

OCBM Luxembourg du 18 novembre 2025 - Document préparatoire Points 3.3. pour avis : Prochaines évaluations de l'offre TEC

Contexte

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

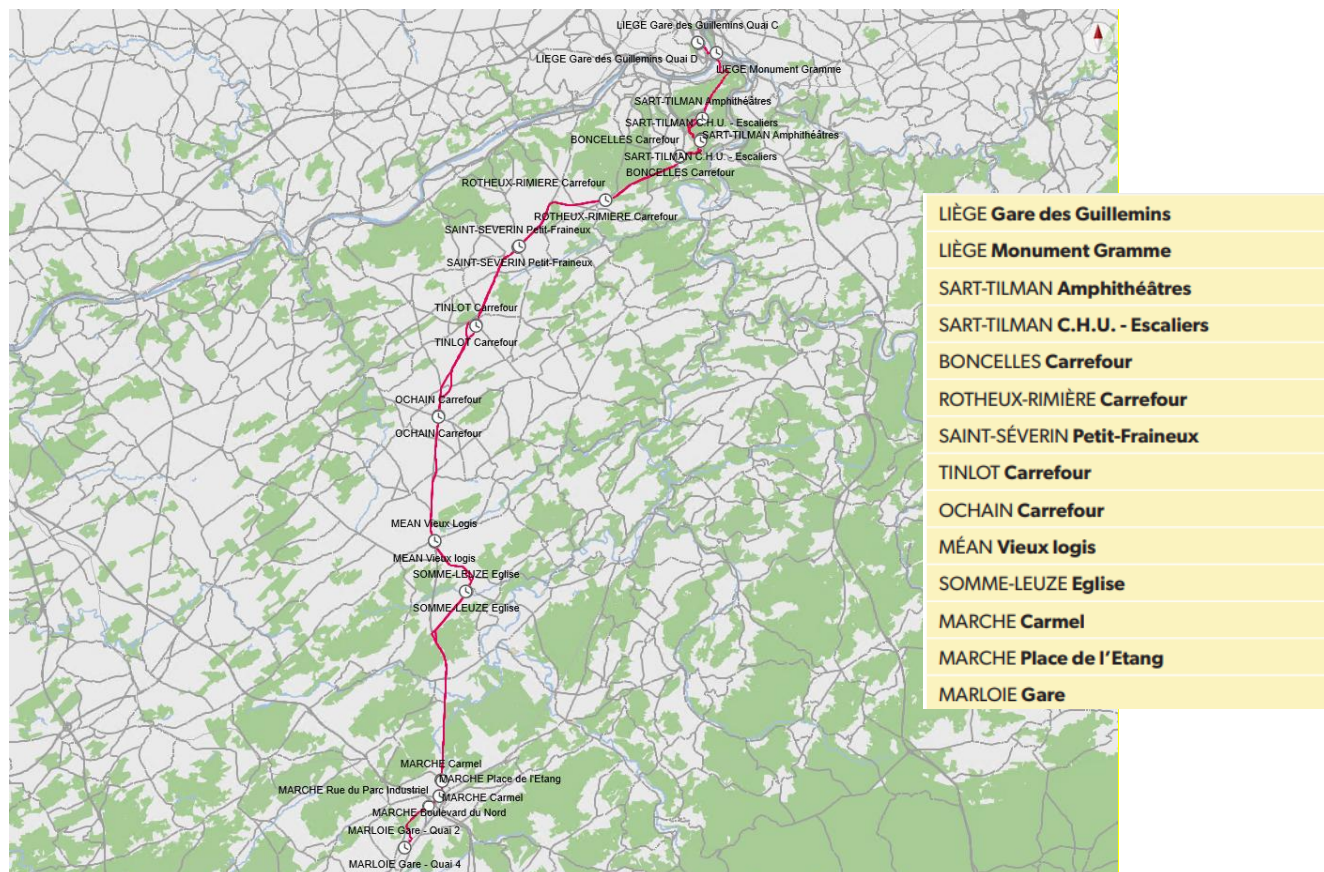
Lors de chaque session d'OCBM, la liste des lignes qui font l'objet d'une évaluation à court terme est présentée afin:

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

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

- La ligne Express E20 « Marche - Liège » (Evaluation finale)
- Les lignes 6 et 601 « Libramont – Bastogne » (Evaluation finale)
- Le redéploiement de la zone « Gaume – Sud-Ardenne » (Evaluation intermédiaire)

Ligne express E20 « Marche - Liège » à évaluer (évaluation définitive)



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

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

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

Une évaluation intermédiaire s'est déroulée en automne 2022.

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

- Le renforcement du niveau d'offre cible par :

- Un renfort de fréquence unidirectionnel aux jours et heures de pointe scolaires pour atteindre un parcours toutes les demi-heures vers Liège le matin et vers Marche le soir ;
- Deux parcours vers Liège les dimanches à destination des étudiants kotteurs.
- L'analyse de la possibilité d'ajouter un arrêt dans le zoning industriel Nord de Baillonville, au regard des contraintes de vitesse commerciale et de traversée piétonne sécurisée ;
- L'élaboration d'une série d'actions visant l'amélioration de l'accessibilité intermodale de l'offre sur cette ligne afin de contribuer davantage au transfert modal visé. Il s'agit d'aménager des quais PMR aux arrêts pertinents, d'étudier la possibilité de développer des services de mobilité locale flexible pour couvrir les premier et dernier kilomètres autour de certains arrêts, etc.

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

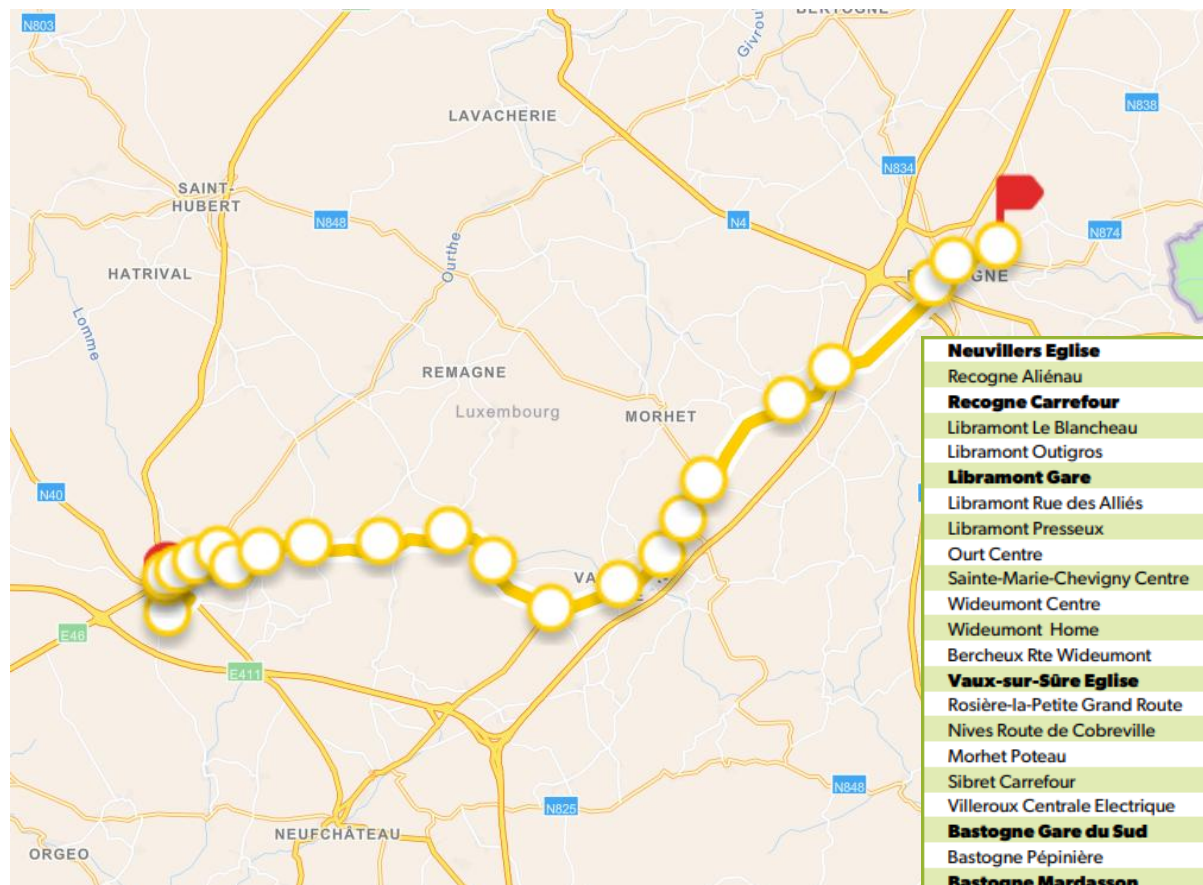
- **V/K** soit le nombre de validations annuelles / le nombre de kilomètres annuels parcourus,
- **V/N** soit le nombre moyen de validations par parcours.

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

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

- **D'analyser la pertinence des différents renforts d'offre implémentés ;**
- **D'améliorer la complémentarité horaire des trains L et bus E20 entre les terminus (bus et train partent quasiment aux mêmes heures), tout en desservant des centralités différentes sur leur parcours ;**
- **D'évaluer l'amélioration de la vitesse commerciale et de la ponctualité de l'offre à la suite des aménagements réalisés en faveur du Busway entre le Sart Tilman de la gare de Liège Guillemins ;**
- **D'évaluer les actions d'amélioration de l'accessibilité aux arrêts.**

Lignes 6 et 601 « Libramont – Bastogne » à évaluer



A partir de 1993, parallèlement à la desserte ferroviaire de la ligne 163 entre Libramont et Bastogne, une ligne de bus est instaurée. Ceux-ci sont affrétés par le TEC mais l'exploitation restait du ressort de la SNCB (billetterie, financement...). Les deux offres vont coexister un certain temps jusqu'à la suppression de la liaison ferroviaire. Cette mesure, au départ temporaire, finira donc par devenir définitive.

Cependant, en 2018, la SNCB manifeste son souhait de ne plus financer les coûts d'exploitation de cette ligne de bus. S'en suivent alors une série de tractations entre la SNCB, le TEC, l'AOT et le Ministre régional de la Mobilité de l'époque. Finalement, cette situation va s'avérer une opportunité de repenser en profondeur le service offert à la population.

Cette réflexion débouchera sur la création de deux nouvelles lignes de bus destinées à remplacer l'offre existante :

- La ligne 6 à vocation structurante, avec une desserte renforcée, des horaires cadencés, alignés avec ceux des trains, un tracé unique, parfaitement lisible, un nombre d'arrêts limité et donc une vitesse commerciale bien plus attractive ;
- La ligne 601 à vocation exclusivement scolaire.

Ces deux lignes ont été mises en service le 1er septembre 2020.

La ligne 6 circule du lundi au vendredi à raison d'un bus/h/sens de 6h à 20h, ainsi que le samedi à raison d'un bus/h/sens entre 9h et 19h et le dimanche à raison d'un 1 bus/2h/sens entre 9h et 19h.

L'offre kilométrique annuelle des lignes 6 et 601 sont de respectivement 367.000 km/an et 48.000 km/an, pour une compensation régionale standard pour ce type de ligne de l'ordre de 1.650.000 €/an et 173.000 €/an.

La première évaluation dite « intermédiaire » s'est déroulée en automne 2022. Les principales actions identifiées afin d'améliorer l'attractivité de l'offre étaient les suivantes :

- 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.

Une analyse de performance (2024) est réalisée sur base des deux indicateurs suivants qui illustrent le succès rencontré par la ligne :

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

Le **V/K** (2024) de la ligne 6 est de **0,41** et le **V/N** est de **16**.

Ce qui est inférieur à la moyenne des lignes de même type (principal) (V/K 1,16 et V/N de 25,98) mais reste acceptable (compte tenu que les parcours scolaires ne font plus partie de la ligne 6).

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

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

Le redéploiement de la zone « Gaume – Sud-Ardenne » à évaluer

La chronologie du redéploiement

Le redéploiement de la zone de « Gaume – Sud-Ardenne » a été mis en œuvre au 06/07/2024. En incluant la création de la ligne touristique V1 Bouillon-Orval en 2023, le redéploiement a représenté +330.000 km/an (soit une augmentation de 15% de l'offre) et une augmentation de 1.150.000€ de la compensation financière régionale sur la zone.

De grosses difficultés de minutage ont été enregistrées au début de la mise en service, 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.

Vu le faible succès de la nouvelle ligne 24 Arlon – Steinfort, le TEC a également proposé une adaptation de la ligne dès décembre 2024.

Le processus d'évaluation

Un processus a été établi en concertation AOT-OTW pour évaluer au mieux les impacts d'un redéploiement.

Sur base de différentes données fournies par l'OTW (fréquentations, ponctualité, intermodalité, coûts, etc), l'AOT et l'OTW réalisent conjointement un premier bilan global du redéploiement et en identifient les principaux enjeux. Sur base de ces constats, ils identifient les lignes à évaluer plus finement (comprenant a minima les lignes structurantes du réseau) et proposent une planification et les modalités pratiques d'évaluation des différentes lignes.

Ces éléments sont alors présentés aux communes et parties prenantes concernées dans le cadre d'un « comité de zone ». Celui-ci remet son avis sur le bilan global présenté ainsi que sur la sélection de lignes à évaluer et les différentes ateliers d'évaluation de lignes sont organisées (suivant le processus habituel des évaluations de lignes).

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

Le comité de zone pour l'évaluation du redéploiement de la zone sera organisé au premier semestre 2026.

L'objectif de ces évaluations sera toujours de 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, et d'identifier les actions nécessaires à l'amélioration de l'attractivité de l'offre sur ces lignes pour contribuer au transfert modal visé par la Wallonie.

Comme pour les lignes classiques, les redéploiements seront évalués en deux temps : évaluation intermédiaire environ 18 mois après le redéploiement et évaluation finale 36 mois après.

Pour l'évaluation intermédiaire, quelques points sont identifiés comme étant « à creuser » :

- Extension transfrontalière de la ligne 22 Carignan – Florenville – Arlon ;
- Lignes de transport à la demande (D3, D4, D5 et D6) ;
- La pertinence des lignes scolaires ;
- Suivi de l'amélioration de l'accessibilité aux mobipôles, à la suite de l'étude infra réalisée par Tractebel et partagée aux communes le 14 juillet 2025.

Proposition d'avis de l'Organe :

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)
- **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.