

ORGANE DE CONSULTATION DU BASSIN DE MOBILITÉ DU LUXEMBOURG

JEUDI 17 JUIN 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. INTRODUCTION

1.1 Cadre sectoriel régional et organe de consultation de bassin de mobilité : actualités

2. RESEAU TEC

2.1. Bilan de l'évolution de l'offre 2019-2024

2.2. Politique d'accessibilité au territoire en transport collectif : objectifs, méthodologie et planning d'adoption par le Gouvernement

2.3. Premier bilan du redéploiement de Gaume Sud Ardenne

2.4. Evaluation E67 Bastogne-Luxembourg et E68 Florenville-Luxembourg

2.5. Evaluation E78 Bastogne – Marche - Namur

2.6. Responsabilité des communes en matière d'arrêts

3. MOBILITE PARTAGEE

3.1. Etat des lieux des services de mobilité partagée

Décret cyclopartage en flotte libre : Rôles de la région et des communes

4. DIVERS : SUGGESTION DE POINTS POUR UN OCBM ULTERIEUR

2.1. Bilan de l'évolution de l'offre 2019-2024

SPW MI – Julie Duvivier
Point pour avis de l'Organe

Evolution de l'offre TEC 2019- 2024 :

- + 10% de km

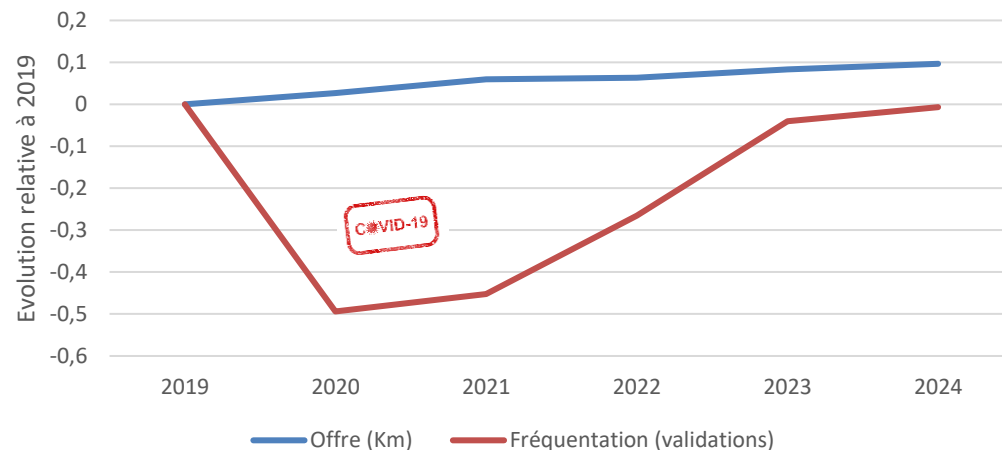
3 axes d'actions:

- Création d'offre (réseau Express)
- Renforcement d'offre (urbain)
- Redéploiement par zone

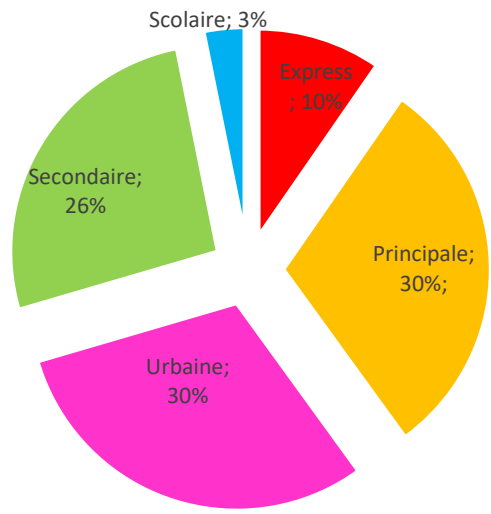
Fréquentation globale TEC :

- 2019 = 2024

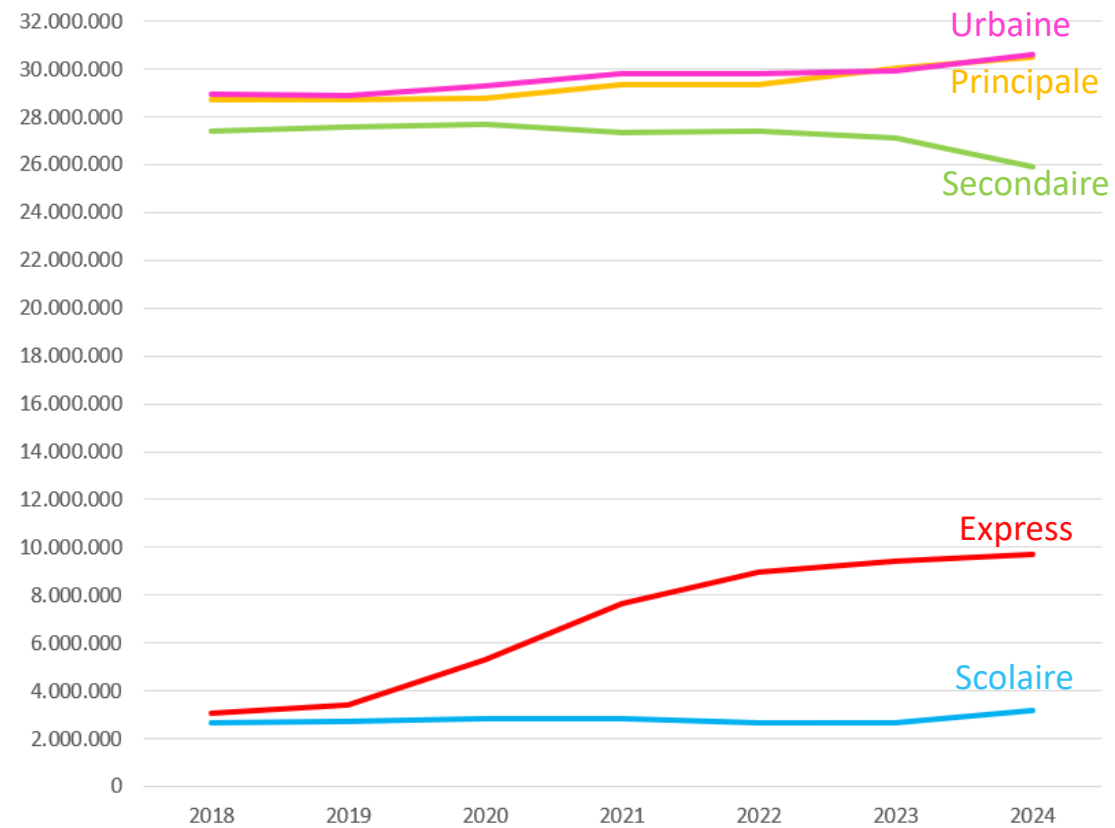
Evolution de l'offre et de la fréquentation
2019-2024



Répartition par types de ligne dans l'offre TEC 2024 (~100 Mi km/an)



Evolution de l'offre 2018-2024 (km)



AUGMENTATION GLOBALE DES DISTANCES PARCOURUES EN TEC À FRÉQUENTATION GLOBALE CONSTANTE

03/07/2025

7

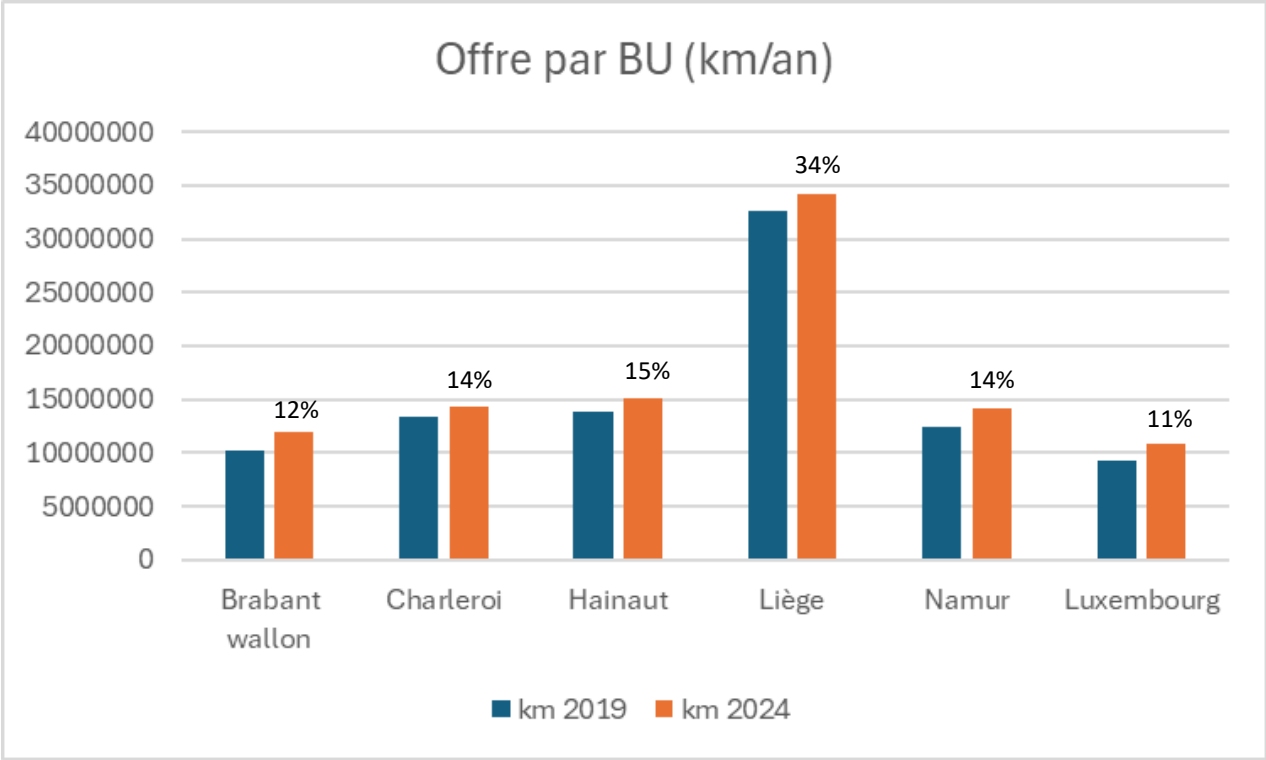
	2019	2024	Evolution 2019-2024 (relative)
Offre TEC	91.570.271	100.469.343	+10%
Validations TEC	137.454.661	136.579.275	=
Voyageur.km	2,30E+09	2,40E+09	+4,4%

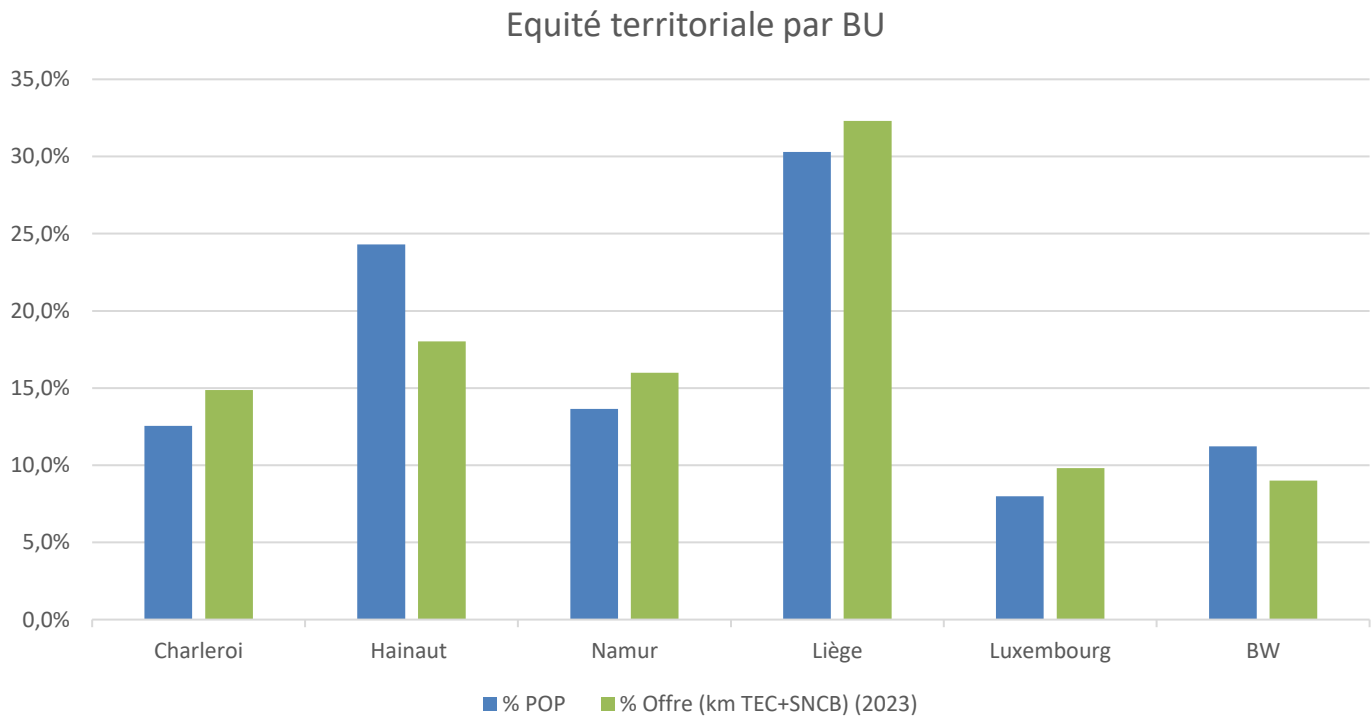


Enquête de satisfaction client TEC 2022 - 2024 menée par le SPW :

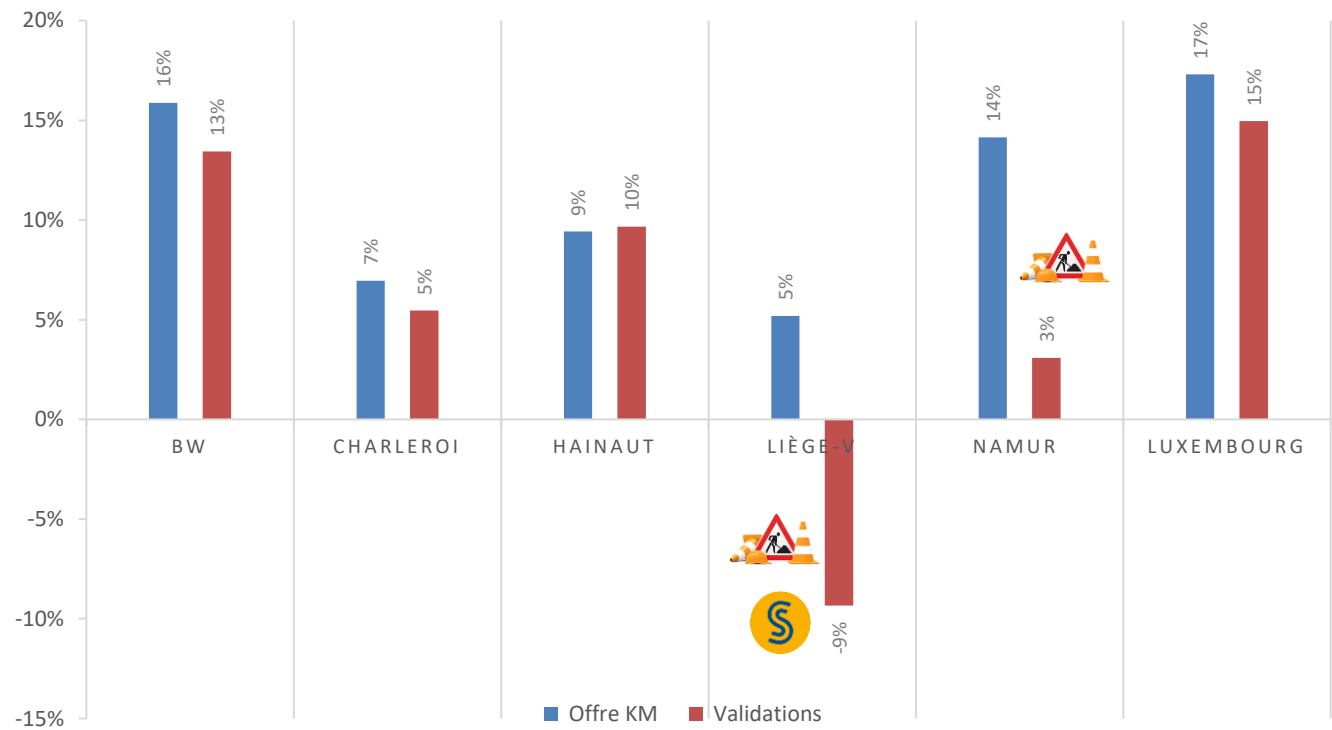
- hausse des trajets en bus $\geq 1h$

Répartition de l'offre TEC par BU

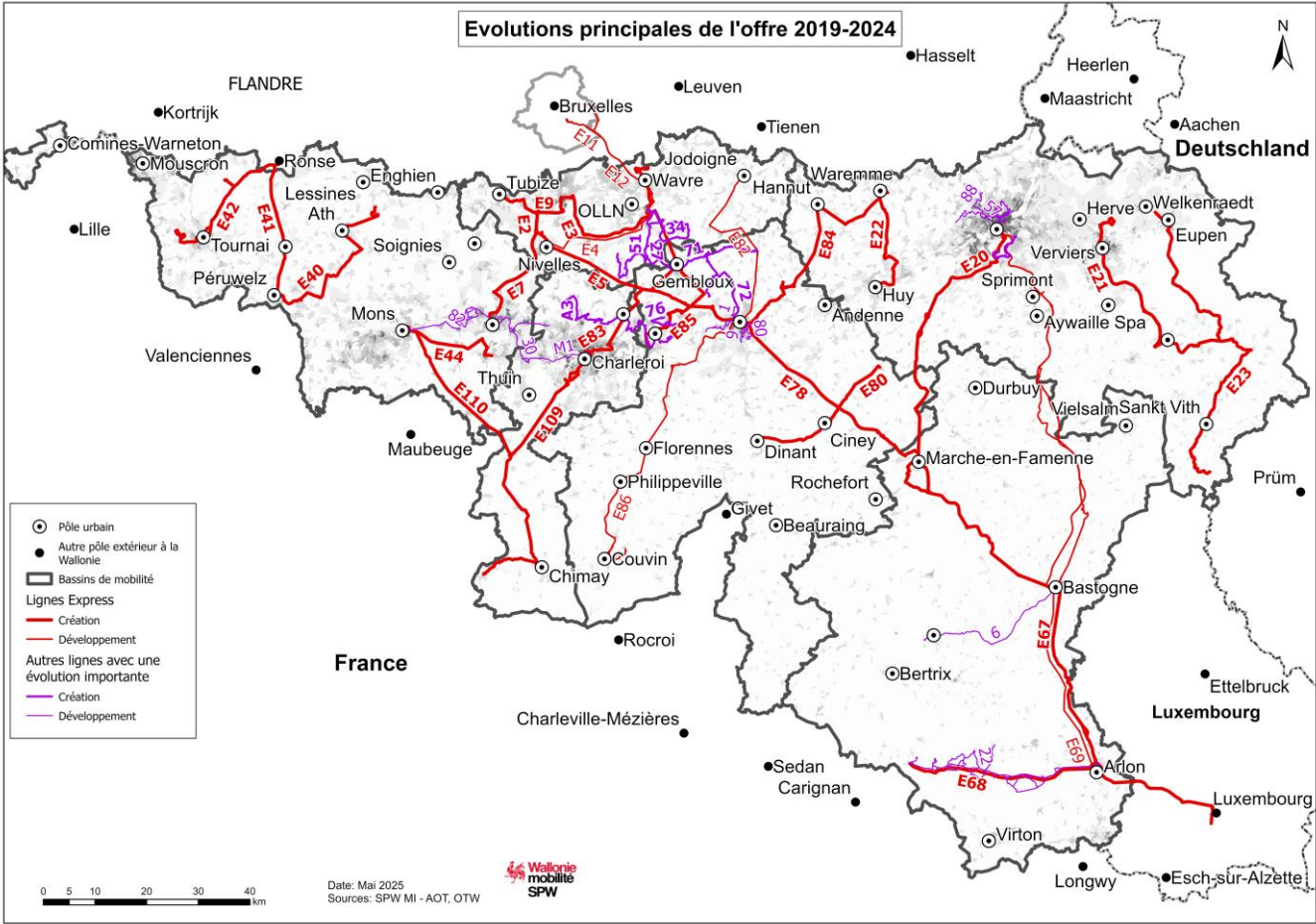




EVOLUTION DE L'OFFRE ET DE LA FRÉQUENTATION 2019-2024



Fréquentation
globale TEC :
2019 = 2024

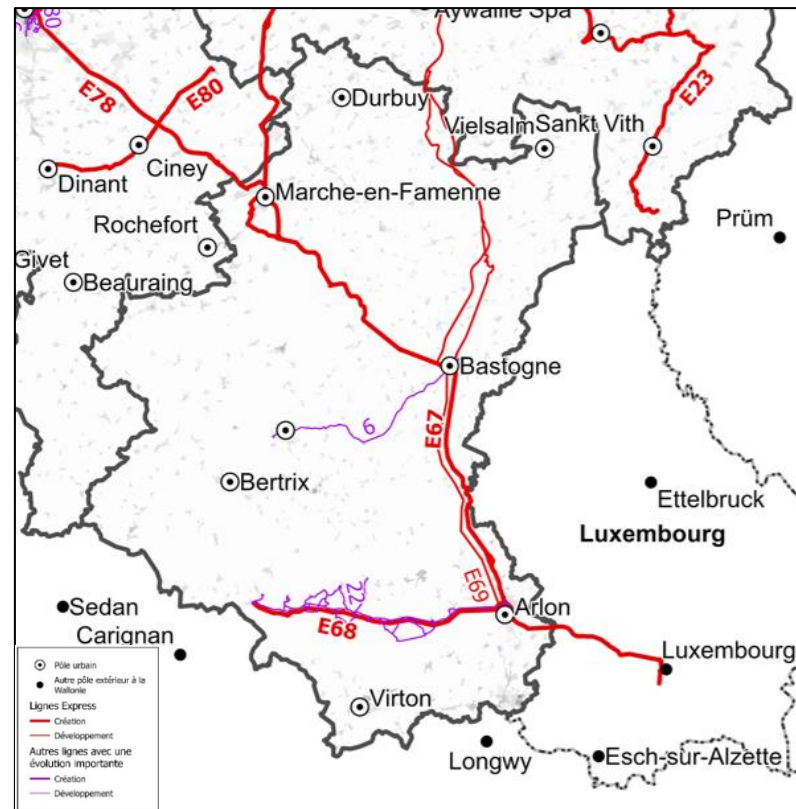


ÉVOLUTION DE L'OFFRE ET DE LA FRÉQUENTATION 2019-2024 SUR LA BU DU LUXEMBOURG

03/07/2025

12

- Evolution de l'offre +1.600.000 km (+17%)
 - Evolution de la ligne 6 « Libramont-Bastogne » (+330.000 km)
 - Création et renfort de lignes Express : E69, E78 (+ 1.200.000 km)
 - Redéploiement de l'offre de la zone Gaume Sud-Ardenne dont les 2 express transfrontalières E67, E68 (+ 380.000 km)
- Evolution de la fréquentation (+ 15 %)
 - Augmentation de la fréquentation sur les lignes renforcées : E69, E78 et ligne 6
 - Une augmentation de la fréquentation sur certaines lignes redéployée en 2017 dans le cadre d'Optisud : lignes 16 et 19
 - Une réponse modérée en termes de fréquentation à la création des lignes Express E67 et E68 (nouvellement créées)



Constats

- Part de la population par rapport à la pop. wallonne : 8 %
- Part de l'offre par rapport à l'offre en Wallonie : 9,8 %
- Evolution 2019 – 2024 : + 17% offre
+ 15 % fréquentation

Sur base de ces constats et du contexte budgétaire, les actions prioritaires d'évolution d'offre à CT :

- Soutenir le réseau structurant (arrêts, Mobipôle, cheminements...)
- Evaluer les lignes transfrontalières et le nouveau réseau « Gaume - Sud Ardenne »
- Optimiser le réseau urbain d'Arlon
- Poursuivre les efforts d'amélioration des correspondances bus-train
- Optimiser le réseau autour de la zone Semois-Libramont suivant les orientations du Schéma Intermodal de Mobilité de la zone (SIMBA)

Proposition de décision de l'organe :

L'Organe prend acte du bilan de l'évolution de l'offre TEC 2019-2024 de la BU du Luxembourg 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 :***
 - o ***Lignes transfrontalières***
 - o ***Nouveau réseau Gaume – Sud Ardenne***

- ***Optimiser le réseau TEC pour prendre en compte les enjeux d'accessibilité territoriale prioritaires suivants :***
 - o ***La zone Semois-Libramont, dont les centres carcéraux de St-Hubert et de Sugny et la desserte de pôles touristiques comme l'Euro Space Center et la Semois***
 - o ***La desserte urbaine d'Arlon***
 - o ***L'amélioration des correspondances bus-train***
 - o ***Qualité des arrêts de bus des lignes structurantes (sécurisation, cheminement, Mobipôle)***
 - o ***(autres enjeux à déterminer par l'Organe).***

2.2. Politique d'accessibilité au territoire : Réseau structurant interurbain - objectifs, méthodologie et planning d'adoption par le Gouvernement

SPW MI – Justine Marneffe
Point pour information de l'Organe

Contexte

Décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne : Art. 9ter

« L'AOT traduit la vision du Gouvernement en une **politique d'accessibilité au territoire** et en objectifs opérationnels et identifie précisément en conséquence les obligations de service public »

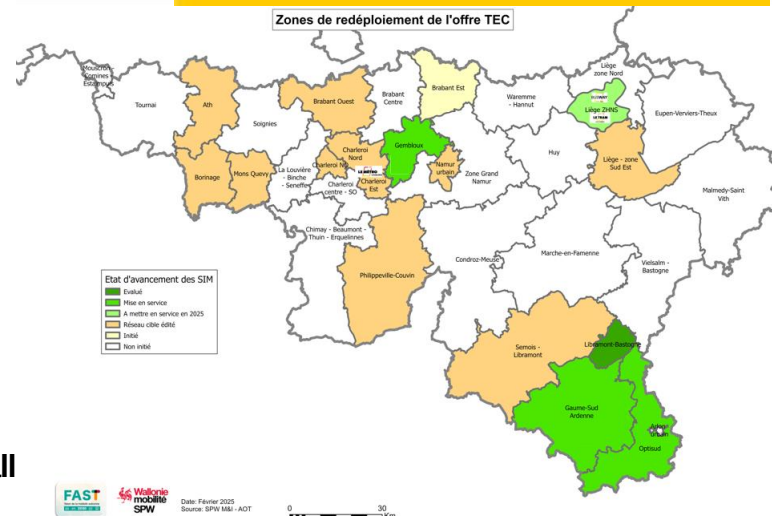
Contexte

Depuis 2018 :

- Mise en oeuvre progressive d'un réseau structurant à l'échelle régionale (principalement lignes Express)
- Politique d'accessibilité déclinée par zones de redéploiement

Aujourd'hui :

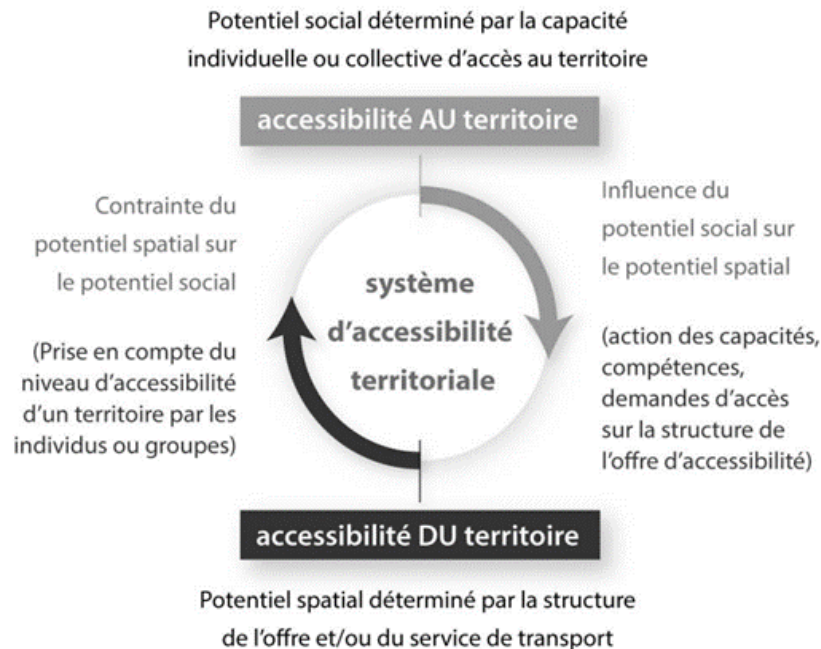
- Réflexion globale sur l'ensemble de la Wallonie



Politique d'accessibilité

Définir la structure spatiotemporelle de l'offre de transport (liaisons et niveaux de service),
afin que la population ait le potentiel d'accéder aux ressources urbaines du territoire.

Figure 1 Le système d'accessibilité territoriale



Objectifs

Fournir un **cadre régional** ancré dans le territoire pour :

- **organiser l'accessibilité** aux services à travers la Wallonie depuis et au sein des **centralités** ;
- inscrire l'évolution de la mobilité autour des **réseaux structurants** de mobilité collective et des **mobipôles** ;
- assigner un **même niveau d'offre cible pour un même type de territoire**.

=> à destination de l'ensemble des acteurs de la mobilité (SNCB, TEC, SPW, communes, autres opérateurs, pôles générateurs de flux, ...)

Renforcement lien mobilité - développement territorial

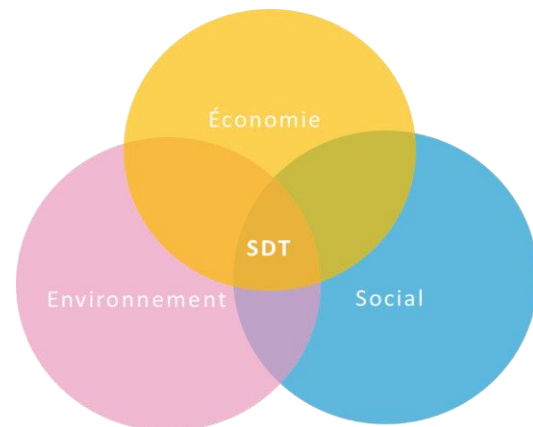
03/07/2025
20



Schéma de Développement Territorial (adopté par GW en 2024)

Volonté de mettre en œuvre une stratégie territoriale forte et intégrée, assurant la cohérence globale du développement wallon sous tous ses aspects, en tenant compte des besoins actuels et futurs

20 objectifs classés en 3 axes



2

Le projet de SDT - mars 2023 Vision, centralités et structures territoriale



Le Schéma de Développement du territoire

Renforcement lien mobilité - développement territorial

Soutenir une urbanisation et des modes de de production économes en ressources

- ✓ Artificialisation nette des terres réduite progressivement à 0km²/an d'ici 2050

Rencontrer les besoins actuels et futurs en logements

- ✓ Au moins 3 nouveaux logements sur 4 seront construits dans les centralités

Faire du réseau des principales infrastructures de communication un levier de création de richesses

- ✓ Optimiser les réseaux de transport plutôt que les étendre

S'appuyer sur la structure multipolaire de la Wallonie

- ✓ Concentrer le développement dans les centralités urbaines et villageoises

Assurer l'accès à tous à des services, des commerces de proximité et des équipements dans une approche territoriale cohérente

- ✓ Renforcer les centralités urbaines et villageoises

RENFORCEMENT LIEN MOBILITÉ – DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

Le SDT distingue trois types de centralités :

- les centralités urbaines de pôle
- les centralités urbaines
- les centralités villageoises

Quatre types de pôles sont identifiés dans la structure territoriale :

- Les **pôles d'ancrage (42)** : polarisations locales
- Les **pôles régionaux (5)** : interconnexions régionales
- La **capitale régionale (1)** rencontre les caractéristiques des pôles régionaux + rôle de capitale institutionnelle de la Wallonie
- Les **pôles majeurs (4)** : échanges internationaux

→ A chaque niveau de centralité est associé un niveau de service au citoyen



Exemples centralités

Urbaine :

Aubange
Florenville
St-Hubert

Urbaine d'ancrage :

Bastogne
Virton
Libramont
Marche
Durbuy

Urbaine de pôle régional :

Arlon

Urbaine de pôle majeur :

Liège, Namur, Charleroi, La
Louvière/Mons

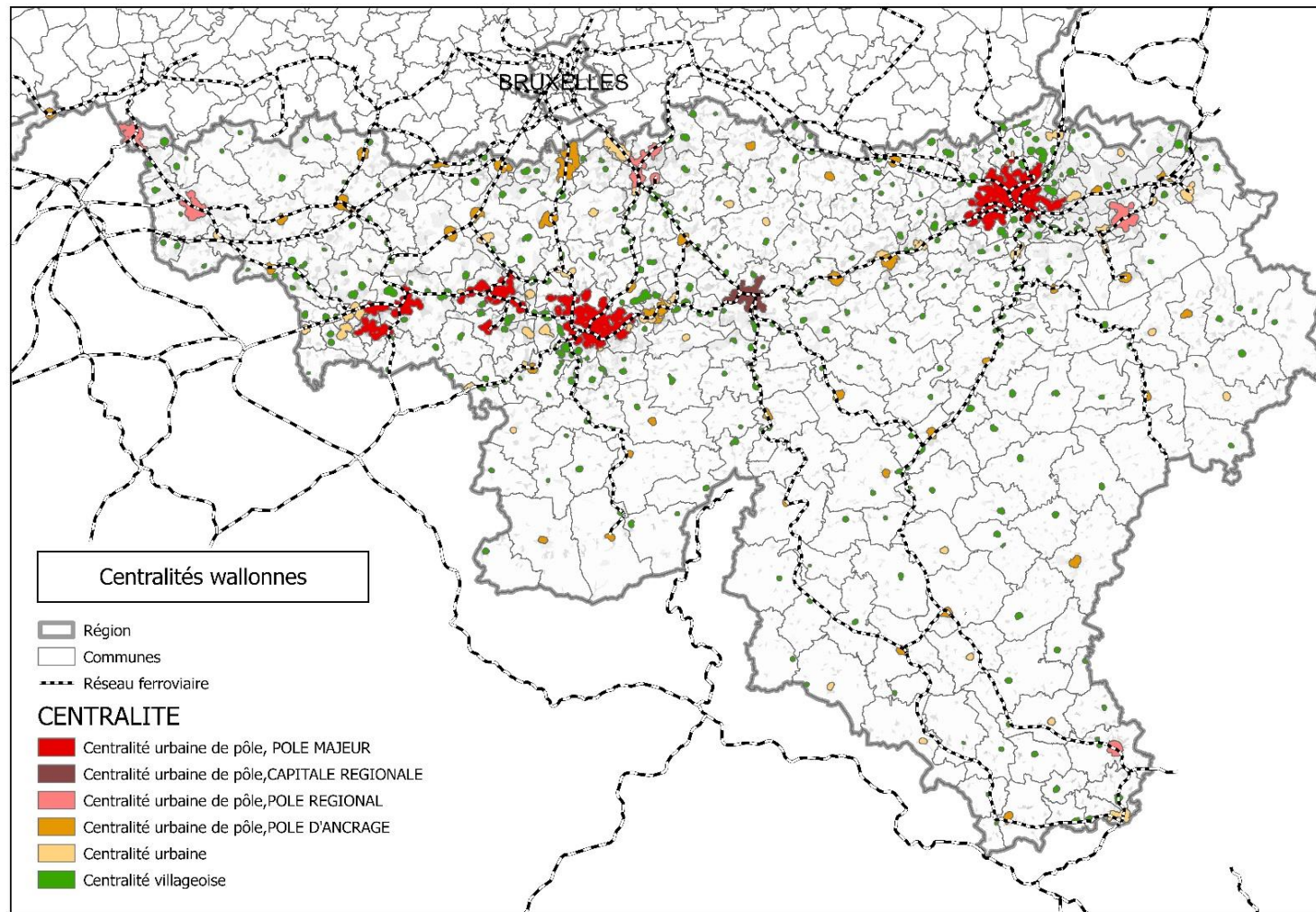
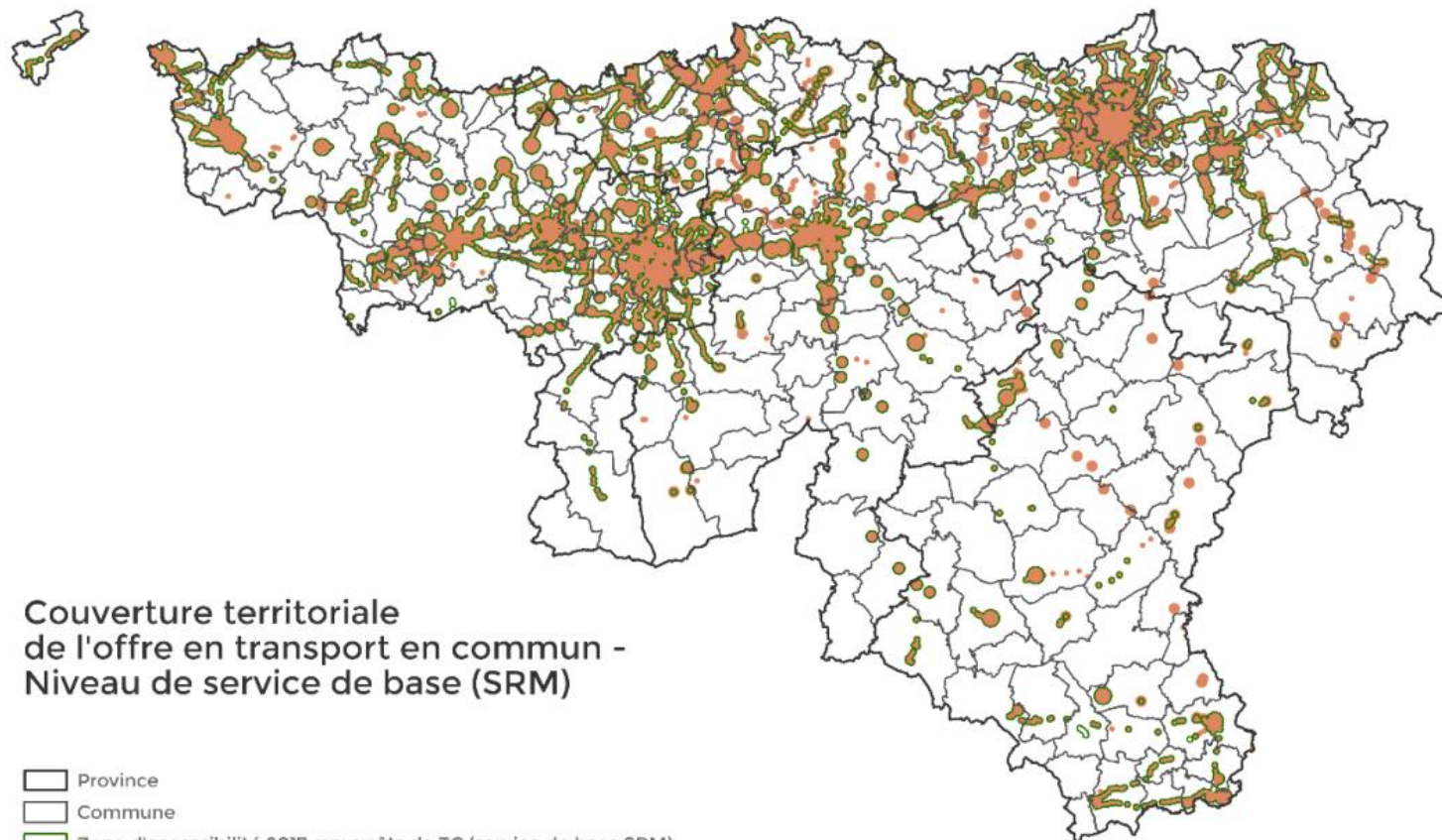


Figure 11 : Zones d'accessibilité autour des arrêts de transports en commun – comparaison 2017
- 2023

03/07/2025
25



Couverture territoriale
de l'offre en transport en commun -
Niveau de service de base (SRM)

- Province
- Commune
- Zone d'accessibilité 2017 aux arrêts de TC (service de base SRM)
- Zone d'accessibilité 2023 aux arrêts de TC (service de base SRM)

2017-2023 :
64,8% -> 67,8%
Part de la population
wallonne domiciliée à
proximité piétonne de
transports en commun
bien desservis

VS

2017-2023 :
40 % de la croissance
démographique
wallonne a été localisée
en-dehors des zones
proches d'arrêts de
transports en commun

UNE POLITIQUE D'ACCESSIBILITÉ AU TERRITOIRE QUI DÉCLINE LA SRM

« Dans la perspective de maîtriser la mobilité, la priorité sera donc accordée à consolider, renforcer ou développer une offre de transport structurante et collective performante entre tous les pôles et toutes les communes. L'ensemble des liaisons entre pôles et entre communes et pôles constitue le réseau structurant. »

« Ce réseau comprend l'offre ferroviaire structurante complétée par des liaisons structurantes en transport collectif. Il s'appuie sur la structure territoriale du SDT. Le choix de ce pôle de destination sera déterminé d'une part en lien avec les attentes des communes et d'autre part, sur base de l'objectivation de la demande de mobilité »

« Les transports collectifs constituent les alternatives les plus intéressantes pour relier les pôles entre eux en raison de leur performance potentielle sur les plans économique et environnemental en regard de leur capacité. Il est donc logique qu'ils constituent le cœur de l'offre structurante en reliant les pôles et les communes entre eux. »

9. CONNECTER LA WALLONIE AUX RÉSEAUX SOCIO-ÉCONOMIQUES EUROPÉEN, TRANSFRONTALIERS ET TRANSRÉGIONAUX

10. CONNECTER LES PÔLES WALLONS ENTRE EUX ET LE TERRITOIRE WALLON AUX PÔLES

12. CONNECTER LES QUARTIERS DES AGGLOMÉRATIONS URBAINES

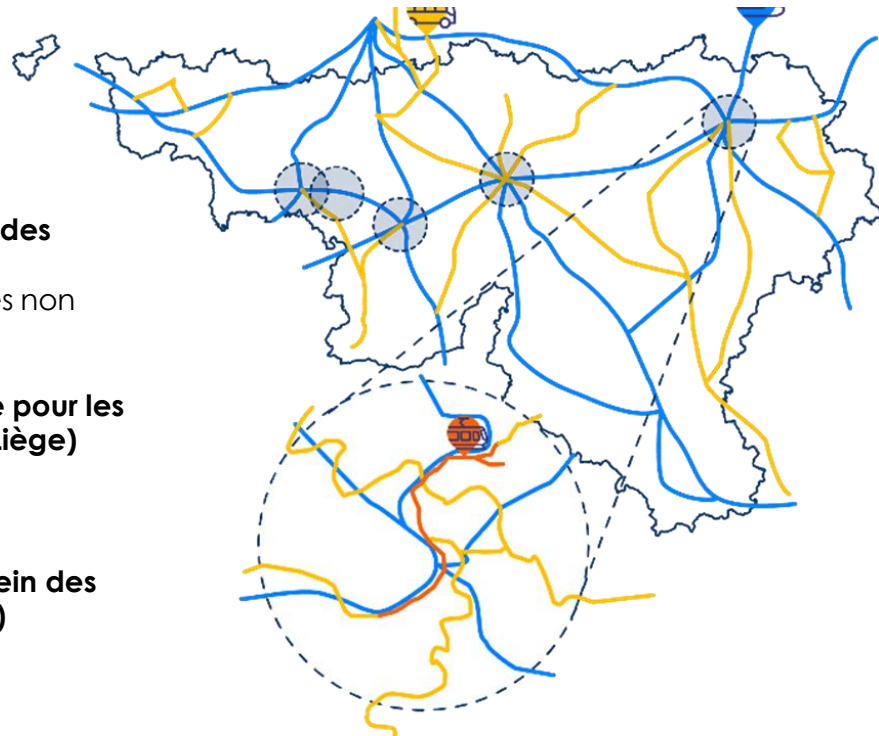
19. VALORISER LE RÉSEAU FERROVIAIRE PARTOUT OÙ IL EST PRÉSENT



EN QUOI CONSISTE LA POLITIQUE D'ACCESSIBILITÉ ?

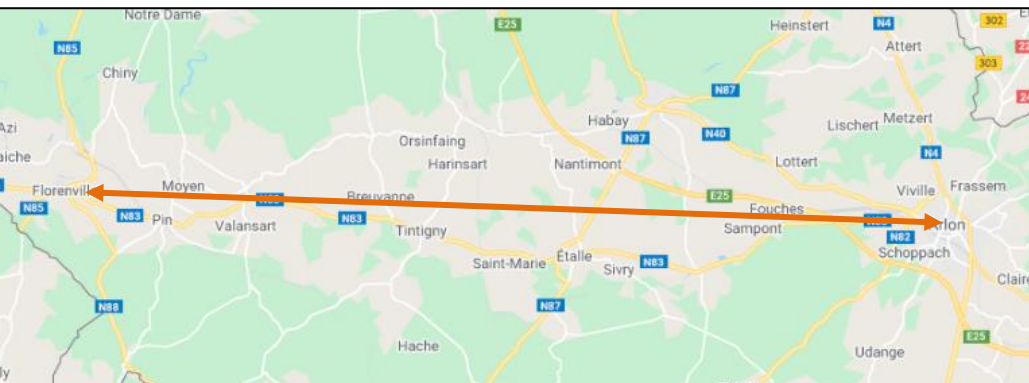
LIVRABLES :

- **Schéma régional cible de mobilité collective structurante (train+bus)**
 - Liaisons et niveaux de services
 - Mobipôles de correspondance
- **Cadre pour l'optimisation de l'offre bus secondaire autour des liaisons structurantes**
 - Principes de rabattement des centralités villageoises non desservies
- **Schémas cibles de mobilité collective urbaine structurante pour les cinq pôles majeurs (Mons, Charleroi, Namur, La Louvière, Liège)**
 - Liaisons et niveaux de services
 - Mobipôles de correspondance
- **Cadre pour la couverture spatiale en transport public au sein des pôles majeurs (Mons, Charleroi, Namur, La Louvière, Liège)**
 - Principes de desserte des quartiers non desservis

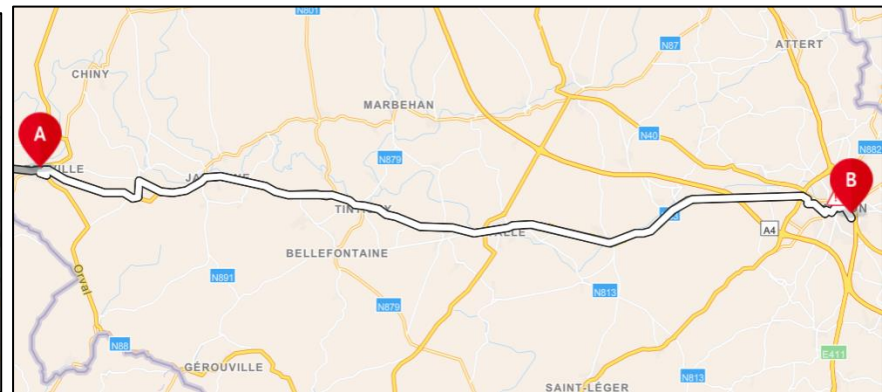


EN QUOI CONSISTE LA POLITIQUE D'ACCESSIBILITÉ ?

LIAISON (TACTIQUE)



LIGNE (OPÉRATIONNEL)



Fiche liaison

Hiérarchisation : structurant

Niveau de service :

POI à desservir : gare X, PAE Y, musée Z, etc

Correspondance :

[illegible]

EN QUOI CONSISTE LA POLITIQUE D'ACCESSIBILITÉ ?

Actuellement : uniquement transport collectif.

Ambition d'aller vers une politique d'accessibilité **multimodale** intégrant :

- Les liaisons cyclables structurants
- Les bandes des covoiturages
- Autres

PROCHAINES ÉTAPES

Présentation pour avis au prochain Conseil de bassin/Organes de Consultation de Bassin de mobilité

En vue d'une adoption par le Gouvernement Wallon

2.3. Premier bilan du redéploiement de Gaume-Sud Ardenne

TEC Luxembourg – Jérôme Wibrin
Point pour information de l'Organe



Redéploiement Gaume - Sud Ardenne OCBM printemps 2025

12/06/2025



Communication



LE TEC, TELLEMENT EN COMMUN !

Quelques chiffres...

- 1** site internet depuis le 26 janvier (nouveaureseau.letec.be)
- 2** communiqués de presse relayés
- 18** écoles en contact direct
- 39** dates du bus info entre avril et septembre (toutes les communes visitées)
- 550** affiches génériques
- 930** panneaux Forex aux arrêts
- 6 500** courriers envoyés aux élèves et à leurs parents
- 12 000** dépliants TEC à la Demande
- 38 000** flyers (toutes-boîtes, écoles, communes,...)



Continuation
en 2025 vers
les
communes,
CPAS, EPN,
Salon des
aînés,...

- Mais aussi :
 - des campagnes sur les réseaux sociaux,
 - des contacts directs avec les établissements scolaires et les communes,
 - **une présence sur le terrain** lors de la rentrée scolaire avec le déploiement des équipes du TEC (service contrôle, service études, ...).



Réseau

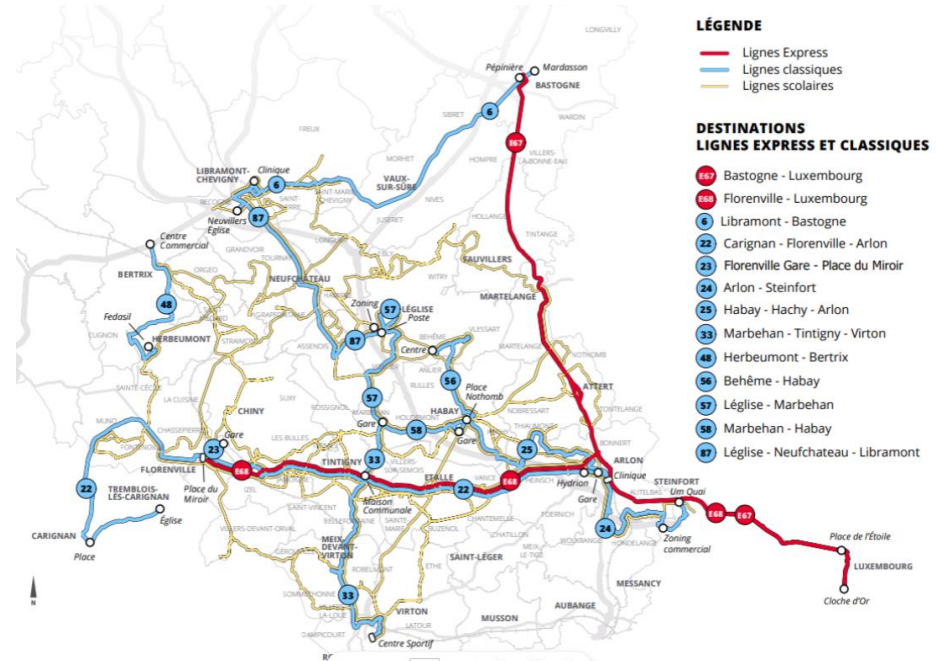
LE TEC, TELLEMENT EN COMMUN !

Nouveau réseau

LE RESEAU

DES MODIFICATIONS SIGNIFICATIVES

- 55 lignes en plus / 32 lignes en moins
- +/- 2,5 millions de kms revus
- + 15% d'offre (+360.000 kms)



Grosses difficultés de minutage

- Les 2/3 des parcours scolaires arrivaient en retard aux écoles (après le début des cours)
- 8 parcours étaient en surcharge

Résolution

- Difficile car lignes structurantes également en retard
- Principe de travail : réactivité (J+2 au début)
- Priorisation sur l'arrivée aux écoles

→ 73 modifications en 100 jours.

→ Tous les problèmes structurels ont été résolus.

Modification L24 – décembre 2024

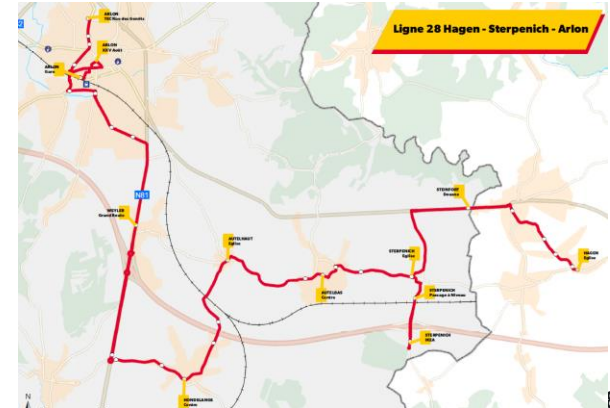
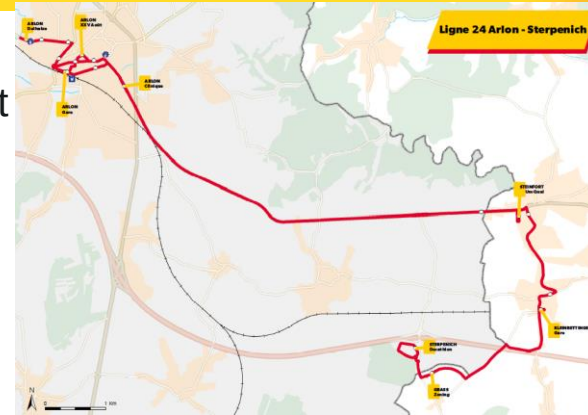
Anticiper l'évaluation des 18 mois

- Très peu de succès sur la ligne 24 Arlon-Steinfort
- 4 objectifs remplis en même temps :
 - Desserte locale
 - P+R Frontaliers
 - Zoning de Weyler
 - Zoning Ikea/Décathlon

→ Desserte peu attractive

Restructuration en place au 01/12/2024

- Restructuration complète en 3 lignes
- Communication ciblée sur la commune d'Arlon





Fréquentation

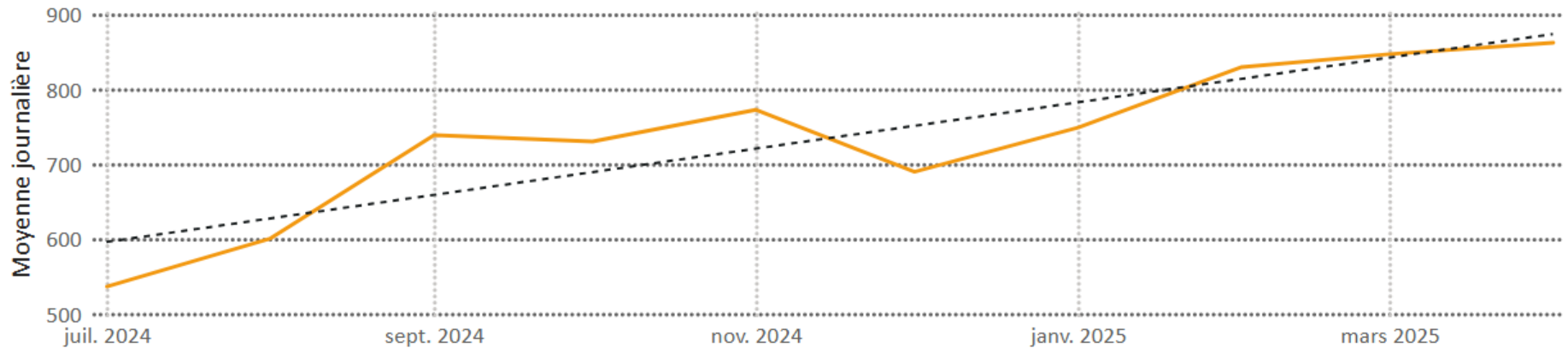
LE TEC, TELLEMENT EN COMMUN !

Fréquentation globale

Nette augmentation le WE et pendant les vacances

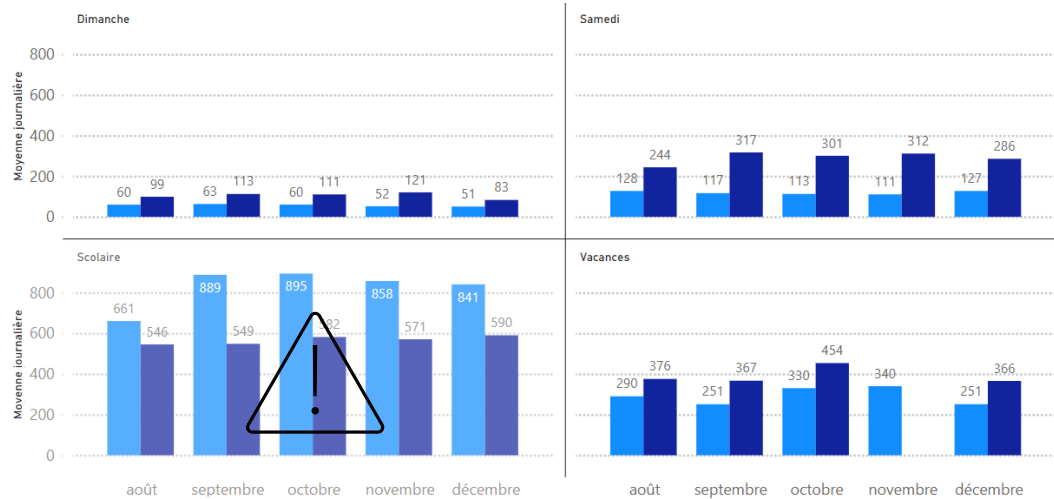
- Liée à l'amélioration de l'offre (lisibilité et fréquence)
- Mais difficultés d'interprétation liées à la qualité des données avant/après

Evolution des validations journalières moyennes le samedi



Un beau succès : la ligne 22

Focus sur la Ligne 22 Carignan-Florenville-Arlon (seule ligne comparable avant/après)



Ancienne ligne complexe (45 variantes) devenue directe et cadencée

- Conduit à une augmentation importante de la fréquentation (triplement le samedi), avec potentiel réel
- Mais très peu de succès sur le tronçon français (desservi en pointe, de manière unidirectionnelle, 3x par jour).
- Période SCO non représentative : plusieurs lignes scolaires dédoublent cet axe

Fréquentation

Ligne	Fréquentation
D3 Neufchâteau – Bertrix (10 parcours/j/sens) <i>Evaluation/révision (avant les 18 mois officiels)</i>	- Utilisation faible (15-20 pax. par jour) - Mais quasi doublement depuis le lancement - Peu d'utilisation le samedi (4-5 pax. par jour) - Peu de succès en tout début et en toute fin de journée
D4 Florenville-Jamoinne (1 A/R p/ jour) <i>Evaluation/révision (avant les 18 mois officiels)</i>	Zone Ouest fonctionne => 6-7 réservations par jour Zones Nord&Est peu fréquentées
D5 Etalle (1 A/R par jour)	Non utilisé
D6 Virton (1 A/R par jour)	2 réservations par semaine

RETROUVEZ TOUTES LES INFORMATIONS
CONCERNANT TEC À LA DEMANDE SUR :

LETEC.BE



**UNE QUESTION ?
CONTACTEZ-NOUS !**

info.nl@letec.be
081 25 35 55

Reconduction de la ligne touristique Bouillon-Orval, 6 fois par jour et par sens, selon les mêmes modalités qu'en 2024.

Ligne V1





Bilan



LE TEC, TELLEMENT EN COMMUN !

Les difficultés court-terme ont été résolues

- Un énorme travail de communication et d'accompagnement
- Mis à mal par les trop nombreux retards (minutages trop optimistes)

Succès du nouveau réseau

- La fréquentation est au rendez-vous
- Accepté par la population
- Dynamique d'amélioration : adaptations continues

Globalement, un succès !

Prochaine étape : évaluation intermédiaire

1) **Réalisation d'un bilan global conjoint AOT-TEC**

- ✓ Revue des principaux enjeux
- ✓ Identification des lignes à étudier plus finement

2) **Organisation d'un « comité de zone »**

- ✓ Communes et parties prenantes concernées
- ✓ Remise d'avis sur le bilan proposé
- ✓ 2026 (date à déterminer)

3) **Evaluation des lignes identifiées comme étant à approfondir**

L'AOT est en charge de compiler et de synthétiser les différents plans d'actions réalisés (tant de manière globale que spécifique au niveau de la ligne).

2.4. Evaluation de l'offre: E67 Bastogne-Luxembourg et E68 Florenville-Luxembourg

SPW MI – Ophélie Alsteens et Justine Marneffe
Point pour avis de l'Organe

Processus « Evaluation de l'offre de bus TEC »

Evaluation en 2 temps :

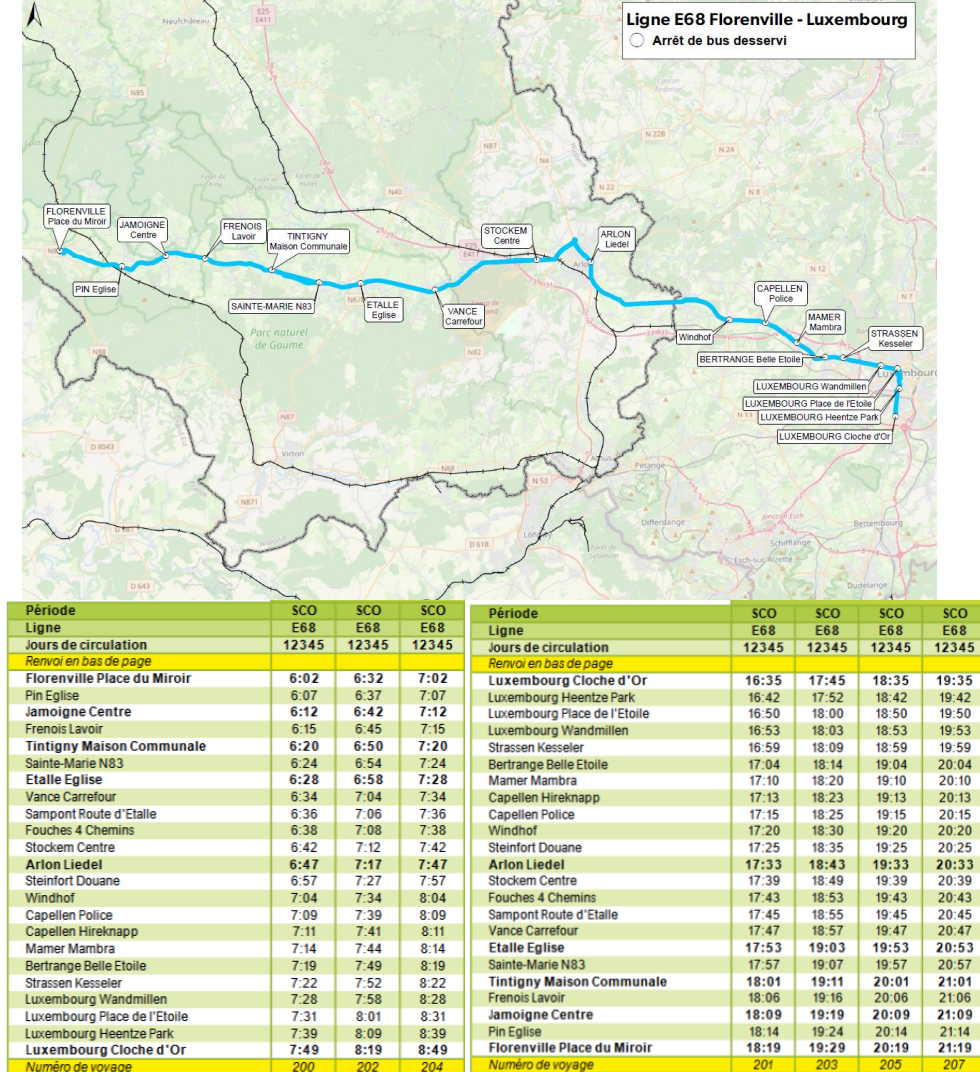
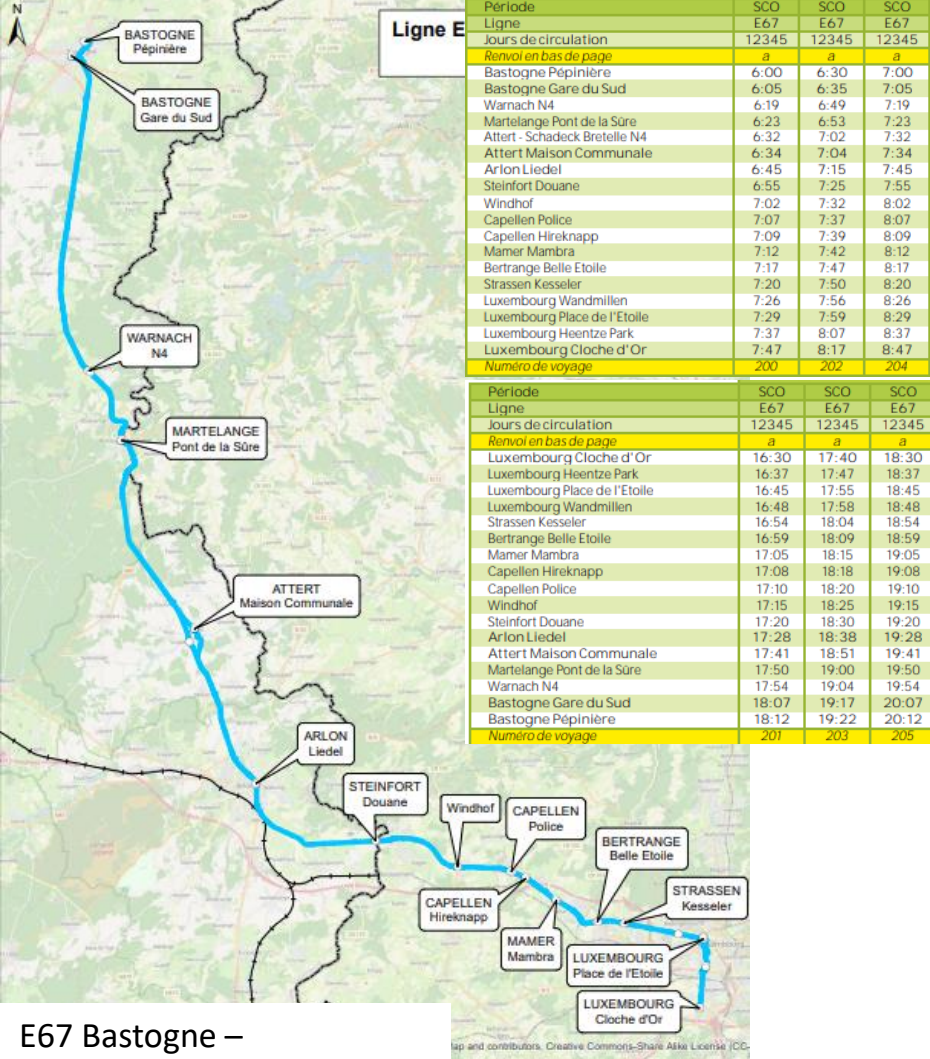
- Evaluation dans les 18 mois suivant la mise en production d'une nouvelle offre (ou d'une modification d'offre significative)
- Evaluation finale dans les 36 mois après mise en service

En vue de :

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

Contexte

- Lignes mises en œuvre le **28 Août 2023**
- Deux nouvelles lignes Express **unidirectionnelles de pointe** pour les **travailleurs** au Luxembourg
 - E67 Bastogne – Luxembourg
 - E68 Florenville – Luxembourg
 - 3 départ/ligne le matin vers le Luxembourg
 - 3 retours vers Bastogne et 4 vers Florenville le soir
 - Roulent du lundi au vendredi toute l'année
- Remplacement des anciennes lignes 81, 80 et 80/1
- Produit Express (dont tarification) : confort & efficacité



	E67 Bastogne – Luxembourg	E68 Florenville - Luxembourg	V/K moyen par type de ligne
V/N 2024	9,11	6,54	18,83 (express)
V/K 2024	0,13	0,09	0,45 (express)

3 allers le matin, intervalle de ½ heure (E67)			
Départ	Arrivée	Janvier 2024 (val/jour)	Année 2024 (val/jour)
06:00	07:47	12	→ 12
06:30	08:17	8	↑ 10
07:00	08:47	6	↑ 16

3 allers le matin, intervalle de ½ heure (E68)			
Départ	Arrivée	Janvier 2024 (val/jour)	Année 2024 (val/jour)
06:02	07:49	11	↑ 14
06:32	08:19	5	↑ 12
07:02	08:49	6	↑ 9

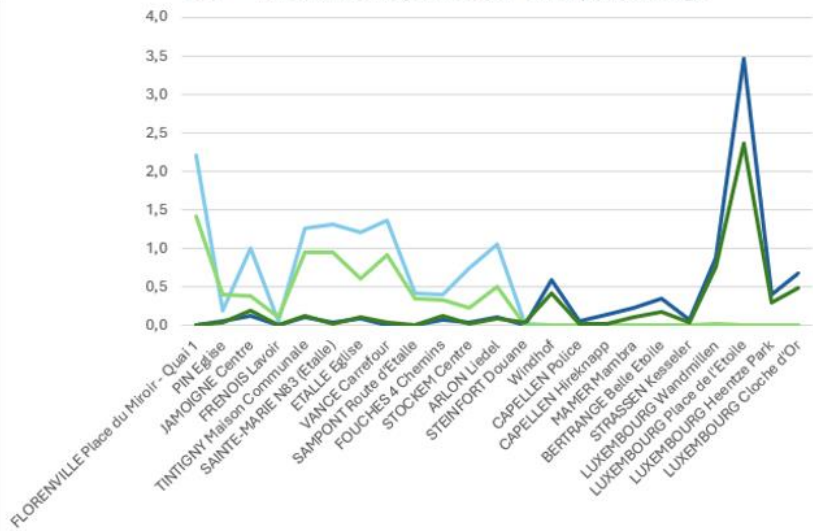
3 retours le soir, intervalle de 1 heure (E67)			
Départ	Arrivée	Janvier 2024 (val/jour)	Année 2024 (val/jour)
16:30	18:12	3	↑ 11
17:30	19:12	7	↑ 12
18:30	20:12	2	↑ 6

4 retours le soir, intervalle de 1 heure (E68)			
Départ	Arrivée	Janvier 2024 (val/jour)	Année 2024 (val/jour)
16:35	18:19	10	↑ 12
17:45	19:29	9	↑ 12
18:35	20:19	3	→ 3
19:35	21:19	2	→ 2

E67 – Validations moyennes par arrêt par passage



E68 – Validations moyennes par arrêt par passage



Constats

- Fréquentation en croissance depuis 2023 MAIS les deux indicateurs (**V/N et V/K**) en-dessous de la moyenne des lignes express.
- Lignes principalement utilisées entre **Arlon et Luxembourg** (// train). La fréquentation des arrêts desservant les PAE intermédiaires entre Arlon et Luxembourg, principal objectif de ces lignes, reste très faible.
- Les **arrêts** au Luxembourg ne sont pas équipés de la signalisation des lignes (numéro et horaire)
- **Horaires** similaires le soir au départ de Luxembourg -> si on les décale de 15 min on aura une offre à la demi-heure

Actions

- **Modifier les horaires** pour les rendre plus attractifs (sous réserve de faisabilité opérationnelle)
 - Complémentarité horaire entre la E67 et E68 le soir pour avoir un bus toutes les 30 minutes entre Luxembourg et Arlon ;
 - Suppression des passages après 18h30 et ajout d'un passage à 5h30 sur la E68.
 - Avancer le parcours de 18h30 à 15h30 sur la E68.
- **Renforcer la communication** pour améliorer la fréquentation aux arrêts intermédiaires entre Arlon et Luxembourg :
 - Améliorer l'affichage d'informations voyageurs aux arrêts luxembourgeois (envoi des horaires aux communes via le RGTR) (TEC) ;
 - Continuer la communication active (TEC, entreprises luxembourgeoises, communes).
- **Confirmer la pertinence de la desserte** des PAE le long de la N4 par l'analyse du modèle de déplacement luxembourgeois (SPW).

Evaluation finale en 2026, pour bilan des actions menées.

Si pas amélioration des indicateurs et si pas confirmation de la complémentarité de ces offres avec l'offre ferroviaire => besoin de mesures plus fortes, pouvant aller jusqu'à la suppression des lignes.

Décision proposée aux membres du Conseil de Bassin :

L'Organe prend acte de la sous performance des lignes express transfrontalières E67 et E68 et de leur potentiel doublon avec l'offre ferroviaire entre Arlon et Luxembourg Ville.

Afin de viser l'amélioration significative de leur fréquentation d'ici l'évaluation finale prévue à l'automne 2026, il recommande à l'Opérateur de Transport de Wallonie et aux parties prenantes de mettre en œuvre le plan d'actions en termes d'horaires, d'informations voyageurs et de commercialisation des lignes.

2.5. Evaluation

E78 Bastogne-Marche-Marloie-Namur

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

1. Contexte et objectifs

- Ligne mise en œuvre dans son appellation Express en septembre 2021
 - Art.19 du Contrat de Service Public:
 - Processus d'évaluation en deux étapes pour chaque ligne modifiée ou créée
 - intermédiaire : dans les 18 mois qui suivent la modification d'offre
 - finale : après 3 ans de fonctionnement
- Evaluation intermédiaire en 2023
- Faire le bilan de la ligne de manière transversale

Évaluation intermédiaire : plan d'actions

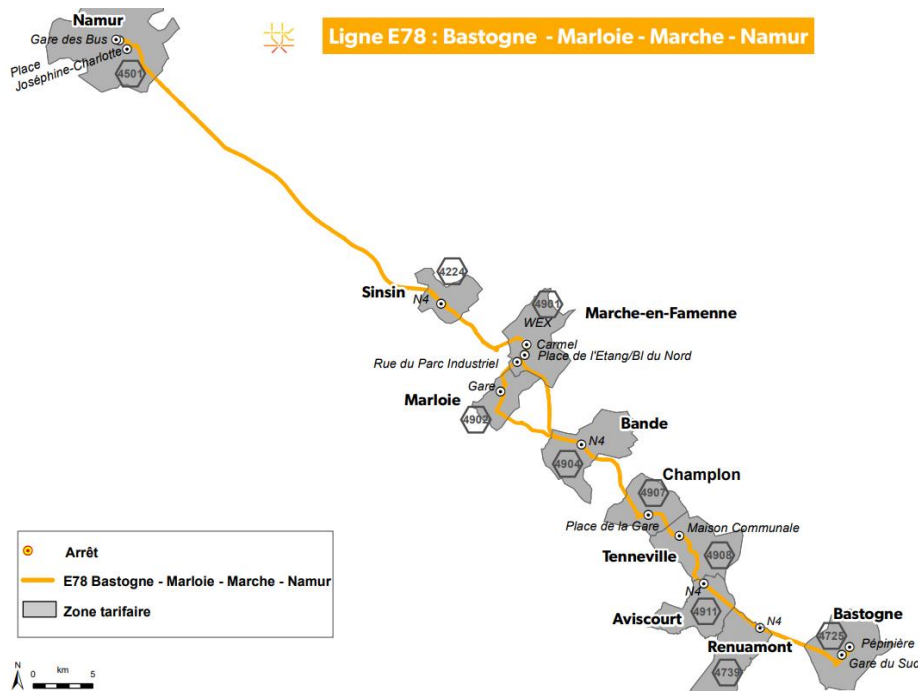
Actions	Responsable de l'action	Echéance ou mise en œuvre
Evolution des ambitions tactiques		
Analyser la concurrence avec le train sur le tronçon Marloie - Namur et étudier l'opportunité d'arrêts supplémentaires sur ce tronçon	AOT/OTW & SNCB	2024
Réévaluer les niveaux de services de la ligne dans l'étude de redéploiement de l'offre de la zone Marche-en-Famenne (Marche, Nassogne, Somme-Leuze)	AOT	2025
Réévaluer les niveaux de services de la ligne dans l'étude de redéploiement de l'offre des zones Condroz-Meuse et Grand Namur (Hamois, Assesse)	AOT	2026
Evaluation de l'offre		
Evaluer les possibilités d'intermodalité en gare de Marloie et à Marche (infrastructure et horaires des lignes en rabattement)	SNCB & OTW	Redéploiement de l'offre de la zone Marche-en-Famenne, 2025
Evaluer les possibilités d'intermodalité à Bastogne (en lien avec la création d'un mobipôle)	SNCB & OTW	Redéploiement de l'offre de la zone Vielsalm-Bastogne, 2026
Organiser l'évaluation finale de l'offre (indicateurs, etc.) complétée notamment par l'enquête (non-)clients (cfr. ci-dessous)	AOT	2025
Recueillir l'avis de la (non-)clientèle via une enquête	OTW	2024
dont l'utilisation de l'intermodalité en gare de Namur et en gare de Marloie (taux d'usage des correspondances avec la ligne E78)		
Opérationnalisation de l'offre		
Revoir les horaires pour correspondre au plan de transport SNCB 2023-2026	OTW	2023/2024 - Selon plan de transport SNCB
Analyse de la possibilité de déplacer l'arrêt sur la commune de Sainte-Ode à Barrière-Hinck en vue de desservir le futur PAE (Sainte-Ode)	OTW	Redéploiement de l'offre de la zone Semois-Libramont, 2023

2.1. Présentation de l'offre: Eléments tactiques

Bastogne – Marloie – Marche - Namur

Le niveau de service cible pour cette liaison Express est de:

- Un bus/heure/sens entre Bastogne et Marche
- 5 bus vers Namur au matin
- 5 bus depuis Namur au soir
- Un bus / 2 h le samedi
- Un bus vers Namur le dimanche



Données quantitatives

E78	2023	2024
V	97 000	113 370
N	9 569	9 957
K	599 249	600 078
V/K	0.17	0.18
V/N	10.21	11.38

Moyenne générale	Moyenne Express	Moyenne générale
V/K	0.45	1.36
V/N	18.83	22.54

- V/K faible en raison de la longue distance (à relativiser : sur voie rapide)
- V/N de moitié de celui de la moyenne (fréquentation heure creuse faible)

PHOTOGRAPHIE DE LA LIGNE	AMBITIONS REGION	MISE EN ŒUVRE
Catégorie de ligne	+/- 534.000	Express
km annuel de la ligne		600.078
longueur d'axe (km)		Au max. 97,1km
Politique d'arrêt	Principe de 1 arrêt par commune	Directe : express + desserte plus fine en urbain (Bastogne, Marche)
POI à desservir	Hôpital Sainte-Thérèse Vivalia de Bastogne, PAE La Pirire, PAE WEX et, uniquement en HP, Somme-Leuze et pôle emploi Jambes	Bastogne, Marche, Namur
N	9.100	9.957
Vitesse		55,4
Cs	6	7
CT	0,52	0,48
A	14h	13h
D	1h	1h
Unidirectionnelle/ Bidirectionnelle	Bidirectionnelle	Bidirectionnelle
Flux de dépl auxquels répond la ligne	1296 travailleurs et étudiants + usagers en correspondance	
Besoins particuliers auxquels répond la ligne		parcours dimanche (veille école) pour les étudiants
Doublon /concurrence avec train/bus ?	L162 Marloie - Namur	
Relevé des correspondances programmées		À Marche Boulevard du Nord La ligne 424 p. 299 vers la E78 à 6h57 à destination de Namur À Marche Place de

Service

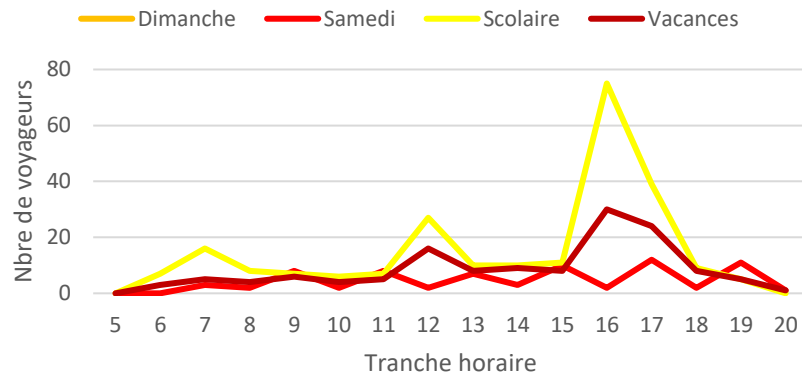
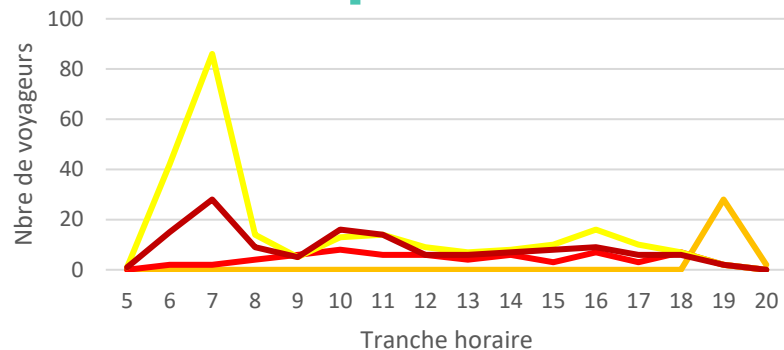
Données horaires et profils de fréquentation

Bastogne → Namur

Ligne \ Tranche horaire	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
☐ E78 BASTOGNE - MARLOIE - MARCHE - NAMUR																
Dimanche															28	2
Samedi			2	2	4	6	8	6	6	4	6	3	7	3	7	2
Scolaire	1	42	86	14	5	13	14	9	7	8	10	16	10	7	2	
Vacances	1	15	28	9	5	16	14	6	6	7	8	9	6	6	2	

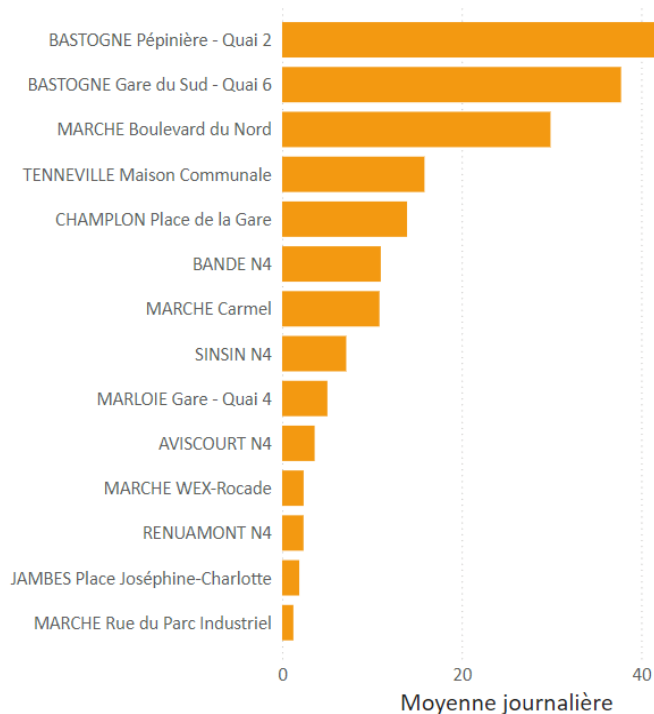
Namur → Bastogne

Ligne \ Tranche horaire	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
☐ E78 BASTOGNE - MARLOIE - MARCHE - NAMUR																
Samedi			3	2	8	2	8	2	7	3	10	2	12	2	11	1
Scolaire	7	16	8	7	6	7	27	10	10	11	75	39	9	5	1	
Vacances	3	5	4	6	4	5	16	8	9	8	30	24	8	5		

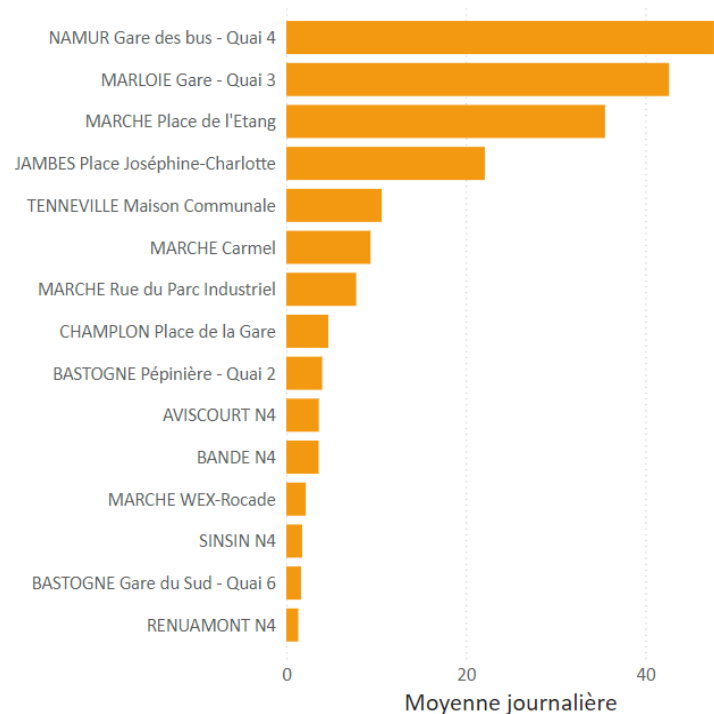


Montées aux arrêts

Validations moyennes aux arrêts (Aller)



Validations moyennes aux arrêts (Retour)

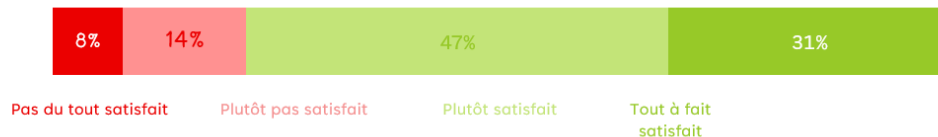


Satisfaction globale



100 répondants

B1. Globalement, quel est votre niveau de satisfaction à l'égard de la qualité de service des lignes de bus que vous utilisez ?



Sous Total
Satisfait

78%

Avril 2023 : 80%

Benchmark Global
Lignes : 71%

Satisfaction globale



60 répondants

B1. Globalement, quel est votre niveau de satisfaction à l'égard de la qualité de service des lignes de bus que vous utilisez ?



Sous Total
Satisfait

80%

Principaux enjeux

- Analyser la complémentarité avec le train sur le tronçon Marloie - Namur et étude de l'opportunité d'arrêts supplémentaires sur ce tronçon (notamment la desserte des PAE) ;
- Evaluer les possibilités d'intermodalité en gare de Marloie et à Marche (infrastructure et horaires des lignes en rabattement) ;
- Analyser les arrêts structurants (Mobipôles) en termes d'accessibilité depuis les alentours et d'équipements ou de services attendus ;
- Au vu de la fréquentation relativement faible de la ligne, évaluer la fréquentation des parcours de renforts et des parcours en heures creuses.

Conclusion

1. Service valorisé et apprécié par les utilisateurs (taux de satisfaction élevé – 78 %)
2. Correspondance à Marloie efficace (10 min), à adapter en cas d'ajustements horaires SNCB
3. Potentiel desserte PAE Ciney faible actuellement, autres PAE sur Namur à étudier
4. Accessibilité aux arrêts insuffisante et à améliorer (mobipôles)
5. Heures creuses peu fréquentées mais actions amélioratives à identifier
6. Importance de la communication aux voyageurs
7. Parcours 'Marloie-Namur' évalué dans la politique d'accessibilité

Proposition d'avis de l'Organe

L'Organe prend acte des résultats de l'atelier sur l'évaluation de la ligne Express E78

Etant donné que les indicateurs de performance de la ligne sont dans une tendance positive mais encore assez faibles, il reconnaît l'importance de poursuivre les actions précédemment identifiées (communication aux voyageurs, accessibilité des arrêts, garantie de correspondances qualitatives) et d'assurer un suivi de l'évolution de la fréquentation de la ligne E78.

L'Organe recommande à l'ensemble des parties prenantes de contribuer activement aux actions identifiées et charge en particulier l'AOT de procéder à une analyse plus fine du potentiel de desserte entre Marche et Namur, particulièrement des PAE, en vue d'améliorer l'attractivité de la ligne.

2.6. Responsabilité des communes en matière d'arrêts

SPW MI – Justine Marneffe
Point pour information de l'Organe

- **Obligations** : Titre Ier de l'arrêté royal du 15/09/1976 portant règlement sur la police des transports de personnes par tram, pré-métro, métro, autobus et autocar (services réguliers)
 - ➔ Obligations à charge des exploitants de transports en commun et des **gestionnaires d'infrastructures y compris les communes**
- **Contrôles** : inspecteurs de l'AOT = agents de police judiciaire (décret du 04/02/1999)
- **Sanctions** pénales (arrêté-loi du 30/12/1946)

ABRIS POUR VOYAGEURS

- Commune = gestionnaire des abris pour voyageurs
- Obligations :
 - Confort
 - Sécurité
 - Propreté
 - Contenir un espace suffisant réservé à l'information des voyageurs



VISIBILITÉ DE LA PLAQUE D'ARRÊT



- Obligations de l'exploitant (OTW) :
 - Les arrêts doivent être signalés par une **plaque** (éventuellement fixée sur un poteau)
 - Cette plaque doit être **visible**
- Cela peut impliquer une responsabilité de la commune lorsque la végétation envahit la plaque (art. 135, §2 Nouvelle loi communale, la commune est responsable de la commodité du passage dans les rues)

RÔLES DANS LE TRAITEMENT DES INFRACTIONS

- Inspecteur du SPW MI (AOT):
 - dresse un constat détaillé
 - Communique le constat au responsable, càd :
 - À la commune pour les abris
 - A l'OTW pour les plaques non visibles, avec éventuellement un transfert du constat par l'OTW vers la commune
- Responsable de l'infraction :
 - Accuse réception
 - Prend les mesures correctrices
 - Dans les 14 jours **si** l'inspecteur juge qu'il y a un **danger**
 - Dans les 3 mois
 - Informe l'inspecteur des mesures prises (ou l'OTW si le constat a été transféré)

RÔLE DE LA COMMUNE

- Communiquer une adresse email de contact à l'AOT à transportpublic.mobilite@spw.wallonie.be afin de faciliter les premiers échanges
- Sensibiliser son administration à ce processus
- Collaborer, dans l'intérêt des usagers
- Donner suite aux contacts avec les inspecteurs du SPW MI et l'OTW
- Réagir rapidement en cas de danger : accuser réception immédiatement et sécuriser, limiter les risques
- Prendre les mesures correctrices dans les délais
- S'assurer de la pérennité des mesures

RÔLE DE LA COMMUNE

- Abris:
 - Accuser réception du constat
 - Prendre les mesures correctrices
 - Dans les 14 jours du constat si danger
 - Dans les 3 mois
 - Informer l'inspecteur de la mise en conformité

Notes:

- Abris sur voirie régionale ? La commune est responsable de l'abri
- Abri géré par un publiciste ? La commune est responsable de l'abri aux yeux de la loi.

- Visibilité de la plaque d'arrêt
 - = cas où l'OTW demande à la commune d'intervenir pour la visibilité de la plaque
- Accuser réception auprès de l'OTW
- Prendre les mesures correctrices
 - Dans les 14 jours du constat si danger
 - Dans les 3 mois
- Informer l'OTW de la mise en conformité

NOTE DÉTAILLÉE

- Une explication détaillée sera jointe au rapport de l'OCBM.
- En cas de questions:
 - Florianne Mossoux, juriste à l'AOT,
florianne.mossoux@spw.wallonie.be
 - transportpublic.mobilite@spw.wallonie.be

3.1. Etat des lieux des services de Mobilité Partagée

Décret cyclopartage en flotte libre : rôles région et communes

SPW MI – Juliette WALCKIERS
Point pour information de l'Organe



MobiPôle



La mobilité partagée couvre la
mutualisation de moyens de
transports que ce soit par le partage
de véhicule ou par le partage de
trajet.

LA MOBILITÉ PARTAGÉE: UN LARGE SCOOP



L'ÉTAT DES LIEUX DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE

Quelles solutions existent déjà en Wallonie? → Un état des lieux a été réalisé par le SPW en 2024.



Cyclopartage



Autopartage



Taxis et LVC



Covoiturage



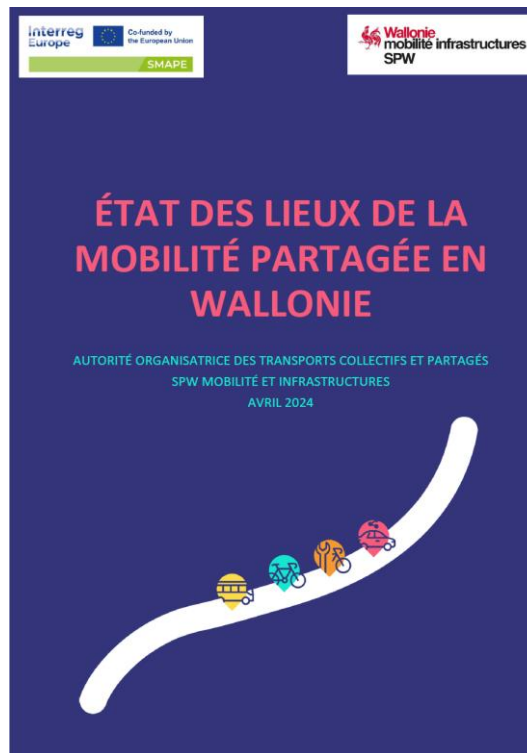
Transport à la demande

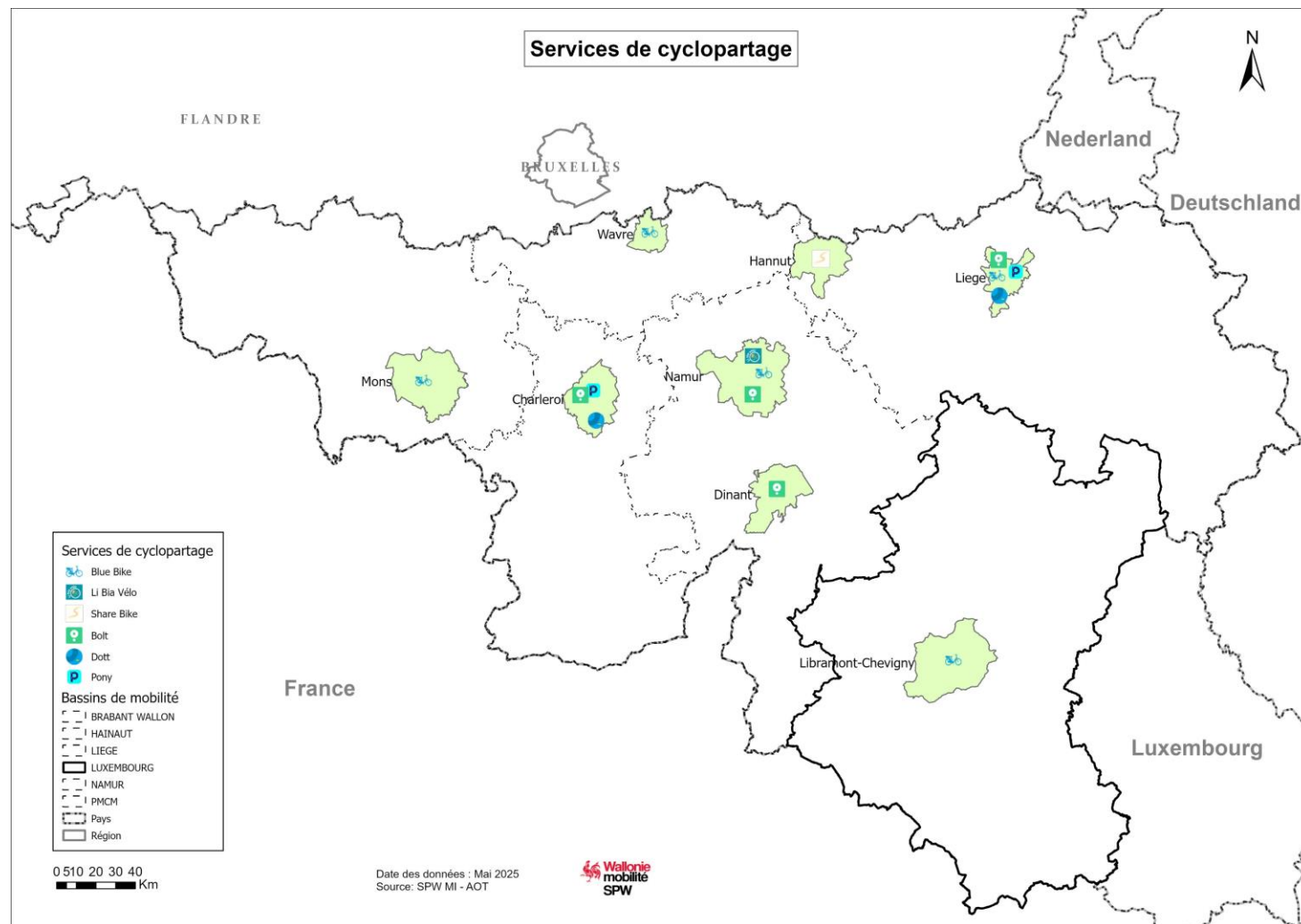


Mobipoints/pôles



Maas

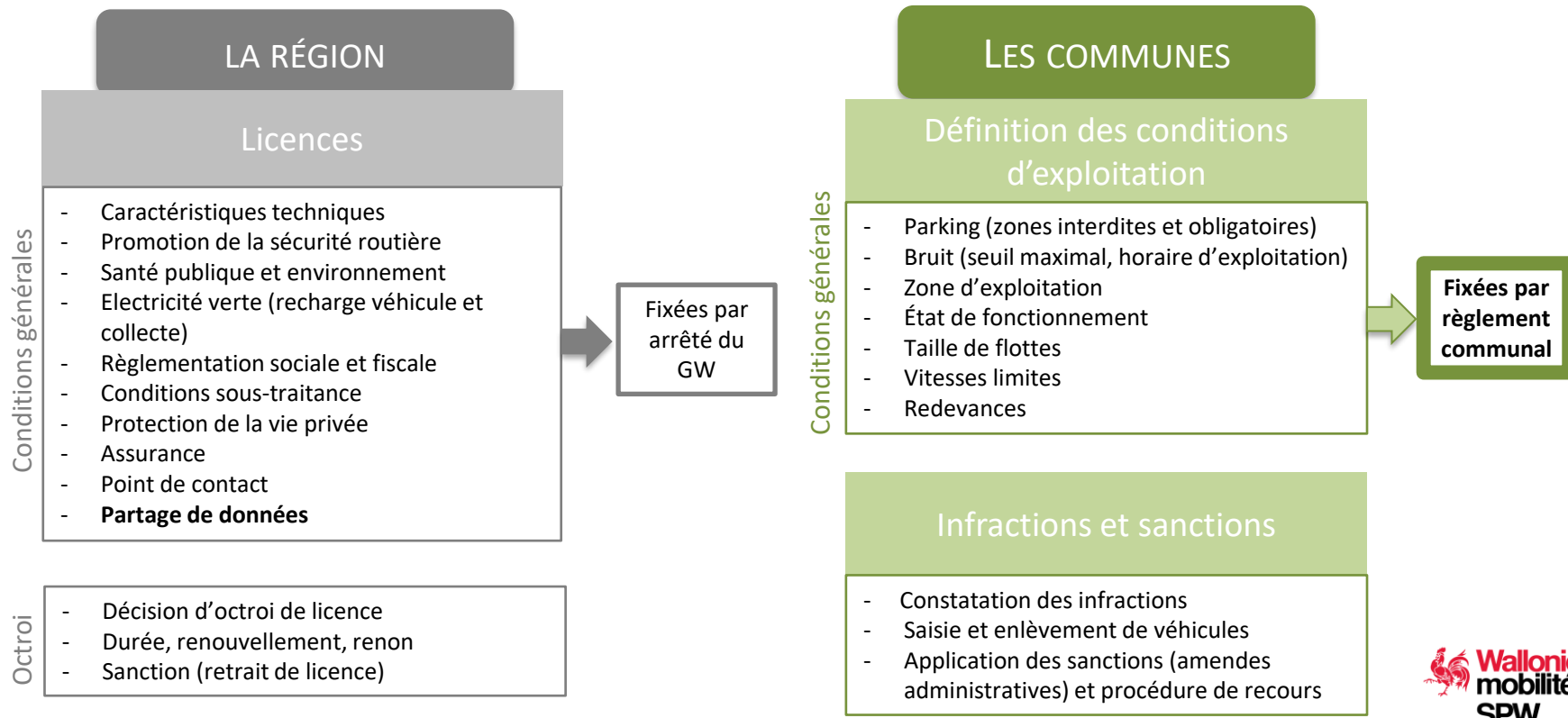




CYCLOPARTAGE EN FLOTTE LIBRE
DÉCRET DU 8 JUILLET 2021 ET ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT WALLON DU 24 AOÛT 2023
RÔLES DE LA RÉGION ET DES COMMUNES



<https://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/une-entreprise/mobilite-des-personnes/licence-cyclopartage-en-flotte-libre.html>



CYCLOPARTAGE EN FLOTTE LIBRE

DÉCRET DU 8 JUILLET 2021 ET ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT WALLON DU 24 AOÛT 2023
LICENCES OCTROYÉES



Total :
+/- 90

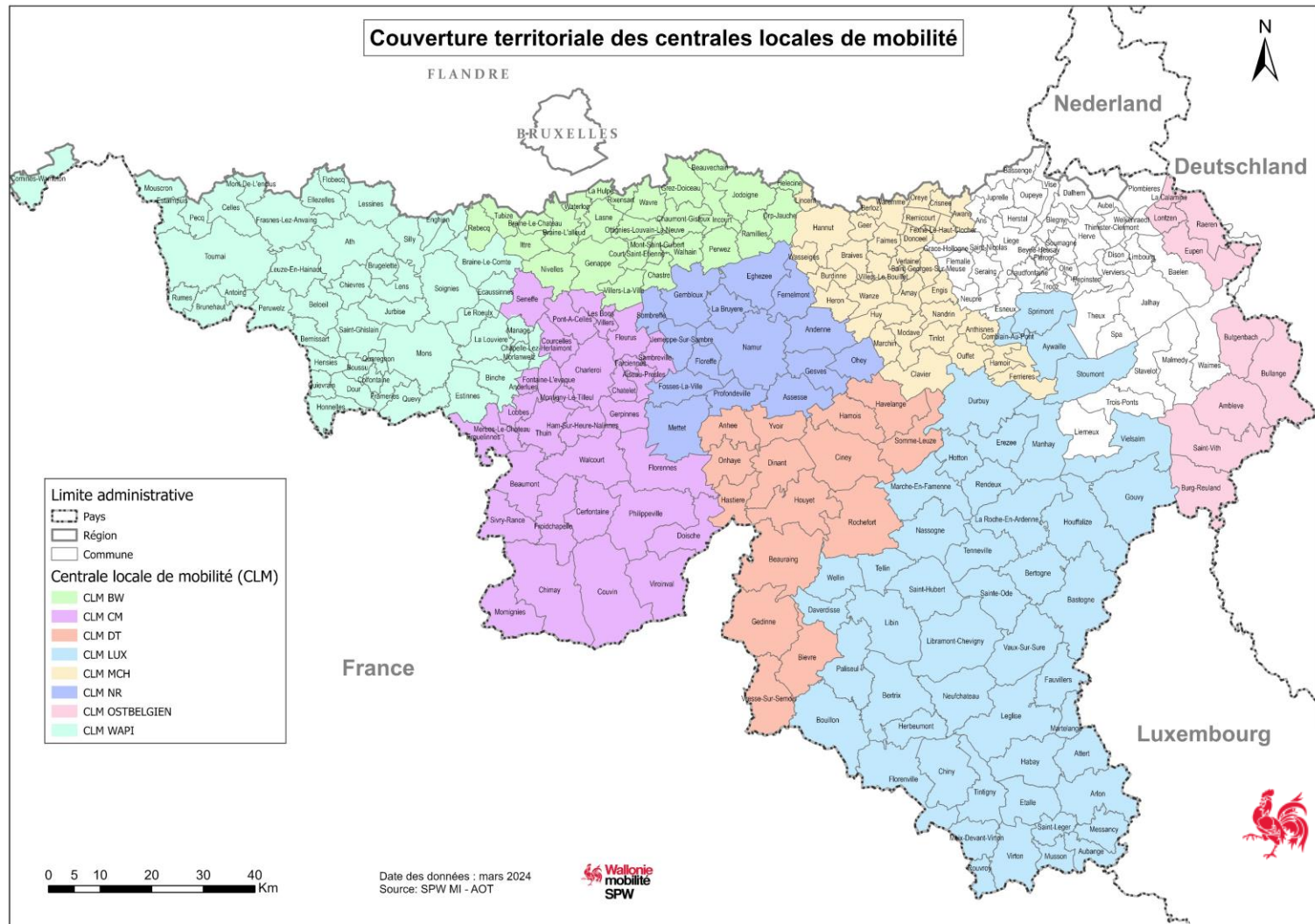
	90 Namur Charleroi
	0
	0
	0
	0



Total :
+/-
2000

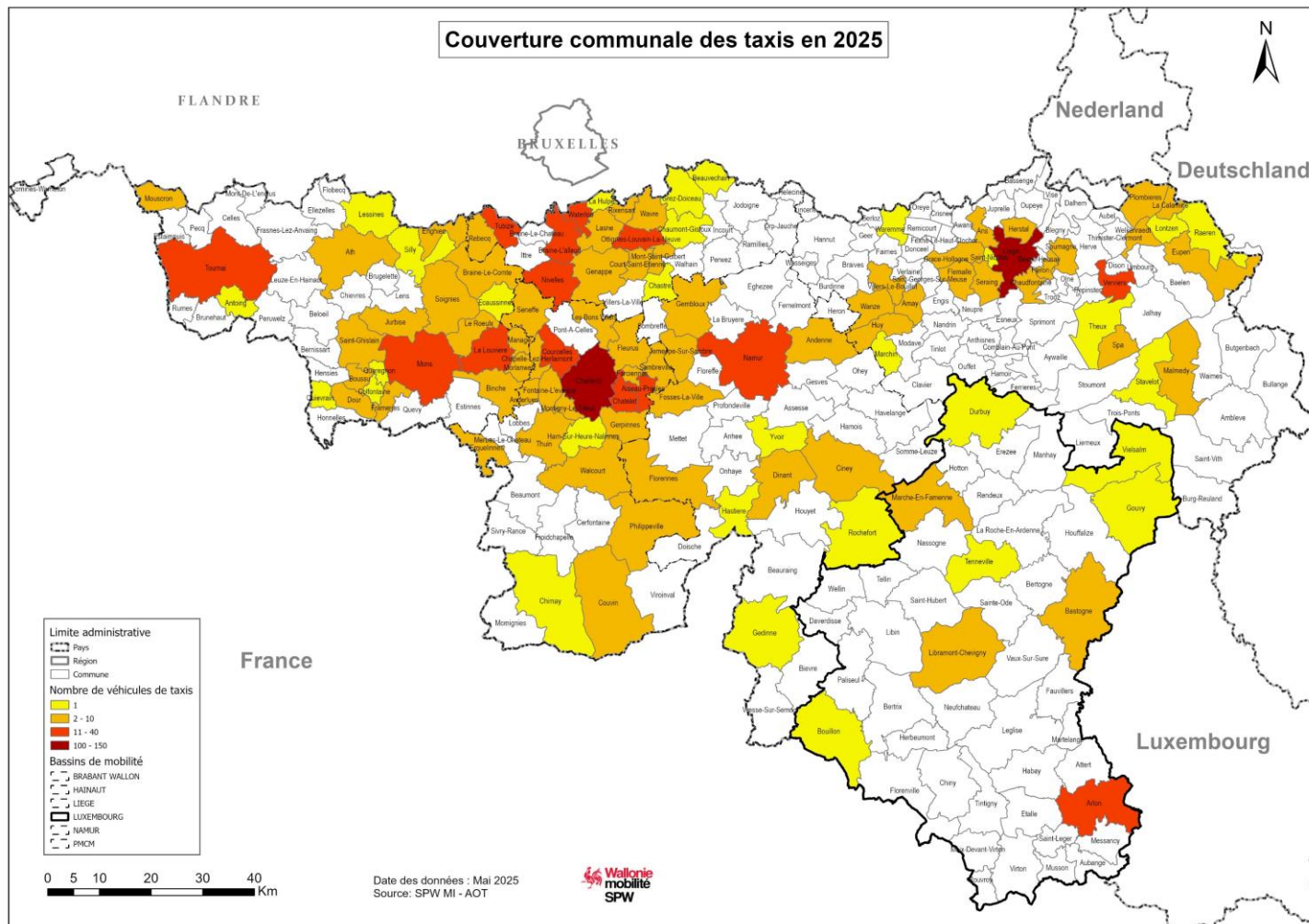
	1040 Charleroi Dinant Liège Namur
	1247 Charleroi Liège
	0
	0
	0
	600 Charleroi Liège

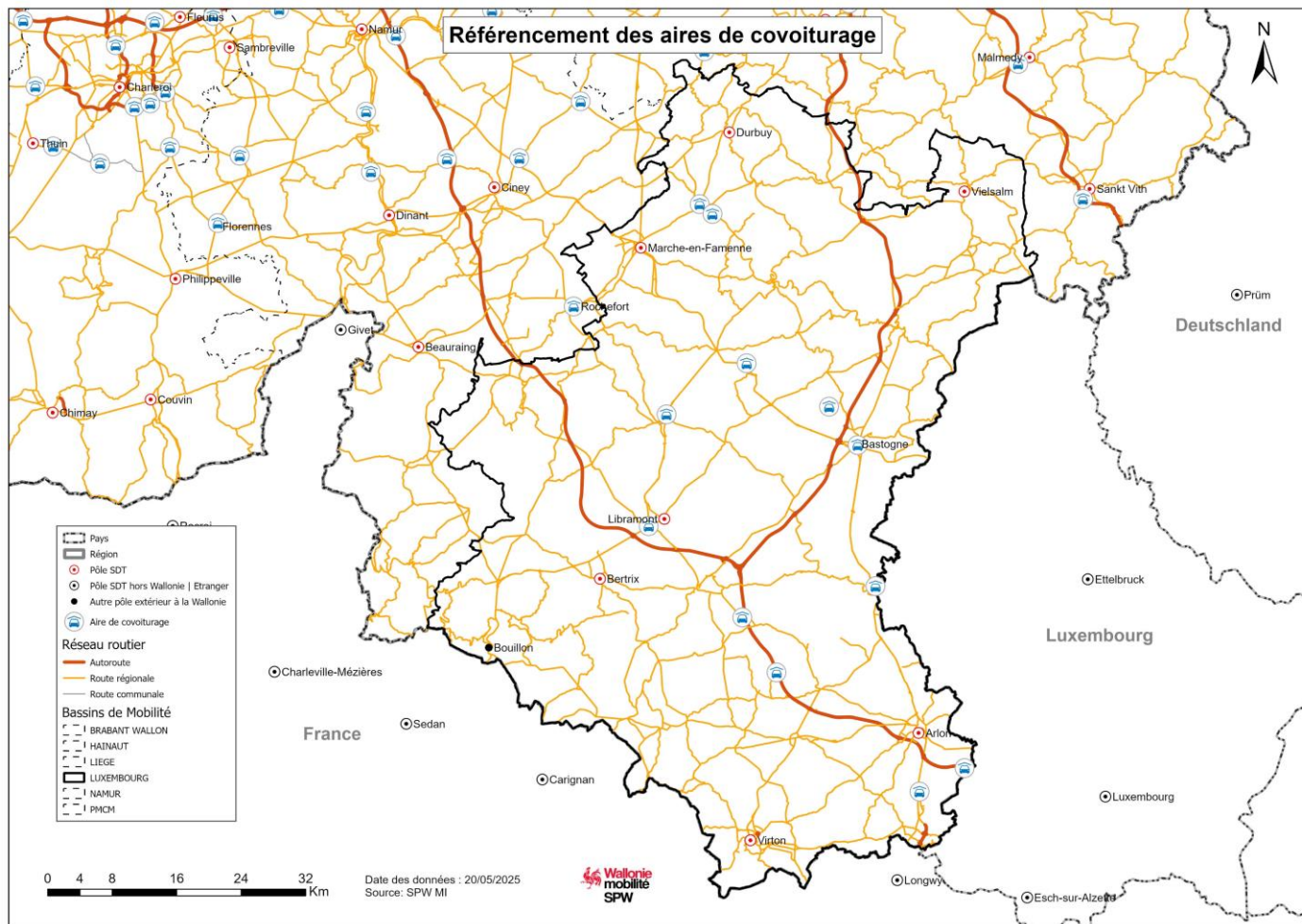
Couverture territoriale des centrales locales de mobilité

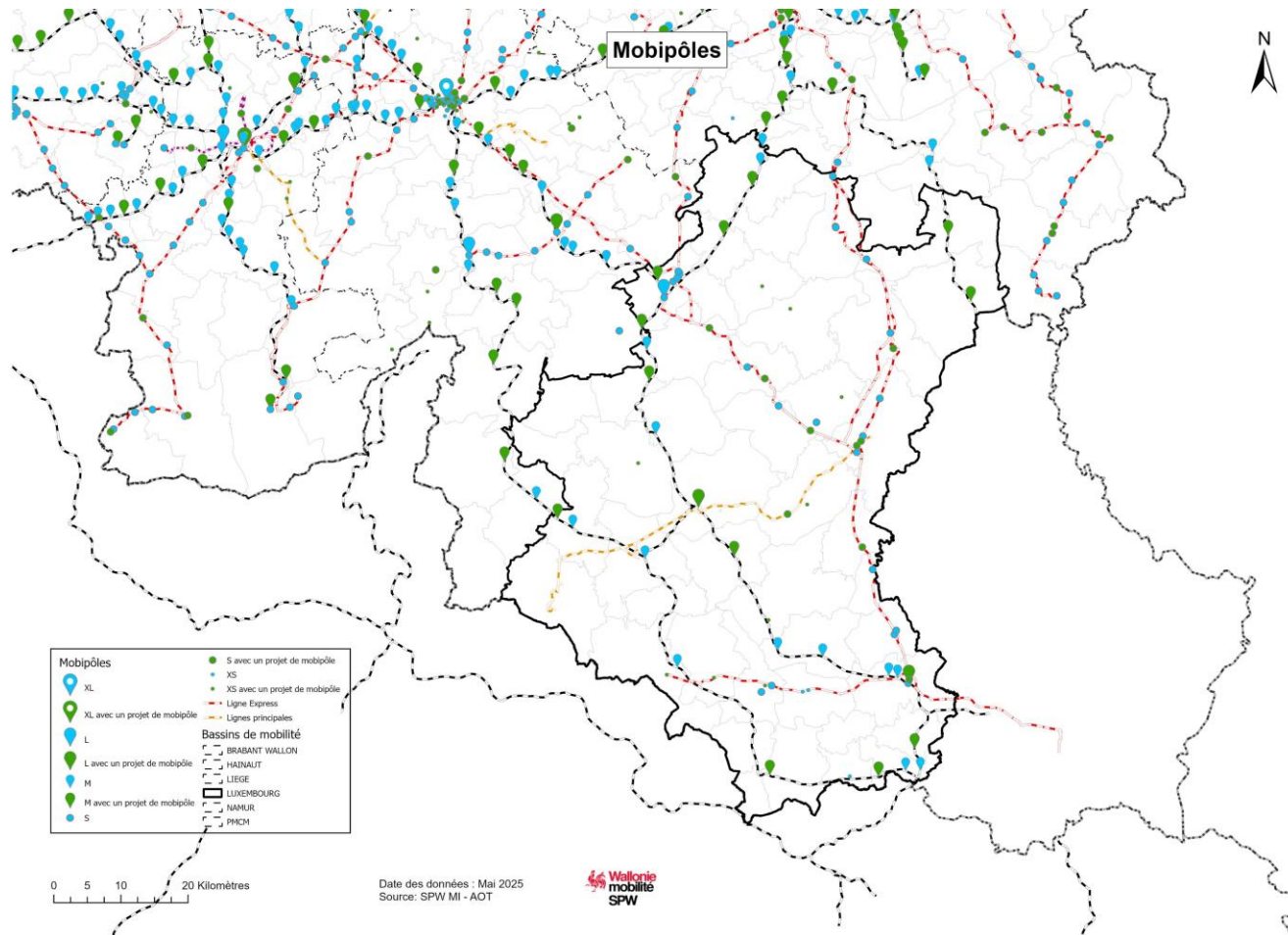


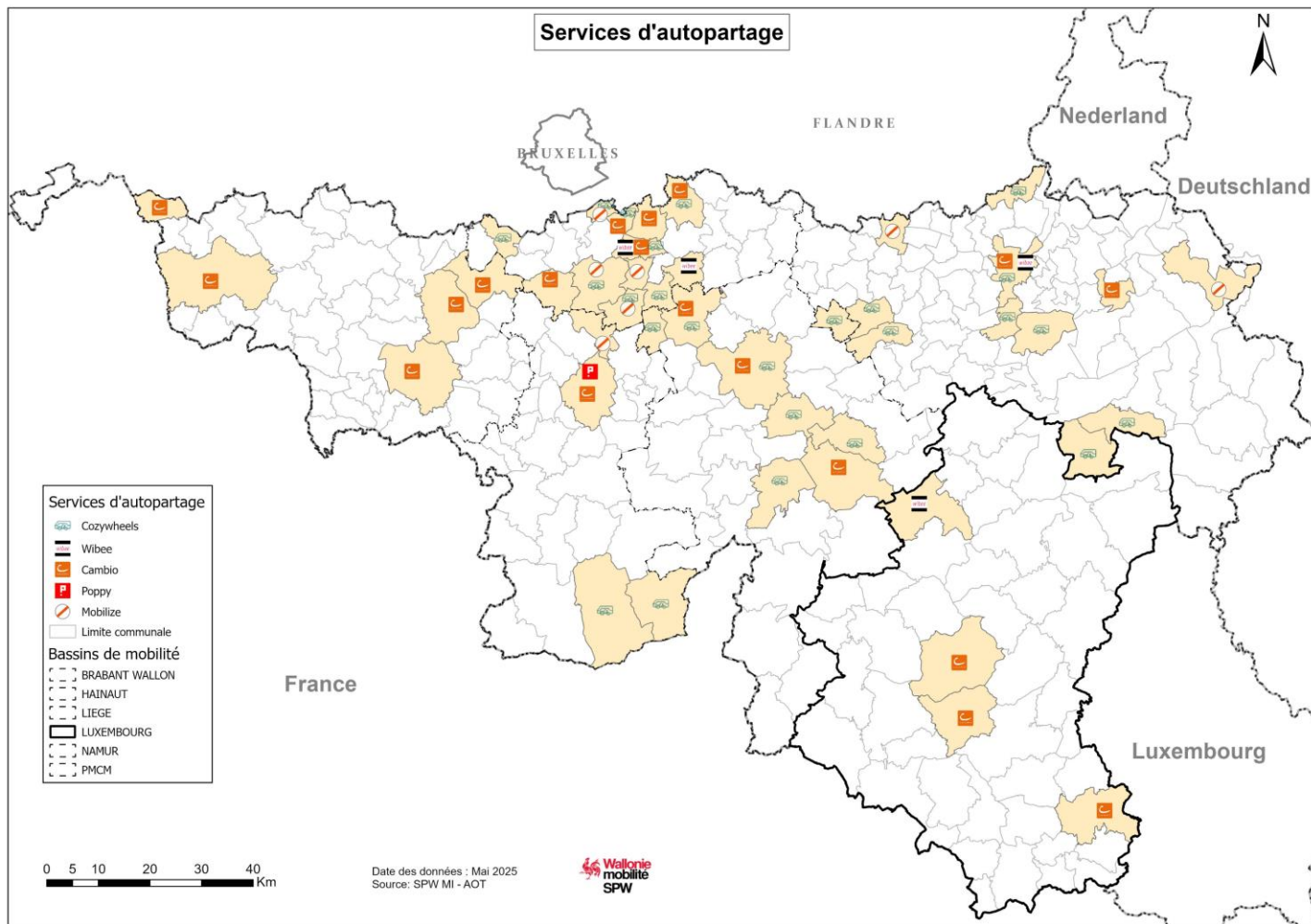


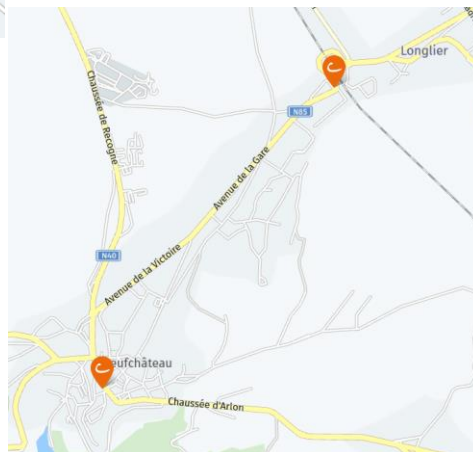
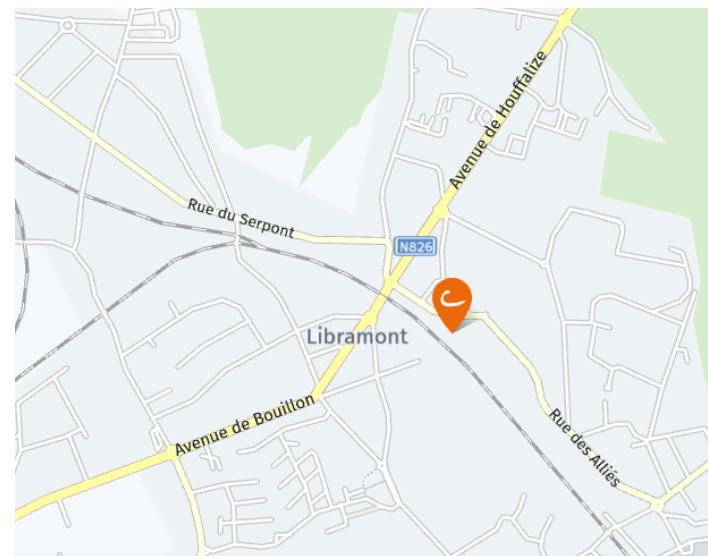
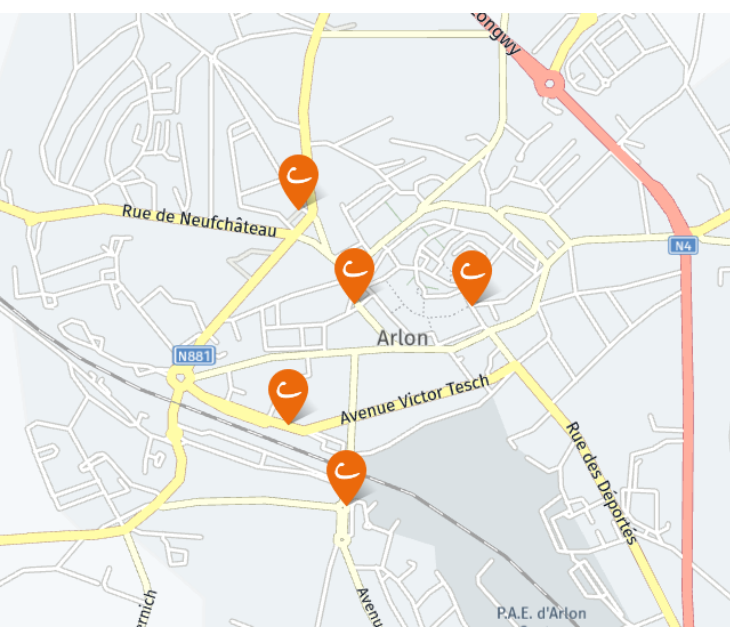
Couverture communale des taxis en 2025





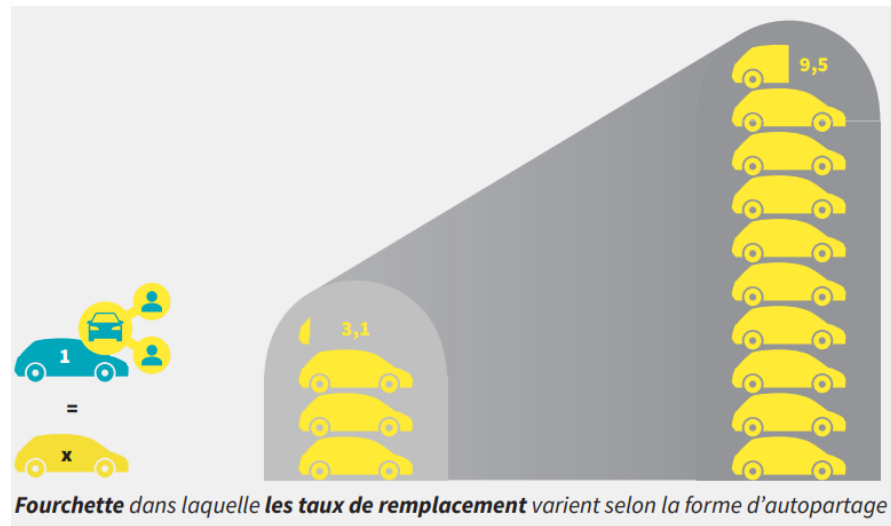
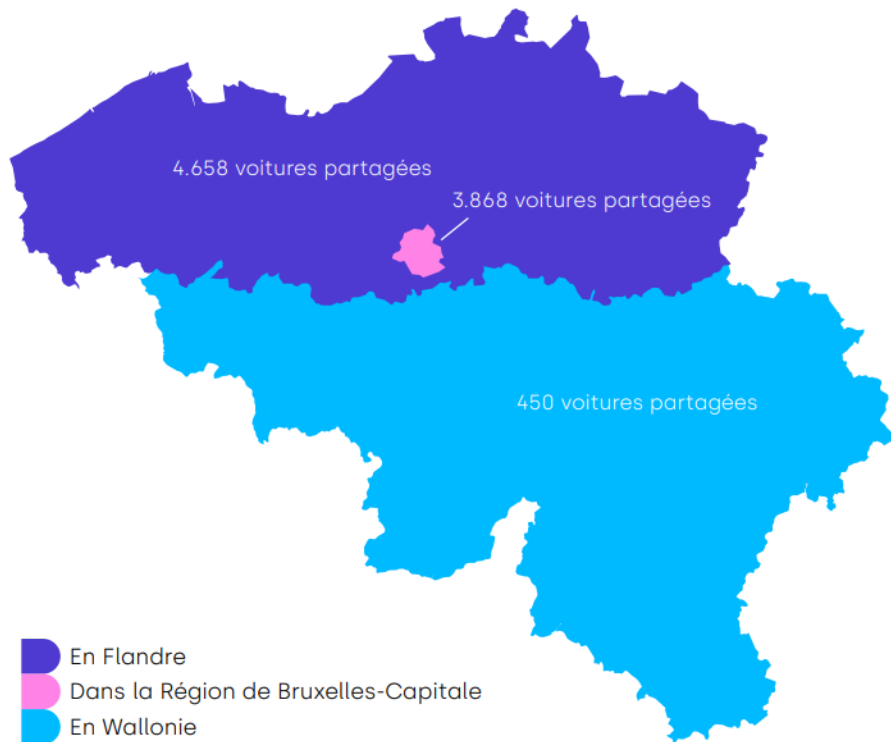








Nombre de voitures en autopartage dans les 3 régions



Source: Way to Go ASBL, la mobilité partagée en Belgique – Rapport 2024
<https://www.waytogo.be/files/Publicaties/La-mobilit%C3%A9-partag%C3%A9e-en-Belgique-en-2024-Rapport-Way-To-Go.pdf>

UNE MULTIPLICITÉ D'ACTEURS EN MOBILITÉ COLLECTIVE ET PARTAGÉE À CONCERTER



LES ATELIERS DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE

Objectif : Consulter et mobiliser les parties prenantes.

5 ateliers :

- Cyclopartage (novembre 22 et avril 24)
- Transport à la demande (mars 24)
- [Forum ouvert mobilité partagée](#) (octobre 23)
- [Autopartage](#) (mars 25)



Questions ?

Autorité Organisatrice des transports collectifs et partagés

Boulevard du Nord 8

5000 Namur

juliette.walckiers@spw.wallonie.be

philippine.goffin@spw.wallonie.be

4. DIVERS : SUGGESTION DE POINTS POUR UN OCBM ULTÉRIEUR