

OCBM Liège-Verviers du 20 novembre 2025 - Documents préparatoires

Points 2.3 . pour avis : Prochaines évaluations de l'offre TEC

Contexte

Sur base du processus « Evaluation de l'offre de bus TEC », l'AOT (Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés – SPW MI) pilote la réalisation de deux étapes d'évaluation pour chaque ligne de bus créée ou significativement modifiée (une première étape après 18 mois appelée « évaluation intermédiaire » et une seconde (après 3 ans de la mise en service) en intégrant les parties prenantes concernées. Chaque étape d'évaluation comprend l'établissement d'un plan d'actions. L'objectif de ces évaluations est de s'assurer de la pertinence des offres mises en place et d'identifier les actions nécessaires à l'amélioration de l'attractivité de l'offre sur ces lignes pour contribuer au transfert modal visé par la Wallonie.

Lors de chaque session d'OCBM, la liste des lignes qui font l'objet d'une évaluation à court terme est présentée afin:

- De sensibiliser l'ensemble des acteurs à la démarche d'évaluation ;
- Que l'Organe puisse mettre en évidence à priori les principaux enjeux à prendre en compte dans l'évaluation de chacune des lignes concernées.

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

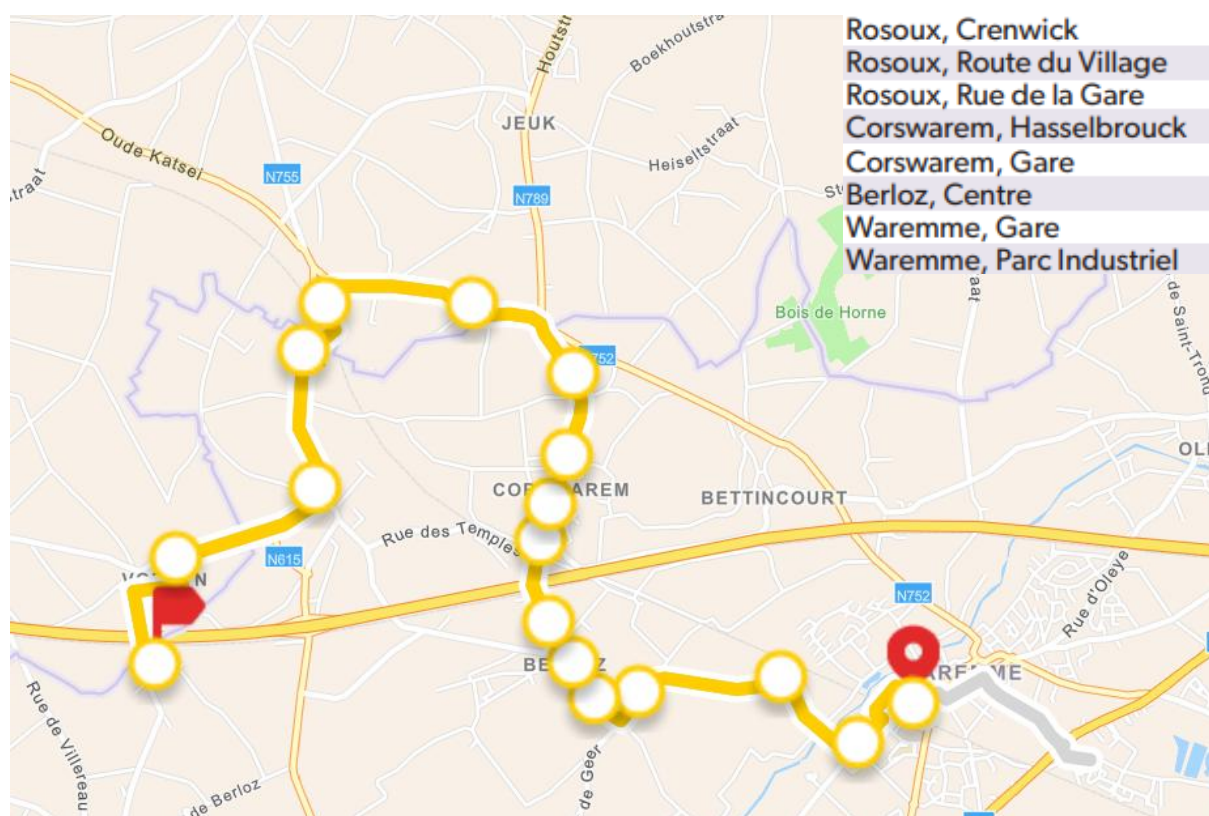
- La ligne 282 Waremme – Berloz – Rosoux (évaluation intermédiaire) ;
- La ligne 827 Hannut – Eghezée (évaluation finale) ;
- La ligne express E20 Marche – Liège (évaluation finale) ;
- Le redéploiement du réseau urbain de Liège (évaluation intermédiaire).

Ligne 282 « Waremme – Berloz - Rosoux » à évaluer

En 2019, la « Vervoerregio Leuven » réalisait une étude du redéploiement du réseau De Lijn sur sa zone. Dans les impacts pour la Wallonie, nous notions le projet de suppression de la ligne 412 Waremme-Waremme pour décembre 2021.

Berloz étant la seule commune de Wallonie encore non-desservie par le TEC, une étude tactique a été réalisée sur base des données de déplacements wallonnes (flux ONSS et flux scolaires) ainsi que sur les données de fréquentation de la ligne 412 fournies par De Lijn afin de connecter Berloz à son pôle de référence : Waremme.

La proposition de liaison et de son niveau de service ont été présentés à l'OCBM de Liège-Verviers du 29/10/2020. Cette proposition ayant reçu un avis favorable, le TEC a mis en œuvre la ligne 282 Waremme – Berloz – Rosoux au 1^{er} janvier 2024.



www.wallonie.be
N° vert : 1718 (informations générales)

L'offre de la ligne 282 est la suivante :

- En semaine, la ligne 282 circule avec une fréquence à l'heure de pointe du matin de 3 départs de Rosoux vers Waremme et 2 départs vers Rosoux, et aux heures de pointe du soir avec 3 départs de Waremme et 2 départs de Rosoux. Le vendredi, un départ de Rosoux à 11h est organisé afin de rejoindre le marché hebdomadaire de Waremme. En semaine de période scolaire, un retour de Waremme est également organisé le mercredi midi.
- La ligne ne circule pas le weekend.

L'offre kilométrique annuelle de cette ligne est de 35.000 km, pour une compensation régionale standard pour ce type de ligne de l'ordre de 173.000 €/an.

En 2024, suite à la modification du plan de transport SNCB, les correspondances initialement visées à Waremme vers Bruxelles n'étaient plus possibles. Une demande a été introduite auprès du TEC pour modifier les correspondances ferroviaires à destination de Liège.

Une analyse de performance est réalisée sur base des deux indicateurs suivants qui illustrent le succès rencontré par la ligne :

- **V/K** soit le nombre de validations annuel / le nombre de kilomètres annuels parcourus,
- **V/N** soit le nombre moyen de validations par parcours.

Le **V/K** (2024) de la 282 est de **0,58** et le **V/N** est de **7,95**.

Ce qui est inférieur à la moyenne des lignes de même type (locale secondaire) (V/K 0,75 et V/N de 15,89).

Les principaux enjeux de l'évaluation de la ligne 282 identifiés par l'AOT sont dès lors :

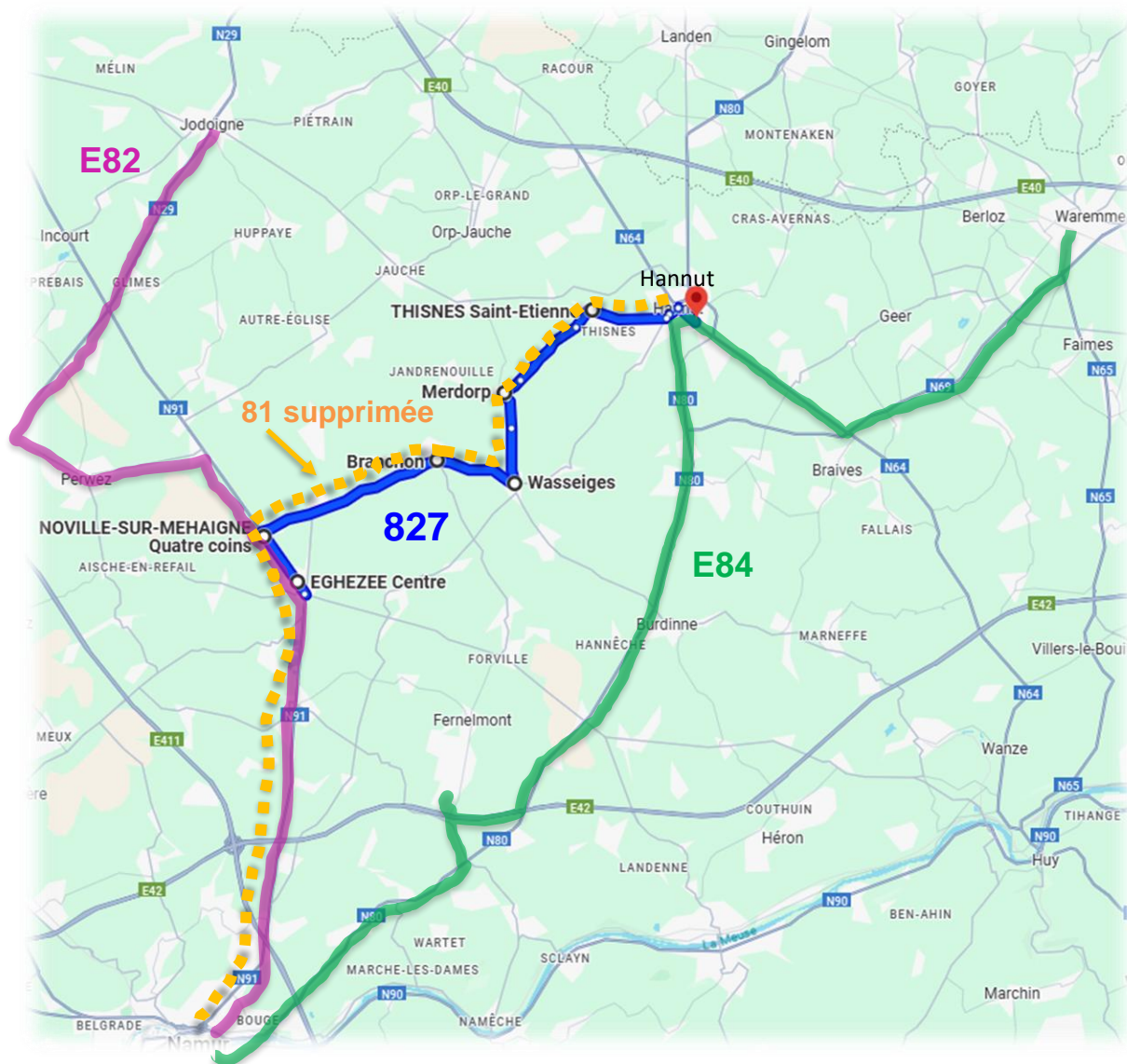
- **L'analyse de l'adéquation des horaires à la demande ;**
- **L'analyse de l'usage intermodal de la ligne.**

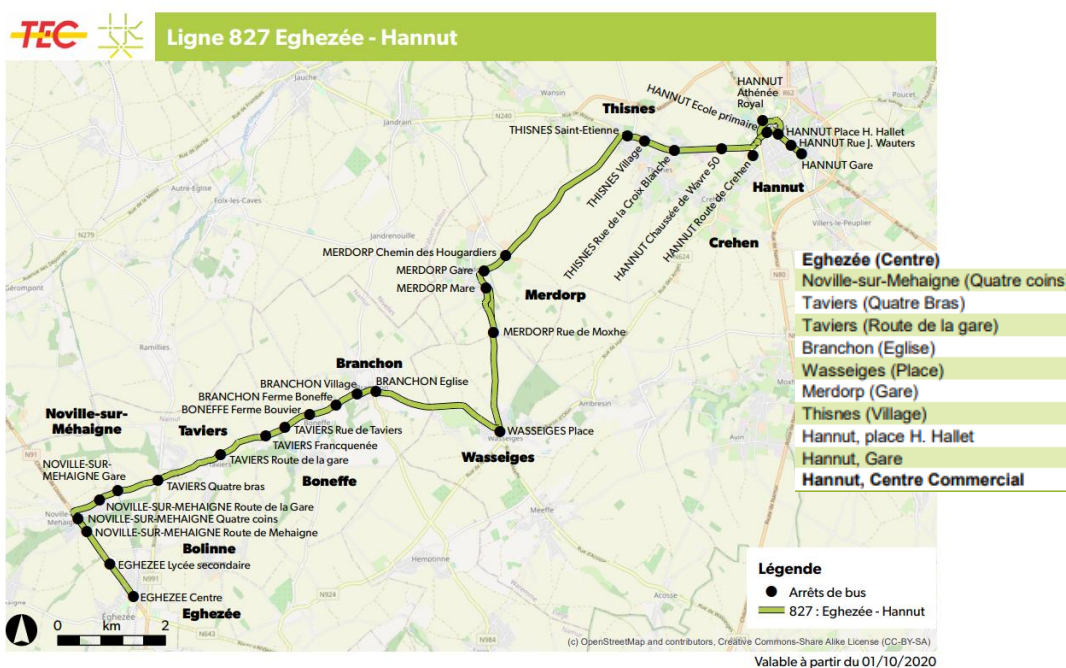
Ligne 827 « Hannut – Eghezée » à évaluer

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 en conséquence de la ligne secondaire 827 « Hannut-Eghezée » afin de maintenir une desserte omnibus entre Eghezée et Hannut malgré la suppression de la ligne 81.

www.wallonie.be
N° vert : 1718 (informations générales)





L'offre de la ligne 827 est la suivante :

- En semaine, la ligne 827 circule entre Hannut et Eghezée avec une fréquence de 1 bus/2h entre 10h et 19h (dans le sens Eghezée-Hannut) et entre 5h et 15h (dans le sens Hannut-Eghezée).
- Le samedi la ligne circule à raison de 4 passages par jour dans le sens Eghezée-Hannut et de 3 passages par jour dans le sens Hannut-Eghezée.
- La ligne ne circule pas le dimanche.

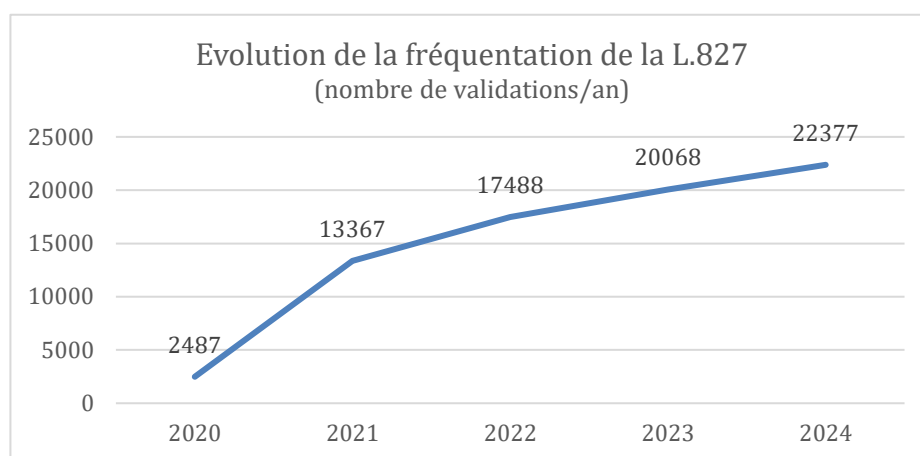
L'offre kilométrique annuelle de cette ligne est de 74.000 km, pour une compensation régionale standard pour ce type de ligne de l'ordre de 320.000 €/an.

Le 20 mars 2023 s'est tenu, avec diverses parties prenantes, un premier atelier d'évaluation de la ligne 827. Il a été constaté que l'offre était **très peu fréquentée**. En effet, outre les passages de 7h vers Eghezée qui recensent en moyenne 32 clients en période scolaire, les autres parcours n'ont en moyenne que 4 validations par parcours en période scolaire. En période de vacances, la moyenne est de 3 validations par parcours et le samedi, 2 validations par parcours.

Les pistes d'actions suivantes, à approfondir, avaient été 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.

L'analyse des validations de la ligne montre, comme pour la très grande majorité des lignes, une croissance continue des fréquentations depuis 2020 (situation post Covid).



Une analyse de performance est réalisée sur base des deux indicateurs suivants qui illustrent le succès rencontré par la ligne :

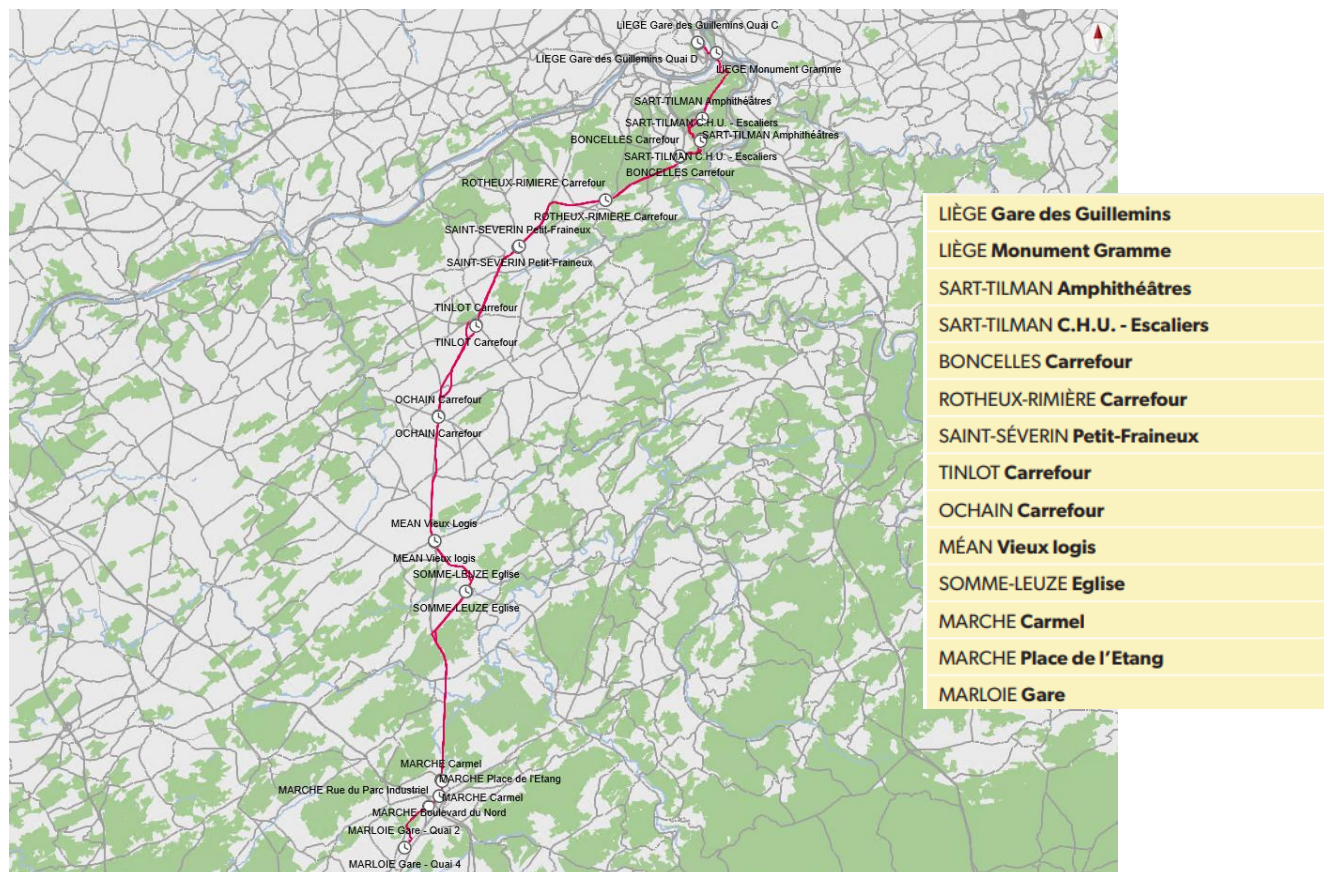
- **V/K** soit le nombre de validations annuel / le nombre de kilomètres annuels parcourus,
- **V/N** soit le nombre moyen de validations par parcours.

Les V/K de **0,30** et V/N de **6,26** sont bien inférieurs à la moyenne des lignes de même type (secondaire) (V/K 0,75 et V/N de 15,89).

Au vu de ces constats, les principaux enjeux identifiés par l'AOT sont dès lors de :

- **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 express E20 « Marche - Liège » à évaluer



www.wallonie.be
N° vert : 1718 (informations générales)

La ligne Express E20 a été commercialisée dans un premier temps en tant que ligne WEL W04 soumise à réservation dès avril 2019, l'offre ne circulait qu'en heures de pointe. Transformée en ligne express E20 sans réservation et renforcée en octobre 2020 et septembre 2021, elle dispose aujourd'hui :

- En semaine, d'un bus/h/sens de 6h à 20h (+ renforts en période scolaire) ;
- Le samedi, d'un bus/2h de 6h à 20h ;
- Le dimanche, 2 aller-retour en fin de journée.

L'offre kilométrique annuelle de cette ligne est de 575.500 km, pour une compensation régionale standard pour ce type de ligne de l'ordre de 1.500.000 €/an.

Une évaluation intermédiaire s'est déroulée en automne 2022.

Les principales actions identifiées afin d'améliorer l'attractivité de l'offre étaient les suivantes :

- Le 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.
- L'analyse de la possibilité d'ajouter un arrêt dans le zoning industriel Nord de Baillonville, au regard des contraintes de vitesse commerciale et de traversée piétonne sécurisée ;
- L'élaboration d'une série d'actions visant l'amélioration de l'accessibilité intermodale de l'offre sur cette ligne afin de contribuer davantage au transfert modal visé. Il s'agit d'aménager des quais PMR aux arrêts pertinents, d'étudier la possibilité de développer des services de mobilité locale flexible pour couvrir les premier et dernier kilomètres autour de certains arrêts, etc.

Une analyse de performance est réalisée sur base des deux indicateurs suivants qui illustrent le succès rencontré par la ligne :

- **V/K** soit le nombre de validations annuelles / le nombre de kilomètres annuels parcourus,
- **V/N** soit le nombre moyen de validations par parcours.

Le **V/K** (2024) de la E20 est de **0,35** ce qui est légèrement inférieur à la moyenne des lignes de même type (V/K 0,45) et le **V/N** est de **21,80**, ce qui est légèrement supérieur à la moyenne des lignes de même type (Express) (V/N de 18,83).

Les principaux enjeux de l'évaluation de la E20 identifiés par l'AOT sont dès lors :

- **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 à la suite des 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.**

Redéploiement du réseau urbain de Liège à évaluer

Suite à la mise œuvre du redéploiement du réseau liégeois en avril dernier, le processus d'évaluation en 3 temps est organisé afin de s'assurer de la pertinence de l'offre mise en place et d'améliorer son attractivité :

- Modifications opérationnelles à court terme afin de traiter les situations les plus problématiques. LETEC a déjà mis en place certaines adaptations et travaille encore à certains ajustements.
- Après 18 mois : Une évaluation plus globale est réalisée afin d'analyser l'appropriation du réseau par les usagers, l'évolution des habitudes de mobilité et l'impact des nouvelles infrastructures sur le territoire. Un plan d'actions sera établi.
- Après 36 mois : Une évaluation complète est prévue après trois ans de fonctionnement du nouveau réseau. Cette évaluation permet de prendre des décisions plus définitives si des réorientations importantes devaient avoir lieu.

La présente note vise à préciser les modalités d'organisation de l'évaluation prévue en 2026, soit celle 18 mois après la mise en place du nouveau réseau.

Etant donné l'ampleur du redéploiement mis en place (+/- 25.000.000 km, soit ¼ de l'ensemble de l'offre TEC, large population concernée et croissance des moyens publics affectés à l'offre TEC sur le territoire), il apparaît essentiel de mener une démarche d'évaluation poussée de celui-ci, et la plus exemplaire possible du point de son objectivité, de sa complétude, et des pistes d'adaptations qui en découleront. En effet ce travail d'évaluation sera scruté par les acteurs locaux, et l'enjeu de la crédibilité régionale sera fort.

L'évaluation intermédiaire (18 mois après la mise en service) devra dès lors être réalisée en prenant en compte les enjeux suivants :

- La volonté est que l'évaluation soit réalisée en concertation étroite avec les citoyens, notamment via le collectif spontané des utilisateurs du réseau liégeois (Comballi), à la fois pour nourrir l'évaluation avec les retours des usagers et pour que les constats soient partagés.

Etant donné que la préparation du redéploiement liégeois n'a pas fait l'objet d'une démarche de **participation citoyenne**, il avait été convenu avec les acteurs locaux que l'évaluation du réseau redéployé prendra spécifiquement en compte la participation des usagers.

- **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) dans l'objectif d'obtenir une image la plus complète possible des déplacements en transports en commun sur la zone du redéploiement.

Cet enjeu est d'autant plus important que l'on sait que l'étude préalable menée avec Transamo n'avait pas pris en compte l'offre suburbaine SNCB dans son étude.

- **L'évaluation des projets structurants mis en service (Tram et Busway B2)**, en matière de performance notamment.
- Des **analyses techniques fines**, notamment sur base des conditions/points d'attention identifiés dans les avis de l'AOT sur les lignes redéployées comme le dimensionnement de l'offre en hyperpointe, ou sur la question des calendriers d'offre.

Proposition d'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 ;
 - (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)

- **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)

- **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.