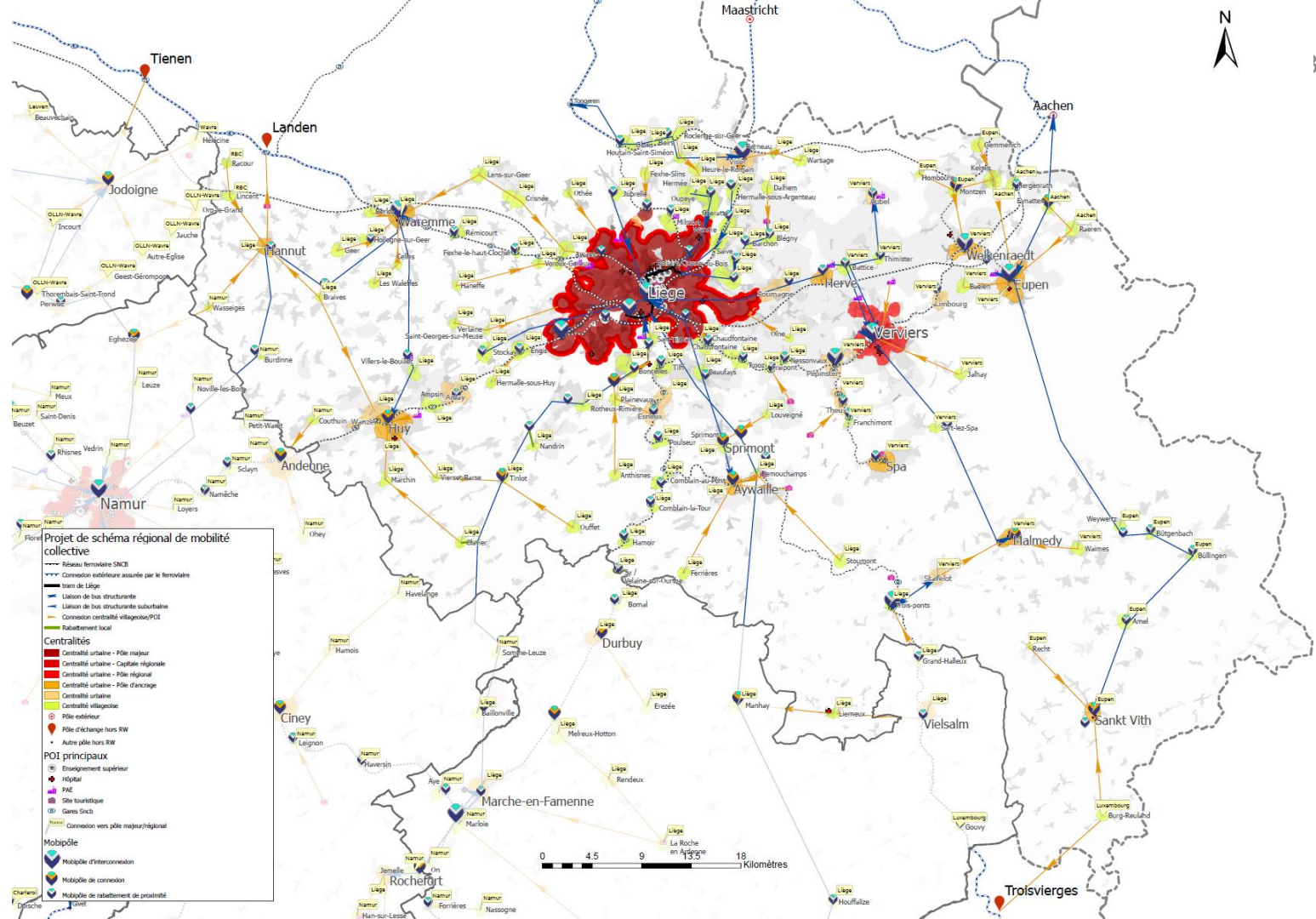
Mobipôle d'interconnexion entre liaisons structurantes





- correspondance
- 10 Mobipôles d'interconnexion 
 - 9 Mobipôles de connexion 
 - 62 Mobipôles de rabattement local 





Projet de schéma régional de mobilité collective

----- Réseau ferroviaire SNCB
----- Connexion extérieure assurée par le ferroviaire
— tram de Liège
— Liasion de bus structurante
— Liasion de bus structurante subsidiaire
— Connexion centralité villageoise/POI
— Rabattement local

Centralités

- Centralité urbaine - Pôle majeur
- Centralité urbaine - Capitale régionale
- Centralité urbaine - Pôle régional
- Centralité urbaine - Pôle d'ancrage
- Centralité urbaine
- Centralité villageoise

📍 Pôle attracteur
📍 Pôle d'échange hors RW
📍 Autre pôle hors RW

POI principaux

- Environnement supérieur
- Hôpital
- PAE
- Site touristique
- Classe SNCB

----- Connexion vers pôle majeur/régional

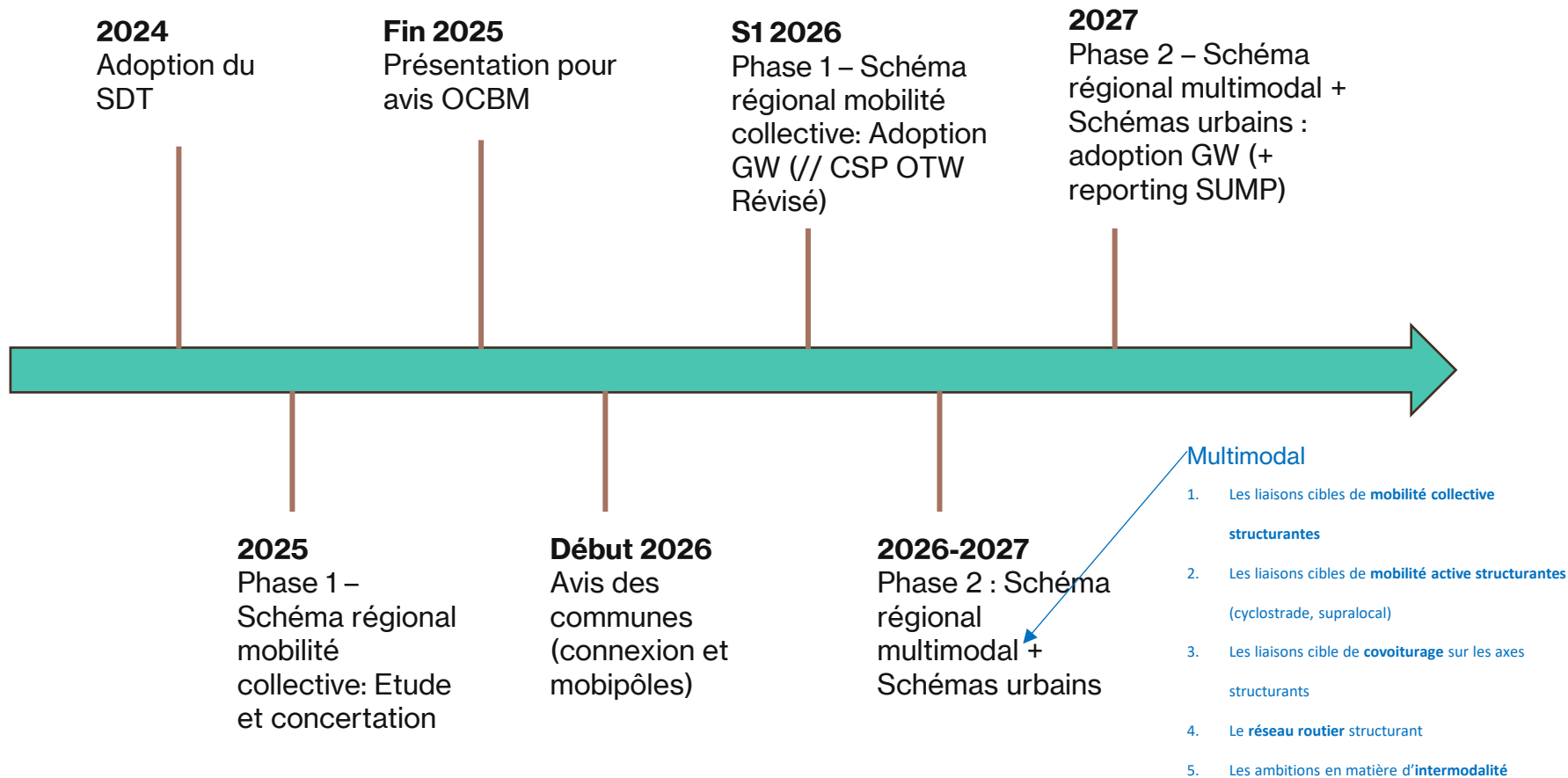
Mobipôle

- Mobipôle d'interconnexion
- Mobipôle de connexion
- Mobipôle de rabattement de proximité



5. PROCHAINES ÉTAPES

PLANNING



Objet :

Chaque commune est invitée à formuler un avis sur les propositions de connexion de ses centralités et sur la localisation des mobipôles.

- 1) Pour chacune des centralités non desservies de la commune, l'avis confirmera **la connexion prioritaire au pôle urbain et la connexion prioritaire au pôle majeur**, ou proposera une alternative justifiée.
- 2) l'avis confirmera le(s) **mobipôle(s)** identifié(s) par le schéma régional.

Modalités :

- Sous forme d'une délibération du conseil communal,
- à transmettre à l'Autorité Organisatrice des Transports **dans les 3 mois** à dater de l'envoi du procès-verbal définitif de l'OCBM.

Information :

- AOT à disposition des communes en janvier et février 2026 pour éclairer l'avis à prendre
- Des réunions d'information en présentiel pourront être organisées à la demande des communes et dans leurs locaux.
- Ces réunions seront également ouvertes aux communes avoisinantes intéressées.

Contact : bassins.mobilite@spw.wallonie.be

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 prend acte des possibilités de connexion qu'offre le réseau ferroviaire fédéral ainsi que des principaux enjeux d'amélioration identifiés pour ce dernier.

Il émet un *avis favorable (remarques à formuler en séance)* sur les liaisons structurantes routières visées sur le bassin.

Il prend connaissance de la procédure d'avis communal relative à la connexion des centralités villageoises non desservies par le réseau structurant et à la localisation des mobipôles.

3. Réseau TEC

Offres évaluées

3.1 Evaluation finale de la ligne E69 (Arlon-Bastogne-Liège)

SPW MI – Noël RENSON
Point pour avis de l'Organe

Processus « Evaluation de l'offre de bus TEC »

Evaluation en 2 temps :

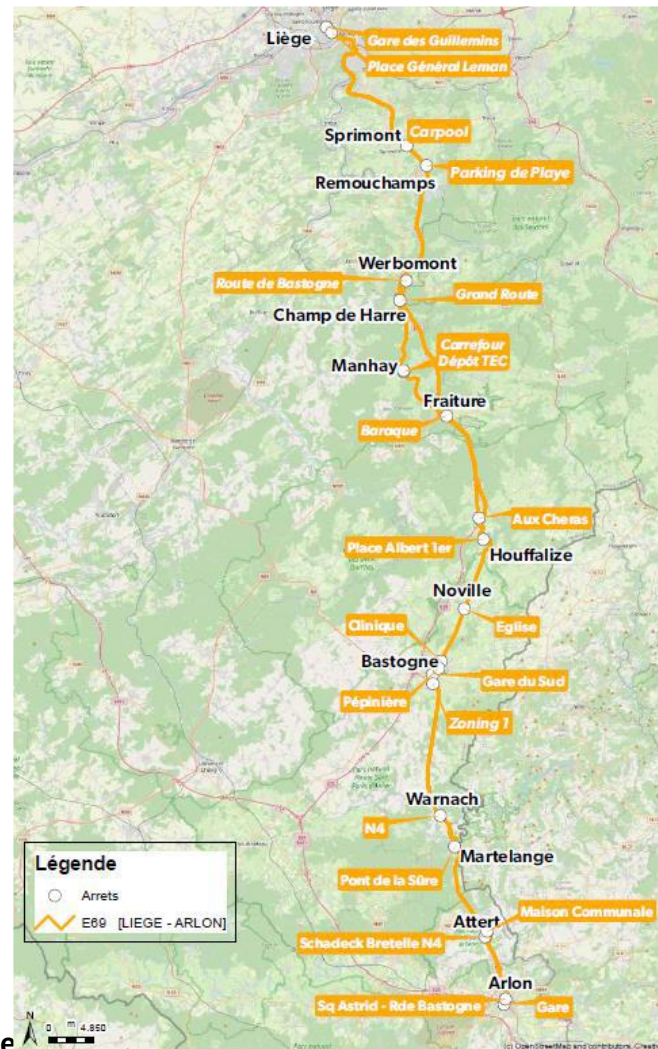
- Evaluation dans les 18 mois suivant la mise en production d'une nouvelle offre (ou d'une modification d'offre significative)
- Evaluation finale dans les 36 mois après mise en service

En vue de :

- S'assurer de la **pertinence** de l'offre mise en place
- D'identifier les actions nécessaires à l'**amélioration** de l'attractivité de l'offre sur cette ligne

1. Présentation de la ligne E69

- Mise en service 09/2021 – évolution des lignes 1011 et W02
- Desserte des PAE : PAE zoning de Bastogne 1 (700 emplois)
PAE Damré – Sprimont (770 emplois)
Hôpital St Thérèse Bastogne
- Type de desserte :
desserte fine pôles urbains + 1 arrêt par commune zone rurale
- Correspondance bus/train prévue :
à Arlon vers Luxembourg-ville
- Niveau de service
 - Semaine : 1 voy/h/sens de 6h à 20h
+ 5 parcours PM (estudiantin) le vendredi au départ de Liège
 - Samedi : 1 voy/2h de 6h à 19h
 - Dimanche : 6 parcours (+8 renforts veille scolaire vers Liège)



2. Evaluation intermédiaire

Constats en 2023 :

Bon fonctionnement de la ligne

- ✓ Fréquentations en hausse depuis 2021
- ✓ V/K en 2022 : **0,15**
- ✓ V/N en 2022 : **19,06**

Le plan d'actions reposait principalement sur les points suivants :

- La mise en service d'un renfort dominical étudiant vers Liège en après-midi ;
- L'analyse et la priorisation des correspondances bus-train à Arlon et à Liège.

L'Organe a émis un avis favorable sur les ambitions régionales légèrement renforcées (intégrées par l'AOT dans les deux fiches tactiques de liaison mises à jour) et demandait à l'Opérateur de Transport de Wallonie leur mise en œuvre d'ici 2024.

3. Evaluation finale

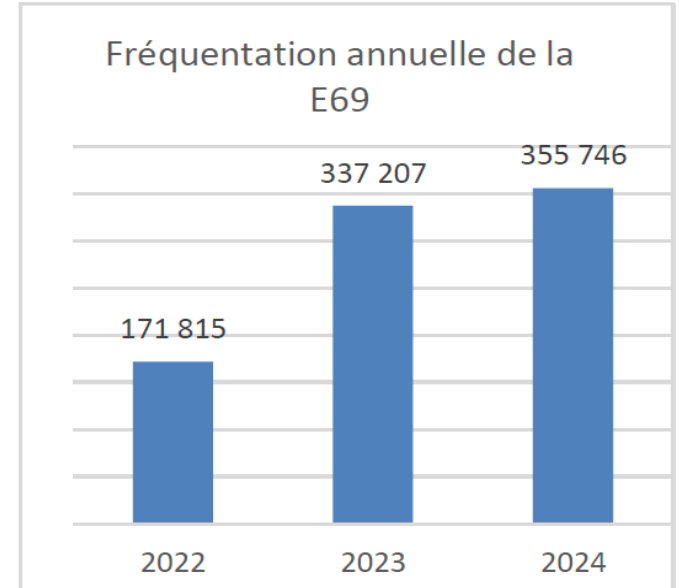
Atelier du 14 mars 2025 :

Constats :

Renforts dominicaux mis en place septembre 2023
entre Martelange et Liège

Confirmation du bon fonctionnement de la ligne

- ✓ Fréquentations en hausse depuis 2022
- ✓ V/K en 2024 : **0,30** (V/K moyen ligne express:0,45!)
- ✓ V/N en 2024 : **36,8** (V/N moyen ligne express: 18,8)



Enquête de satisfaction (octobre 2024) :

Taux de clients
satisfaits

72%

3. Evaluation finale

Principaux enjeux et actions d'amélioration :

- Surcharge le dimanche soir

Surcharge encore constatée malgré renforts

→ Une meilleure répartition des voyageurs sur l'ensemble des parcours prévus devrait permettre de résoudre ces problèmes de surcharge. Les communes sont encouragées à inciter les étudiants à ne pas attendre le dernier bus de la journée.

→ **Communication**

- Aménagement et sécurisation des arrêts

Besoins d'aménagements autour de certains arrêts desservis :

PAE Sprimont, La Playe (Aywaille), chargement des bagages en soute...

→ **Rapports des audits de terrain infra**

- Correspondance

Priorisation donnée à la correspondance en gare d'Arlon vers Luxembourg

- Amplitude horaire : à étendre

→ **Opérationnalisation par l'OTW**

Offre E69: de 6h à 18h30 vers Liège et 19h vers Bastogne < Ambitions régionales 6h-20h

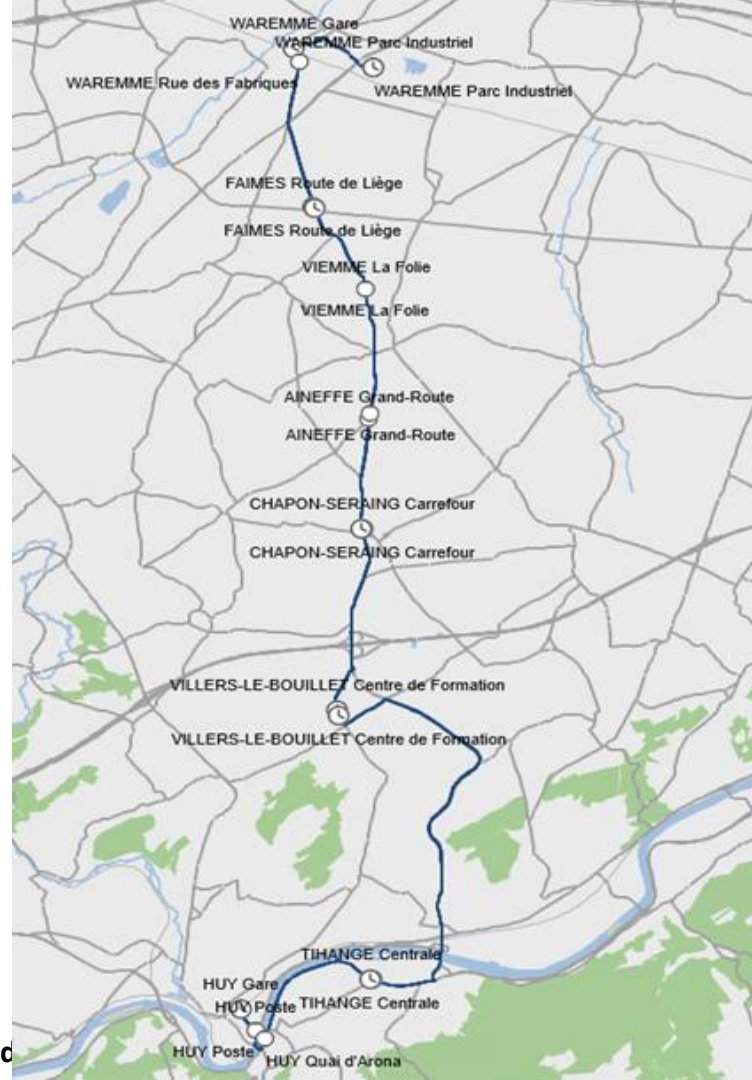
Proposition d'avis de l'Organe :

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

Il recommande d'améliorer l'aménagement autour de certains arrêts desservis, 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.

1. Présentation de la ligne E22

- Mise en service 09/2021
- Desserte des PAE "Fonds d'Or" à Waremme (heure de pointe)
- Type de desserte : desserte fine pôles urbains + 1 arrêt par commune zone rurale
- Correspondance bus/train prévue : en gare de Waremme depuis/vers Liège
- Niveau de service
 - Semaine : 1 bus/h/sens de 6h à 20h
 - Samedi : 1 bus/2h/sens de 6h à 20h



2. Evaluation intermédiaire

Constats en 2023 :

"Des fréquentations en croissance depuis sa mise en service en septembre 2021 mais qui restent en moyenne faibles, en particulier en période non scolaire"

Plan d'actions :

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

Les mini bus ont été remplacés par des bus de capacité standard dans le courant de l'année 2024. L'itinéraire a été adapté en centre-ville de Huy.

3. Evaluation finale

Constats :

Fréquentations de la E22 ont presque doublé de 2022 à 2024 mais n'atteignent toujours pas les performances attendues d'une ligne Express.

Fréquentations de la ligne de bus 145 (qui relie également Huy à Waremme par des itinéraires plus fins) ont diminué en parallèle depuis 2023

E22

- ✓ V/K en 2024 : **0,30** (V/K moyen ligne express:0,45)
- ✓ V/N en 2024 : **8,96** (V/N moyen ligne express: 18,8)



L.145 itinéraire direct:



Variante de la L.145 :



145

- ✓ V/K en 2024 : **0,41** (V/K moyen ligne secondaire :0,75)
- ✓ V/N en 2024 : **12,39** (V/N moyen ligne secondaire : 15,89)

3. Evaluation finale

Principaux enjeux et actions d'amélioration :

- **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.

Proposition d'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 et pour laquelle une ligne parallèle, la ligne 145 reliant les mêmes pôles, co-existe.

Il demande à l'OTW d'adapter l'offre structurante Huy-Waremme en fusionnant les offres de la ligne E22 et la ligne 145 pour ne conserver qu'une ligne structurante reliant Waremme à Huy :

- tenant compte des besoins de relier les différents points intermédiaires (Faimés, Viemme, Aineffe, Chapon-Seraing, Villers-le-Bouillet IFAPME et éventuellement Amay) aux pôles ;
- en veillant à maintenir les correspondances ambitionnées à Waremme de/vers Liège ;
- en créant si nécessaire une ligne scolaire pour la desserte plus fine à destinations des écoles.

3. Réseau TEC

Planning des prochaines évaluations

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 :

- S'assurer de la **pertinence** des offres mises en place
- D'identifier les actions nécessaires à l'**amélioration** de l'attractivité de l'offre sur ces lignes

Pourquoi présenter les prochaines évaluations de ligne?

03/12/2025

48

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

1er Semestre 2026

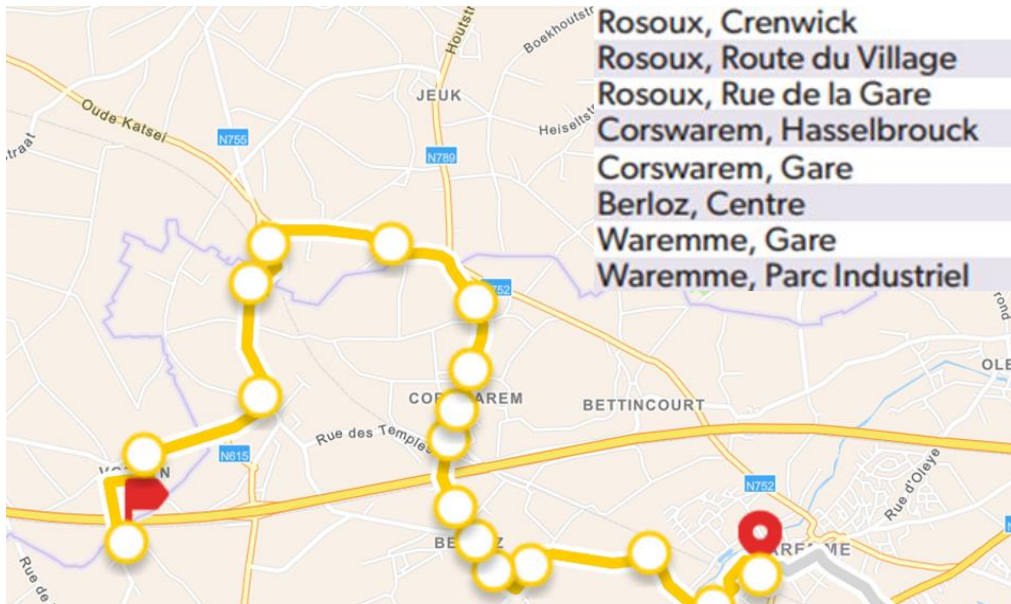
- La ligne 282 Waremme – Berloz – Rosoux (évaluation intermédiaire) ;
- La ligne 827 Hannut – Eghezée (évaluation finale) ;
- La ligne express E20 Marche – Liège (évaluation finale)

2e semestre 2026

- Le redéploiement du réseau urbain de Liège (évaluation intermédiaire).

Ligne 282 "Waremmes – Berloz – Rosoux"

03/12/2025
50



2019 : étude de la Vervoerregio Leuven concluant à la suppression de la ligne Delijn 412 "Waremmes-Waremmes".

2020 : étude tactique présentée en OCBM

2024 : création de la ligne 282

Offre actuelle L282 :

Semaine: 3 A/R aux heures de pointe du matin et du soir

Mercredi scolaire : + 1 retour de Waremmes à midi

Vendredi : + 1 départ à 11h de Rosoux vers marché de Waremmes

L 282

35.000 km/an

173.000€/an

2024 V/K : **0,58** < 0,75 (V/K moyen des lignes secondaires)
V/N : **7,95** < 15,89 (V/N moyen des lignes secondaires)

Inférieur à la moyenne des lignes de même type

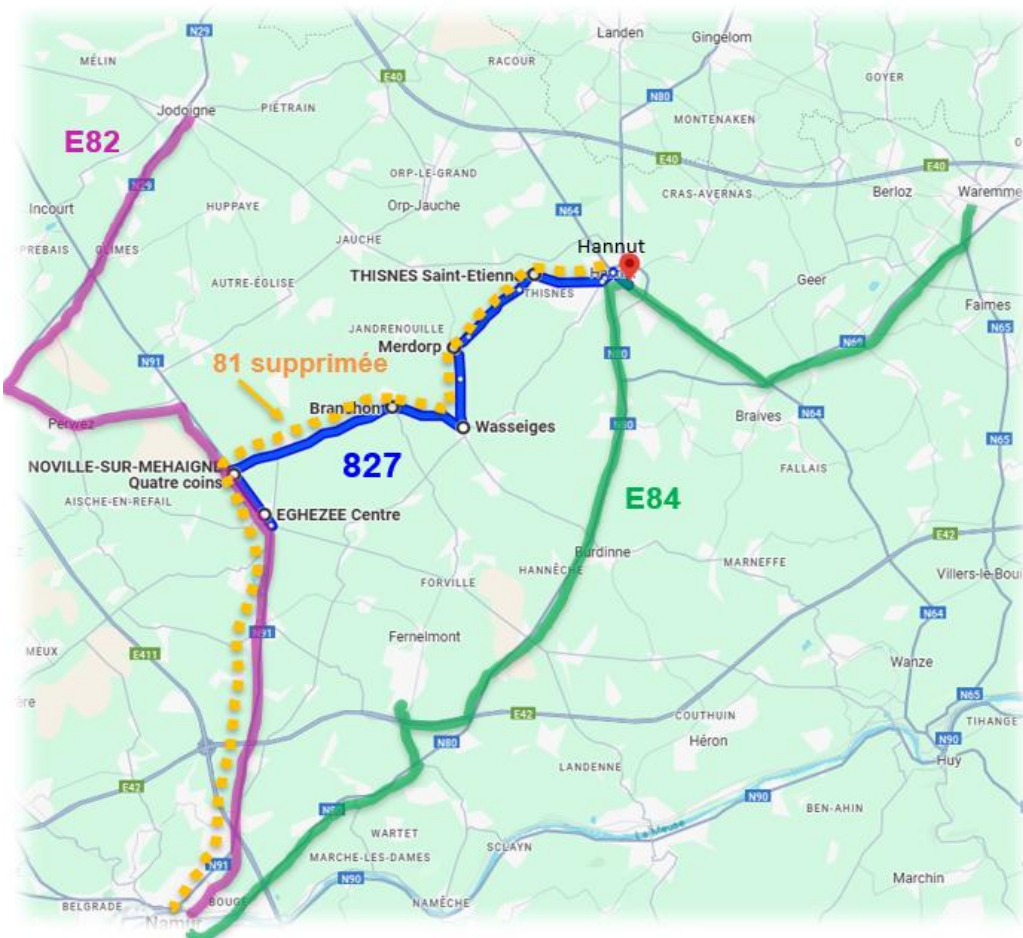
Enjeux de l'évaluation à mener

- L'analyse de l'adéquation des horaires à la demande ;
- L'analyse de l'usage intermodal de la ligne.

Ligne 827 « Hannut - Eghezée »

03/12/2025

52



En octobre 2020, l'offre sur l'axe Hannut – Eghezée a évolué selon les modifications suivantes :

- Renfort de la ligne 82 transformée en ligne Express E82 « Jodoigne – Eghezée – Namur » ;
- En parallèle, création de la ligne E84 « Waremme – Hannut – Namur » ;
- Suppression de la ligne 81 « Hannut – Wasseiges – Eghezée – Namur » (et transfert de ses parcours vers la ligne E82 sur le tronçon Namur-Eghezée) ;
- Création de la ligne secondaire 827 « Hannut-Eghezée » afin de maintenir une desserte omnibus entre Eghezée et Hannut.

L827 :
74.000 km/an
320.000 €/an

Constats :

Offre très peu fréquentée.

- Passages de 7h vers Eghezée qui recensent en moyenne 32 clients en période scolaire
- Autres parcours n'ont en moyenne que 4 validations par parcours en période scolaire (3 en période de vacances et 2 le samedi)

Pistes d'améliorations identifiées :

- Etendre l'itinéraire jusqu'au centre commercial de Hannut ;
- Mener une enquête de satisfaction pour les (non-)clients ;
- Réviser les horaires pour correspondre aux réalités de terrain ;
- Indiquer les correspondances (horaires et lieux) organisées.

Performances

2024 V/K : **0,30** < 0,75 (V/K moyen des lignes secondaires)
 V/N : **6,26** < 15,89 (V/N moyen des lignes secondaires)

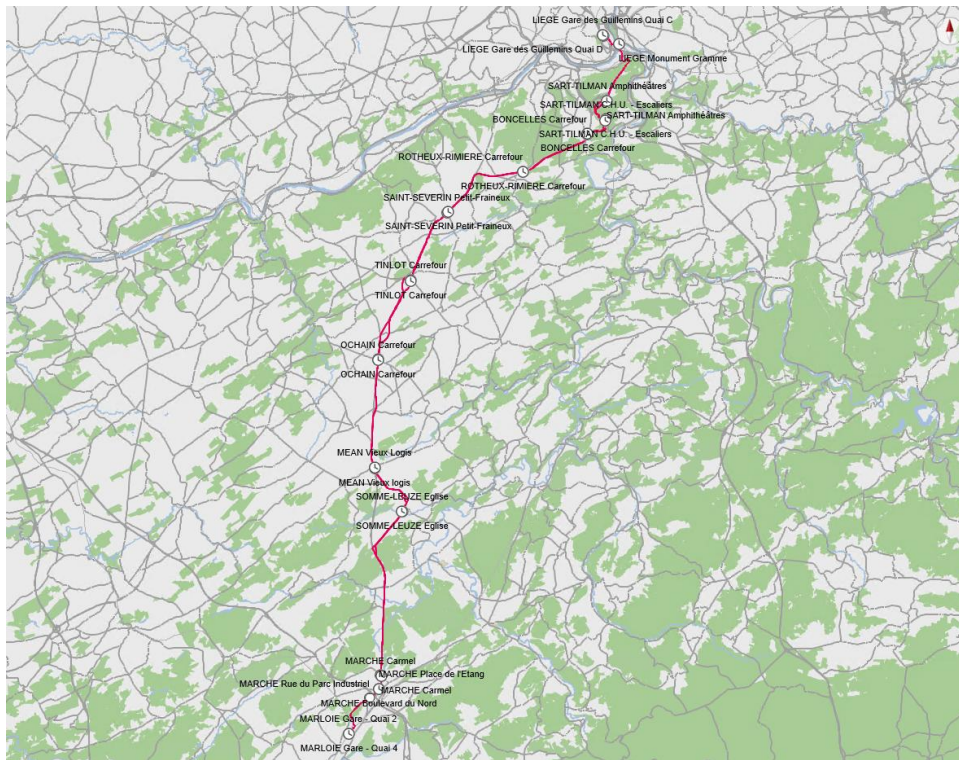
Inférieur à la moyenne des lignes de même type

Enjeux de l'évaluation à mener

- 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 :
 - Ligne 815 « Hannut – Wasseiges – Forville »,
 - Ligne 823 « Jodoigne - Eghezée »,
 - Ligne 824 « Hemptinne – Wasseignes – Eghezée ».

Ligne E20 « Marche – Liège »

03/12/2025
55



Avril 2019 : WEL W04 soumise à réservation, circulant aux heures de pointe
Octobre 2020 : transformation en ligne express E20 sans réservation et renforcement

Offre :

- Du lundi au vendredi : 1bus/h/sens de 6h à 20h (+renforts en période scolaire)
- Samedi : 1bus/2h/sens de 6h à 20h
- Dimanche : 2 aller-retour en fin de

Pistes d'améliorations identifiées :

- Renforcement du niveau d'offre cible par :
 - Un renfort de fréquence unidirectionnel aux jours et heures de pointe scolaires pour atteindre un parcours toutes les demi-heures vers Liège le matin et vers Marche le soir ;
 - Deux parcours vers Liège les dimanches à destination des étudiants kotteurs.
- Ajout d'un arrêt dans le zoning industriel Nord de Baillonville ?
- Série d'actions visant l'amélioration de l'accessibilité intermodale de l'offre sur cette ligne afin de contribuer davantage au transfert modal visé.

Constante hausse de la fréquentation

2024 V/K : **0,35** < 0,45 (V/K moyen des lignes express)
V/N : **21,8** > 18,8 (V/N moyen des lignes express)

Enjeux de l'évaluation à mener

- Analyser la pertinence des différents renforts d'offre implémentés ;
- 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 ;
- Evaluer l'amélioration de la vitesse commerciale et de la ponctualité de l'offre à la suite des aménagements réalisés en faveur du Busway entre le Sart Tilman de la gare de Liège Guillemins ;
- Evaluer les actions d'amélioration de l'accessibilité aux arrêts.

Redéploiement de la zone « Liège urbain »

03/12/2025
58



Mise en service en avril 2025

+/- 25.000.000 km d'offre redéployée, soit ¼ de l'ensemble de l'offre TEC

Redéploiement de la zone « Liège urbain »

03/12/2025

59

1) Sur base données fournies par l'OTW (fréquentations, ponctualité, intermodalité, coûts, etc) => réalisation bilan global conjoint AOT-OTW

- ✓ identification principaux enjeux
- ✓ Identification lignes à évaluer plus finement
- ✓ Proposition de planification et des modalités pratiques d'évaluation

2) Organisation d'un « comité de zone » (= communes et parties prenantes concernées)

- ✓ Remise d'avis sur le bilan global présenté ainsi que sur la sélection de lignes à évaluer.
- ✓ 2^e semestre 2026.

3) Evaluations des lignes identifiées

4) AOT compile et synthétise les différents plans d'actions réalisés (plan d'action global, complété d'éventuels plans d'actions spécifiques par ligne qui le nécessitent).

Propositions d'enjeux à prendre en compte :

- Evaluation à réaliser en **concertation avec les citoyens**, notamment via le collectif spontané des utilisateurs du réseau liégeois (Combali), à la fois pour nourrir l'évaluation avec les retours des usagers et pour que les constats soient partagés.
- Evaluation de l'**intermodalité**
 - complémentarité des offres train et bus,
 - qualité des correspondances organisées,
 - usage des P+R,
 - tarifs utilisés
- Evaluation des projets structurants mis en service (Tram et Busway B2)
- Analyses techniques fines, (dimensionnement de l'offre en hyperpointe, calendriers d'offre).

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 ;***
 - ***(à compléter par l'Organe)***
- ***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) ;***
 - ***(à compléter par l'Organe)***

SUITE SLIDE SUIVANTE

- **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'évaluer les actions d'amélioration de l'accessibilité aux arrêts ;***
 - ***(à compléter par l'Organe)***

SUITE SLIDE SUIVANTE

- ***Redéploiement du réseau urbain de Liège :***
 - ***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. Infrastructures

Services proposés par LETEC pour l'aménagement des abris pour voyageurs

OTW – Kévin LEDUC

Point pour information de l'Organe



Abribus & Equipements vélos

OCBM du bassin de Liège-Verviers

LEDUC Kevin

20.11.2025

LETEC.



Abribus

Procédures possibles

1. Placement d'abris de type standard par l'intermédiaire de LETEC.
 - Subsidé à 80% par LETEC.
 - **Convention LETEC. / Commune**
2. Conclusion par la Commune d'un marché public de fourniture et de pose d'abris non-standard respectant les spécifications techniques de LETEC.
 - Subsidé à 80% d'un équivalent standard par LETEC.
 - **Convention LETEC. / Commune**
3. Placement d'abris publicitaires par une firme spécialisée
 - Pas de subside possible de LETEC.
 - Accord de LETEC. nécessaire quant à l'emplacement de l'abri

Type d'équipements

- Aribus « standard alu »



- Aribus « standard bois et béton »
 - Opérationnel début 2026



Modalités de la convention abribus

Cadre général :

- Financement de l'installation : 80% LETEC. + 20% Commune
- Durée de 12 ans
 - < 12 ans : l'abribus ne peut pas être déplacé à un autre arrêt TEC sans l'accord du TEC
 - > 12 ans : la Commune peut décider de déplacer l'abribus ailleurs

Rôle et responsabilités Commune :

- initie la demande d'un nouvel abri
- responsable de l'entretien (nettoyage, réparation, vidange poubelle)
- assure le suivi de la propriété du sol
 - Si nécessaire : convention d'usage Commune / propriétaire privé

Rôle et responsabilités LETEC. :

- relaye les demandes des clients vers la commune
- peut fournir des statistiques de fréquentation aux arrêts pour aider les communes à faire leur choix / prioriser
 - Nécessite un accord de confidentialité

#2



Equipements vélos

Type d'équipements

- Arceaux et box vélos



Modalités de la convention vélo

- Système similaire aux abribus non-standard
- Commune = responsable de l'installation des équipements vélo
- Durée de 15 ans
 - < 15 ans : l'équipement vélos ne peut pas être déplacé à un autre arrêt TEC sans l'accord du TEC
 - > 15 ans : la Commune peut décider de déplacer l'équipement vélos ailleurs
- Conditionné à l'accord de LETEC.
 - Pertinence par rapport au réseau LETEC. et à l'accessibilité du site
 - Promouvoir l'intermodalité
-  Installation auvents et box possible sans permis d'urbanisme
 - Sauf si superficie > 60 m²
-  Catalogue (= centrale d'achat) vélo opérationnel fin 2026



Personnes de contact

Référents Abribus

Business Unit	Mail
Brabant wallon	christophe.delfosse@letec.be
Charleroi	guy.duquesne@letec.be
Hainaut	michael.bonny@letec.be
Liège-Verviers	bruno.deblire@letec.be
Luxembourg	michael.franzil@letec.be
Namur	alexandra.dusausoy@letec.be

Référents Vélos

Business Unit	Mail
Brabant wallon	emmanuel.lecharlier@letec.be
Charleroi	laurent.galland@letec.be
Hainaut	michael.bonny@letec.be
Liège-Verviers	florent.delrez@letec.be (arrondissement de Liège) geoffrey.jennart@letec.be (hors arrondissement)
Luxembourg	michael.franzil@letec.be
Namur	alexandra.dusausoy@letec.be

LETEC TELLEMENT EN COMMUN.

4. Intermodalité

Mobipôle XL gare multimodale de Liège

AOT– Noël RENSON

Point pour avis de l'Organe

Mobipôle XL gare multimodale de Liège

- Typologie XL :
 - gares régionales > 8.000 montées
 - Liège : 22.000 / j de semaine ouvrable
- Objectif mobipôle :
 - valoriser le pôle en tant que plateforme servicielle
 - multimodale
 - intermodale
- Objectif diagnostic :
 - effectuer une analyse transversale
 - permettre une concertation entre les différents acteurs

Description du mobipôle

- Nœuds ferroviaire important
 - tripoint PB, DE, BE
 - ligne LGV
- Offre multimodale importante
 - lignes SNCB suburbaines, express, tram, bus urbains
 - autocars interrégionaux et internationaux
 - taxi, voitures partagées, trottinettes
 - services mobilités : Pro Vélo, Dépose-minute

Aménagements récents

- Aménagement du parvis et notamment :
 - Piétonnisation du RAVeL / halage ;
 - Interdiction de la traversée du parvis pour les voitures particulières ;
 - Ajout de quelques places taxi, rue du Paradis ;
 - La mise en service du tram, avec une signalétique d'informations en temps réel via le placement d'écrans digitaux aux arrêts de tram.
- Finalisation Infrabel / SNCB d'un cheminement vélo côté arrière-gare



Points d'attention et d'amélioration

- Faciliter les déplacements au sein du site
 - Réaliser un plan de site multimodal reprenant l'ensemble des services de mobilité accessibles
 - Plans isométriques vers les différents services de mobilité sur le site et vers les points d'intérêts à proximité
 - Sécuriser le passage des transports en commun (mise en évidence des sites spéciaux franchissables, optimiser les feux, rendre visible les passages piétons, ...)
 - Fiabiliser l'accessibilité PMR du site, notamment en matière de disponibilité d'ascenseurs et escalators ;
 - Matérialiser la signalétique mobipôle (logo, totem, signalétique au sol...).



Points d'attention et d'amélioration

- L'accessibilité en mobilité active du site
 - Continuer le développement d'un réseau cyclable et piéton continu aux abords immédiats et en rabattement vers le mobipôle, notamment en finalisant la piste cyclable côté « arrière de la gare » (permis récemment octroyé) ;
 - Dans son prolongement, réaliser un parking grande capacité (300-400 pl) au niveau -2 du parking P1, ce qui permettrait de disposer d'un parking vélos grande capacité de ce côté (actuellement 48 places disponibles).
 - Mettre à jour les plans du quartier tant digitaux que ceux affichés sur site sur base des réaménagements récents.

Points d'attention et d'amélioration

- L'accessibilité en transports en commun du site
 - Mettre en place une signalétique dynamique affichant les lignes TEC (écrans, ...) dans la gare ;
 - Installer une information dynamique en temps réel sur les quais bus TEC ;
 - Poursuivre les aménagements fluidifiant les transports en commun pour accéder au site.
- L'accessibilité en transport régulier international du site
 - Fluidifier l'accès des autocars depuis l'autoroute, et à défaut organiser un rabattement via le tram ;
 - Affecter un quai dédié à proximité piétonne de la gare et y améliorer la signalétique d'offre de services par les opérateurs.



Points d'attention et d'amélioration

- L'accessibilité voiture du site
 - Améliorer le fléchage depuis les sorties d'autoroute (notamment sur la N607a) vers les fonctionnalités routières du mobipôle (Kiss and ride, les 3 parkings SNCB P1-P2-P3, voitures partagées, location de voitures, ...)
 - Promotion de la zone de dépose-minute « Kiss and Ride » à l'arrière de la gare gérée par la SNCB ;
 - Amélioration de sa capacité (diminution d'un certain nombre de places réservées?) ;
 - Améliorer le potentiel serviciel de l'arrière de la gare, en tant que pôle pour les arrêts de courte durée et le dépose-minute.



Points d'attention et d'amélioration

- Le développement de services de mobilités partagées
 - Il est recommandé d'améliorer le potentiel serviciel de l'arrière de la gare, notamment en matière d'offre de voitures partagées ;
 - Intégrer des places de voitures partagées dans les projets de développements immobiliers aux alentours du site ;
 - Réaménager et signaler la zone taxis sur le parvis ;
 - Inclure des services de cyclologistique (vélos cargos partagés, ...).
- Le développement des recharges électriques sur le site
 - Développer l'offre des bornes de recharge électriques pour voitures et vélos.

5. DIVERS : SUGGESTION DE POINTS POUR UN OCBM ULTERIEUR