

ORGANE DE CONSULTATION DU BASSIN DE MOBILITÉ DU LUXEMBOURG

MARDI 18 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 FERROVIAIRE

2.1. Nouvelle liaison ferroviaire Libramont-Luxembourg et impacts sur le réseau TEC

3. RESEAU TEC

Offres évaluées

3.1. Ligne E69 Arlon – Bastogne – Liège

3.2. Optisud - Lignes 20-26-29-38-39-83-84

Planning des prochaines évaluations

3.3. E20 Marche-Liège, Lignes 6 et 601 (Libramont – Bastogne) et le redéploiement de Gaume - Sud-Ardenne

Evolution de l'offre

3.4. Transformation des TelBus en TEC à la demande

3.5. Nouveau plan de transport SNCB : adaptation horaire de la ligne 6 Libramont – Bastogne

4. INFRASTRUCTURES

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

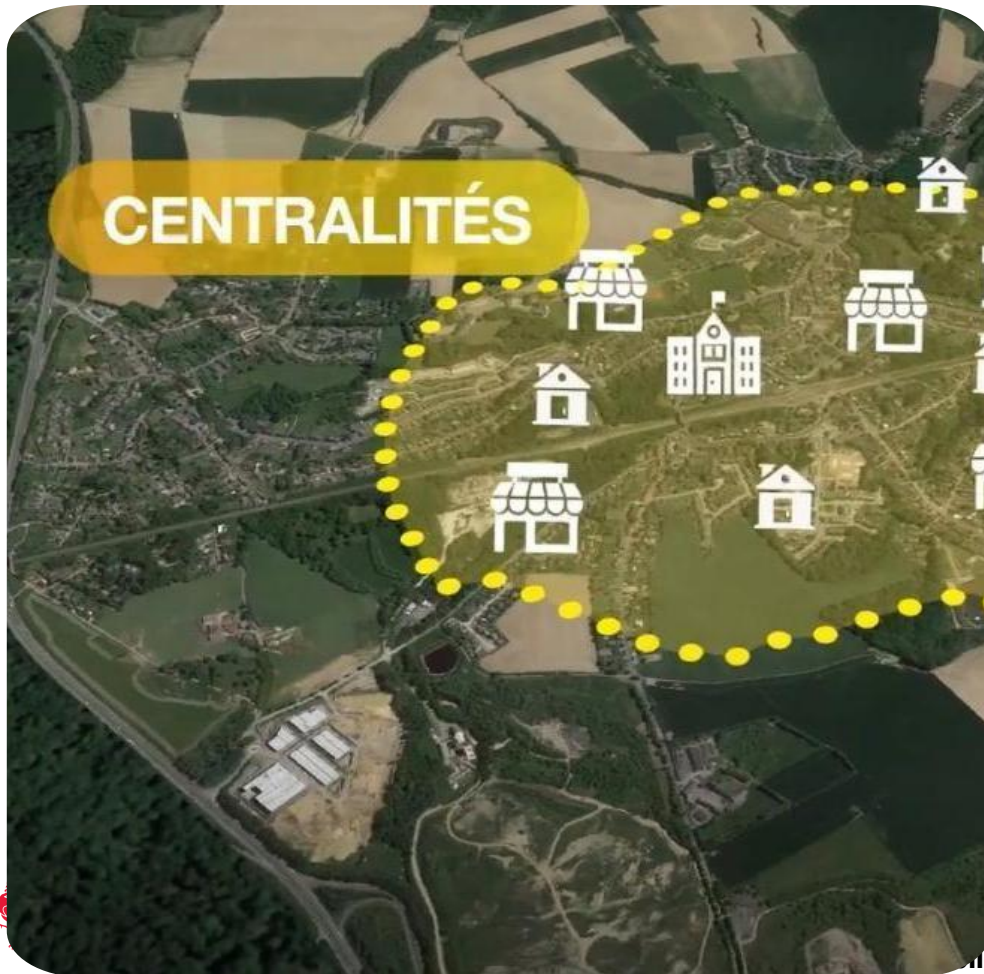
5. DIVERS : SUGGESTION DE POINTS POUR UN OCBM ULTERIEUR

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

SPW MI – Marie BAUWELINCKX Justine MARNEFFE

Point pour avis de l'Organe

1. CONTEXTE ET PRINCIPES



Politique d'accessibilité au territoire

30/01/2026

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	• 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	• 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	• 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

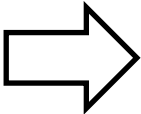


SCHÉMA STRUCTURANT TRANSPORT COLLECTIF – PRINCIPES DIRECTEURS

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



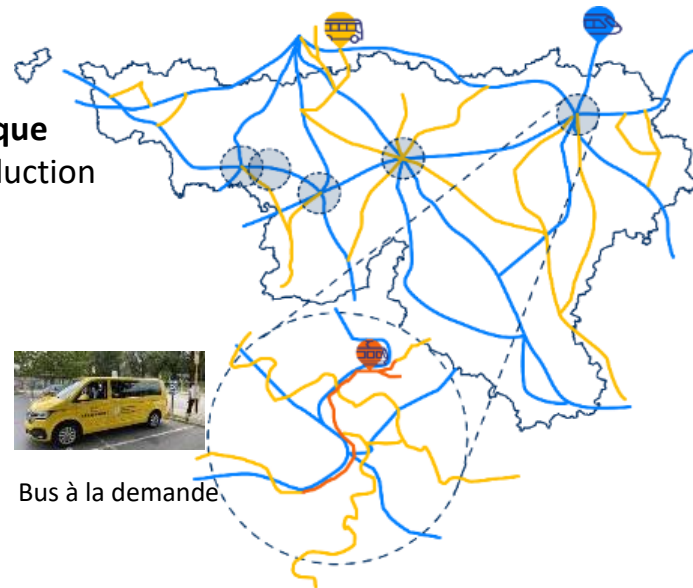
Bus express



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.

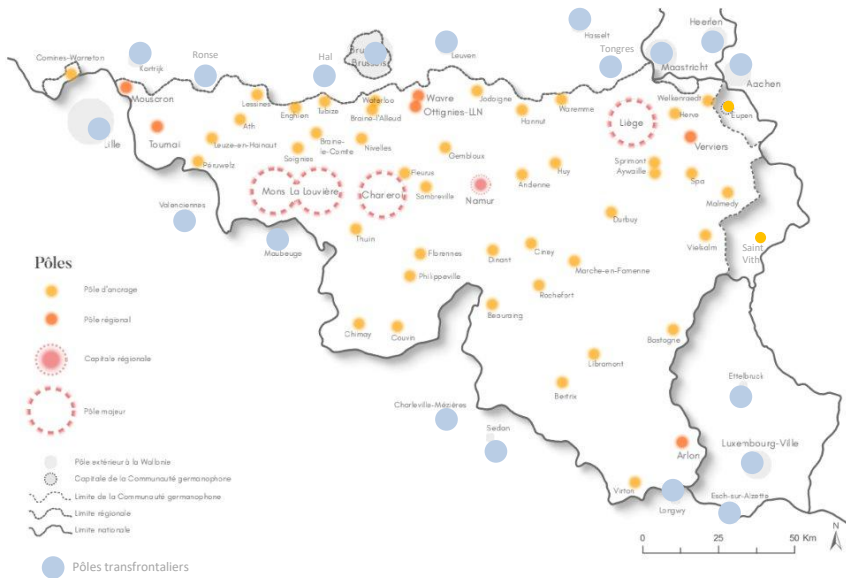
Fixe des orientations régionales pour :

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

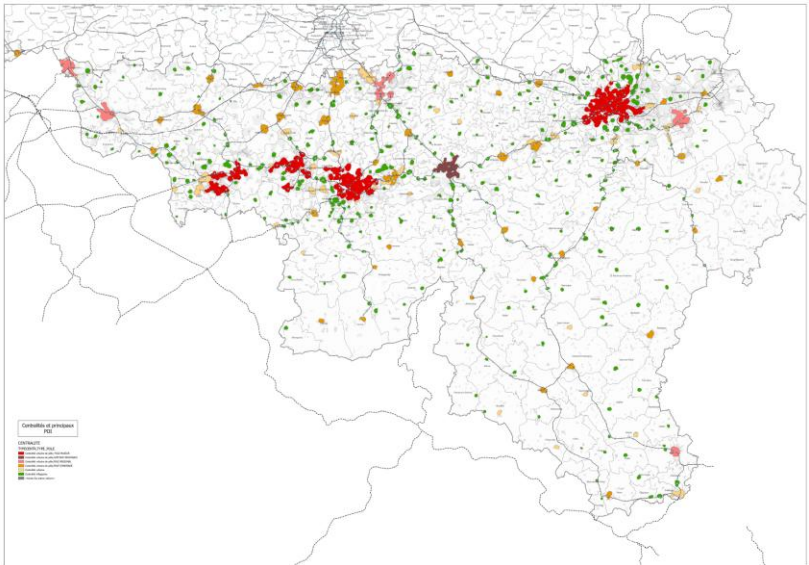


2. RÉSEAU STRUCTURANT 2040

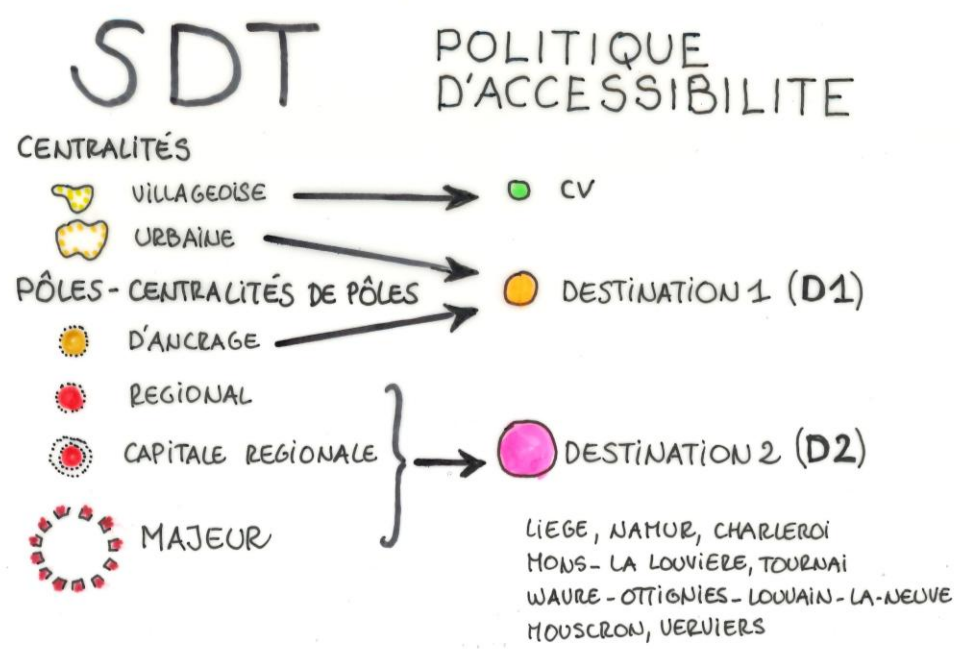
PÔLES



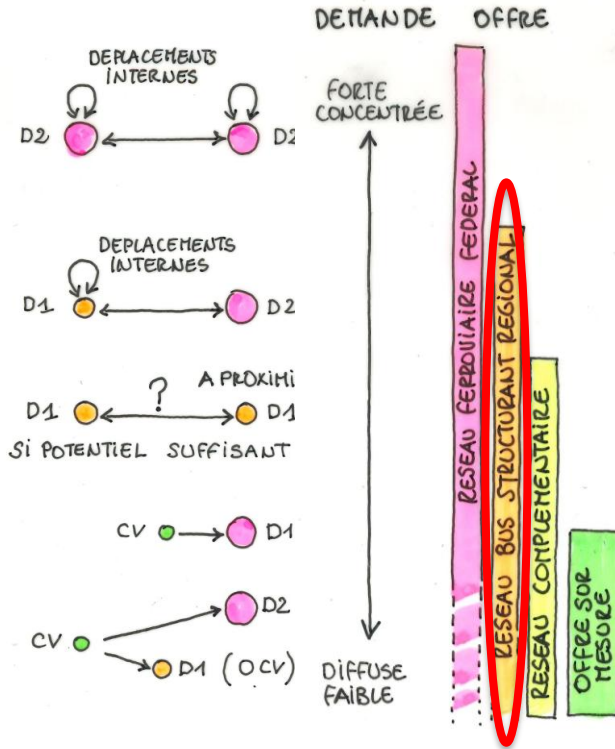
CENTRALITES



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



→ 460 centralités



Principes de connexion des centralités

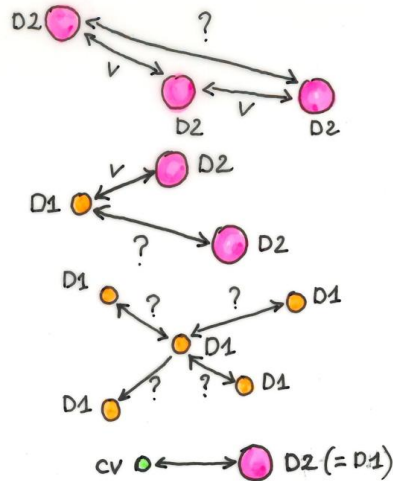
- Tout **pôle urbain majeur** est connecté à un ou plusieurs autres **pôles majeurs**
- Toute **centralité urbaine** est connecté directement à son **pôle majeur ou régional**
- Les **centralités urbaines** à proximité sont connectées entre elles si le potentiel est suffisant
- Les **centralités villageoises**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

Pour chacune pôle urbain desservi par le train

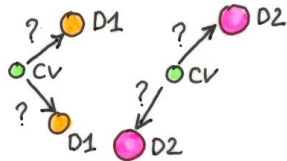
- Connexion effective par l’offre SNCB aux pôles à fort potentiel de déplacement
- Vérification du niveau de service de l’offre ferroviaire
- Identification d’enjeux pour les prochains plans de transport SNCB

Centralités urbaines	Pôle majeur prioritaire (D2)	Liaison	Relation SNCB existante	Correspondance	Enjeux offre	Enjeux infrastructure
Vielsalm	Liège	Vielsalm – Liège	IC-33 Liège – Goux Luxembourg	En gare de Liège, vers/depuis Verviers	Augmenter la fréquence le samedi pour atteindre 1 train/heure/sens	
Aubange	Arlon	Bertrix – Florenville – Virton – Aubange – Arlon	L-13 Libramont – Virton – Arlon	En gare d’ Athus Luxembourg	Augmenter l’amplitude horaire en semaine et augmenter la fréquence le samedi pour atteindre 1 train/heure/sens	
Bertrix						
Florenville						
Virton						
Habay-la-Neuve	Arlon	Libramont – Neufchâteau – Habay – Arlon	L-12 Libramont – Arlon – Luxembourg		Augmenter l’amplitude horaire en semaine et augmenter la fréquence le samedi pour atteindre 1 train/heure/sens	Travaux de modernisation « axe 3 » à finaliser afin de récupérer la pleine capacité sur la ligne
Neufchâteau						
Durbuy	Liège	Marche – Durbuy – Liège	L-15 Marloie – Liège	En gare de Marloie vers/depuis Namur	Augmenter la fréquence le weekend pour atteindre 1 train/heure/sens	Ligne à voie unique entre Bomal et Marloie
Marche-en-Famenne						
Arlon	Luxembourg	Namur – Arlon – Luxembourg	IC-16 Bruxelles – Namur – Luxembourg	En gare de Namur vers/depuis Liège	Augmenter la fréquence en semaine et le samedi pour atteindre 2 trains/heure/sens	Travaux de modernisation « axe 3 » à finaliser afin de récupérer la pleine capacité sur la ligne et réduire les temps de parcours
Libramont	Arlon					

① DÉFINIR UN RÉSEAU STRUCTURANT



② CONNECTER LE SOLDE DES CENTRALITÉS



**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)

≥ 2800

DEPLACEMENTS TMTM/
JOUR OUVRABLE MOYEN

÷ PART MODALE TC 10%

÷ 14 BUS/JOM/SS

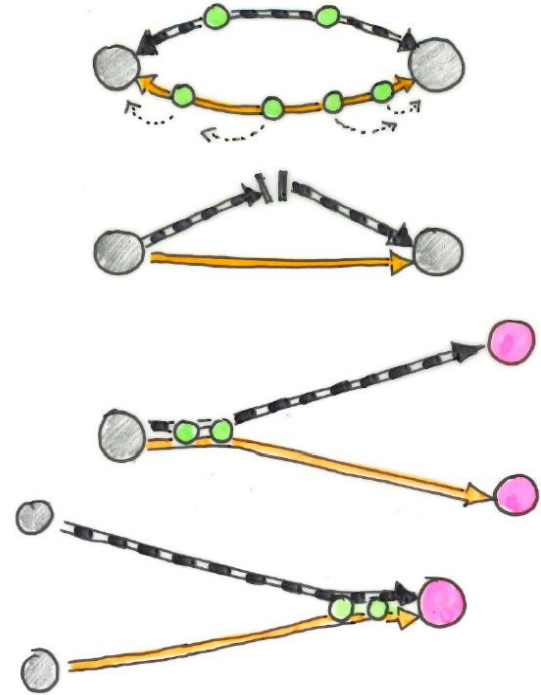
÷ 10 PERSONNES

DÉFINITION DU RÉSEAU STRUCTURANT (BUS)

30/01/2026

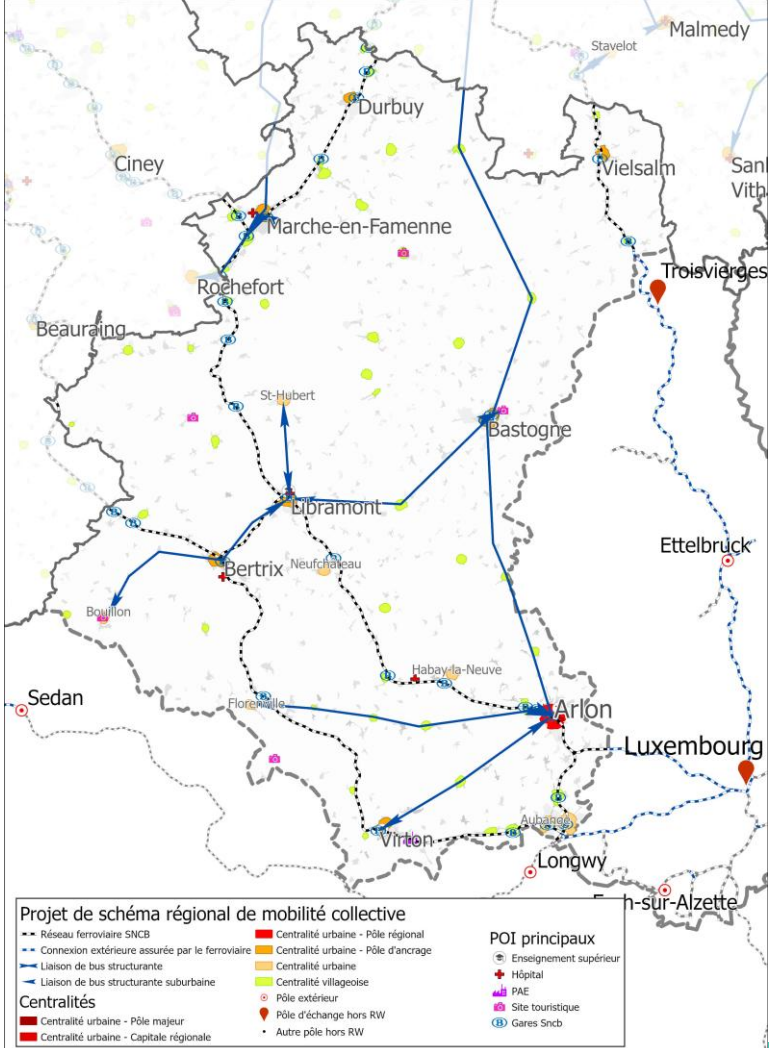
16

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
Florenville - Arlon	22
	E68
Libramont - Bastogne	6
Virton - Arlon	19
Bouillon - Libramont	8
St-Hubert - Libramont	51, 162b
Rocheftort - Marche	424



Ampleur

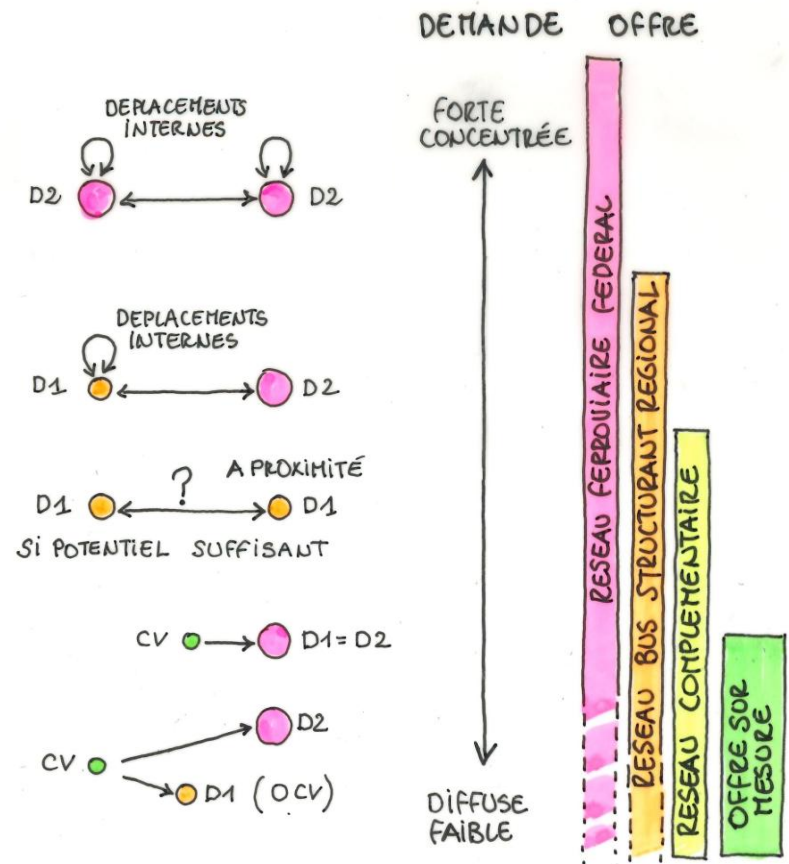
- +/- 1/3 de l'offre TEC

Enjeux principaux du réseau structurant

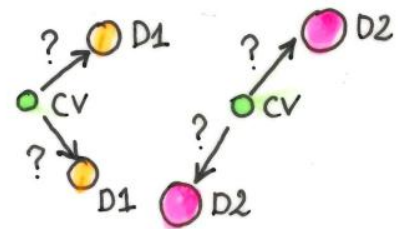
- Fiabilité et attractivité
- Intermodalité (interconnexion et connexion avec l'offre complémentaire)
- Adaptation de la desserte (POI, terminus, ...)
- Capacité
- Amélioration des infrastructures (arrêts et priorisation bus)
- Amplitude et offre le week-end (impact ampleur km!)



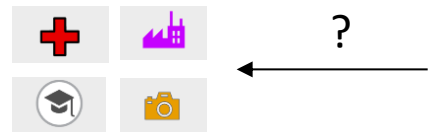
3. PRINCIPES DE CONNEXION DES CENTRALITÉS VILLAGEOISES ET DES POI MAJEURS NON CONNECTES AU RÉSEAU STRUCTURANT

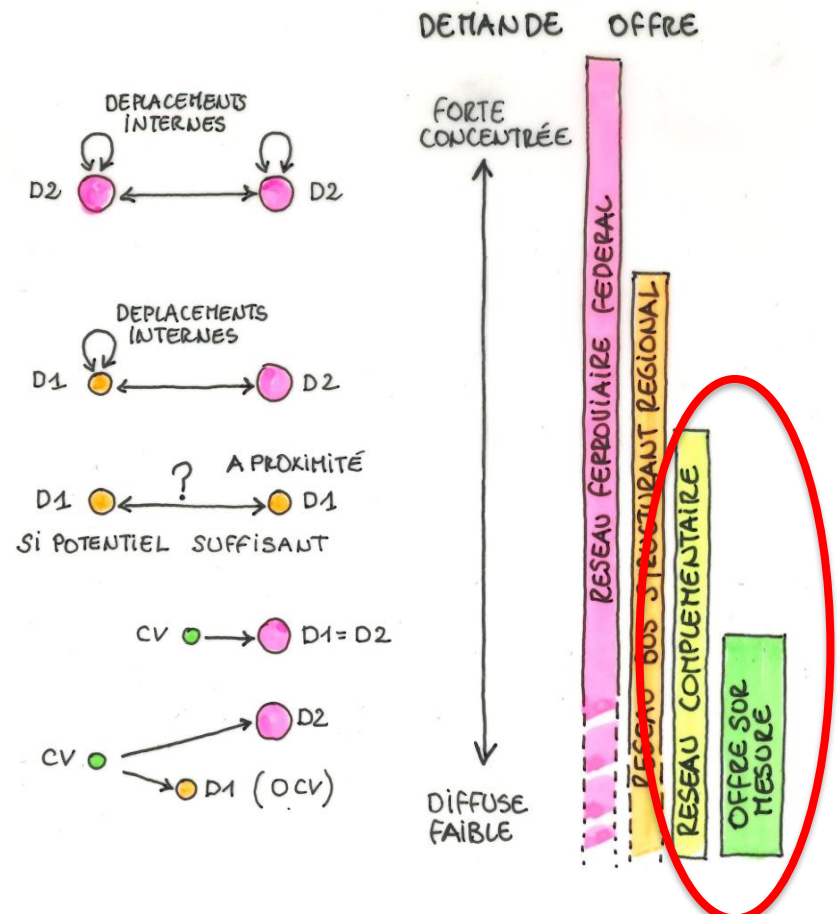


Connecter le solde des polarités

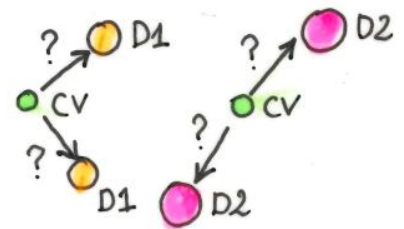


Connecter le solde des POI

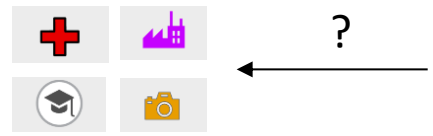




Connecter le solde des polarités

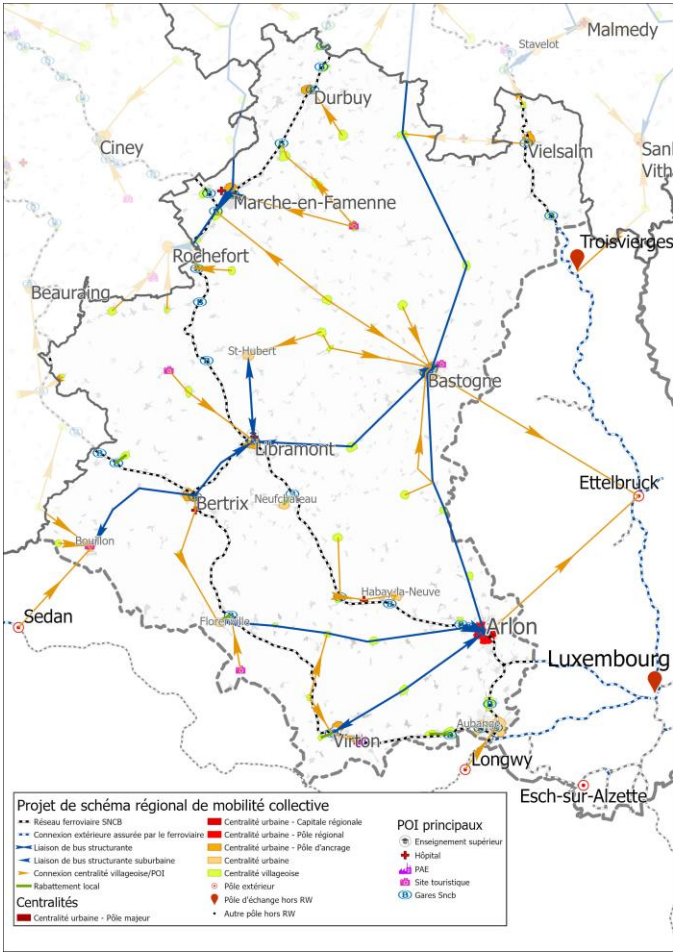


Connecter le solde des POI

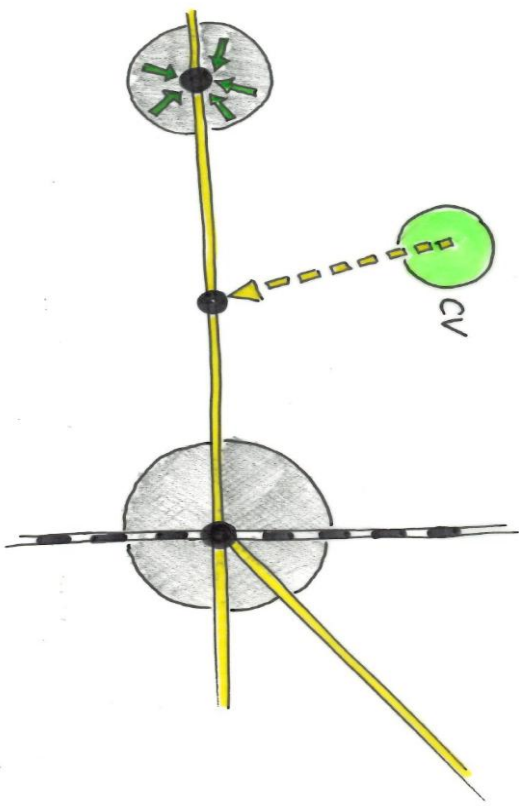


PRINCIPES DE CONNEXION DES CENTRALITÉS VILLAGEOISES ET DES POI

NOM CENTRALITES	Destination 1	Typo D1	Destination 2	Typo D2	Correspondance
Attert	Arlon	2	Idem D1		
Aye	Marche-en-Famenne	2	Namur	5	Ciney gare
Bertogne	Bastogne	5	Arlon	8	Bastogne Sud mobipôle
Bomal	Durbuy	1	Liège	1	
Corbion	Bouillon	5	Libramont	8	Bouillon mobipôle
Erezée	Durbuy	6	Liège	7	Barvaux gare
Etalle	Arlon	2	Idem D1	2	
Fauvillers	Bastogne	6	Arlon	10	Warnache N4 mobipôle
Forrières	Marche-en-Famenne	5	Namur	5	Jemelle gare
Freylange	Arlon	4	Idem D1		
Gouvy	Vielsalm	3	Luxembourg	1	
Grand-Halleux	Vielsalm	10	Liège	13	Trois-Ponts gare
Halanzy	Aubange	3	Arlon	6	
Haut-Fays	Beauraing	5	Namur	9	Gedinne gare
Herbeumont	Bertrix	2	Arlon	10	Florenville Mirroir mobipôle
Houffalize	Bastogne	2	Liège	2	
Jamoinne	Florenville	2	Arlon	2	
La Roche en Ardenne	Marche-en-Famenne	5	Liège	5	Melreux-Hotton gare
Lavacherie	Saint-Hubert	5	Arlon	4	Bastogne Sud mobipôle
Léglise	Habay-la-Neuve	6	Arlon	3	Marbehan gare
Libin	Libramont	5	Arlon	7	Libramont gare
Manhay	Vielsalm	5	Liège	2	
Marbehan	Arlon	1	Idem D1		
Marloie	Marche-en-Famenne	3	Namur	1	
Martelange	Arlon	2	Luxembourg	3	Arlon gare
Meix-devant-Virton	Virton	10	Arlon	13	Tintigny mobilôte
Melreux-Hotton	Marche-en-Famenne	3	Liège	1	
Messancy	Aubange	3	Arlon	6	
Musson	Aubange	10	Arlon	13	
Nassogne	Marche-en-Famenne	5	Namur	9	Jemelle gare
On	Marche-en-Famenne	2	Namur	3	Marloie gare
Paliseul	Bertrix	7	Namur	11	Paliseul gare
Rendeux	Melreux-Hotton	5	Liège	7	Melreux-Hotton gare
Rouvroy	Virton	5	Arlon	8	Virton gare
Sainte-Ode	Bastogne	2	Arlon	4	Bastogne Sud mobipôle
Saint-Léger	Arlon	2	Idem D1		
Stockem	Arlon	3	Luxembourg	5	Arlon gare
Tellin	Rocheftort	5	Namur	9	Jemelle gare
Tenneville	Bastogne	2	Namur	3	Marloie gare
Tintigny	Arlon	2	Idem D1		
Vaux-sur-Sûre	Bastogne	2	Arlon	3	Libramont gare
Wellin	Rocheftort	5	Namur	9	Jemelle gare



4. CHOIX DES MOBIPÔLES



Mobipôle de rabattement local desservi par le réseau structurant

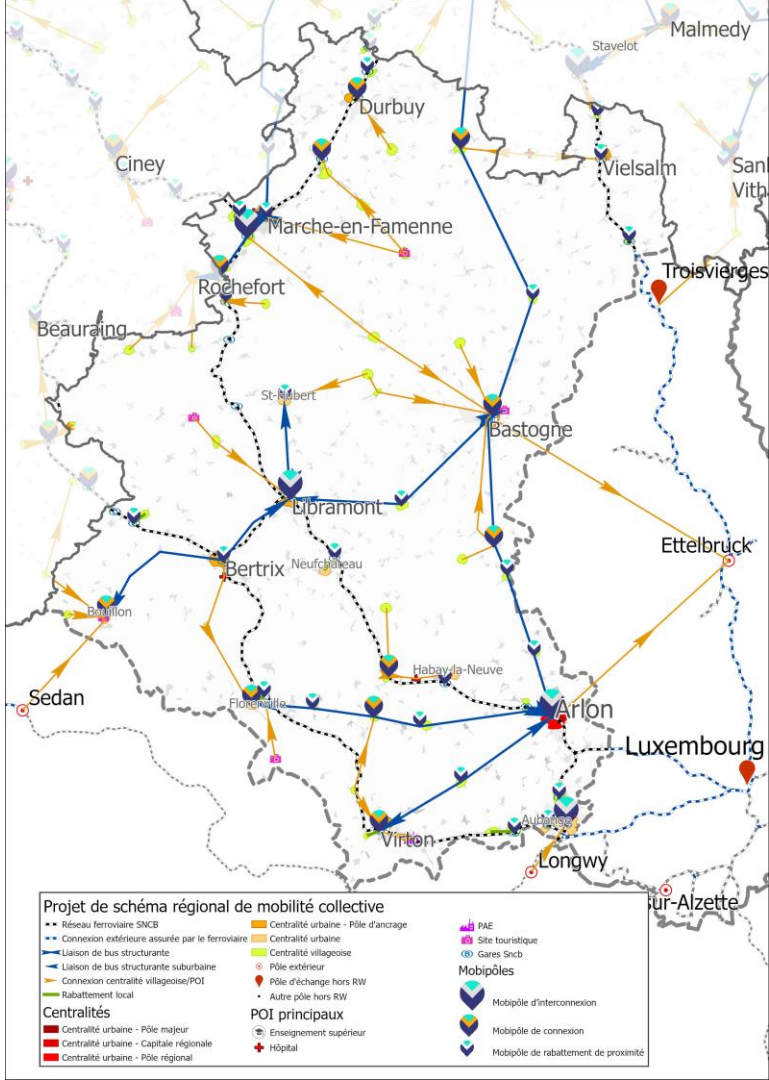


Mobipôle de connexion de centralités villageoises ou de POI au réseau structurant



Mobipôle d'interconnexion entre liaisons structurantes



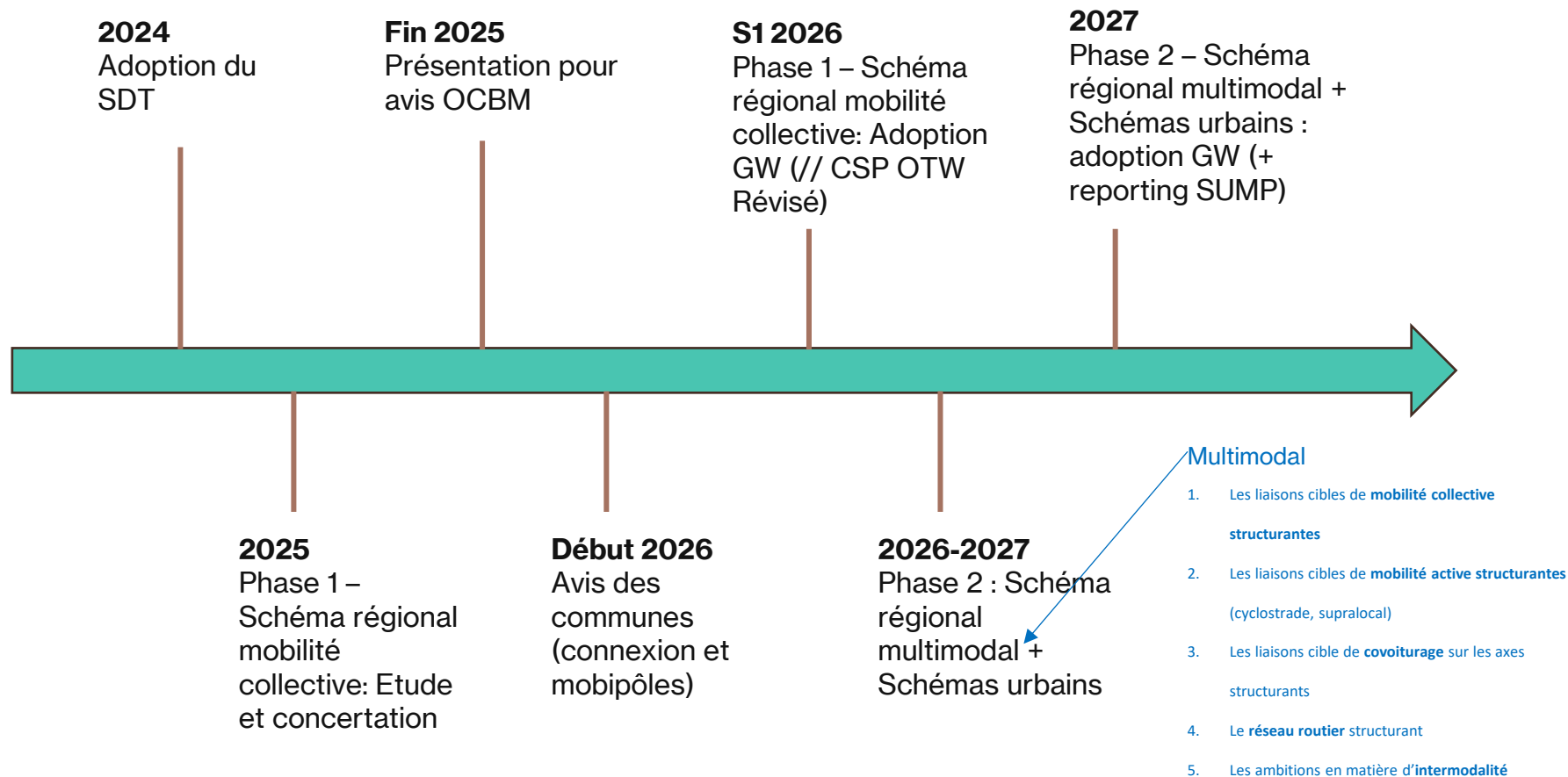


- Enjeu de correspondance
- 4 Mobipôles d'interconnexion
 - 10 Mobipôles de connexion
 - 26 Mobipôles de rabattement local



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

PROPOSITION D'AVIS DE L'ORGANE

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

- Il 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 défavorable sur les liaisons structurantes routières étant donné que la cohérence avec le SDT n'est pas optimale, en particulier vis-à-vis de plusieurs pôles qui devraient pouvoir bénéficier d'une liaison structurante : à savoir la liaison (E78) Bastogne-Marche-Namur (empruntant la N4, qui est un axe structurant du territoire de la province), la liaison (16) Arlon-Aubange-Virton et la liaison (87) Libramont-Neufchâteau-Leglise

L'organe estime, vu la densité de la population en Province de Luxembourg, qu'il y a lieu de pouvoir adapter, en fonction des spécificités rurales du territoire, les critères méthodologiques et le niveau de desserte le cas échéant, au sein de ce réseau structurant.

Par ailleurs, l'Organe souhaite insister sur l'importance que des dessertes qualitatives puissent continuer à exister à côté des liaisons structurantes.

- 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. Concernant la méthode présentée à ce sujet, l'Organe insiste sur le fait que dans une province à caractère rural, avec des centralités de petite taille, il y a souvent un éclatement des flux entre plusieurs destinations, et qu'il y a régulièrement lieu de prévoir plusieurs destinations privilégiées.

2.1. Nouvelle liaison ferroviaire Libramont-Luxembourg et impacts sur le réseau TEC

SPW MI – Melissa François
Point pour information de l'Organe

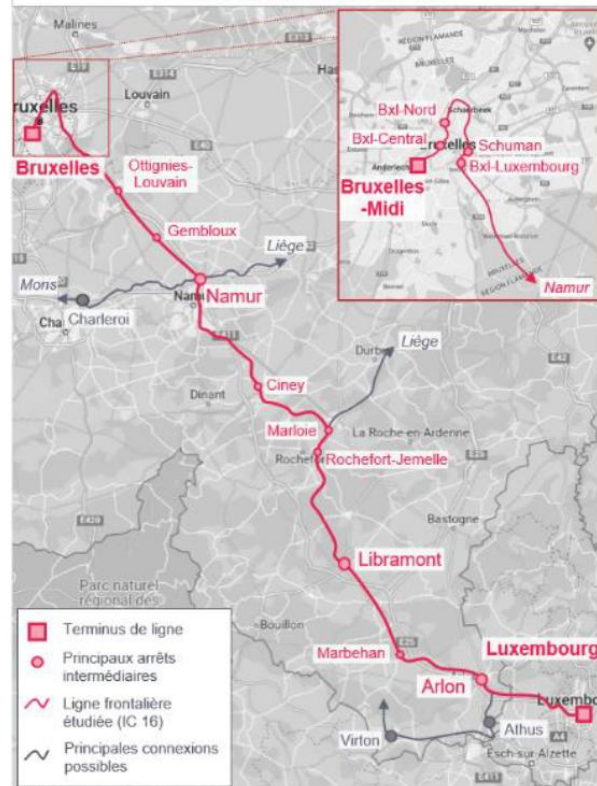
L'étude de potentiel ferroviaire transfrontalier

- L'étude de potentiel mandatée par les CFL et la SNCB auprès de Stratec a été menée en 2023 et a porté **sur l'ensemble des relations ferroviaires belgo-luxembourgeoises ainsi que sur l'accessibilité multimodale des gares** proches de la frontière
- Les résultats de l'étude Stratec ont été présentés le 18 septembre 2023 aux parties prenantes
- Suite à cette présentation et sur proposition de Stratec les CFL et la SNCB ont sollicité le MMTP, en charge du MMUST (Modèle Multimodal et Scénarios de mobilité Transfrontaliers) modèle avec une granularité plus fine, focalisé sur la province du Luxembourg et capable d'affiner et d'enrichir les résultats de Stratec



L'étude de potentiel ferroviaire transfrontalier

Corridor Bruxelles- Luxembourg :
offre ferroviaire en semaine



Corridor Arlon - Luxembourg :
offre ferroviaire en semaine



Corridor Athus - Luxembourg :
offre ferroviaire en semaine



Corridor Liège –
Gouvy – Luxembourg

L'étude de potentiel ferroviaire transfrontalier

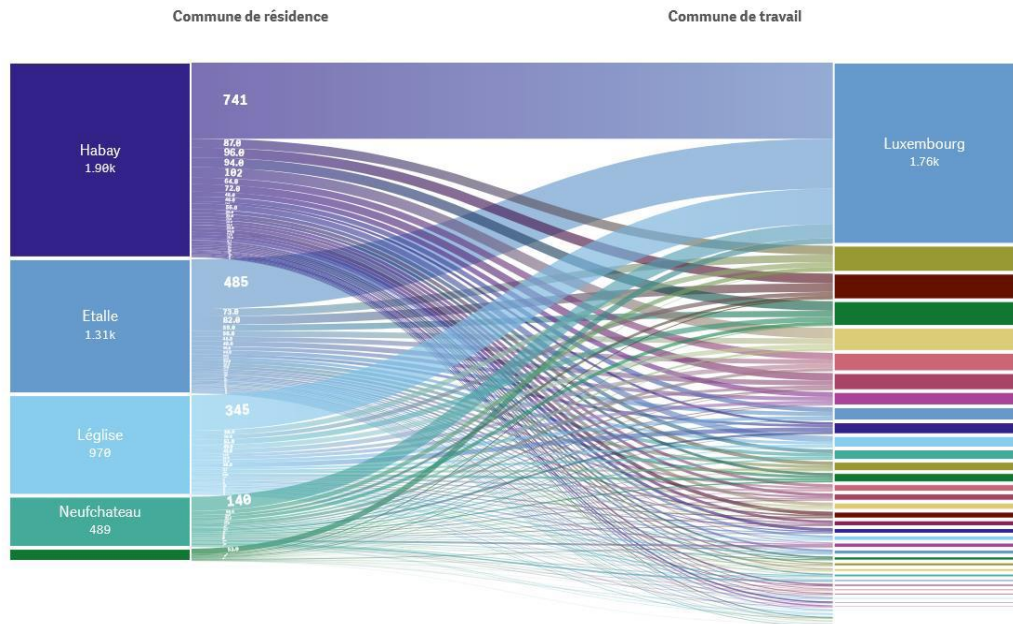
Les **priorités** identifiées par l'étude Stratec :

- Doubler l'offre IC 16 et créer une liaison rapide entre Bruxelles et Luxembourg à certains moments clés de la journée.
 - La combinaison des liaisons plus rapides avec des liaisons assurant une desserte fine, générerait le plus gros potentiel de voyageurs
- Prolonger la liaison L/RB Arlon Luxembourg jusqu'à Libramont à raison d'un train par heure.
 - Ce prolongement permettrait une connexion directe vers Luxembourg pour les territoires situés entre Arlon et Libramont, tout en apportant, pour certaines gares, une liaison complémentaire au service IC 16
- Délester le parking d'Arlon fortement sollicité en semaine par les navetteurs

L'étude de potentiel ferroviaire transfrontalier

- Le **modèle MMUST** a permis d'affiner et d'enrichir les résultats en :
 - testant le prolongement du L/RB Arlon-Luxembourg jusqu'à Libramont (1 ou 2 trains/heure), afin d'obtenir une vue plus précise sur les flux au sein de la commune d'Arlon
 - déterminant si d'autres parkings situés entre Arlon et Libramont pourraient servir d'alternative pour les voyageurs transfrontaliers, afin de délester le parking d'Arlon

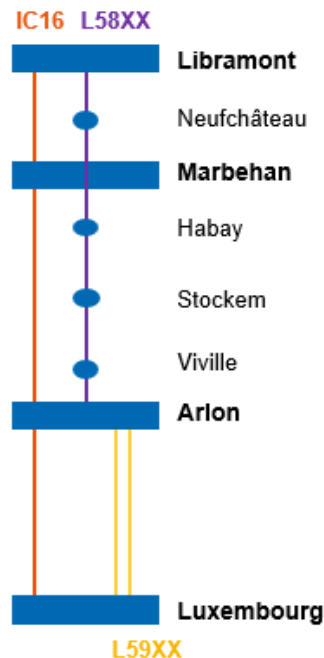
Nombre de relations entre le lieu de résidence et le lieu de travail (Source:IGSS/ACD)



L'étude de potentiel ferroviaire transfrontalier

- Les études menées par Stratec avec l'appui de MMUST recommandent donc, en combinaison avec le doublement du IC 16 la **création d'un train L/RB direct entre Libramont et Luxembourg**
- Le prolongement à raison de deux trains par heure, au lieu d'un seul, générerait du potentiel transfrontalier supplémentaire sous la condition du doublement de la fréquence de l'IC 16 mais insuffisant compte tenu du doublement des trains kilomètres entre Libramont et Arlon
- L'objectif est donc de mettre en service un train L/RB direct par heure entre Libramont et Luxembourg **à partir de décembre 2025**. Cette modification de l'offre permettra, entre autres, de déterminer si la demande réelle confirme celle identifiée par les études

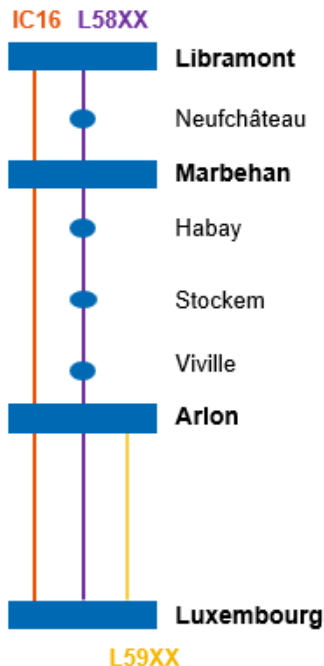
Nouvelle relation directe Libramont – Luxembourg



L'offre actuelle entre Libramont et Luxembourg

- **Relation IC-16** : reliant Bruxelles à Luxembourg à raison de 1 train par heure dans chaque sens entre 5h et 20h avec des renforts en heure de pointe.
- **Relation L Libramont –Arlon (58XX)**: reliant Libramont à Arlon avec une politique d'arrêt omnibus. Les arrêts intermédiaires sont: Neufchâteau, Marbehan, Habay, Stockem et Viville. En moyenne 1 train par heure dans chaque sens entre 5h30 et 21h30 avec un renfort en heure de pointe.
- **Relation L/RB Arlon -Luxembourg (59XX)**: reliant Arlon à Luxembourg avec une politique d'arrêt omnibus. Les arrêts intermédiaires sont: Kleinbettingen, Capellen, Mamer, Mamer-Lycée et Bertrange Strassen. En moyenne 2 trains par heure entre 4h30 et 20h30 avec un renfort en heure de pointe. Le train L/RB Arlon –Luxembourg ne circule pas le weekend et les jours fériés.

Nouvelle relation directe Libramont – Luxembourg



L'offre en 2026 entre Libramont et Luxembourg :

- **Relation IC-16** : inchangée par rapport à l'offre actuelle
- **Relation L Libramont –Arlon -Luxembourg (58XX)**:
 - Optimisation du temps de parcours comparé à l'offre actuelle (-7 à -9min) et amélioration de l'expérience client en enlevant la rupture de charge à Arlon
 - Politique d'arrêt inchangée par rapport à l'offre actuelle.
 - En moyenne 1 train par heure dans chaque sens entre 5h30 et 21h30 avec un renfort en heure de pointe. Ajout de deux trains supplémentaires en pointe entre Libramont et Arlon afin de proposer une offre cadencée tout au long de la journée.
- **Relation L/RB Arlon -Luxembourg (59XX)**: reliant Arlon à Luxembourg à raison de 1 train par heure entre 4h30 et 20h30 avec un renfort en heure de pointe. Le train L/RB Arlon –Luxembourg ne circule pas le weekend et les jours fériés.

Nouvelle relation directe Libramont – Luxembourg

Horaires en ligne sur
le planificateur SNCB
(d'application à partir
du 15/12/25)



		
07:18		08:25
voie 1 1h 07min		
 Un titre de transport transfrontalier est nécessaire pour ce trajet.		
07:27		08:36
voie 2 1h 09min		
 Un titre de transport transfrontalier est nécessaire pour ce trajet.		
07:56	 	09:06
voie 1 1h 10min, 1 correspondance		
 Un titre de transport transfrontalier est nécessaire pour ce trajet.		
08:21		09:36
voie 4 1h 15min		
 Un titre de transport transfrontalier est nécessaire pour ce trajet.		
plus tard ▾		

[acheter produit](#) [service clientèle](#) [business](#) [jobs](#)

07:27		Libramont	voie 2
L 5857 en direction de Luxembourg (LU)			
détails du train et arrêts intermédiaires (11) ^			
Information de composition indisponible			
07:35		Neufchâteau	
07:45		Marbehan	
07:50		Habay	
07:56		Stockem	
07:59		Viville	
08:05		Arlon	
08:15		Kleinbettingen (LU)	
08:20		Capellen (LU)	
08:24		Mamer (LU)	
08:26		Mamer-Lycée (LU)	
08:31		Bertrange Strassen (LU)	
08:36		Luxembourg (LU)	

Nouvelle relation directe Libramont – Luxembourg

		P		P		P		P		P		New																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
--	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	-----	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Nouvelle relation directe Libramont – Luxembourg

Points d'attention :



- En raison de la réduction du temps d'attente en gare d'Arlon, les horaires des trains L sont adaptés sur le tronçon Libramont – Arlon : **les départs vers Arlon/Luxembourg sont retardés de 9 minutes, tandis que les arrivées depuis Arlon/Luxembourg sont avancées de 8 à 9 minutes.**
⇒ adaptations TEC pour garantir les correspondances bus-trains (cfr. Point 3.5)
- Davantage de trains directs entre Marbehan/Habay et Luxembourg
⇒ Élément à prendre en compte pour l'évaluation de la ligne TEC 84 Marbehan – Arlon – Luxembourg (cfr. Point 3.2)

Nouvelle relation directe Libramont – Luxembourg

Merci



3. Réseau TEC

Offres évaluées

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

SPW MI – Ophélie ALSTEENS

Point pour avis de l'Organe

Processus « Evaluation de l'offre de bus TEC »

Evaluation en 2 temps :

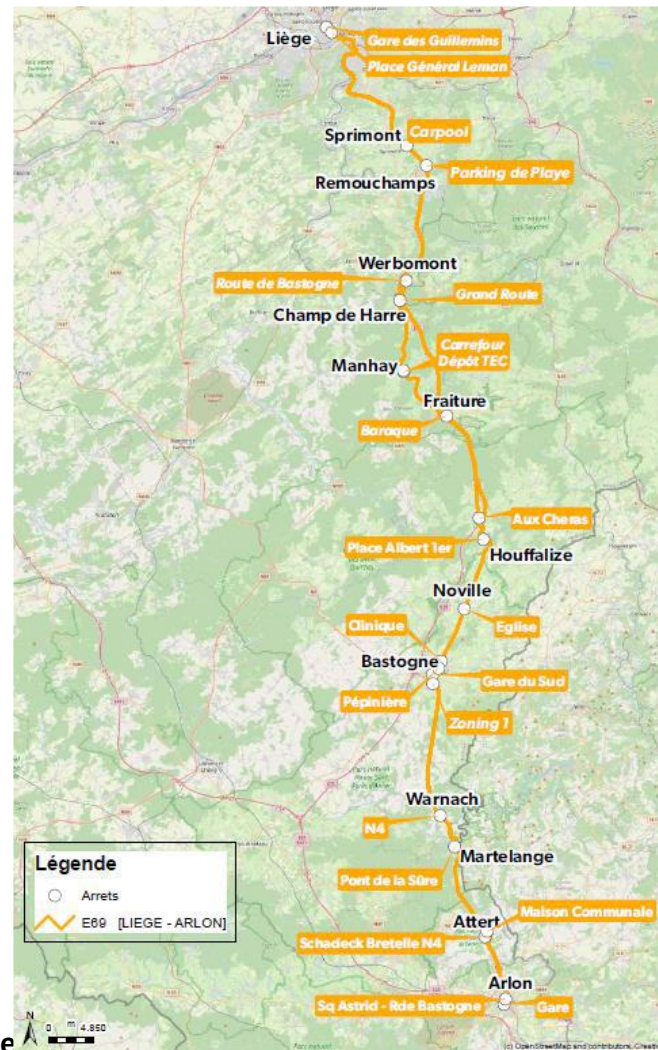
- Evaluation dans les 18 mois suivant la mise en production d'une nouvelle offre (ou d'une modification d'offre significative)
- Evaluation finale dans les 36 mois après mise en service

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

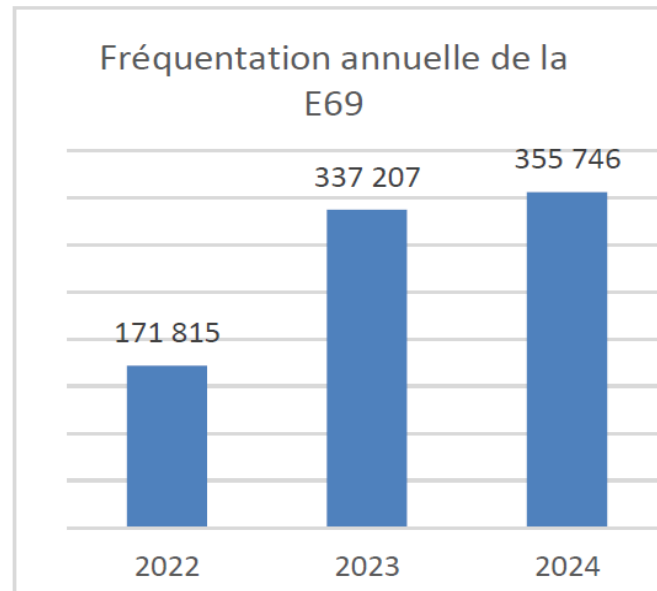
Atelier du 14 mars 2025 :

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'aménagement 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.

3.2. Evaluation de la zone Optisud (lignes 20-26-29-38-39-83-84)

SPW MI – Ophélie ALSTEENS et Mélissa FRANCOIS

Point pour avis de l'Organe

Evaluation Optisud

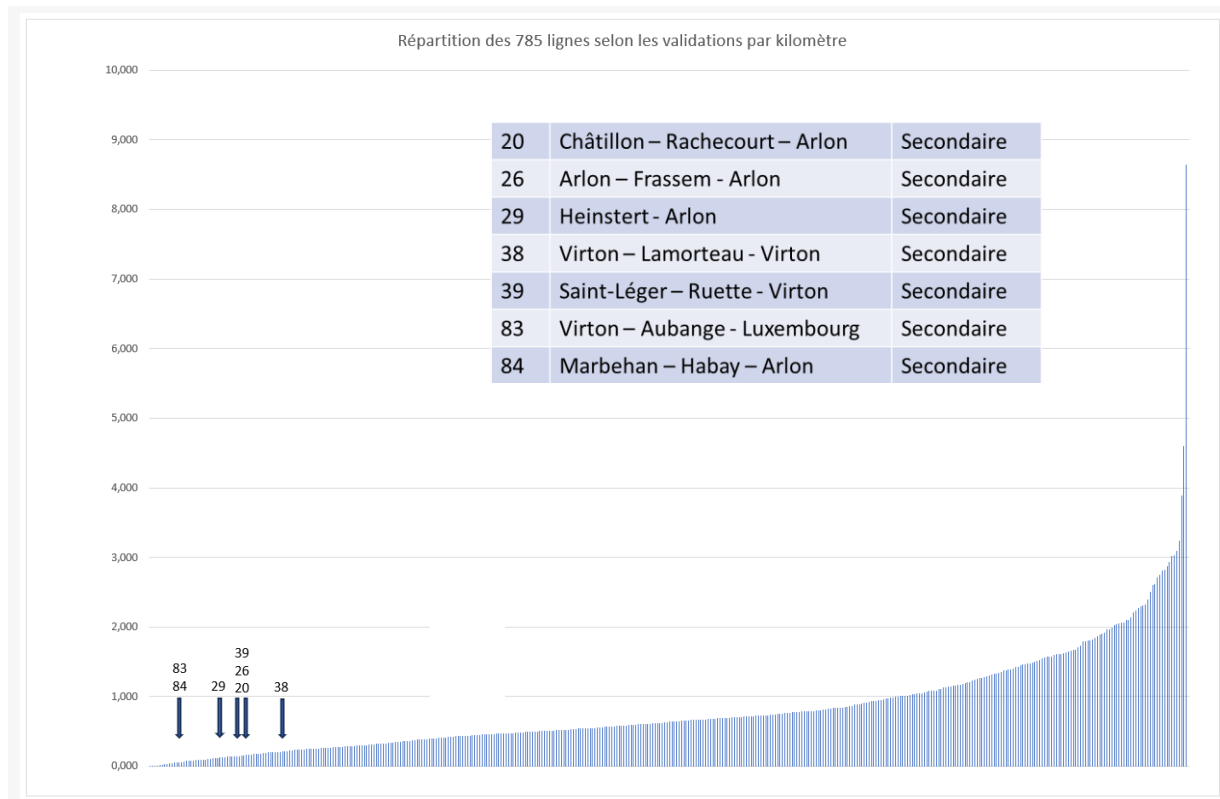
Objectifs de l'évaluation :

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



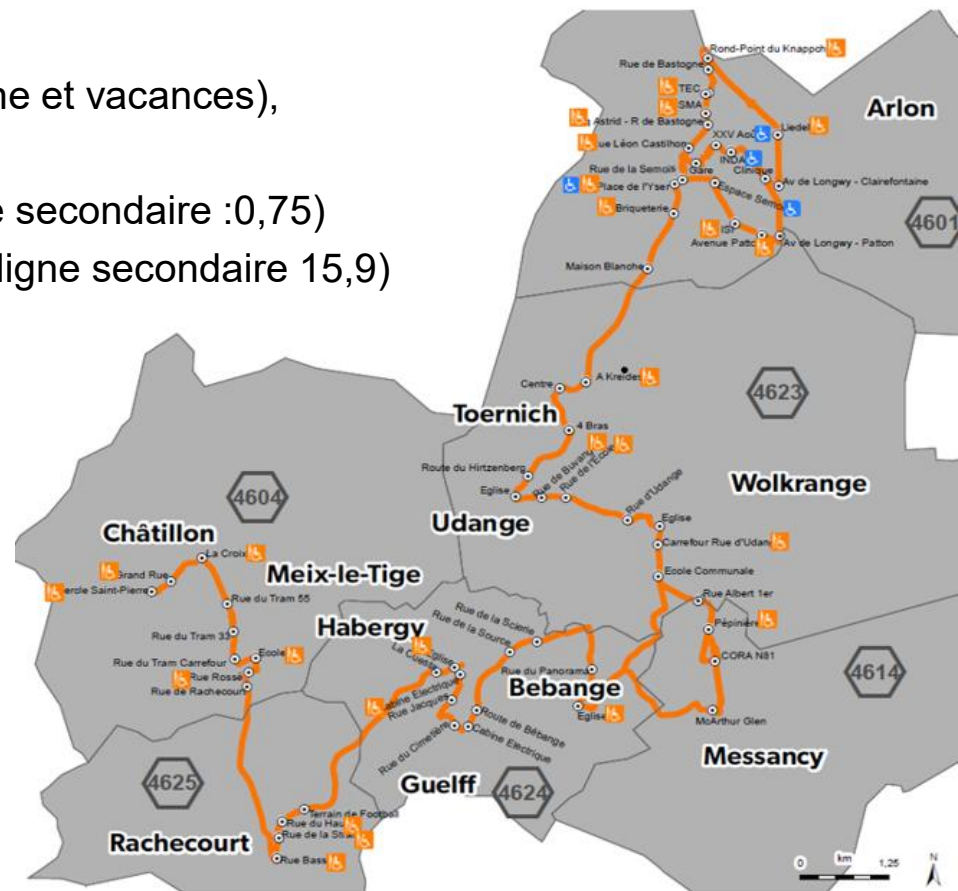
Contexte

- 2017 : redéploiement du réseau OPTISUD : hiérarchisation, lignes renumérotées, horaires simplifiés
- 2023-2024: Evaluation du réseau OPTISUD
 - Analyse approfondie des 7 lignes présentant des indicateurs de performance relativement moins bons



20 Châtillon – Rachecourt - Arlon

- Niveau de service:
 - 4 parcours/jour en heures creuses (semaine et vacances),
 - pas de passage le weekend.
- Validation/km : **0,24** en 2024 (moyenne ligne secondaire : 0,75)
- Validation/ passage : **8,5** en 2024 (moyenne ligne secondaire 15,9)



- Offre kilométrique : 72.000 km/an
pour une compensation régionale
standard pour ce type de ligne de
l'ordre de 310.000 €/an

Constats et recommandations

Constats pour la ligne 20

La ligne 20 a une fréquentation assez faible, mise à part le parcours de 16h10 (parcours scolaire).

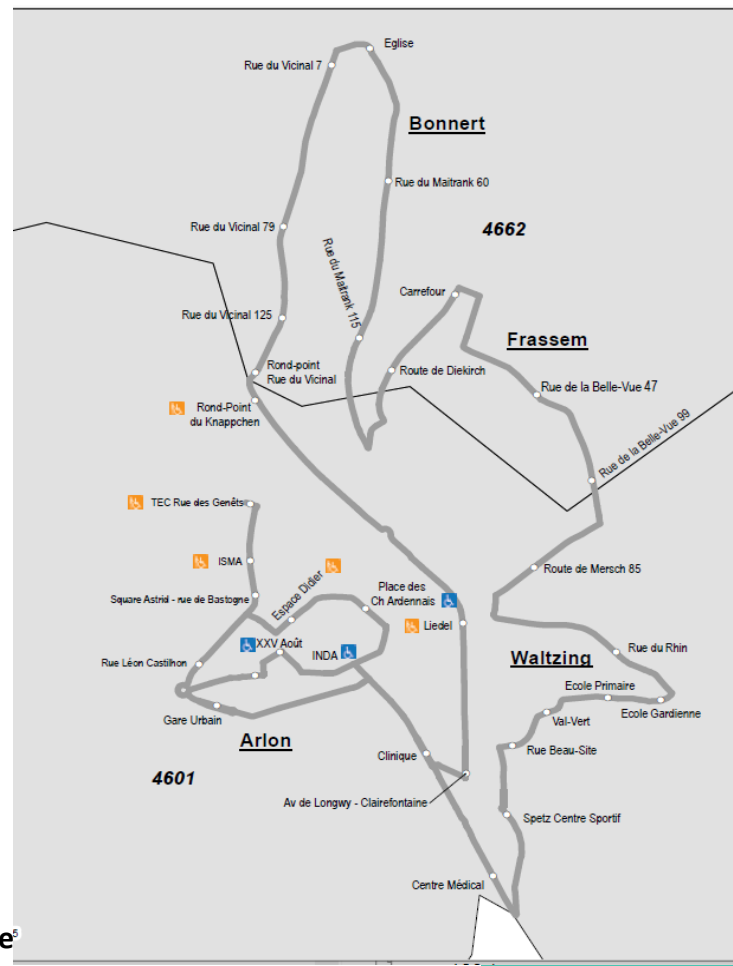
Recommandations pour la ligne 20

Sous réserve des réalités opérationnelles du TEC,

- faire évoluer l'offre vers un service flexible de petite capacité,
- et intégrer le parcours scolaire de 16h10 à une autre ligne (ex : ligne scolaire 201 Châtillon – Rachecourt - Arlon).

26 Arlon - Frassem - Bonnert - Arlon

- Niveau de service:
 - 5 boucles/jour en heures creuses (semaine et vacances)
 - pas de passage le weekend;
- Validation/km : **0,18** en 2024 (moy. ligne sec.:0,75)
- Validation/ passage: **3,8** en 2024 (moy. ligne sec.,15,9)
- Offre kilométrique : 27.000 km/an
pour une compensation régionale
standard pour ce type de ligne de l'ordre
de 128.000 €/an



Constats et recommandations

Constats pour la ligne 26

- La ligne 26 présente un niveau de fréquentation particulièrement bas.
- Près de 70% des montées de la ligne se font au départ d'Arlon
- Une grande partie de la ligne circule en parallèle du réseau intra-urbain Arlon

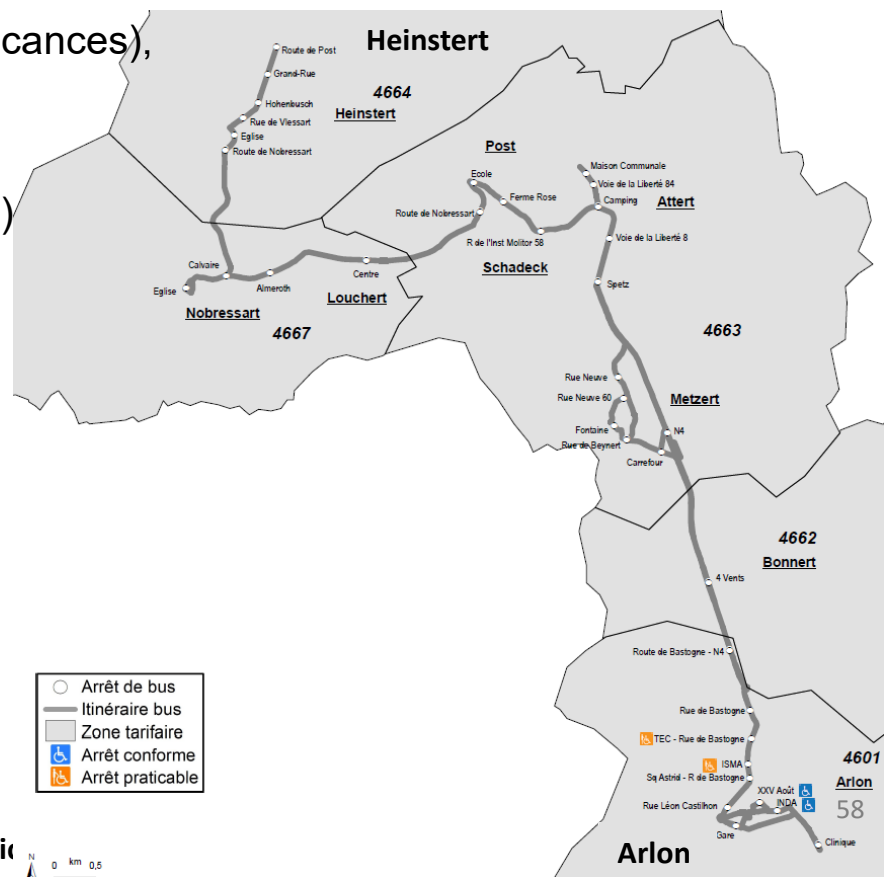
Recommandations pour la ligne 26

Optimiser l'offre de la ligne 26 en l'intégrant dans le réseau urbain d'Arlon en prenant en compte la desserte de Bonnet (non desservie actuellement par le réseau urbain).

29 Heinstert – Arlon

- Niveau de service:
 - 3 parcours/jour en heures creuses (semaine et vacances),
 - pas de passage le weekend.
- Validation/km : **0,21** en 2024 (moy ligne sec : 0,75)
- Validation/ passage : **5** en 2024 (moy ligne sec : 15,9)

- Offre kilométrique : 32.000 km/an
pour une compensation régionale
standard pour ce type de ligne de
l'ordre de 155.000 €/an



Constats et recommandations

Constats pour la ligne 29

La ligne 29 présente un niveau de fréquentation particulièrement bas (moyenne de 3 à 6 personnes/parcours).

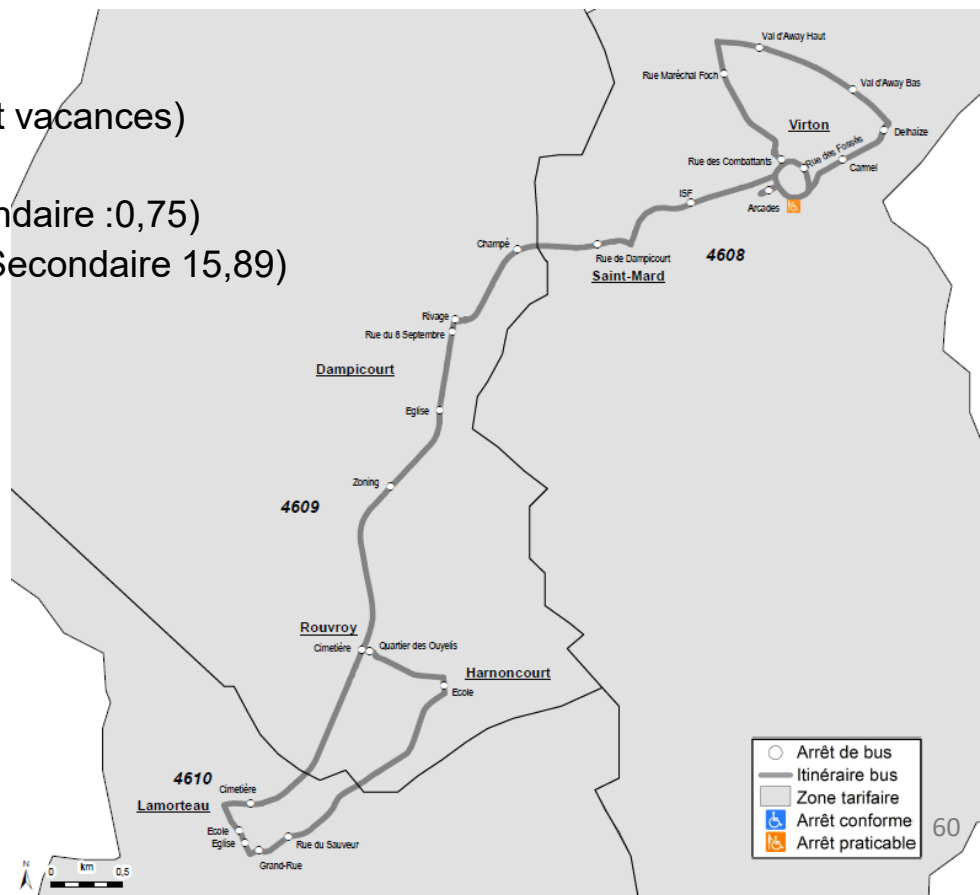
Recommandations pour la ligne 29

Il est recommandé, sous réserve des réalités opérationnelles du TEC, de faire évoluer l'offre vers un service flexible de petite capacité.

38 Virton – Lamorteau - Virton

- Niveau de service:
 - 4 boucles/jour en heures creuses (semaine et vacances)
 - pas de passage le weekend
- Validation/km : **0,32** en 2024 (moyenne ligne secondaire : 0,75)
- Validation/ passage : **7,5** en 2024 (moyenne ligne Secondaire 15,89)

- Offre kilométrique : 23.762 km/an
pour une compensation régionale
standard pour ce type de ligne de
l'ordre de 85.000 €/an



Constats et recommandations

Constats pour la ligne 38

La ligne 38 a une fréquentation assez faible.

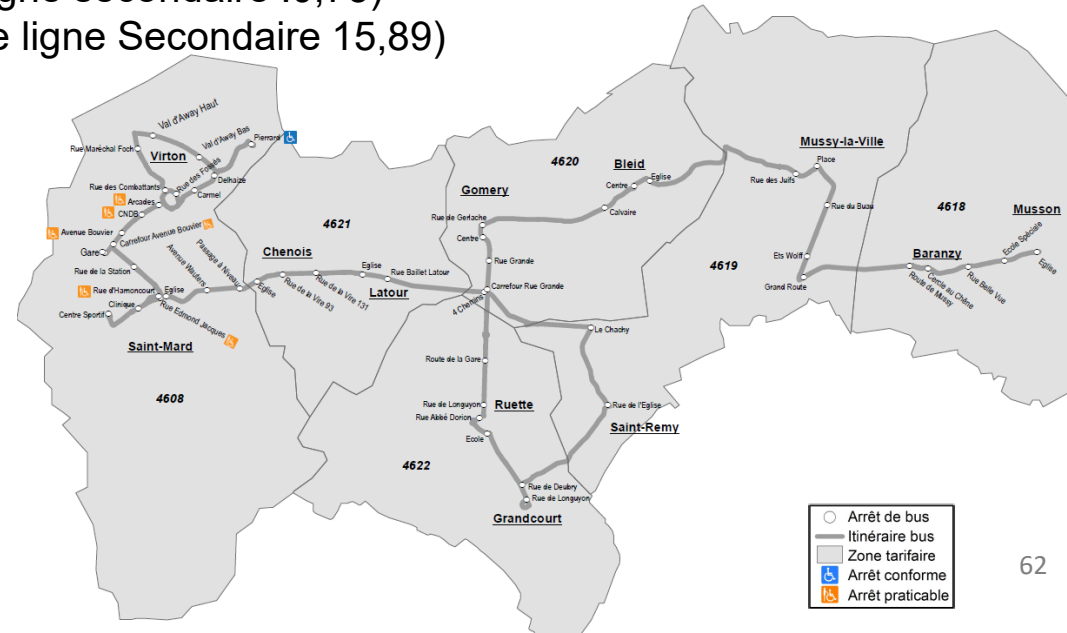
Elle répond cependant au besoin de desserte des villages de Dampicourt, Harnoncourt et Lamorteau en heures creuses.

Recommandations pour la ligne 38

Il est recommandé, sous réserve des réalités opérationnelles du TEC, de passer à des bus plus petits ou à du transport TEC à la demande.

39 Musson – Ruelle - Virton

- Niveau de service:
 - 4 bus/jour en heures creuses vers Virton et 6bus/jour entre 8h et 16h vers Musson
 - niveau de service légèrement différent en vacances
 - pas de passage le weekend;
- Validation/km : 0,26 en 2024 (moyenne ligne secondaire :0,75)
- Validation/ passage: 9 en 2024 (moyenne ligne Secondaire 15,89)
- Offre kilométrique : 83.972 km/an
pour une compensation régionale
standard pour ce type de ligne de
l'ordre de 300.000 €/an



Constats et recommandations

Constats pour la ligne 39

La ligne 39 ne présentent pas d'indices de fréquentation particulièrement élevés.

Elle répond à un besoin de déplacement.

Les arrêts les plus fréquentés hors Virton sont Saint-Remy, Mussy-la-Ville et Saint-Mard.

Recommandations pour la ligne 39

- Il est important de continuer à desservir les villages, non desservis par la ligne 16, qui représentent une part importante des montées.
- Les deux parcours du matin (9h46 et 10h46 vers Virton) qui transportent entre 0 et 9 personnes par passage pourraient être fusionné en un seul.
- Le parcours de 16h de la ligne 39 pourrait être un dédoublement de la ligne 391. Ce qui améliorerait la lisibilité pour les étudiants de Ruelle, Grandcourt et Saint-Rémy qui pourraient ainsi prendre matin et soir la même ligne.
- Un passage à des bus plus petits ou du transport TEC à la demande est également envisageable, sous réserve des réalités opérationnelles du TEC.

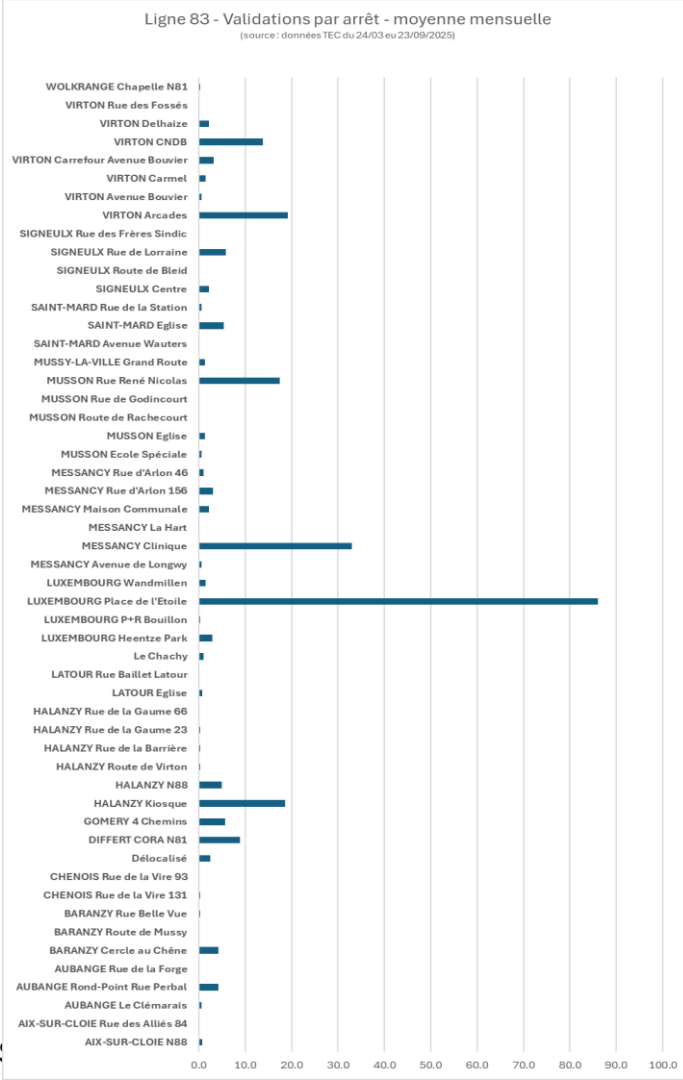
83 Virton – Aubange - Luxembourg

- Niveau de service:
 - Ligne **unidirectionnelle de pointe** vers/depuis Luxembourg
 - 1 passage/sens/jour (semaine et vacances), pas de passage le weekend ; 53 arrêts
- Validation/km : **0,12** en 2024
- Validation/ passage: **7,32** en 2024
- Offre kilométrique : 30.955 km/an
pour une compensation
régionale standard pour ce
type de ligne de l'ordre de
111.000 €/an



Ligne 83 - constats

Analyse de la fréquentation par arrêt



83 Virton – Aubange - Luxembourg

Identification des alternatives existantes dans les localités les plus fréquentées

Localité	Ligne SNCB 1 train/heure/sens en correspondance à Athus	Ligne TEC	Autres lignes
Virton	Oui	16 « Arlon – Athus – Virton » 19 « Arlon – Ethe – Virton »	
Halanzey	Oui	16 « Arlon – Athus – Virton »	
Messancy	Oui	16 « Arlon – Athus – Virton »	801 du RGTR « PE Howald - Sélangue – Messancy »
Musson	Non	16 « Arlon – Athus – Virton »	

Le trajet en bus TEC 83 est en moyenne 1.5 fois plus long que le trajet en train avec correspondance.

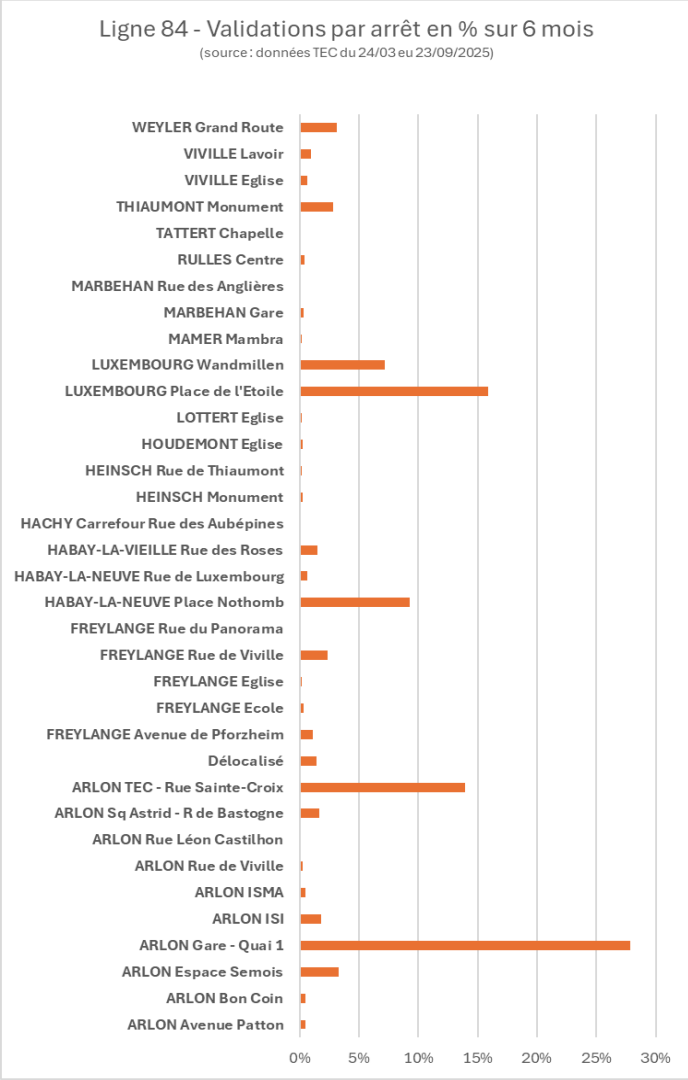
84 Marbehan – Arlon - Luxembourg

- Niveau de service:
 - Ligne **unidirectionnelle de pointe** vers/depuis Luxembourg
 - 1 passage/sens/jour (semaine et vacances)
 - pas de passage le weekend ; 35 arrêts
- Validation/km : **0,19** en 2024
- Validation/ passage : **10.92** en 2024
- Offre kilométrique : 28.787 km/an pour une compensation régionale standard pour ce type de ligne de l'ordre de 100.000 €/an



Ligne 84 - constats

Analyse de la fréquentation par arrêt



Ligne 84 - constats

- Forte concentration des montées à Arlon et principalement en gare d'Arlon.
- Différentes alternatives existent pour rejoindre Luxembourg depuis les communes de Habay et Arlon, à savoir :
 - Depuis Arlon : 4 train/heure train + 2 bus Express (E67 et E68)
 - Depuis Habay, Stockem et Viville : 1 train L direct toutes les heures **dès le 15/12/2025**
 - Depuis Marbehan : 1 train IC direct toutes les heures + 1 train L direct toutes les heures **dès le 15/12/2025**
- Le trajet en bus TEC 84 est jusqu'à 2,5 fois plus long que les trajets en train.

Constats et recommandations

Constats pour les lignes 83 et 84

- Fréquentation en croissance depuis 2023 MAIS les deux indicateurs (**V/N et V/K**) en-dessous de la moyenne des lignes secondaires.
- Lignes principalement utilisées dans des localités également desservies par le train ou par d'autres lignes principales avec des correspondances organisées vers et depuis Luxembourg.

Recommandation pour les lignes 83 et 84

- Préparer la suppression des 4 parcours

Proposition d'avis de l'Organe :

L'Organe prend acte des résultats de l'évaluation des lignes 20, 26, 29, 38, 39, 83 et 84.

Il recommande :

- **De remplacer les lignes 20, 29, 38 et 39 par des services flexibles à la demande, dont l'opérationnalisation est à étudier par l'OTW ;**
- **De veiller à maintenir une desserte scolaire des entités de Wolkrange, Bébange et Guelff d'une part, et de Ruelle, Grandcourt et Saint-Rémy d'autre part.**
- **D'optimiser l'offre de la ligne 26 étant donné sa faible fréquentation et la mutualisation possible avec les lignes du réseau urbain d'Arlon, qui devrait dès lors assurer la desserte de Bonnert.**
- **De préparer la suppression des lignes transfrontalières 83 et 84, étant donné l'existence d'alternatives en transport en commun, et la réaffectation des moyens qui en découlent.**

3. Réseau TEC

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?

30/01/2026

74

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 – BU Namur

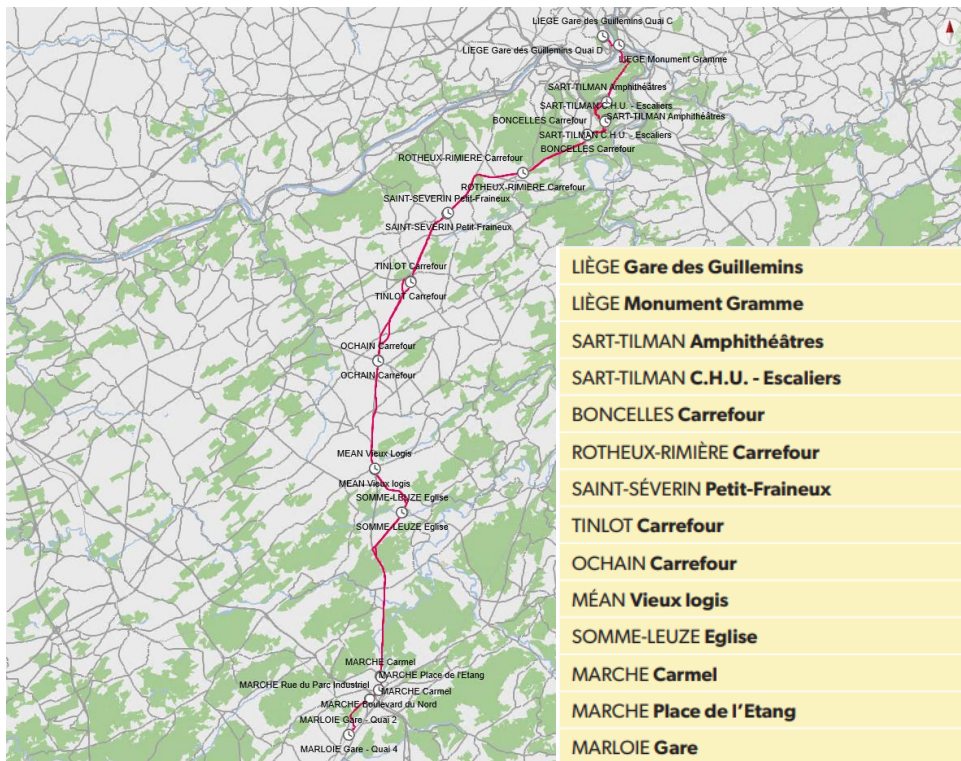
1er Semestre 2026

1. E20 « Marche – Liège » (Evaluation finale)
2. L6 et L601 « Libramont – Bastogne » (Evaluation finale)
3. Redéploiement de la zone « Gaume – Sud-Ardenne » (Evaluation intermédiaire)

Ligne E20 « Marche – Liège »

30/01/2026

76



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 journée

575.500 km/an

1.500.000€/an

Service pul

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)

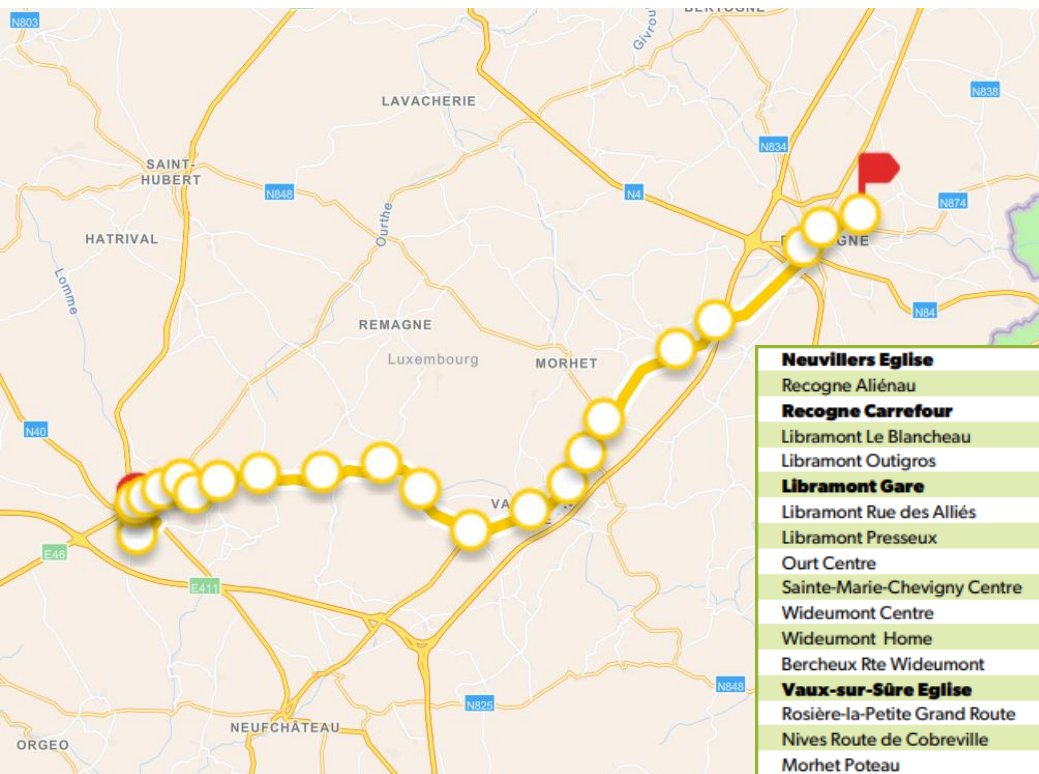
Enjeux de l'évaluation à mener

- 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.

Ligne 6 « Libramont – Bastogne »

30/01/2026

79



1993 : création de la 163b, affrétée par le TEC mais exploitée par la SNCB (billettique, etc)

2018 : souhait de la SNCB de ne plus financer les lignes

2020 : création de la ligne 6 à vocation structurante, et de la ligne 601 à vocation scolaire

Offre actuelle L6 :

Semaine: 1bus/h/sens de 6h à 20h

Samedi: 1bus/h/sens de 9h à 19h

Dimanche : 1bus/2h/sens de 9h à 19h

L6

367.000 km/an

1.650.000€/an

L601

48.000 km/an

173.000 €/an

Pistes d'améliorations identifiées :

- L'amélioration des correspondances bus-train en gare de Libramont ;
- La création de 2 arrêts supplémentaires ;
- Le monitoring de la capacité de la ligne scolaire 601.

2024 V/K : **0,41** < 1,16 (V/K moyen des lignes principales)
 V/N : **16** < 25,98 (V/N moyen des lignes principales)

Inférieur à la moyenne des lignes de même type (principal) mais reste acceptable compte tenu que les parcours scolaires ne font plus partie de la ligne 6.

Enjeux de l'évaluation à mener

- La vérification du respect des correspondances bus-train ;
- L'analyse de la pertinence de l'extension vers le Mardasson.

Redéploiement de la zone « Gaume – Sud-Ardenne »

30/01/2026

82

LÉGENDE

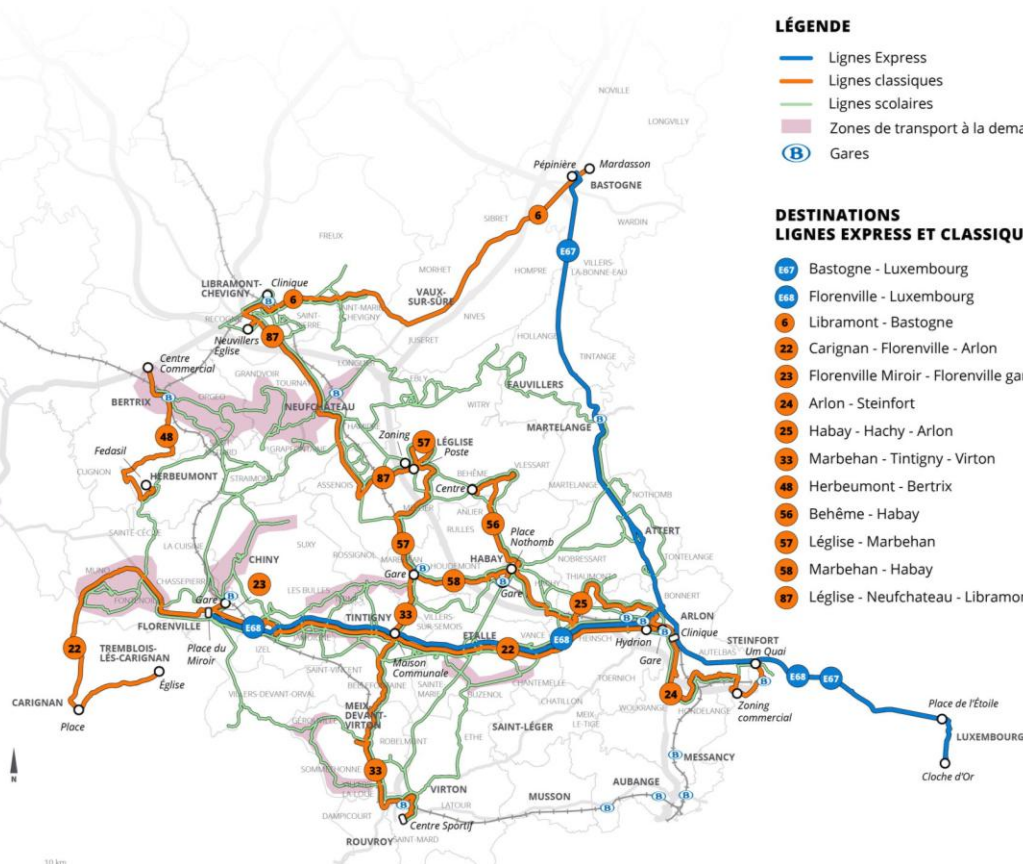
- Lignes Express
- Lignes classiques
- Lignes scolaires
- Zones de transport à la demande
- (B) Gares

DESTINATIONS LIGNES EXPRESS ET CLASSIQUES

- 667 Bastogne - Luxembourg
- 668 Florenville - Luxembourg
- 6 Libramont - Bastogne
- 22 Carignan - Florenville - Arlon
- 23 Florenville Miroir - Florenville gare
- 24 Arlon - Steinfort
- 25 Habay - Hachy - Arlon
- 33 Marbehan - Tintigny - Virton
- 48 Herbeumont - Bertrix
- 56 Behême - Habay
- 57 Léglise - Marbehan
- 58 Marbehan - Habay
- 87 Léglise - Neufchateau - Libramont

Mise en service en 2024

2 lignes express
5 lignes principales
6 lignes secondaires
44 lignes scolaires
1 ligne touristique
TEC à la Demande



Redéploiement de la zone « Gaume – Sud-Ardenne »

30/01/2026
83

Juillet 2024 : mise en service

Rentrée scolaires 2024 : Grosses difficultés de minutage, occasionnant de nombreux retards sur près de 2/3 des parcours scolaires. Très réactif, le TEC a opéré près de 73 modifications en 100 jours, résolvant ainsi tous les problèmes structurels.

Décembre 2024 : adaptation de la ligne de la nouvelle ligne 24 Arlon – Steinfort, vu le faible succès.

Par rapport à 2019 :

+330.000 km/an (+15% d'offre)

+1.150.000 €/an

Redéploiement de la zone « Gaume – Sud-Ardenne »

30/01/2026

84

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)

- ✓ Remis d'avis sur le bilan global présenté ainsi que sur la sélection de lignes à évaluer.
- ✓ 1^{er} 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 spécifique par ligne qui le nécessite).

Redéploiement de la zone « Gaume – Sud-Ardenne »

30/01/2026
85

Propositions d'enjeux à investiguer :

- L'extension transfrontalière de la ligne 22 Carignan – Florenville – Arlon
- Les services de transport à la demande (D3, D4, D5 et D6)
- L'offre scolaire
- Suivi de l'amélioration de l'accessibilité aux mobipôles, suite à l'étude infra réalisée avec Tractebel et partagée aux communes en juillet 2025 ;
- Identifier les actions nécessaires à l'amélioration de l'attractivité de l'offre sur la zone.

L'Organe prend acte que les lignes TEC E20, 6 et 601 et les lignes du redéploiement de la zone « Gaume – Sud-Ardenne » feront l'objet d'une évaluation durant le prochain semestre.

Il identifie les enjeux suivants à prendre en compte dans ces évaluations :

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

Lignes 6 et 601 :

Vérification du respect des correspondances bus-train ;

Analyse de la pertinence de l'extension vers le Mardasson ;

(à compléter par l'Organe)

Redéploiement de la zone « Gaume – Sud-Ardenne » :

S'assurer de la pertinence des différentes offres mises en place, au regard des moyens régionaux consacrés et de la réponse du marché aux offres déployées, en particulier :

L'extension transfrontalière de la ligne 22 Carignan – Florenville – Arlon ;

Les services de transport à la demande (D3, D4, D5 et D6) ;

L'offre scolaire.

Suivi de l'amélioration de l'accessibilité aux mobipôles, suite à l'étude infra réalisée avec Tractebel et partagée aux communes en juillet 2025 ;

Identifier les actions nécessaires à l'amélioration de l'attractivité de l'offre sur la zone.

(à compléter par l'Organe)

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

3. Réseau TEC

Evolution de l'offre

Transformation du Telbus en Tec à la Demande D7 Libramont - D8 Bastogne

OCBM Luxembourg
18 novembre 2025



D7 Libramont



Caractéristiques Telbus vs TECàD

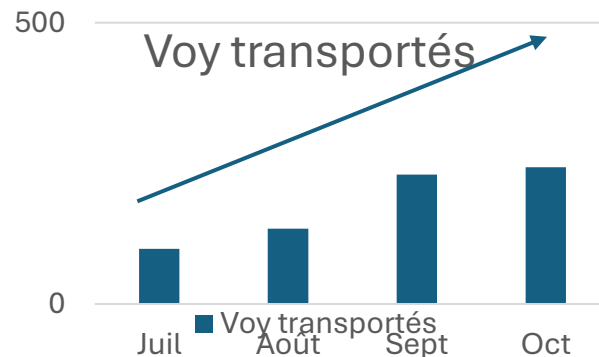
Caractéristiques	TELBUS (1993 – 2025)	TEC à la demande (2025-...)
Amplitude de service	9h-17h, du lundi au vendredi	
Type de déplacements	Totalement libre dans un rayon de 20 km (village <-> pôle; village <-> village)	Uniquement village <-> pôle (D7 : Libramont, D8 : Bastogne)
Prise en charge	Porte à porte	Poteau d'arrêt TEC
Horaires	Libres , selon disponibilités	4 passages par jour/sens Correspondance train à Libramont
Tarifs	<2 €, même les abonnés	Inclus dans billetterie TEC (2,2 € et gratuit pour les abonnés)
Réservation	Par téléphone durant les heures de bureau	App, site internet, call-center
Fréquentation quotidienne	15 voyages	20 voyages (cible)
Type de véhicule	minibus 20-25 places	van 8 places
Nombre de véhicules	3	2
Energie utilisée	diesel	Électricité
Coût annuel	340.000 €	230.000 € (cible)

Moins de flexibilité...

...pour plus d'efficacité

TEC à la demande : KPI

Année	juillet	août	2025 septembre	octobre	Total	Total
Nombre d'heure de service	308,30	343,60	387,57	403,60	1.443,07	1.443,07
Part du temps à vide	93,58 %	92,29 %	88,60 %	88,88 %	90,62 %	90,62 %
Nombre de kilomètre du service	3083	4172	6112	6375	19743	19743
Part des kilomètres à vide	68,53 %	66,66 %	63,77 %	64,94 %	65,50 %	65,50 %
Nombre de voyageurs transportés	98	134	230	243	705	705
Nombre de courses	91	128	216	227	662	662
% no show	1,32 %	1,65 %	1,18 %	1,83 %	1,51 %	1,51 %
% seat unavailable	2,63 %	3,70 %	1,47 %	1,31 %	2,10 %	2,10 %
Nombre de comptes ayant voyagé	58	58	55	69	136	136
Durée moyenne par course	13,73	13,80	13,17	13,67	13,54	13,54
Distance moyenne par course	12,38	12,57	11,42	11,71	11,88	11,88
Nombre moy. de courses par compte	3,25	3,76	5,02	4,20	8,38	8,38
Nombre de voyageurs par heure conducteur	0,32	0,39	0,59	0,60	0,49	0,49
Coût de production (HTVA)		18.109,85	19.988,94		38.098,79	38.098,79
Nombre de ventes de tickets unitaires	35,62	42,95	81,71		160,29	160,29
Recette (sur base paiement appli)	74,80	90,20	171,60		336,60	336,60
Recette moy. par voyageur transporté	0,74	0,65	0,73		0,71	0,71
Déficit		18.019,65	19.817,34		37.762,19	37.762,19
Coût HTVA par voyageur transporté		135,15	86,91		54,04	54,04
Coût HTVA par Km en charge		13,02	9,03		5,59	5,59
Km par voyageur transporté	31,46	31,14	26,58	26,23	28,00	28,00



C'est le début ...

Rôle des communes
Promouvoir ce service de
 mobilité partagée
 Supports de **communication**
 du TEC à disposition

4. 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 Luxembourg**

LEDUC Kevin

XX.XX.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

- Abribus « standard alu »



- Abribus « 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



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.

5. DIVERS : SUGGESTION DE POINTS POUR UN OCBM ULTERIEUR