



Avenant au Contrat de service public entre la Wallonie et l'Opérateur de Transport de Wallonie (version consolidée)

2024 – 2028

Approuvé le 16 avril 2026 par le Gouvernement wallon et le 13 mai 2026 par le Conseil
d'Administration de l'OTW

Table des matières

Titre 1	Dispositions contractuelles	6
	Identification des parties	6
	Signature des parties	7
	Préambule	8
	Cadre légal et réglementaire du Contrat de service public.....	8
	Cadre stratégique et politiques régionales de mobilité collective	9
Chapitre 1	Dispositions générales	11
	Article 1 Définitions.....	11
	Article 2 Objet du Contrat	13
	Article 3 Entrée en vigueur et durée du Contrat	13
	Article 4 Annexes	13
Chapitre 2	Mise en œuvre et suivi du contrat	14
	Article 5 Plan d'entreprise.....	14
	Article 6 Comités prévus par le Contrat	14
	Article 7 Echange de données vers des tiers (hors comité de suivi).....	15
	Article 8 Rapports annuels	15
	Article 9 Indicateurs clés	15
	Article 10 Respect des engagements	16
	Article 11 Modifications en cours de Contrat	17
	Article 12 Evaluation en fin de Contrat	18
	Article 13 Interaction Région – OTW.....	18
Chapitre 3	Contribution aux objectifs stratégiques en matière de Climat et de Mobilité de la Région	18
	Article 14 Participation au report modal.....	18
	Article 15 Une mobilité en adéquation avec les besoins de mobilité.....	19
	Article 16 Une mobilité plus intermodale	19
	Article 17 Une mobilité plus verte.....	19
Titre 2	Mission d'opérateur interne de transport public.....	20
	Article 18 Obligations de Service Public	20
Chapitre 1	Un partenaire de la mobilité	20
	Article 19 Politique multimodale d'accessibilité	20
	Article 20 Offre de référence	21

Article 21	Evaluation et adaptation continues de l'offre.....	21
Article 22	Plan de transport	21
Article 23	Optimisation de l'offre.....	22
Article 24	Transport à la demande.....	23
Article 25	Service de transport à destination des entreprises et du tourisme	23
Article 26	Intermodalité avec le transport ferroviaire.....	24
Article 27	Intermodalité avec les modes actifs	26
Article 28	L'offre de transport transrégionale et transfrontalière	26
Article 29	Suivi de l'évolution de l'offre	26
Article 30	Consultation des parties prenantes sur les optimisations d'offre.....	27
Article 31	Qualité de service	28
Article 32	Amélioration continue de la satisfaction des voyageurs.....	28
Article 33	Information voyageurs.....	29
Article 34	Moyens de paiement et produits intégrés.....	30
Chapitre 2	Un opérateur performant et responsable	30
Article 35	Autonomie opérationnelle de l'opérateur et recentrage stratégique	30
Article 36	Flexibilisation et fiabilisation de l'offre	31
Article 37	Amélioration du fonctionnement interne.....	32
Article 38	Continuité de service et service réduit garanti	32
Article 39	Sous-traitance.....	33
Article 40	Flexibilité tarifaire encadrée	33
Article 41	Lutte contre la fraude et les incivilités	34
Chapitre 3	Un opérateur modèle en matière de développement durable.....	35
Article 42	Développement durable	35
Article 43	Décarbonation de la flotte	35
Article 44	Sécurité du personnel et des voyageurs	36
Article 45	Cybersécurité.....	36
Article 46	Bien-être au travail	37
Article 47	Lutte contre le harcèlement, les violences, les discriminations, et le sexisme ..	37
Article 48	Accessibilité universelle	38
Titre 3	Gouvernance financière.....	41
Chapitre 1	Modalités générales.....	41
Article 49	Objectif d'augmentation du taux de couverture des recettes	41
Article 50	Economies de fonctionnement.....	41

Article 51	Trajectoire de financement régional 2026-2029 et flexibilité verticale et horizontale des financements.....	41
Article 52	Planification financière à 5 ans	42
Article 53	Objectif d'équilibre financier	42
Article 54	Trésorerie	42
Article 55	Modalités de financement.....	43
Article 56	Financement spécifique visant à couvrir les engagements sociaux	43
Article 57	Formation du capital des chemins de fer vicinaux.....	43
Chapitre 2	Financement des obligations de service public de transport.....	43
Article 58	Recettes provenant de la vente de titres de transport	44
Article 59	Compensation des obligations de service public	44
Article 60	Transport à la demande dans le cadre du Fonds Social Climat.....	45
Article 61	Référentiel Analytique Partagé (RAP)	46
Article 62	Ajustement de la compensation en fonction de la production kilométrique réalisée	46
Article 63	Pénalités dues à la Région en cas de grève ou de manifestation inter-professionnelle	47
Titre 4	Missions déléguées.....	48
Article 64	Recentrage de l'OTW sur ses missions de base	48
Chapitre 1	Mission déléguée en matière d'infrastructures de transport public.....	48
Article 65	Périmètre de la délégation et coordination régionale	48
Article 66	Les grands projets structurants	49
Article 67	Financements des investissements en infrastructures de transport public.....	49
Chapitre 2	Mission déléguée de services de transport public réguliers spécialisés en matière de transport scolaire.....	50
Article 68	Rôle de la Région	50
Article 69	Rôle de l'OTW	51
Article 70	Qualité de service	51
Article 71	Financement de base comprenant l'établissement et l'organisation des services de transport scolaire.....	52
Chapitre 3	Mission déléguée de subventionnement du transport de personnes à mobilité réduite (TPMR)	52
Article 72	Rôle du Gouvernement.....	53
Article 73	Rôle de l'OTW pour la continuité du service.....	53
Article 74	Financement du subventionnement du transport de personnes à mobilité réduite (TPMR)	53

Titre 5	Autres activités de l'OTW (hors missions déléguées)	54
Article 75	Autres missions d'intérêt général	54
Article 76	Mission d'intérêt général : stratégie de partenariat événementiel	54
Article 77	Activités propres à l'OTW	54

Titre 1 Dispositions contractuelles

Identification des parties

Le présent avenant est conclu entre :

- la Wallonie, ci-après dénommée « la Région », représentée par
 - Monsieur François DESQUESNES, Vice-Président et Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux,
 - Monsieur Pol FLAMEND, Directeur Général du Service Public de Wallonie Mobilité Infrastructures,
- l'Opérateur de Transport de Wallonie, ci-après dénommé « OTW », représenté par
 - Monsieur Omer LALOUX, Président du Conseil d'Administration,
 - Monsieur Jean-Michel SOORS, Administrateur Général,

Ci-après dénommées ensemble « les Parties ».

Signature des parties

Fait à Namur, le 10 juin 2026, en autant d'exemplaires originaux que de Parties, dont chacune reconnaît avoir reçu le sien.

Pour la Wallonie,

A blue ink signature consisting of a long horizontal line followed by a small, stylized mark.

Monsieur François DESQUESNES

Vice-Président et Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux

A blue ink signature consisting of a large, sweeping loop followed by a smaller, more complex mark.

Monsieur Pol FLAMEND

Directeur général au sein du Service Public de Wallonie Mobilité Infrastructures

Pour l'Opérateur de Transport de Wallonie,

A blue ink signature consisting of a large, circular loop with a smaller, more complex mark inside.

Monsieur Omer LALOUX

Président du Conseil d'Administration de l'OTW

A blue ink signature consisting of a large, sweeping loop followed by a smaller, more complex mark.

Monsieur Jean-Michel SOORS

Administrateur général de l'OTW

Préambule

Cadre légal et réglementaire du Contrat de service public

Le Contrat de service public s'inscrit dans le respect du cadre réglementaire et légal suivant :

- Le règlement (CE) 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n°1191/69 et (CEE) n°1107/70 du Conseil ;
- Le règlement européen (CE) 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) no 561/2006 (refonte);
- Le règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/ UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux ;
- Règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) no 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) no 1315/2013 ;
- La Convention de l'ONU du 13 décembre 2006 relative aux droits des personnes handicapées, ratifiée par la Belgique le 2 juillet 2009 ;
- Le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne ;
- Le décret du 12 février 2004 relatif au contrat de gestion et aux obligations d'information ;
- Le décret du 1er avril 2004 relatif au transport et aux plans de déplacements scolaires et sa circulaire ministérielle annuelle relative à l'organisation du transport scolaire ;
- Le décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité ;
- Le décret du 3 mars 2011 relatif à la couverture des engagements sociaux de la Société régionale Wallonne du Transport Public et des sociétés d'exploitation ;
- Le décret du 15 décembre 2011 portant organisation du budget, de la comptabilité et du rapportage des unités d'Administrations publiques wallonnes ;
- Le décret du 22 novembre 2012 portant des dispositions diverses en matière de service de transport public de personnes en Région wallonne ;
- Le décret du 18 avril 2013 relatif au cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport ;
- Le décret du 2 mai 2019 relatif à l'accessibilité des sites internet et des applications mobiles des organismes du secteur public ;
- La loi du 18 mai 2022 modifiant la loi du 17 juin 2016 relative aux marchés publics et la loi du 17 juin 2016 relative aux contrats de concession ;
- Le décret du 24 novembre 2022 relatif à la diffusion et à la réutilisation des informations du secteur public (« Open Data ») ;

- Le décret du 16 février 2023 relatif aux exigences d'accessibilité applicables aux terminaux en libre-service interactifs des transports urbains, suburbains et régionaux ;
- Le décret du 28 septembre 2023 relatif aux services de transport rémunéré de personnes par route au moyen de véhicules de petite capacité ;
- La Loi du 26 avril 2024 établissant un cadre pour la cybersécurité des réseaux et des systèmes d'information d'intérêt général pour la sécurité publique ;
- L'arrêté-loi du 30 décembre 1946 relatif aux transports rémunérés de voyageurs par route effectués par autobus et par autocars ;
- L'arrêté royal du 15 septembre 1976 portant règlement sur la police des transports de personnes par tram, pré-métro, métro, autobus et autocar ;
- L'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 26 novembre 1992 fixant la formule et les modalités d'adaptation annuelle des tarifs pour le transport des voyageurs appliqués par les sociétés de transports en commun en Région wallonne ;
- L'arrêté du Gouvernement wallon du 18 juin 2009 relatif au programme d'investissements et aux subventions d'investissements en matière d'infrastructure de transports publics ;
- L'arrêté du Gouvernement wallon du 13 mars 2014 relatif à l'octroi de la garantie de la Région à la Société régionale wallonne du Transport dans le cadre du projet DBFM relatif à la première ligne du Tram de Liège ;
- L'arrêté du Gouvernement wallon du 11 avril 2019 relatif à la réduction des émissions de certains polluants atmosphériques ;
- L'Accord de coopération du 1er janvier 1991 entre la Région flamande et la Région wallonne concernant les transports réguliers interrégionaux ;
- L'Accord de coopération du 17 juin 1991 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant le transport régulier, de et vers la Région de Bruxelles-Capitale.

Cadre stratégique et politiques régionales de mobilité collective

Le Contrat de service public 2024-2028 s'inscrit dans le cadre des priorités et des orientations globales établies par le Gouvernement wallon et traduites dans la "vision FAST 2030 pour la mobilité en Wallonie", déclinée dans la stratégie régionale de mobilité et précisée dans la déclaration de politique régionale 2024-2029.

L'exploitation des services régionaux de transport public de personnes constitue un outil essentiel pour le développement d'une politique multimodale de la mobilité à l'échelle de la Région.

En 2017, le Gouvernement wallon a adopté la **Vision FAST 2030** fixant des objectifs ambitieux pour une nécessaire transformation de la mobilité en Wallonie en mettant en place un système de mobilité qui garantit à tous, la Fluidité, l'Accessibilité, la Santé et la Sécurité via le Transfert modal à l'horizon 2030.

La Stratégie Régionale de Mobilité sur la mobilité des personnes vise à définir les orientations stratégiques régionales. Ce document constitue le cadre de référence pour l'élaboration des politiques publiques en la matière.

Le schéma de développement du territoire (SDT), adopté le 23 avril 2024 par le Gouvernement wallon, définit la stratégie territoriale pour la Wallonie. Il oriente les décisions régionales et communales en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme en fixant des objectifs et des modalités de mise en œuvre. Au niveau de la mobilité, le SDT part du constat que la dispersion de la population et des activités sur le territoire entraîne une complexification des chaînes de déplacements, une dépendance aux modes de transport motorisés individuels et constitue un obstacle au développement du transport en commun. Le SDT fixe des objectifs d'optimisation spatiale et définit des pôles majeurs et des centralités urbaines et villageoises sur l'ensemble du territoire wallon. Pour réduire la demande de mobilité et encourager des alternatives à la voiture, la localisation des activités et des résidences doit se situer prioritairement au sein des pôles et centralités définis. Les développements urbanistiques sont favorisés à proximité des lieux intermodaux (gares, mobipôles, mobipoints) et en cohérence avec l'offre de transport existante.

En accord avec la vision FAST, la déclaration de politique régionale 2024-2029 et son volet mobilité fixent les objectifs à atteindre à savoir une mobilité efficiente, fluide, accessible, sécurisée, fiable, partagée, décarbonée, respectueuse de l'environnement, soutenant de la santé et inclusive. Pour ce faire, le Gouvernement mettra tout en œuvre pour développer des solutions adaptées, attractives et guidées par la demande actuelle et future. En matière de transport public, les priorités portent sur l'amélioration de la ponctualité, la fréquence, la desserte et la fréquentation. Le réseau sera réorganisé pour mieux répondre à la demande et aux réalités rurales. L'optimisation des dépenses et la modernisation de la gestion viseront une meilleure efficacité sans nuire au service. Les investissements seront hiérarchisés selon leur rapport bénéfices/coûts, tandis que les grands chantiers en cours seront achevés. L'électrification de la flotte et l'efficacité énergétique resteront des objectifs majeurs. L'expérience client sera améliorée grâce à une simplification tarifaire et à une meilleure interconnexion avec des opérateurs. L'accessibilité, notamment pour les personnes en situation de handicap, sera renforcée. Enfin, la continuité du service, la lutte contre les pénuries de personnel et le renforcement de la sécurité constitueront des axes prioritaires afin de rendre les transports publics plus fiables et attractifs.

Le Plan Air Climat Energie (PACE 2030) vise à atteindre l'objectif de réduction des gaz à effet de serre de -55% en 2030 par rapport à 1990. Les politiques et mesures liées à la mobilité dans le PACE 2030 s'articulent autour de trois axes stratégiques : rationaliser les besoins en mobilité, encourager les transferts modaux, et améliorer la performance des véhicules. Les objectifs de la stratégie FAST sont donc largement repris dans le PACE 2030 ainsi que de nombreuses politiques et mesures issues de la SRM.

La stratégie RTE-T (Réseau Transeuropéen de Transport) est un programme de l'Union européenne visant à faciliter la connexion entre les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux, ainsi que les ports et aéroports des États membres. Le Règlement Européen (RTE-T) implique, pour le 31 décembre 2027, que la Belgique adopte un plan de mobilité urbaine durable (PMUD) pour chaque nœud urbain défini, à savoir pour la Wallonie : Liège, Arlon, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Charleroi et Namur, considérés du point de vue de la zone urbaine fonctionnelle et non de la commune. Ce plan doit comprendre des mesures visant à intégrer les différents modes de transport et à favoriser une mobilité plus durable, à promouvoir une mobilité efficace à émissions nulles ou faibles, et à réduire la pollution atmosphérique et sonore.

Chapitre 1 Dispositions générales

Article 1 Définitions

Dans le cadre du présent Contrat, il faut entendre par :

Accessibilité universelle : entendue au sens large, elle vise toute personne lorsqu'elle est gênée dans ses mouvements en raison de sa taille, de son état, de son âge, de son handicap permanent ou temporaire ainsi qu'en raison des appareils ou instruments auxquels elle doit recourir pour se déplacer.

Administration : le Service Public de Wallonie Mobilité Infrastructures.

AOT : Autorité organisatrice des transports désignée par le Gouvernement au sein de l'Administration, tel que prévu dans le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne.

Busway (appellation uniforme des projets BHNS) : mode de transport urbain dont l'objectif est d'améliorer la capacité, la fiabilité et la régularité de service par rapport à des lignes de bus conventionnelles. Il se caractérise notamment par des infrastructures dédiées, une priorité aux feux, un matériel roulant et une information voyageurs renforcée.

Calendrier standard : calendrier fixant le nombre de jours selon chaque période-type (scolaire, vacances, samedi et dimanche) pour éviter des variations annuelles dues à de simples effets calendrier.

Compensation de service public : compensation financière au sens de l'article 2, g) du Règlement européen (CE) 1370/2007 définie dans le présent Contrat et attribuée par le Gouvernement à l'OTW pour la réalisation de ses obligations de service public.

Contrat : le présent Contrat de service public et son avenant conclus entre la Région wallonne et l'OTW.

Décarbonation : évolution de la flotte vers des véhicules propres tels que définis à l'article 4 4) de la directive (UE) 2019/1161 du 20 juin 2019 modifiant la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.

Express (Réseau) : Ligne de bus connectant plusieurs centralités urbaines, à vitesse commerciale supérieure à 35 km/h, avec numéro débutant par E.

Gouvernement : le Gouvernement wallon.

Improductivité kilométrique : l'ensemble des kilomètres non en charge (à vide) réalisés par les véhicules affectés à l'offre de transport.

MLC : Métro Léger de Charleroi.

Mobipôles : Les mobipôles sont des lieux physiques, des « hubs », où convergent différentes offres et infrastructures de mobilité. Les usagers y bénéficient d'une offre multimodale quantitative, qualitative et performante.

Obligations de service public : ensemble des obligations au sens de l'article 2, e) du règlement européen (CE) 1370/2007 définies dans le présent Contrat et confiées à l'OTW, pour la réalisation desquelles le Gouvernement attribue à l'OTW une compensation de service public.

Liaisons structurantes : Les axes de mobilité collective reliant les pôles urbains wallons et extérieurs, en valorisant le réseau ferroviaire partout où il est présent, complété par de l'offre régionale routière structurante.

Réseau structurant : l'ensemble des lignes interurbaines principales et des lignes urbaines suivantes : lignes de tramway, de métro léger, busways et lignes prioritaires de Liège (en extension du tram de Liège).

Ligne interurbaine principale : il s'agit soit d'une ligne Express soit d'une ligne aux caractéristiques suivantes : un bus/h entre 6h et 20h en semaine et en période de vacances. Dans le cas où plusieurs lignes répondent à un besoin de liaison structurante :

- Seule la ligne effectuant le trajet le plus direct est considérée comme devant répondre à ce besoin ;
- Si deux ou plusieurs lignes assurent la liaison structurante en complémentarité les unes des autres selon le même itinéraire, le tronc commun de ces lignes est considéré comme devant répondre à ce besoin.

Opérateur interne : opérateur au sens de l'article 2, j) du règlement européen (CE) 1370/2007 désigné comme étant l'OTW.

Organe de gestion OTW : le conseil d'Administration de l'OTW.

OTW : l'Opérateur de Transport de Wallonie visé par le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne.

Plan d'Entreprise : le programme établi par l'OTW ayant pour objectif de mettre en œuvre les missions et rencontrer les objectifs qui lui sont attribués par le contrat de gestion (au sens de l'article 2 4° du décret du 12 février 2004).

Plan de transport conjoint : Projet de plan de transport coordonné entre les quatre opérateurs de transport public belge décidé par la Conférence Interministérielle des Ministres de la Mobilité du 30/09/25 visant la mise en place à l'horizon de décembre 2029 d'un réseau de transport public intermodal davantage cohérent et complémentaire entre opérateurs.

PNRR : Plan National pour la Reprise et la Résilience conformément au Règlement européen 2021/241.

Produit : catégorie de services exploités par l'OTW selon une segmentation de l'offre de référence.

P+R : parking relais en connexion avec le transport public permettant de diminuer les flux et le stationnement de véhicules particuliers dans les centres urbains.

Référentiel Analytique Partagé (RAP) : Bibliothèque de coûts et recettes standards par produit exploité par l'OTW sur base des réalisés de l'année antérieure.

Région : la Région wallonne.

Services réguliers : services de transport de voyageurs (au sens de l'article 2 a) du règlement européen (CE) 1370/2007) qui assurent, conformément à l'article 2.2 du règlement européen (CE) 1073/2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, le transport de voyageurs selon une fréquence et un trajet déterminé, les voyageurs pouvant être pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés.

Services réguliers spécialisés : services réguliers qui, quel que soit l'organisateur des transports, assurent le transport de catégories déterminées de voyageurs, à l'exclusion d'autres voyageurs, conformément à l'article 2.3 du règlement européen (CE) 1073/2009.

Transport à la demande (TAD) : services de transport de voyageurs (au sens de l'article 2 a) du règlement européen (CE) 1370/2007) qui assurent une offre de transport plus souple, de moindre capacité, complémentaire aux services de bus et de train, qui s'appliquent dans des contextes spécifiques où le

transport régulier est moins efficient. Le transport à la demande est un transport dont l'itinéraire et/ou l'horaire sont construits spécifiquement à la suite d'un signalement d'une demande. Il prend la forme de « ligne à la demande » depuis ou vers un pôle d'attraction avec des horaires d'arrivées et de départs aux arrêts définis, fixes et clairement communiqués.

Transport public : tous les services réguliers et à la demande de transport de voyageurs établis comme obligations de service public au sens du règlement européen (CE) 1370/2007.

Article 2 Objet du Contrat

Le présent Contrat de service public, ci-après dénommé le « Contrat », est adopté conformément au Règlement (CE) 1370/2007 et au décret du 21 décembre 1989. Il fixe les missions et obligations de service public liées à ces activités incombant à l'OTW, en tant qu'Opérateur interne, ainsi que les paramètres sur la base desquels la compensation est calculée et versée par la Région à l'OTW en contrepartie de leur exécution.

Le présent Contrat intègre également d'autres missions qui ne ressortent pas du champ d'application du Règlement (CE) 1370/2007, mais que la Wallonie délègue à l'OTW. Il fixe et règle les conditions selon lesquelles l'OTW exerce ses autres activités qui ne relèvent pas de ses obligations de service public.

Le présent Contrat vaut Contrat de gestion au sens du décret du 12 février 2004 relatif au contrat de gestion et aux obligations d'information. Il fixe les règles et les conditions de mise en œuvre des obligations respectives des Parties au Contrat.

Article 3 Entrée en vigueur et durée du Contrat

Le Contrat entre en vigueur le 1er janvier 2024 et remplace avec effet immédiat le contrat de service public 2019-2023, ses annexes et ses avenants.

La durée du présent Contrat est fixée à 5 ans, à compter du 1er janvier 2024, sauf révision anticipée du Contrat décidée de commun accord par les Parties.

Si, à l'échéance du Contrat, aucun autre nouveau Contrat de service public n'a été conclu, le présent Contrat est automatiquement prorogé pour une période d'un an renouvelable une fois, conformément à l'article 32 du décret du 21 décembre 1989.

Article 4 Annexes

Outre les articles du présent Contrat, les documents ci-après sont annexés au Contrat et en font partie intégrante :

1. Trajectoire de financement pluriannuelle ;
2. Indicateurs de suivi ;
3. Offre de référence ;
4. Liste des documents de suivi du contrat pour le Comité de suivi ;
5. Modalités d'échange de données entre l'OTW et la Région ;

6. Critères pour des correspondances de qualité.

En cas de divergence d'interprétation, le Contrat prévaut sur tous les autres documents annexés au Contrat.

Il est entendu que toute annexe au Contrat dont l'établissement ou la mise à jour est effectué après la signature du Contrat est réputée en faire partie intégrante automatiquement dès l'adoption de celle-ci par les Parties.

Le Contrat et ses annexes reflètent l'intégralité des accords des Parties relativement à son objet et annulent et remplacent tout engagement ou accord antérieur verbal ou écrit portant sur un objet identique.

Chapitre 2 Mise en œuvre et suivi du contrat

Article 5 Plan d'entreprise

Conformément aux dispositions de l'article 6 du Décret du 12 février 2004, l'OTW établit un Plan d'entreprise dans l'année de l'entrée en vigueur du présent Contrat. Ce Plan d'entreprise vise notamment à traduire les objectifs du Contrat de service public de manière opérationnelle et expose les moyens et ressources permettant à l'OTW de remplir ses missions et de rencontrer les objectifs définis par le présent Contrat.

Il comprendra son plan d'action Climat et Développement durable.

Article 6 Comités prévus par le Contrat

§1 Comité de suivi

Le suivi des engagements et obligations établis dans le cadre du présent Contrat est confié à un Comité de suivi, notamment sur la base des informations transmises régulièrement, à la demande d'une des parties, des rapports annuels et des documents de suivi du contrat listés en annexe 4 du présent contrat.

L'Administration, représentée par l'AOT, et l'OTW désignent chacun trois représentants en leur sein pour y participer. Le Ministre désigne également un ou des représentant(s) pour y assister. Les Commissaires du Gouvernement sont invités à ce Comité de suivi. Un Règlement d'Ordre Intérieur est établi afin de définir précisément les modalités de fonctionnement.

Ce Comité se réunit au moins deux fois par an. La présidence et le secrétariat du Comité de suivi (en ce compris l'établissement de l'ordre du jour et les convocations) sont pris en charge par l'Administration. La Partie la plus diligente peut saisir le Comité de suivi du Contrat pour toute question relative à sa mise en œuvre et peut demander la convocation d'une réunion dudit Comité.

Les données fournies dans le cadre du Comité de Suivi sont couvertes par défaut par la confidentialité sauf accord contraire des parties.

§2 Conseil de suivi financier et budgétaire

Un Conseil chargé du suivi budgétaire et financier est mis en place conformément à l'article 52/3 du Décret portant organisation du budget, de la comptabilité et du rapportage des unités d'Administration

publique wallonnes (Décret WBFIn). Le Conseil de suivi financier et budgétaire se réunit au moins 2 fois par an.

Les données fournies dans le cadre du Conseil de suivi financier et budgétaire sont couvertes par défaut par la confidentialité sauf accord contraire des parties.

Article 7 Echange de données vers des tiers (hors comité de suivi)

Les données en open data sont mises à disposition conformément à la réglementation européenne, fédérale et wallonne.

L'OTW et le SPW MI s'engagent à s'échanger les données suivantes, selon les modalités définies à l'annexe 5 :

- Cartographie de toutes les lignes et des poteaux ;
- Arrêts équipés PMR géolocalisés praticables et conformes ;
- Arrêts équipés avec stationnement/box vélos géolocalisés ;
- Liste des voies de bus du réseau TEC géolocalisés de l'OTW ;
- Offre par poteau, par ligne et par chacune des périodes ;
- Données de validations par poteau par ligne par jour ;
- *Floating Mobile Data*.

Les Parties peuvent convenir de commun accord d'échanger d'autres données jugées utiles.

Article 8 Rapports annuels

Le rapport de mise en œuvre du Contrat prévu à l'article 18 du décret du 12 février 2004 relatif au contrat de gestion et aux obligations d'information est constitué :

- D'un rapport annuel d'exécution financier conforme au RE 1370/2007 ;
- D'un rapport d'exécution relatif à la mise en œuvre des objectifs stratégiques du Contrat de service public ;

L'OTW transmet en outre un rapport annuel sur l'état des lieux du dialogue social au sein de l'entreprise. Sur la base des rapports de l'Opérateur, l'AOT rédige le rapport sur l'exécution des obligations de service public de transport de voyageurs en Wallonie établi en exécution de l'article 7 du RE 1370/2007.

Article 9 Indicateurs clés

En application et en suivi des engagements du présent contrat, les indicateurs suivants sont suivis par les parties au contrat (dont le détail, les définitions et les cibles sont repris en annexe 2 du présent contrat). L'administrateur général et l'administrateur général adjoint de l'OTW visés à l'article 5, §1^{er} du décret du 21 décembre 1989 sont soumis à des évaluations périodiques organisées par le conseil d'Administration. Les évaluations portent entre autres sur l'atteinte des indicateurs repris ci-dessous.

Objectifs	Indicateurs
Partenaire de la mobilité	Fréquentation annuelle Transport à la demande Taux d'exécution du service Ponctualité au départ Intermodalité train-bus Taux de satisfaction clientèle Disponibilité information voyageur en temps réel
Opérateur performant	Taux de couverture des recettes Taux d'occupation des véhicules Coût kilométrique Vitesse commerciale
Opérateur responsable et durable	Electrification de la flotte Accessibilité PMR des arrêts Taux de fraude Agressions envers le personnel

Article 10 Respect des engagements

En termes financiers, les dispositifs applicables à l'OTW concernent la non-production kilométrique et les grèves non préavisées tel que réglé à l'article 62.

L'OTW monitorise les engagements contenus dans le présent contrat, avertit la Région en cas d'impossibilité dans son chef de respecter un engagement et propose une alternative au Comité de suivi du Contrat. Le Ministre prendra alors attitude par rapport aux mesures à mettre en œuvre dans l'optique d'atteindre l'objectif visé par l'engagement.

Si la Région n'est plus en mesure d'honorer les engagements financiers qui sont définis dans le présent Contrat, moyennant un préavis de 3 mois, le Gouvernement se concerte obligatoirement avec l'OTW sur une limitation des engagements de l'OTW correspondant à une réduction des montants de compensation ou de subvention octroyés à l'OTW que la Région serait éventuellement amenée à appliquer. Dans le cadre de cette concertation, l'OTW étudie d'initiative ou sur recommandation du Ministre, en concertation avec l'AOT, l'impact des choix quant aux réductions d'engagement à opérer, ces réductions peuvent concerner par exemple :

- Un réaménagement de l'offre de référence en vue d'ajuster les charges d'exploitation de l'OTW à un niveau qui lui permette d'atteindre l'équilibre financier ;
- Une réduction du programme d'investissements d'exploitation ou la révision de ses paramètres clés comme l'âge moyen de la flotte de véhicule à un niveau permettant à l'OTW d'honorer ses engagements passés.

En cas d'inexécution ou d'exécution défailante par l'OTW des engagements prévus par le présent Contrat, à laquelle l'OTW n'a pas remédié dans les délais raisonnables impartis dans une mise en demeure de la part de l'Administration, le Ministre peut prendre, de manière unilatérale, toute mesure d'intérêt général qu'il juge utile afin de rétablir les conditions normales d'exploitation et de faire respecter les engagements du présent Contrat.

Article 11 Modifications en cours de Contrat

§1 Avenant(s) au Contrat

Lorsque l'évolution du contexte ou le contenu des dispositifs réglementaires concernant l'OTW, qu'il est chargé d'appliquer, entraînent une nécessité de modifier le Contrat, la Partie la plus diligente peut proposer une révision du Contrat par voie d'avenant.

Aucune modification du présent Contrat ne peut intervenir sans être consignée préalablement par voie d'avenant. Tout avenant au Contrat ou modification de l'annexe 1 doit faire l'objet d'une validation par le Gouvernement ; l'annexe 1 étant en outre préalablement soumise à l'avis du Conseil de suivi financier et budgétaire. Les autres annexes au Contrat soumises à la décision du Comité de suivi ne peuvent être modifiées qu'avec l'accord des Parties lors du Comité de suivi.

§2 Force majeure

En cas de force majeure, les conséquences, notamment financières et budgétaires, de ces événements font l'objet, à l'initiative de l'OTW, d'une concertation urgente avec le Ministre et l'Administration, pouvant être traduite par des décisions du Gouvernement.

Par force majeure, il faut entendre la survenance de tout fait, circonstance ou événement soudain, imprévisible à la date d'entrée en vigueur du Contrat, indépendant de la volonté des Parties, qui ne peut raisonnablement être empêché et qui entraîne l'impossibilité de l'exécution de tout ou partie du présent Contrat.

L'incapacité pour une Partie de remplir quelque des obligations souscrites au présent Contrat n'est pas considérée comme caractérisant un manquement contractuel si cette incapacité est la conséquence directe d'un cas de force majeure.

La Partie affectée par un cas de force majeure prend toute mesure pour reprendre au plus vite l'exécution complète de ses obligations contractuelles et pour limiter les conséquences de la force majeure. La Partie affectée par un cas de force majeure notifie à l'autre Partie la survenance ou la disparition de cet événement, endéans un délai maximum de 30 jours calendriers.

Tous les délais prévus au présent Contrat sont suspendus, si nécessaire, pour la durée pendant laquelle la force majeure a empêché la Partie concernée de les mettre à profit.

Dès la notification par la Partie concernée de la survenance d'un cas de force majeure, les Parties envisagent ensemble et de bonne foi les moyens de mettre fin à la force majeure, d'en limiter voire d'en réparer les conséquences.

Article 12 Evaluation en fin de Contrat

Préalablement à la rédaction du projet de Contrat suivant, l'Administration procède, au nom du Gouvernement et en concertation avec l'OTW, à l'évaluation du fonctionnement et de l'état des services publics de transport de voyageurs.

Lors du renouvellement du Contrat, le Gouvernement fait également procéder à une évaluation externe finale. Cette évaluation, reposant notamment sur les PV du Comité de Suivi, porte sur l'ensemble des composantes du Contrat, mais également sur l'influence des facteurs et des conditions externes qui ont pu avoir une incidence sur sa réalisation. Ce rapport d'évaluation externe est présenté au Comité de suivi.

Article 13 Interaction Région – OTW

Les interactions entre la Région et l'OTW sont notamment réglées par le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne.

La Région et l'OTW s'engagent à travailler en étroite collaboration notamment en partageant leurs expertises respectives et en privilégiant le dialogue et le consensus pour parvenir à des solutions efficaces aux problèmes identifiés.

Le Gouvernement confie à l'AOT un rôle de point de contact (SPOC) transport public au sein de l'Administration dans sa globalité afin de soutenir les objectifs du Gouvernement et de servir de relais à l'OTW.

Le Gouvernement confie à l'OTW le soin de mettre en œuvre les orientations de la Région dans les meilleurs délais, avec la plus grande efficience sur l'utilisation des moyens et en veillant à maximiser sans cesse la fiabilité et la qualité du service offert.

Chapitre 3 Contribution aux objectifs stratégiques en matière de Climat et de Mobilité de la Région

Article 14 Participation au report modal

Le secteur du transport est responsable de près d'1/4 des émissions de GES (Gaz à Effet de Serre) et est le secteur où les émissions ont le plus augmenté depuis 1990 (+25%). Les émissions d'oxydes d'azote et de microparticules ont également un impact non-négligeable sur la qualité de l'air. De par la nature de ses activités et l'objectif de report modal visé par la Région dans sa Stratégie Régionale de Mobilité d'ici 2030, l'OTW contribue au défi de réductions d'émission de CO₂ du transport.

Pour renforcer cet effet « par nature » du transport public, le présent contrat vise le développement d'une mobilité plus en adéquation avec les besoins de mobilité des usagers plus intermodale et plus verte.

Article 15 Une mobilité en adéquation avec les besoins de mobilité

Dans le cadre de la Vision FAST 2030, le Gouvernement entend développer un système de mobilité global durable permettant l'accessibilité aux biens, aux services et au travail pour tous en faisant diminuer la part modale de la voiture individuelle au profit des autres modes de transport, dont la part de transport collectif doit s'accroître fortement.

Ce Contrat de service public s'inscrit dans une logique de collaboration entre acteurs régionaux dans un objectif commun d'augmenter le transfert modal.

Article 16 Une mobilité plus intermodale

Une des conditions du report modal vers le transport public wallon est une meilleure combinaison et un meilleur confort pour le voyageur du passage d'un mode à l'autre, avec une attention particulière pour l'intermodalité avec l'offre ferroviaire fédérale. La mobilité intermodale que promeut la Région se traduit par des engagements et des actions au niveau de l'offre, de l'information, de la billettique, de la tarification, ainsi que des infrastructures.

Article 17 Une mobilité plus verte

Dans le respect des engagements de la Wallonie en matière de neutralité carbone, l'OTW s'engage dans la décarbonation de son offre dans le respect strict de la réglementation européenne et des normes en vigueur. Ceci se traduit par l'électrification progressive de la flotte. Par ailleurs, des mesures d'exploitation réduisant la consommation d'énergie et d'optimisations économiques sont mises en place. L'OTW met également en œuvre une démarche plus globale d'engagement en faveur du climat et du développement durable, notamment par son inscription dans l'évaluation plus large de son activité sur les émissions de gaz à effet de serre et dans des propositions d'actions dans le cadre de son plan d'entreprise.

Titre 2 Mission d'opérateur interne de transport public

Article 18 Obligations de Service Public

L'OTW est désigné par le Gouvernement comme opérateur interne chargé de prêter, sur le territoire de la Région, l'offre de transport public sans discrimination et de manière permanente. Les obligations de service public confiées à l'OTW sont :

- L'établissement et la mise en œuvre des services publics de transport réguliers par autobus et par mode ferroviaire urbain (métro ou tramway) de voyageurs sur le territoire de la Région ;
- L'établissement et la mise en œuvre des services de transport à la demande de voyageur sur le territoire de la Région ;
- L'établissement et la réalisation des investissements d'exploitation nécessaires à la fourniture de ces services ;
- L'apport d'expertise transport public à la Région.

Etant donné l'exigence de continuité du service public de transport et du respect des objectifs du présent contrat, et si l'un d'eux n'est pas rencontré, il est précisé que l'OTW ne dispose pas de droits exclusifs sur l'établissement et le fonctionnement de services public de transport réguliers.

Chapitre 1 Un partenaire de la mobilité

Article 19 Politique multimodale d'accessibilité

L'OTW est partenaire de la mobilité régionale. En tant qu'opérateur interne régional du transport public, il exploite un réseau de transport public qui s'inscrit dans un système de transport multimodal complet alternatif ou complémentaire à l'autosolisme. Son réseau s'inscrit à ce titre dans la future politique multimodale d'accessibilité de la Région.

L'OTW dispose de l'autonomie nécessaire pour adapter son offre afin qu'elle réponde au plus près aux besoins actuels et potentiels des usagers, tout en respectant les obligations minimales prévues au présent contrat. Cette adaptation s'effectue selon une approche systémique de la mobilité, visant à positionner chaque mode à sa juste place pour optimiser les déplacements, réduire les impacts environnementaux et améliorer l'efficacité globale du système de transport. Dans ce cadre, l'OTW contribuera à la planification et à l'optimisation du système de mobilité régional.

Dans un objectif de meilleure efficacité et gestion des ressources, la Région, tant au niveau du Gouvernement que de l'Administration, s'engage à prendre des décisions en matière d'aménagement du territoire qui vont dans le sens d'une limitation de l'étalement urbain permettant de faciliter une desserte plus efficace du territoire en transport public, en ce compris d'éventuels nouveaux pôles de service. Elle s'engage aussi à prendre en compte l'enjeu transport public dans les projets routiers pour soutenir le transfert modal vers les transports publics.

Article 20 Offre de référence

Sur la durée du Contrat, l'OTW s'engage à exploiter au minimum l'équivalent de l'offre de référence exprimée en kilomètres en charge, déclinée par Business Unit, ligne, produit (y compris transport à la demande) et régie/sous-traitance. Cette offre de référence est calculée selon le calendrier standard. L'offre de référence représente au 31/12/25, 100.353.309 km (voir annexe 3). L'offre en régie fait l'objet d'un recalibrage structurel à hauteur de 2 % (référence 2024) au cours de l'année 2026 afin d'atteindre le niveau effectivement réalisable avec les ressources dont dispose l'OTW dans une optique de fiabilisation de l'offre. Il est toutefois précisé que ce recalibrage ne constitue pas une diminution effective de l'offre, dans la mesure où il vise uniquement à aligner le niveau théorique de l'offre de référence sur le niveau réellement exploité à ce jour avec les ressources disponibles. L'opération de recalibrage n'entraînera aucune baisse de compensation de service public.

L'offre de référence au 31/12/26 constituera alors le nouveau niveau d'offre à garantir pendant toute la durée du contrat.

Les services du transport à la demande déployés et financés dans le cadre du fonds social climat viennent en sus de l'offre de référence (voir article 24).

Article 21 Evaluation et adaptation continues de l'offre

Les besoins de mobilité évoluent de manière constante. L'OTW met en œuvre une planification vertueuse de l'offre, fondée sur une approche dynamique, continue et orientée vers les usagers actuels et potentiels, reposant sur l'analyse objective de la demande réelle de transport.

Dans ce cadre, l'OTW adapte son offre de manière régulière afin de garantir son adéquation aux besoins identifiés, tout en respectant le cadre financier fixé par le présent contrat. Cette adaptation vise une gestion efficiente et économiquement responsable des ressources, notamment par un alignement des fréquences et des capacités sur les niveaux de fréquentation observés et projetés.

L'OTW veille à prévenir tant les situations de surcharge susceptibles de porter atteinte à la qualité du service que les situations de sous-utilisation des moyens engagés, contraires à l'objectif d'optimisation des ressources publiques et aux objectifs environnementaux.

Article 22 Plan de transport

L'OTW propose chaque année en décembre au Comité de suivi son Plan de transport pour trois ans (le prochain portant sur la période 2027-2029). Ce plan est actualisé annuellement de manière glissante.

Il comprend :

- Les axes d'évolution du transport public (domaines d'action) et les zones qui seront concernées ;
- Les projets majeurs d'évolution de l'offre qui en découlent, leur ampleur et leur année cible de réalisation.

L'OTW s'engage à participer à l'élaboration d'un plan de transport dans une approche intermodale conjointe avec les autres opérateurs (SNCB, STIB et De Lijn) dans un objectif d'alignement des offres pour un réseau de transport public davantage cohérent et complémentaire entre opérateurs.

Article 23 Optimisation de l'offre

L'OTW optimise et fait évoluer son réseau de transport sur la base des besoins de mobilité identifiés.

Pour identifier les besoins de mobilité, il s'appuie sur les données à sa disposition, notamment les données de fréquentation de son réseau, son expertise du terrain et les observations transmises par les parties prenantes. C'est sur la base de ces connaissances qu'il détermine les zones prioritaires où le transport public doit être optimisé ou développé. La mise en exploitation d'un grand projet structurant de transport public régional (voir article 66) fait de la zone autour de ce projet automatiquement une zone prioritaire également. Toutes les optimisations de l'offre réalisées par l'OTW doivent avoir lieu dans le cadre budgétaire fixé par le présent contrat et viser l'accroissement de la clientèle ainsi que l'amélioration de l'adéquation du service aux besoins des usagers.

Principes d'organisation de l'optimisation de l'offre :

- Les déplacements à contrainte horaire

Pour toute optimisation ou tout développement d'offre, l'OTW s'engage prioritairement à répondre aux besoins de déplacement présentant des contraintes horaires :

- les pôles d'enseignement avec des services adaptés aux horaires scolaires ;
- les gares en garantissant des correspondances avec les trains (voir art. 26).

- Les pôles générateurs de déplacement

L'OTW analyse de manière systématique les besoins liés aux autres pôles générateurs de déplacements, notamment les pôles d'emploi et de services, dans l'objectif de les prendre en compte dans toute démarche d'optimisation de l'offre globale.

- Les zones rurales

L'OTW détermine les zones de déploiement du transport à la demande dans une optique d'optimisation de son réseau ou de complément à celui-ci dans les zones moins bien desservies (voir article 24). De manière générale, l'OTW veille à améliorer la performance du service de transport public à destination des voyageurs en privilégiant des liaisons directes avec les pôles générateurs de déplacement du territoire, y compris pour desservir les marchés hebdomadaires.

- Le réseau structurant

Les modifications sur le réseau structurant (lignes interurbaines principales et lignes urbaines identifiées) telles que les créations, suppressions et modifications du niveau de service ou du tracé, sont soumises à l'avis non-contrainant de l'AOT.

Les demandes d'avis concernant les modifications sur le réseau structurant contiennent les éléments nécessaires à l'AOT pour la remise d'avis, à savoir l'identification du tracé de l'offre (lien entre les centralités concernées, liste des villages, mobipôles ou quartiers desservis, points et logiques de correspondance avec l'offre ferroviaire et bus, ...), les niveaux de fréquence, ainsi qu'une note explicative de l'impact de la modification.

L'AOT remet dans un délai de maximum 15 jours ouvrables son avis en matière de liaisons structurantes.

Une fois l'avis reçu, l'OTW définit précisément l'offre structurante (ligne, arrêts, amplitude, fréquence, matériel roulant, produit) qui sera mise en exploitation.

Toute optimisation ou tout développement de l'offre est mesuré et évalué par la fréquentation globale et par le taux d'occupation par véhicule pour cette offre (voyageur par places*km). Ces deux indicateurs sont également présentés par produit.

Article 24 Transport à la demande

L'OTW garantit, sur l'ensemble du territoire régional, le maintien d'une offre minimale de transport public en zone rurale, destinée à assurer l'accessibilité des populations aux services essentiels ainsi qu'aux principaux pôles générateurs de déplacements. Cette offre est adaptée aux spécificités territoriales et aux niveaux de demande observés, dans une logique d'équité territoriale et d'efficience des ressources.

Le transport à la demande constitue une offre complémentaire aux autres lignes de bus, et est organisé prioritairement en rabattement vers le réseau structurant et les nœuds de correspondance permettant l'accès aux autres modes de transport, dans une logique d'intégration multimodale et de continuité des déplacements.

Afin de renforcer la couverture des zones à faible densité de population, l'OTW procède au déploiement progressif du service transport à la demande.

Ce transport à la demande intervient :

- dans le cadre de l'optimisation du réseau en offrant une solution de déplacement plus flexible et davantage en adéquation avec les besoins des usagers des zones rurales ;
- en sus de l'offre de référence existante, et avec le soutien du cadre du Fonds social climat, l'OTW s'engage à déployer 60 véhicules selon le calendrier maximal suivant : 10 véhicules au plus tard en 2028, 30 véhicules au plus tard en 2029, 50 véhicules en 2030 et 60 véhicules au plus tard en 2031.

Enfin, l'OTW ambitionne le déploiement d'un projet pilote de transport à la demande avec véhicule autonome avec une phase de test dès 2028. La Région s'engage à soutenir la préparation et la réalisation de ce projet pilote notamment au niveau des autorisations et du déploiement sur le terrain.

Article 25 Service de transport à destination des entreprises et du tourisme

L'OTW s'engage à développer des services de transport à la demande à destination des zones d'activités économiques en collaboration avec les groupements d'entreprises et à destination des pôles touristiques. Ce soutien se matérialise par la prospection et la stimulation des groupes d'entreprises, la mise à disposition de son expertise, ainsi que la mise en place du dispositif nécessaire au déploiement et à l'organisation d'un transport dédié (outils, promotion, etc.).

L'offre développée vise à répondre aux besoins spécifiques de mobilité des travailleurs, des visiteurs et des usagers des sites touristiques, en complément du réseau régulier. Elle est conçue en collaboration avec les acteurs concernés (entreprises, fédérations sectorielles, opérateurs touristiques, gestionnaires de sites, etc.).

Dans une logique contractuelle de partenariat avec les partenaires privés, l'exploitation de ces services est prise en charge par les bénéficiaires privés, selon des modalités définies par convention spécifique.

Article 26 *Intermodalité avec le transport ferroviaire*

L'OTW veille à répondre aux besoins actuels et futurs des usagers en jouant un rôle central dans le développement de l'intermodalité, en particulier avec le transport ferroviaire.

À ce titre, l'OTW garantit la mise en cohérence de son offre avec celle des autres opérateurs de mobilité et assure l'intermodalité avec le réseau ferroviaire, dans le but de favoriser le transfert modal vers le train.

§1. Correspondances train-bus

L'OTW veille à assurer des correspondances avec l'offre ferroviaire dans un nombre maximal de gares en particulier dans les gares où la fréquence des trains est de 1 train par heure et par sens. Les gares L (Ottignies, Namur, Liège-Guillemins, Charleroi-Central et Mons) ne sont pas soumises au régime spécifique des correspondances de qualité (décrit ci-après), compte tenu de l'importance de l'offre ferroviaire disponible.

§2. Régime des correspondances de qualité

Indépendamment de l'obligation générale précitée, l'OTW met en œuvre un régime spécifique de « correspondance de qualité ». Chaque année, l'OTW sélectionne les gares dans lesquelles des correspondances de qualité seront organisées et mises en œuvre l'année suivante conformément aux critères de qualité définis en annexe 6.

Au plus tard pour le Comité de Suivi de décembre 2026, minimum cinq gares prioritaires pour des correspondances de qualité sont identifiées pour une mise en œuvre en 2027. À partir de 2027, minimum dix nouvelles gares sont sélectionnées chaque année, et les correspondances y sont adaptées l'année suivante. Ce processus est poursuivi jusqu'à optimisation des correspondances dans l'ensemble des gares pertinentes au regard du potentiel de rabattement. L'OTW soumet la liste des gares au Ministre de la Mobilité chaque année avant décembre et justifie du critère de pertinence avant mise en œuvre.

Les gares sélectionnées doivent disposer d'un arrêt ou d'une gare de bus située à proximité directe d'un accès de la gare ferroviaire, permettant également le stationnement des bus. Ces gares sont identifiées et communiquées aux usagers comme « gares de correspondances » et les lignes labellisées en correspondance. Lors de leur sélection, une attention particulière sera portée au respect de l'équité géographique.

Dans les gares sélectionnées pour des correspondances de qualité, l'OTW s'engage à :

- aligner ses horaires sur ceux des trains afin d'organiser les arrivées et/ou départs de l'ensemble des bus en fonction des flux prioritaires de voyageurs sauf pour les bus en dehors de leur service aux voyageurs ou lorsque la fréquence des bus vers une même destination est supérieure à celle des trains (par exemple, un train par heure et au moins deux bus par heure) ;
- adapter ses horaires concomitamment aux modifications des horaires de la SNCB, chaque fois que ces changements sont susceptibles d'affecter la qualité des correspondances (hors modifications ponctuelles de la SNCB) ;
- déployer le système Aribus, dans chacune des gares, afin de limiter l'impact des retards ferroviaires sur l'organisation des correspondances bus-train ;

- informer les usagers de manière systématique sur les correspondances disponibles et le temps d'attente maximal des bus en cas de retard des trains.

Actuellement, il n'existe pas de lien entre Aribus et le système d'informations voyageurs. L'information en temps réel devra dès lors faire l'objet d'un développement spécifique à planifier dans le cadre du présent contrat.

L'OTW assure un monitoring dynamique et continu des horaires dans les gares sélectionnées, afin de vérifier le maintien de l'alignement des services bus avec les horaires ferroviaires et d'identifier, le cas échéant, les adaptations nécessaires.

La Région effectue, une fois par an, en octobre, un comptage visuel des usagers en intermodalité bus-train dans les gares sélectionnées. Ce comptage est réalisé avant et après la mise en œuvre des adaptations horaires opérées conformément aux critères de qualité. Il vise à mesurer l'évolution des flux intermodaux et à évaluer la progression de la part modale en faveur du bus dans les gares concernées.

L'OTW informe la SNCB et Infrabel des gares sélectionnées dans le cadre du régime des correspondances de qualité et participe aux réunions de coordination nécessaires à la bonne organisation de l'intermodalité, notamment en cas de travaux ou de modifications de l'offre ferroviaire susceptibles d'impacter les horaires ou les correspondances.

L'OTW établit et maintient des relations suivies, formalisées et structurées avec la SNCB afin d'anticiper l'impact, sur son propre réseau, de toute modification.

Parallèlement, l'AOT assure le suivi et l'analyse de l'évolution de l'offre ferroviaire. Pour ce faire, elle remet, en coordination avec l'OTW, des avis sur les projets de plans de transport triennaux de la SNCB. Elle analyse également les adaptations programmées annuellement par la SNCB et identifie leurs impacts sur l'offre de l'OTW et sur les gares de correspondances identifiées, afin d'assurer la cohérence globale du réseau et transmet ce rapport à l'OTW.

§3 Coordination et communication conjointe

Lorsque la SNCB procède à une augmentation de son offre dans une gare existante, l'OTW est tenue d'analyser systématiquement l'opportunité de renforcer ou d'optimiser son offre et ses correspondances vers et depuis cette gare. Cette analyse vise à garantir une complémentarité effective des services et une amélioration tangible de l'intermodalité au niveau régional.

Lorsque la SNCB et l'OTW améliorent conjointement leur offre dans une gare, l'OTW prend contact avec la SNCB afin d'organiser une communication commune à destination des voyageurs.

§4. Complémentarité et absence de concurrence

Dans le cadre de l'optimisation de son offre, L'OTW évite toute forme de concurrence directe ou indirecte avec les services ferroviaires, en assurant une complémentarité horaire ou en supprimant les lignes parallèles.

A cette fin, elle analyse toute ligne ou tronçon parallèle au chemin de fer en tenant compte notamment des horaires d'arrivée et de départ des bus et des trains, des arrêts intermédiaires, ainsi que des temps de parcours respectifs.

A partir de 2027, l'OTW s'engage à examiner l'ensemble des lignes express possiblement concurrentes avec le train et à partir de 2028, chaque année au minimum 20 lignes et/ou tronçons de lignes parallèles

au réseau ferroviaire dans le cadre de l'optimisation de son offre. Les adaptations éventuellement décidées à l'issue de ces analyses sont mises en œuvre conformément au processus applicable aux optimisations d'offre.

L'objectif premier est une recherche de complémentarité des lignes afin d'offrir une offre bus et train cohérente pour l'utilisateur. Lorsque des services ferroviaires sont cadencés à fréquence régulière, l'OTW organise, sur les axes concernés, une offre complémentaire visant à améliorer la fréquence globale perçue par l'utilisateur. À cet effet, elle adapte le positionnement horaire de ses services afin d'assurer une répartition régulière des départs entre les modes. Par répartition régulière, il faut entendre un espacement équilibré des arrivées et des départs bus-train, évitant leur simultanéité, de sorte à maximiser les possibilités offertes à l'utilisateur.

L'OTW intègre dans son rapport annuel un chapitre relatif aux lignes examinées, l'analyse et les propositions d'adaptation ou, le cas échéant, les motifs justifiant l'absence d'adaptation.

Article 27 Intermodalité avec les modes actifs

Le réseau de transport public de l'OTW s'intègre aussi dans la vision multimodale régionale en matière de vélo et de marche à pied.

À cette fin, la Région s'engage à prioriser l'aménagement des cheminements piétons et cyclables vers les arrêts de bus des lignes de transport public de l'OTW afin que piétons et cyclistes bénéficient d'un accès sécurisé aux arrêts en particulier au niveau des traversées des nationales. L'OTW s'engage de son côté à jouer un rôle de facilitateur et de promoteur des équipements de stationnement vélo aux arrêts de bus auprès des gestionnaires de voiries responsables de l'équipement et de l'entretien des arrêts. Ces équipements sont répertoriés dans les données concernant les arrêts. Il veille également à ce que des stationnements vélo soient présents à proximité ou dans ses infrastructures (gares des bus, P+R, etc.).

Article 28 L'offre de transport transrégionale et transfrontalière

Concernant les lignes transrégionales et transfrontalières exploitées ou co-exploitées par l'OTW, l'Administration est chargée du suivi du respect des Accords de coopération interrégionaux et des Protocoles d'accord conclus avec les autorités limitrophes chargées de la Mobilité. Le cas échéant, elle les rédige, les met à jour et les renouvelle à échéance en collaboration avec l'OTW. Elle tient à jour en concertation avec les parties prenantes des Accords/Protocoles l'actualisation de l'offre transrégionale et transfrontalière concernée.

L'OTW procède, en coordination avec l'opérateur concerné, à l'adaptation de ses lignes interrégionales.

Il veille à informer en amont des modifications tant les usagers, les opérateurs que les Administrations en charge du suivi des accords.

Article 29 Suivi de l'évolution de l'offre

Toutes les modifications de l'offre sont traduites dans l'offre de référence, mise à jour annuellement au 31/12 et transmise au Comité de suivi du contrat du mois de juin de l'année suivante.

De plus, l'OTW transmet annuellement au Comité de suivi de juin un rapport détaillé sur les évolutions d'offre de plus de 25.000 km/an mises en œuvre l'année précédente : lignes, produits, km, et pour les lignes structurantes, les informations complémentaires suivantes : amplitude, fréquence, matériel roulant et vitesse commerciale. Pour les modifications inférieures à ce seuil, l'OTW répond aux demandes ponctuelles de la Région (explications, données,...). Ce rapport contient également les justifications de l'OTW en cas de non-suivi de l'avis de l'AOT sur le réseau structurant.

Sur la base de ce rapport, l'AOT fournit une analyse d'adéquation de l'offre structurante mise en œuvre avec les liaisons structurantes au Comité de suivi du contrat de décembre. L'analyse de l'AOT comprendra également une évaluation systémique intégrant les interactions avec les autres modes de déplacements et les enjeux d'infrastructures de sorte à identifier les actions à mener par les autres parties prenantes pour contribuer à l'amélioration de la performance des lignes structurantes.

Sur la base du rapport de l'OTW et de l'analyse de l'AOT, le Comité de suivi peut rendre un avis motivé à soumettre au Ministre de Tutelle.

Concernant les nouveaux réseaux déployés récemment à Liège et Gaume Sud-Ardenne, l'OTW et l'AOT poursuivent le processus d'évaluation conjoint prévu.

Le rapport de l'OTW inclut également un volet particulier sur l'intermodalité à savoir la liste des gares et les lignes de bus labellisées ainsi qu'un volet sur les lignes de bus parallèles au chemin de fer (voir article 26).

Article 30 Consultation des parties prenantes sur les optimisations d'offre

La consultation des parties prenantes est assurée par l'OTW. L'OTW consulte les communes et les organisations représentatives des usagers du transport public. À ce titre, elle identifie les associations existantes, structures citoyennes, comités de quartier et toute organisation active dans la défense ou la représentation des usagers concernés par les modifications envisagées.

Lorsque de telles structures n'existent pas ou apparaissent insuffisamment représentatives au regard des enjeux identifiés, l'OTW met en œuvre toute initiative utile afin de garantir l'expression des usagers et de la population concernée. À cet effet, elle peut notamment organiser des réunions publiques d'information et d'échange ou recourir à des dispositifs participatifs adaptés (consultations numériques, enquêtes publiques, ateliers participatifs, panels citoyens, etc.).

Le niveau, les moyens, la durée et la diversité des parties prenantes de la consultation sont adaptés par l'OTW à l'ampleur des évaluations réalisées, des modifications et des enjeux de la zone concernée. L'objectif visé est une participation utile des parties prenantes à identifier les gains et améliorations de l'offre déployée ainsi que l'acceptation de l'offre modifiée en tenant compte des besoins exprimés, du cadre financier et de la fréquentation actuelle. Dans le cadre de son rapport annuel détaillé sur l'offre mise en œuvre l'année précédente, l'OTW fait état des consultations associées qui ont eu lieu : parties prenantes consultées, nature et fréquences des moyens mis en œuvre, durée de la consultation, rapport sur les principaux enjeux d'acceptation et la manière dont il y a été répondu.

Article 31 Qualité de service

Un service de qualité, et en particulier un haut niveau de fiabilité et de ponctualité, constitue un levier déterminant de l'attractivité du réseau. L'amélioration de la qualité de l'offre entraîne une augmentation de la fréquentation, dès lors qu'elle renforce la confiance des usagers actuels. En garantissant des niveaux élevés de ponctualité, de régularité, de confort et d'information, l'OTW crée les conditions d'un report modal en faveur du transport public.

Une attention particulière sera par ailleurs accordée au respect strict des horaires théoriques, notamment en veillant à limiter les départs anticipés des bus et à garantir leur passage à l'heure prévue aux arrêts, de manière à ne pas pénaliser les voyageurs.

L'OTW développe une démarche d'amélioration continue de la qualité de service et un système de gestion de la qualité englobant l'ensemble du parcours client.

L'OTW mènera en interne une étude sur le métro léger de Charleroi, afin d'estimer les investissements futurs nécessaires. L'accent sera mis sur le remplacement du matériel roulant et les répercussions liées à ces évolutions. Les conclusions de cette étude seront présentées en fonction de l'avancement de l'étude lors des réunions du comité de suivi et au plus tard en 2029.

L'OTW a défini un « service voulu » pour tous les services réguliers (régie et sous-traitants). Le service voulu est matérialisé par la « Charte Qualité », adoptée par le Comité Exécutif de l'OTW. Elle est présentée au comité de suivi. Cette charte a été rédigée à partir d'un benchmark réalisé sur les pratiques d'autres sociétés de transport européenne et couvre les domaines généralement couverts dans le cadre de la norme EN 13816 et les certifications associées. La mise en œuvre de la charte fait l'objet d'un plan d'actions coordonné et monitoré par l'OTW.

Par le présent Contrat, l'OTW s'engage à ce que le plan d'actions lié à la Charte et celui émanant de l'enquête de satisfaction (voir article ci-après) soient cohérents et complémentaires. Il s'engage également à consacrer un chapitre de son rapport annuel au suivi de la mise en œuvre du plan d'actions qualité clients.

Article 32 Amélioration continue de la satisfaction des voyageurs

La satisfaction des voyageurs constitue un axe essentiel de la performance du présent contrat. Elle s'apprécie dans une logique d'amélioration continue, en complément des indicateurs de qualité de service.

Le premier critère d'évaluation de la satisfaction des voyageurs est la fréquentation des lignes. Il est complété par un système d'amélioration continue sur base des suivis des plaintes et d'une enquête annuelle de satisfaction.

L'OTW garantit que le système de dépôt de plaintes est univoque pour l'utilisateur, s'engage à lui répondre dans un délai maximum de 30 jours et d'améliorer la qualité de ses réponses. Il informe les usagers de leur droit de recours auprès du Médiateur de la Wallonie et de la Fédération Wallonie-Bruxelles en cas d'insatisfaction de la gestion de leur plainte. L'OTW analyse les recommandations du Médiateur. L'OTW s'engage à mettre en œuvre une démarche d'amélioration continue de la satisfaction des voyageurs. Cette démarche vise à renforcer l'expérience globale des usagers du transport public, tant dans les dimensions techniques que dans les aspects liés à la perception et à la convivialité du service.

L'AOT s'engage à faire réaliser annuellement par un bureau indépendant une enquête de satisfaction de la clientèle dont la méthodologie et le cahier des charges sont élaborés conjointement avec l'OTW. Ces enquêtes annuelles de satisfaction permettent de mesurer l'appréciation des voyageurs sur différents aspects du service, notamment l'information voyageurs, la propreté, le confort, le sentiment de sécurité, l'offre, la fiabilité perçue, l'intermodalité et le prix. Les résultats de ces enquêtes servent de base à l'identification des priorités d'action et à la définition de plans d'amélioration continue.

Un Comité de pilotage réunissant ces acteurs a pour but de partager les résultats des différentes études, de les commenter et de prendre des actions dans une dynamique d'amélioration continue de la qualité du service de l'OTW.

L'OTW élabore et met en œuvre, sur la base des enseignements issus des enquêtes et des retours d'expérience des usagers, un plan annuel d'amélioration de la satisfaction voyageurs. Ce plan comprend des mesures concrètes, des échéances et des indicateurs de suivi.

Chaque année est présenté au comité de suivi un rapport dédié à la satisfaction des voyageurs, incluant les résultats des enquêtes, l'évolution des indicateurs, les actions entreprises, ainsi que les perspectives d'amélioration pour l'exercice suivant. En cas de stagnation ou de dégradation significative d'un indicateur de satisfaction, l'OTW propose des mesures correctrices appropriées, détaillant leur calendrier d'exécution et les effets escomptés.

Article 33 Information voyageurs

Pour l'OTW, une information voyageur à ses clients, planifiée et en temps réel, fait partie intégrante du service de transport qu'offre LETEC. La fiabilité et la qualité des informations relatives à l'offre de transport et à son intermodalité avec les autres offres est cruciale pour permettre à l'usager de combiner les modes de transport et assurer un parcours client serein et attractif.

L'OTW s'engage à :

- Mettre à disposition l'ensemble des horaires de ses lignes, ainsi que les informations en temps réel sur ses canaux digitaux et en open data. Le système en temps réel doit approcher une fiabilité maximale d'ici 2028 ;
- Proposer et tenir à jour une hiérarchisation de ses arrêts qui garantisse une information physique fiable dans le temps et harmonisée au sein de l'entreprise ;
- Placer et maintenir dans les principales gares des bus, aux arrêts du tram et des busway de Liège et aux stations de la boucle du MLC, des écrans affichant les départs et les perturbations, en temps réel ;
- Mettre en place progressivement une information statique uniformisée concernant les arrêts en intermodalité avec le train et travailler à rendre cette information dynamique sur ses canaux digitaux ;
- Collaborer avec les autres opérateurs (SNCB, STIB, ...) et les pouvoirs locaux concernés pour la signalétique et la mise en place d'écrans multimodaux au sein des pôles d'échange afin de faciliter le cheminement des voyageurs ;
- Mesurer la progression de la disponibilité du temps réel et communiquer clairement à ses usagers sur ses canaux digitaux si l'information communiquée est de type temps réel ou planifié.

Article 34 Moyens de paiement et produits intégrés

La Région finance le nouveau système billettique de l'OTW, devenu obsolète et ne répondant plus aux besoins actuels du transport public. Le nouveau système ouvre de nouvelles possibilités d'achat et d'utilisation qui permettront de simplifier l'accès au réseau de transport wallon tant pour les clients habituels que les clients occasionnels de LETEC.

L'OTW s'engage concrètement :

- En 2026 : à rendre instantané le chargement de tout titre de transport (abonnements compris) sur la carte MOBIB via l'application LETEC et le site Internet ;
- En 2026 : mettre en place une mensualisation des abonnements des publics jeunes permettant, particulièrement aux familles, d'assumer plus facilement la charge des frais liés aux abonnements de leurs enfants. Cette mensualisation donnera lieu à une domiciliation dès que le nouveau système de billettique sera disponible et au plus tard en 2029;
- En 2027 : à commencer le déploiement du système d'achat et de validation par carte bancaire à bord du bus/tram/métro et à développer son réseau de points de vente physiques dans une attention portée aux clients moins digitalisés ;
- Au plus tard en 2029 : à enclencher le déploiement d'un système billettique basé sur les comptes-clients (Account Based Ticketing – ABT). Ce type de système permet notamment d'ouvrir de nouvelles possibilités telles que la domiciliation de la facturation des abonnements et des évolutions ultérieures vers des formules plus dynamiques d'utilisation du transport.

En matière d'intégration tarifaire, l'OTW :

- Maintient un support billettique intermodal permettant à l'utilisateur de prendre les titres des différents opérateurs dans l'attente d'un éventuel nouveau support commun ;
- Analyse et contribue à l'évolution des produits intégrés au niveau tarifaire, en particulier dans la zone RER et dans les agglomérations de Charleroi et de Liège ou pour toute autre initiative régionale, fédérale ou transfrontalière en la matière ;
- Contribue activement et de manière constructive et pragmatique aux discussions (ABT commun, extension Brupass XL, Pay-as-Go et one stop shop) et à la mise en place de produits tarifaires intermodaux à court et à moyen termes par les quatre opérateurs belges et/ou tout opérateur de transport public limitrophe.

Chapitre 2 Un opérateur performant et responsable

Article 35 Autonomie opérationnelle de l'opérateur et recentrage stratégique

Dans le cadre de la mise en œuvre de l'offre refondue de manière autonome, telle que définie au chapitre précédent, l'OTW s'engage à organiser ses activités de manière à renforcer sa responsabilité, sa performance et l'efficacité de son fonctionnement, afin d'assurer un service public fiable et de qualité. Les Parties conviennent de recentrer les missions de l'OTW sur son rôle essentiel d'opérateur interne de services publics de transport. À ce titre, l'OTW se concentre prioritairement sur

l'organisation, l'exploitation et la gestion des services de transport public réguliers relevant de sa mission de service public. Ce recentrage vise à permettre à l'OTW de consacrer pleinement ses efforts de transformation opérationnelle, organisationnelle et technologique, en vue d'accroître la performance, la qualité de service et l'efficacité globale de ses activités de transport public.

En 2028, l'OTW sera déchargé des missions déléguées qui ne relèvent plus de son périmètre stratégique, à savoir les missions déléguées de Transport Scolaire et Transport pour Personnes à Mobilité Réduite (TPMR) (voir article 64). Ces missions seront transférées à la Région sans que l'OTW ne puisse être tenu responsable de leur exécution future.

L'OTW bénéficie d'une autonomie accrue dans la mise en œuvre de sa stratégie et de ses modes d'organisation, et dans la fixation des tarifs applicables aux services qu'il exploite, dans les limites fixées par le gouvernement. Cette autonomie s'accompagne d'une responsabilité renforcée quant à l'atteinte des objectifs fixés. L'OTW s'engage, en contrepartie, à assurer un niveau élevé de transparence dans la gestion de ses activités, la communication de ses résultats et le suivi des indicateurs de performance. L'OTW est tenu de mettre en place toute mesure organisationnelle, managériale et technologique nécessaire afin de renforcer son agilité, sa flexibilité et son efficacité, tant dans sa gouvernance que dans sa gestion quotidienne, et d'assurer une prise de décision rapide, adaptée et conforme aux objectifs fixés.

Article 36 Flexibilisation et fiabilisation de l'offre

L'exercice de recalibrage est une première étape de fiabilisation structurelle de l'offre. Dans les deux ans à partir de la signature du contrat révisé, l'OTW s'engage à organiser l'exploitation de manière à permettre une adaptation rapide, plus flexible et plus agile de l'offre aux besoins de mobilité. Ce changement d'organisation interne permettra à l'OTW de mettre en œuvre toute modification d'offre dans un délai maximum de 6 mois, hors consultation des parties prenantes et réalisation d'infrastructures si nécessaires.

Dans une logique d'optimisation de son offre et de ses moyens, l'OTW veillera à une meilleure adéquation du matériel roulant affecté à son offre aux besoins de mobilité dans le but d'augmenter la fréquentation par véhicule (ratio de fréquentation par places km) notamment via le transport à la demande.

La fiabilisation de l'offre de l'OTW, mesurée par le taux d'exécution du service, est un des principaux objectifs de ce contrat. L'OTW mettra tout en œuvre pour assurer un taux d'exécution dont l'objectif est fixé à 99 % (d'un point de vue opérationnel, de ce taux sont à retirer la non-production kilométrique liée à des circonstances indépendantes de la volonté de l'OTW à savoir : les cas de force majeure (voir article 11), les arrêts de service liés à des grèves émotionnelles et à la participation à des grèves ou manifestations interprofessionnelles). Pour atteindre cet objectif, l'OTW applique le recalibrage prévu à l'article 20 (offre de référence) et ajustera l'organisation opérationnelle et les moyens (personnel, matériel roulant, procédures) afin d'assurer un service fiable, flexible et adapté aux besoins du terrain.

Afin de fiabiliser le comptage de ses voyageurs, essentiel pour un monitoring adéquat de l'utilisation de son réseau, l'OTW met en place une méthode de calcul de la fréquentation complémentaire à celle basée sur les validations. Il s'agit d'une méthode basée sur les données remontées par des caméras de comptage placées dans le matériel roulant. Au cours du présent contrat révisé l'OTW s'engage :

- À continuer d'équiper sa flotte au rythme des commandes de bus ;
- À exploiter les données récoltées pour minimum 20 % de sa flotte en 2028 et minimum 40 % en 2029, avec pour objectif une fiabilisation de la fréquentation sur les véhicules concernés et une possibilité de redresser le calcul de la fréquentation via les validations.

Article 37 Amélioration du fonctionnement interne

L'OTW améliore sa performance interne en continuant d'harmoniser ses processus et ses procédures, notamment via le levier de la mise en place de son nouvel ERP (Enterprise Resource Planning), dont le financement est assuré dans le cadre de la trajectoire du présent contrat. La systématisation du principe d'harmonisation et la mise en place de l'amélioration continue des processus permettront des gains d'efficacité ou des économies d'échelle dans différents domaines clés de l'entreprise : achats, assurances, flexibilisation de l'exploitation, fleet management, etc.

Ces mesures d'amélioration de l'efficacité seront complétées de mesures de suppression (ou adaptation dans les limites des possibilités) d'avantages sociaux accordés aux travailleurs non-actifs de l'entreprise ainsi que des mesures incitatives pour les travailleurs actifs.

Article 38 Continuité de service et service réduit garanti

En cas de mouvements sociaux susceptibles d'affecter la fourniture du service public de transport, l'OTW met en œuvre toutes les mesures nécessaires afin d'assurer la continuité du service public conformément aux principes de disponibilité, de sécurité et d'accessibilité qui régissent les missions confiées par la Région.

L'OTW actualise au plus tard le 31 décembre 2027 le protocole d'accord avec les organisations représentantes des travailleurs, prévoyant des durées de préavis pour la participation des dites organisations et des membres du personnel aux manifestations interprofessionnelles. L'objectif de ce protocole d'accord est de mieux encadrer, par des règles claires, la participation des travailleurs à des manifestations interprofessionnelles, dans le souci d'en limiter l'impact sur le service à rendre à la population.

L'OTW s'engage à mobiliser le personnel non-gréviste et à allouer prioritairement ce personnel disponible de manière à assurer la mise en œuvre d'un service réduit garanti défini selon les critères suivants (mentionnés sans ordre de priorité).

- Supprimer en priorité les renforts / doublages en gardant une couverture géographique maximale ;
- Maintenir en priorité les lignes à forte fréquentation ;
- Assurer les allers-retours sur la même ligne (exigence à respecter notamment pour préserver le public scolaire).

En outre, l'OTW négociera avec les organisations syndicales au plus tard pour le 31 décembre 2027, un cadre de service réduit garanti, qui viendra compléter le dispositif décrit ci-dessus, dans l'intérêt des usagers.

L'OTW assure une communication proactive, transparente et accessible auprès des voyageurs, comprenant les prévisions de circulation, les alternatives éventuelles et les modalités de prise en charge. L'OTW s'engage en particulier à communiquer aux usagers au moins 48 heures à l'avance les lignes en service, et assurer une actualisation en temps réel, afin de garantir une information claire et prévisible aux usagers pour chaque ligne.

L'OTW transmet à l'AOT les déclarations de créance relatives à la (non-)production kilométrique pour motif de grève, ainsi qu'un rapport complet sur les grèves annexé au rapport annuel.

Les modalités de dédommagement des usagers en cas d'interruption de service sont prévues dans les conditions générales de vente de l'OTW.

Article 39 Sous-traitance

§1 Niveau de sous-traitance autorisé

Dans le cadre de l'exécution des obligations de service public, l'OTW recourt à la sous-traitance et ce, dans les limites prévues par le Règlement européen 1370/2007 pour un opérateur interne. Ces limites sont appréciées en valeur pour permettre à l'OTW d'augmenter la sous-traitance et sa performance économique sur la partie du réseau qu'il continuera d'opérer en interne. L'OTW tiendra notamment compte de l'augmentation de l'offre dans le cadre des moyens apportés par le Fonds Social Climat.

L'offre sous-traitée est calculée annuellement selon le calendrier standard sur base du mois de décembre de chaque année pour l'année écoulée.

L'OTW fournit annuellement à l'AOT la liste des lots sous-traités, leur durée de contrat respectif, les adjudicataires concernés et l'ampleur kilométrique par ligne sous-traitée.

§2 Cascade des objectifs contractuels

Le suivi et le contrôle des services sous-traités sont assurés par l'OTW.

L'OTW s'engage à répercuter les objectifs fixés par le présent Contrat, notamment en matière de qualité de service et de décarbonation, vers ses sous-traitants exploitant des services de transport public.

L'OTW s'engage également à recueillir auprès des sous-traitants les données permettant le calcul de l'ensemble des indicateurs visés à l'annexe 2. L'OTW est ainsi chargé de l'application envers ses sous-traitants des mécanismes de reporting prévus par le présent Contrat, ainsi que de la transmission des informations consolidées à l'AOT pour le suivi.

L'OTW s'engage à évaluer en permanence le mécanisme de sous-traitance dans une optique d'amélioration continue du rapport coût/qualité de service en vue d'améliorer les nouveaux contrats.

Article 40 Flexibilité tarifaire encadrée

La politique tarifaire constitue un levier stratégique pour l'accessibilité, le report modal et l'optimisation des recettes. Elle repose sur des principes d'efficacité, d'efficience et d'équité et peut inclure des mécanismes incitatifs ciblés visant à favoriser un usage durable du service.

L'OTW procède à une indexation annuelle sur la base du dernier indice des prix à la consommation.

La Région révisé le décret du 21 décembre 1989 notamment en matière de prérogatives tarifaires. Dès son entrée en vigueur, l'OTW disposera de l'autonomie nécessaire pour fixer les tarifs applicables aux services qu'elle exploite, dans le respect des objectifs et du cadre budgétaire définis par le présent contrat.

En outre, l'OTW pourra mettre en œuvre diverses mesures spécifiques, notamment:

- Proposer des tarifs incitatifs ou des promotions pour certains publics ;
- Ajuster les tarifs en fonction des périodes ou des zones afin de réguler la fréquentation et limiter les pics ou creux d'utilisation ;
- Accompagner la mise en service de nouvelles lignes ou l'adaptation de l'offre existante par des tarifs temporaires ou adaptés ;
- Encourager l'intermodalité en proposant des tarifs combinés ou intégrés avec d'autres modes de transport.

Ces dispositifs doivent contribuer à l'atteinte de l'objectif de taux de couverture assigné à l'OTW (article 49) et rester compatibles avec l'équilibre financier de l'OTW. Ils font systématiquement l'objet d'une évaluation de leur impact sur la fréquentation, les recettes et la réalisation des objectifs de mobilité.

§1 Tarifs sociaux et préférentiels

L'OTW détermine les conditions précises et les modalités opérationnelles de l'application des tarifs sociaux et préférentiels. Des tarifs spécifiques pourront être définis pour les étudiants, sous réserve d'une automatisation de leur application.

§2 Partenariats

L'OTW peut conclure des accords avec des tiers publics ou privés en vue de promouvoir, par des mécanismes tarifaires adaptés, l'usage du transport public dans un intérêt commun, notamment à l'occasion d'événements ou d'initiatives spécifiques.

Article 41 Lutte contre la fraude et les incivilités

La lutte contre la fraude et les incivilités au sein du système de transport public est importante, car, d'une part elle permet le contrôle de la bonne perception des montants dus, agit comme un contrôle social supplémentaire et d'autre part, elle s'oppose au sentiment d'impunité des contrevenants. Ces deux derniers aspects sont perçus positivement par les clients de l'OTW.

L'OTW s'engage à rendre plus efficace et efficiente l'organisation de la lutte contre la fraude et les incivilités dans le transport public wallon.

En concertation avec l'OTW, la Région procède à l'actualisation du cadre légal applicable aux obligations des voyageurs, ainsi qu'au régime des amendes administratives liées aux infractions commises dans le cadre de l'utilisation des services de transport public. Cette actualisation vise à moderniser les règles en vigueur, à renforcer leur cohérence avec les pratiques actuelles de mobilité et à assurer une meilleure protection de l'intérêt général.

L'OTW met en œuvre et fait respecter ce cadre actualisé dans l'ensemble de ses services, notamment en matière de contrôle de titres de transport, de comportements interdits, de sécurité à bord et dans les infrastructures, ainsi que de procédures d'identification et de constatation des infractions. L'OTW

adapte ses processus opérationnels, ses dispositifs de contrôle et sa communication voyageurs afin de garantir une application efficace et transparente des nouvelles dispositions.

De plus, l'OTW s'engage à poursuivre ses efforts de lutte contre la fraude en contrôlant 1% de ses voyageurs par BU chaque année. Il s'engage également à dédier un chapitre de son rapport annuel au reporting sur la fraude.

Chapitre 3 Un opérateur modèle en matière de développement durable

Article 42 Développement durable

Dans le cadre de son fonctionnement propre, l'OTW s'engage à contribuer aux objectifs climatiques de la Région et à respecter les obligations européennes en la matière. À cette fin :

- Il s'inscrit de manière volontaire dans la démarche CSRD ;
- Il réalise en 2026 un bilan carbone complet de ses activités ;
- Il s'engage dans une démarche de décarbonation de sa flotte dans le respect de la réglementation européenne (voir article ci-dessous) ;
- Il intègre un plan d'action Climat et Développement durable dans son plan d'entreprise, incluant spécifiquement un plan d'action pour les déplacements de ses travailleurs.

Enfin, l'OTW met en œuvre la mesure de gratuité pour tous les usagers en cas de 'pics de pollution', c'est-à-dire en cas de dépassement du seuil d'alerte de niveau 1, en moyenne 70 µg PM10/m³ sur l'ensemble du territoire de la Région wallonne (déclenché par la Cellule Inter-régionale de l'Environnement CELINE).

Article 43 Décarbonation de la flotte

La Directive EU 2019/1161 du 20 juin 2019 transposée en droit belge par la Loi du 18 mai 2022 impose des quotas d'acquisition de véhicules propres et zéro émission aux entités adjudicatrices :

- Pour les marchés attribués entre le 28/05/2022 et le 31/12/2025 : 45% de véhicules propres, dont la moitié doit être à zéro émission
- Pour les marchés attribués entre le 01/01/2026 et le 31/12/2030 : 65 % de véhicules propres, dont la moitié doit être à zéro émission

L'OTW s'engage à :

- Respecter ces quotas zéro émission via l'acquisition de bus électriques ;
- Développer et mettre en œuvre une stratégie d'électrification de ses dépôts et de placement de stations de recharge ;
- Mettre en place un système de gestion de la charge des bus pour maximiser leur disponibilité pour les services à assurer ;
- Organiser via ses marchés publics, l'électrification progressive de ses sous-traitants, dans le respect de la réglementation européenne ;

- Monitorer les émissions directes liées à la flotte de matériel roulant de l'entreprise et des sous-traitants ;
- Acquérir les compétences qui permettront de maintenir les véhicules électriques ;
- Former le personnel à l'écoconduite de ses véhicules.

Le surcoût lié à l'électrification des véhicules de même que la mise en place des infrastructures et équipement nécessaires à leur fonctionnement, sont financés dans le cadre de la trajectoire du présent contrat. Toute la flotte sera 100% électrique en 2045.

Article 44 Sécurité du personnel et des voyageurs

Dans un contexte de croissance de l'agressivité dans l'espace public, la sécurité du personnel et des voyageurs constitue une priorité pour l'OTW afin de garantir des conditions de travail sûres pour le personnel et des déplacements sereins pour les usagers.

Sont mises en œuvre par l'OTW des mesures de différents types :

- des mesures de prévention (équipement de tout nouveau bus d'un poste de conduite fermé, établissement d'un cadastre croisé entre l'OTW et la police des lignes/zones les plus problématiques, formation du personnel à la gestion des incidents et du stress, participation au groupe de travail sécurité qui rassemble les quatre opérateurs de transport belge, adhésion à la Commission contre les agressions dans les fonctions publiques (services de secours, opérateurs de transport, partenaires du secteur de la sécurité et institutions académiques), etc.) ;
- des mesures de sensibilisation (sensibilisation des élèves dans les écoles ou encore des campagnes de communication grand public, notamment en collaboration avec les autres opérateurs de transport public belges) ;
- des mesures d'accompagnement des victimes (dépôt de plainte par l'OTW systématique pour toute agression à l'égard de son personnel ou encore la mise à disposition d'une assistance psychologique pour les agents victimes d'agression) ;
- des mesures de collaboration régulière avec la police et les parquets (rapport annuel des typologies et de l'évolution des agressions, accès par la police aux images caméras de l'OTW, point de contact avec les procureurs-généraux, etc.).

Au cours du contrat, la Région s'engage à adopter un nouveau cadre plus clair et opérationnel en matière d'amendes administratives.

Article 45 Cybersécurité

La cybersécurité est aussi un enjeu crucial dans le contexte actuel. L'OTW est, comme l'ensemble des opérateurs de transport, régulièrement exposé à des tentatives d'attaques sur ses systèmes numériques. La directive européenne NIS2, transposée en droit belge le 10 octobre 2024, impose un cadre de cybersécurité renforcé aux opérateurs de services essentiels.

L'OTW a été désigné entité essentielle en 2025 et doit dès lors atteindre un niveau de sécurité selon les jalons convenus avec le CCB (Center for Cybersecurity Belgium). Jusqu'à 2025, les ressources de l'OTW

ne permettaient pas d'atteindre les objectifs de la directive NIS2. La trajectoire budgétaire du présent contrat révisé couvre les besoins afin :

- D'améliorer durablement la résilience des services critiques, c'est-à-dire les services numériques dont l'indisponibilité, la dégradation ou la compromission aurait un impact direct sur la continuité du service public de transport assuré par LETEC ;
- De protéger ses applications, ses données et ses infrastructures dans l'objectif d'assurer la continuité du service public.

Article 46 Bien-être au travail

En plus du respect de ses obligations en matière de prévention et protection de ses travailleurs, l'OTW s'engage comme employeur attentif au bien-être de son personnel.

D'une part, il s'engage à soutenir la motivation et l'engagement de son personnel notamment via la négociation de conventions collectives de travail visant à valoriser le travail, la mise en place de projets d'amélioration du bien-être au sein de l'entreprise (dont la prévention des risques psychosociaux et l'amélioration de la cohésion) et le développement d'une communication interne structurée et proactive. D'autre part, il accorde une place privilégiée à la concertation sociale avec les organisations représentatives des travailleurs et s'engage à transmettre au Comité de suivi un rapport annuel sur celle-ci.

Article 47 Lutte contre le harcèlement, les violences, les discriminations, et le sexisme

L'OTW joue un rôle social important. Dans ce contexte, l'OTW s'engage à lutter contre le harcèlement, les violences, les discriminations et plus particulièrement le sexisme. Outre la sécurité, il travaille sur le sentiment d'insécurité tant des conducteurs.rices que des voyageurs.ses, en trois axes d'intervention.

§1 Mesurer et évaluer en :

- Recensant les faits et les lieux courants de harcèlement et de discrimination et les agressions concernant leur personnel ;
- S'assurant que l'enquête de satisfaction des voyageurs intègre une évaluation du sentiment d'insécurité.

§2 Informer et sensibiliser sur son réseau en :

- Menant des campagnes régulières de prévention et de sensibilisation aux différentes formes de harcèlement ;
- Communiquant sur les numéros et outils d'urgence à contacter directement par les victimes ou témoins de harcèlement ou d'agression ;
- Communiquant sur l'existence des applications mobiles « App-elles » ou « Mona » qui permettent d'alerter en cas de danger ;
- Assurant à titre gratuit, au moins une fois par an, la mise à disposition à bord des véhicules pour assurer la promotion des lignes d'écoute violences conjugales 0800/30.030 et SOS Viol 0800/98.100.

§3 Agir en :

- Assurant la formation du personnel pour leur permettre de détecter et réagir, dans le respect de leur mission, à des situations de harcèlement ;
- Sécurisant par une meilleure luminosité dans les gares de bus et station de métro/tram (dont les couloirs et escaliers), par l'usage de caméras dans ses installations et à bord du matériel roulant et par la rénovation des abribus délabrés en partenariat avec les communes;
- Garantissant l'affichage de publicités exemptes de préjugés sexistes ou à caractère discriminatoire ;
- Veillant à ce que ses communications digitale, physique, commerciale et institutionnelle ne reproduisent ni stéréotypes, ni discriminations, et reflètent les valeurs de neutralité, de diversité et d'accessibilité du service public ;
- Organisant un projet pilote permettant aux voyageurs de pouvoir être débarqués au plus proche de leur destination finale, en dehors des arrêts LETEC, les soirs et nuits sur certaines lignes de bus et à en informer les usagers. Dans le cadre de ce projet pilote, préalablement, l'Administration réalisera un benchmarking des initiatives existantes, en analysant les bonnes pratiques mises en œuvre par d'autres opérateurs, notamment en matière de sécurité, de conditions d'exploitation et d'acceptabilité par les conducteurs et les usagers. Les enseignements tirés de ce benchmarking permettront d'adapter les modalités du projet pilote et d'en évaluer les impacts.

Article 48 Accessibilité universelle

La Région s'engage à mener une politique transversale d'handistreaming en vue d'éviter ou de corriger d'éventuelles inégalités fondées sur le handicap. En particulier, l'Administration prépare la révision de l'arrêté royal du 15 septembre 1976 visant à encadrer les obligations des opérateurs de transport régulier en ce compris les normes d'accessibilité aux services (arrêts, matériel roulant, information voyageur, etc.).

L'OTW s'engage à poursuivre les efforts de développement de l'accessibilité universelle des transports publics pour les personnes à mobilité réduite en concertation avec les acteurs du secteur. En particulier pour les grands projets structurants, l'OTW sollicite un service de conseil en accessibilité.

Il établit également un plan de mise en accessibilité reprenant les actions concrètes à mener sur la période du Contrat et les mesures d'évaluation du service accessible (incluant l'expérience client dans son ensemble). Il le présente à la « task force accessibilité » au plus tard 6 mois après l'entrée en vigueur de la présente révision. Ce comité inclut notamment le CAWaB en tant qu'association représentante des usagers. Il se réunit au moins 3 fois par an. Son but est d'assurer le suivi et la mise à jour de ce plan de mise en accessibilité : actions réalisées, actions en cours, difficultés et arbitrages éventuels. L'OTW intègre l'état d'avancement du plan de mise en accessibilité dans son rapport annuel d'exécution.

Sur la période de ce contrat, la mise en accessibilité progressive se traduira, au minimum, par la réalisation des objectifs suivants :

§1 Dans le cadre de sa mission d'opérateur interne, l'OTW :

- Continue d'acquérir un matériel roulant accessible, équipé d'une rampe embarquée, et de traduire cette obligation dans les cahiers des charges de sous-traitance ;

- Met en place une mesure harmonisée du taux de disponibilité opérationnelle des rampes embarquées et s'engage à présenter un état des lieux et un plan d'action au comité de suivi de décembre 2026 ;
- Prévoit l'accessibilité des services TEC à la demande en veillant à ce qu'un nombre suffisant de véhicules adaptés soit disponible pour répondre aux réservations des usagers à mobilité réduite notamment dans le cadre du Fonds Social pour le Climat ;
- Garantit l'accessibilité de l'information voyageur diffusée dans l'ensemble des canaux digitaux (conformité avec les normes d'accessibilité digitales) ;
- Intègre l'information sur l'accessibilité de l'offre dans les outils d'information aux voyageurs en précisant également les gares SNCB accessibles PMR ;
- Forme le personnel en contact avec les clients à l'accueil des personnes à mobilité réduite et des personnes en situation de handicap ;
- Forme les chauffeurs (en régie) à la prise en charge de toute personne à mobilité réduite, à la montée et à la descente, incluant le déploiement du système d'embarquement spécifique aux usagers en fauteuil roulant. Dans le cas des services sous-traités, l'OTW impose une obligation de formation lors du renouvellement de ses contrats de sous-traitance ;
- Met en conformité les shops LETEC aux exigences d'accessibilité du Guide Régional d'Urbanisme lors de toute rénovation ou de toute création ;
- Pilote l'audit (simplifié) du niveau d'accessibilité (cfr Sécurithèque) de son réseau d'infrastructures (minimum 1000 arrêts au cours du présent contrat) ;
- Appose dans les 3 mois après l'audit ou dès nouvel aménagement d'un arrêt, un pictogramme explicite, compréhensible par tous, qualifiant le niveau d'accessibilité, sur les plaques des arrêts jugés praticables ou conformes ;
- Collabore au suivi du plan d'actions de la Région réalisé à la suite de l'audit accessibilité du tram de Liège.

§2 Dans le cadre de la mission déléguée d'infrastructure :

- L'Administration établit la liste des aménagements prévus en matière d'accessibilité piétonne dans le cadre de ses travaux routiers sur les voiries régionales ;
- Tenant compte entre autres de cette liste, l'OTW identifie et communique à l'Administration pour le 31 mars chaque année les 150 arrêts nécessitant des aménagements ou des mises en conformité ;
- Pour ces arrêts, l'autorisation des communes et du gestionnaire de voiries est sollicitée ;
- En parallèle, l'Administration audite le cheminement et les traversées jusqu'à ces arrêts ;
- Pour les besoins relevés par l'audit sur voiries régionales, l'Administration, en tant que gestionnaire de voirie, réalise les aménagements nécessaires à la continuité des cheminements piétons desservant ces arrêts, le plus rapidement possible en ce qui concerne les travaux légers. Pour les travaux lourds, elle soumet au Ministre de la Mobilité un programme de mise en œuvre. Ces aménagements incluent notamment l'adaptation, la sécurisation et la mise en accessibilité des abords immédiats, des trottoirs et des traversées à réaliser;

- L'OTW intègre les normes d'accessibilité lors de tout aménagement de gares des bus, en ce compris les cheminements internes au site.

Dans le cadre de ce processus, une coordination étroite entre l'OTW et la Région est ainsi indispensable.

L'identification des arrêts à rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite repose sur une analyse multicritère. Celle-ci tient compte notamment de la fréquentation des arrêts, des opportunités d'aménagement liées aux travaux de voirie programmés, ainsi que des remontées de terrain émanant des associations représentatives des usagers.

Titre 3 Gouvernance financière

Ce titre vise à poser le cadre général dans lequel l'OTW doit évoluer et à fixer les modalités relatives à la mission d'opérateur interne. Les financements des missions déléguées sont repris au titre 4 du présent contrat.

Chapitre 1 Modalités générales

Article 49 Objectif d'augmentation du taux de couverture des recettes

Le taux de couverture des recettes correspond à la part des recettes de trafic parmi les recettes totales de la mission d'opérateur interne (hors missions déléguées et activités propres). Il ne tient pas compte des compensations ou subsides visant les investissements d'exploitation afin d'éviter les impacts sur ce taux des décisions régionales concernant l'ampleur ou le mode de financement des investissements de l'OTW (couvertures des amortissements ou subsides en capital). Cette approche permet d'assurer un suivi à périmètre constant.

Le calcul du taux est réalisé annuellement comme suit :

$$\frac{\text{Recettes de trafic (Mission RE1370) (hors compensation)}}{\text{Recettes de trafic (Mission RE1370) (hors compensation) + Compensation publique (RE1370) (hors investissements)}}$$

Actuellement de 10 %, ce taux devra augmenter progressivement pour atteindre minimum 14 %.

Article 50 Economies de fonctionnement

L'OTW s'engage à réaliser des économies opérationnelles sur son fonctionnement en vue d'atteindre au terme du contrat un gain récurrent de 20 millions d'euros. Ces économies seront réalisées sans réduction de l'offre (hors recalibrage de l'offre prévu à l'article 20). Il dédie un chapitre de son rapport exécutif financier au suivi de ces économies.

2026	2027	2028	2029
4 M€	8 M€	15,5 M€	20 M€

Article 51 Trajectoire de financement régional 2026-2029 et flexibilité verticale et horizontale des financements

La Région s'engage à octroyer à l'OTW les financements nécessaires dans le respect de la trajectoire reprise en annexe 1. Cette trajectoire ne préjuge pas des éventuelles mesures exceptionnelles décrites aux articles 10 et 11.

Au sein de ce cadre budgétaire strict et compte tenu des aléas inhérents aux grands projets, l'OTW pourra formuler des propositions d'optimisation des financements régionaux prévus sur la durée du contrat :

§1 Clause de flexibilité verticale (interventions financières régionales)

Au cours d'un même exercice budgétaire, tant à l'initial que possiblement en cours d'année, il sera permis d'opérer des glissements au sein du programme budgétaire régional entre l'ensemble des interventions financières régionales, en ce compris les missions déléguées. Cela signifie, par exemple, qu'en fonction du rythme de réalisation des investissements et donc du besoin de financement de l'OTW, des moyens pourront le cas échéant être réorientés au profit de la compensation d'exploitation. Ces moyens pourront le cas échéant aussi être utilisés en vue de préfinancer certaines dépenses.

§2 Clause de flexibilité horizontale (en SEC)

Dans le strict respect de la cible SEC considérée globalement pour l'ensemble de la période, des déports d'impact SEC seront autorisés afin de tenir compte du rythme d'exécution des investissements.

L'application de ces dispositions et le respect de la trajectoire globale de financement sont détaillés dans le rapport d'exécution annuel.

Article 52 Planification financière à 5 ans

§1 Prévision financière SEC

Dans une optique de prévisibilité et gestion budgétaire, l'OTW s'engage à fournir au Comité de suivi et au Conseil de suivi financier et budgétaire la prévision SEC à 5 ans fournie à Wallonie Finances Expertise.

§2 Programmation intégrée des investissements

La programmation intégrée sur 5 ans de l'ensemble des investissements (tout investissement en infrastructures et tout investissement d'exploitation) dans les transports publics est réalisée par l'OTW. L'OTW soumet annuellement au Comité de suivi et au Conseil de suivi financier et budgétaire l'évolution du réalisé ainsi que sa mise à jour.

Article 53 Objectif d'équilibre financier

L'OTW s'engage à ce que la somme des résultats comptables sur la durée du Contrat soit à l'équilibre, sous réserve d'événements, extraordinaires ou anormaux, ultérieurs à l'entrée en vigueur du présent Contrat, indépendants de la volonté des Parties, impossibles à prévoir raisonnablement et rendant excessivement difficile la poursuite de l'équilibre financier.

Article 54 Trésorerie

§1 Cash pooling

La trésorerie de l'OTW est intégrée dans la centralisation de la trésorerie des Organismes d'Intérêt Public mise en place par la Région en 2003. L'OTW fournit à la Région les différents tableaux de prévision de trésorerie nécessaires à cette gestion. Ces fonds sont mis gratuitement à la disposition de la Région. En contrepartie, la Région s'engage à fournir gratuitement à l'OTW les fonds dont il pourrait avoir besoin en cas de position globale négative de son cash pooling.

§2 Emprunts

Conformément à l'article 14 du Décret du 21 décembre 1989, l'OTW est autorisé à contracter ou à émettre des emprunts. Il communique à Wallonie Finances Expertise tout renseignement relatif à ces

derniers. Le Gouvernement est autorisé à garantir envers les tiers, aux conditions à déterminer par lui, l'intérêt et l'amortissement de ces emprunts et obligations. Les engagements garantis par la Région, ne peuvent dépasser les limites fixées par le décret contenant le budget des dépenses de la Région.

Alternativement, la Région peut emprunter en son nom pour l'OTW aux conditions à fixer par elle. L'OTW fournit à WFE les différents tableaux de prévision nécessaires à cette gestion. Les emprunts réalisés par la Région ne peuvent dépasser les limites fixées par le décret contenant le budget des dépenses de la Région.

Les emprunts en cours restent gérés directement par l'OTW.

Article 55 Modalités de financement

Les financements sont fixés annuellement dans les décrets contenant le budget initial et ajusté des dépenses de la Région. Les financements en faveur de l'OTW sont engagés par arrêtés qui en précisent les montants, les imputations au sein du budget régional, les dépenses éligibles, les modalités de liquidation et de justification, dans le respect de l'arrêté du Gouvernement wallon du 10 octobre 2024 fixant la répartition des compétences entre Ministres et portant règlement du fonctionnement du Gouvernement.

Conformément à l'annexe du Règlement (CE) 1370/2007 reprenant les règles applicables à la compensation, afin d'augmenter la transparence et d'éviter les subventions croisées, lorsqu'un opérateur de service public non seulement exploite des services compensés soumis à des obligations de transport public, mais exerce également d'autres activités, la comptabilité des dits services publics doit être séparée. En particulier, les missions déléguées, les activités propres et les services de transport à intérêt historique ou à vocation touristique ne relèvent pas des obligations de service public et ne peuvent être financés par la compensation de la Région pour la mission d'opérateur interne de transport public de voyageurs.

Article 56 Financement spécifique visant à couvrir les engagements sociaux

Conformément au décret du 3 mars 2011 relatif à la couverture des engagements sociaux de la Société régionale wallonne du transport public et des sociétés d'exploitation, une intervention financière spécifique vise à couvrir les engagements sociaux de l'OTW.

Article 57 Formation du capital des chemins de fer vicinaux

Un financement, libellé « Sommes souscrites par l'État pour la formation du capital d'établissement des chemins de fer vicinaux. - sommes reprises par l'État, à la décharge des provinces et des communes qui ont participé à la formation du capital d'établissement de lignes vicinales », est versée annuellement par la Région jusqu'en 2043.

Chapitre 2 Financement des obligations de service public de transport

Article 58 Recettes provenant de la vente de titres de transport

Le Gouvernement wallon prévoit de transférer la prérogative de définition de la grille tarifaire à l'OTW dans le cadre d'une révision du décret du 21 décembre 1989. La révision du décret prévoira un encadrement de l'opérateur pour les publics cibles qui devront ou pourront bénéficier de gratuités ou de réduction.

Aujourd'hui, comme après l'adoption du décret révisé, l'OTW perçoit l'intégralité des recettes issues de la vente des titres de transport sur son réseau et des amendes administratives, et les affecte exclusivement au financement des obligations de service public.

Article 59 Compensation des obligations de service public

En complément des recettes provenant de la vente des titres de transport, l'OTW perçoit des compensations financières octroyées par le Gouvernement pour le financement de l'exécution de ses obligations de service public.

Ces compensations financières prennent les formes suivantes :

- Financement de base de la mission d'opérateur interne, couvrant les frais d'établissement et de fonctionnement liés à l'exécution des obligations de service public de transport régulier et de l'expertise en matière de transport public, soit l'incidence financière nette, équivalant à la somme des incidences, positives ou négatives relatives à l'exécution des obligations de service ;
- Financements couvrant les investissements d'exploitation, couvrant :
 - Les charges relatives aux engagements antérieurs, tels qu'ils sont repris dans les livres de l'OTW ;
 - Les charges relatives aux nouveaux investissements en moyens et outils de production, réalisés par l'OTW pour l'année ;
 - Et/ou la réalisation d'investissements (dépenses directes en capital) en moyens et outils de production, réalisés par l'OTW pour l'année ;
 - Les charges financières liées à la mise en œuvre de ces investissements d'exploitation (charges financières, loyers et amortissements).

Ces compensations incluent l'ensemble des interventions dont bénéficie l'OTW à la signature du présent Contrat ainsi que, dans sa trajectoire, les investissements et charges complémentaires futurs résultant de la mise en œuvre des projets prioritaires suivants, conformément à la révision du présent contrat :

- L'exploitation du tram de Liège ;
- La mise en conformité en NIS 2 ;
- Le projet décarbonation ;
- Le projet Information voyageurs ;
- La nouvelle billettique ;
- Le projet comptage automatique des passagers ;
- Le renforcement de la sécurité chez LETEC ;
- L'exploitation de lignes Busway de l'agglomération de Liège ;
- L'exploitation du M5 et la réorganisation du réseau bus y relative ;

- L'exploitation des lignes prioritaires vers Herstal et Seraing en remplacement des extensions du tram de Liège ;
- Le soutien à l'accessibilité vers et dans les zones d'activités économique et touristiques via la prospection et la stimulation des groupes d'entreprises, la mise à disposition de son expertise, ainsi que la mise en place du dispositif nécessaire au déploiement et à l'organisation d'un transport dédié (outils, promotion, etc.).

La trajectoire (en annexe 1) tient également compte des économies opérationnelles à réaliser par l'OTW, de l'augmentation du taux de couverture ainsi que des économies attendues à la suite de la révision de la part de sous-traitance et à l'optimisation de l'offre.

Conformément au Règlement (CE) 1370/2007, la compensation de service public couvre les coûts nets occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives.

L'OTW justifie dans un rapport d'exécution annuel de l'utilisation des différents financements reçus afin de remplir les missions qui lui sont confiées par le présent Contrat. Ce rapport permet de répondre ainsi aux exigences de justification de l'utilisation des financements présentes dans l'ensemble de ses arrêtés de financement ainsi que le respect de sa trajectoire globale et il fournit en outre à l'AOT les informations financières nécessaires à la rédaction du rapport global sur les obligations de service public requis par le Règlement européen 1370/2007 en opérant également une distinction ferré/non ferré.

Bien que les missions déléguées par la Wallonie à l'OTW n'entrent pas dans le champ d'application de ce règlement, les coûts et financements y afférents sont détaillés et justifiés également afin d'augmenter la transparence.

Article 60 Transport à la demande dans le cadre du Fonds Social Climat

L'objectif du fonds social climat est à la fois de soutenir les usagers vulnérables des transports par le développement d'offres de transport public flexibles dans les zones peu ou pas desservies (offre et d'accompagner les ménages vulnérables dans la transition de leur mobilité (demande).

Un financement spécifique pour la mesure confiée à l'OTW s'ajoute à la trajectoire de financement régional 2026-2029. Il couvre le développement de services de transport public à la demande en Wallonie dans des zones faiblement desservies et présentant une forte densité de groupes vulnérables via de nouvelles obligations de service public de transport à la demande (voir article 24).

Les moyens consacrés à cette mesure s'élèvent pour l'OTW à 45 MEUR de 2028 à 2032 et feront l'objet du rapportage prévu par la décision du Gouvernement du 5 mars 2026. La trajectoire de financement se présente comme suit :

2028	2029	2030	2031	2032
3,100 k€	6,475 k€	10,475 k€	12,475 k€	12,475 k€

La mesure mise en œuvre par l'OTW dans le cadre du Fonds social pour le climat (2026-2031) est financée conformément au règlement (UE) 2023/955 établissant ledit Fonds et aux décisions prises par la Région, en qualité d'autorité nationale compétente responsable de l'exécution des Plans sociaux pour le climat soumis à la Commission européenne.

Ces financements étant d'origine européenne et conditionnés à l'atteinte de résultats, l'OTW s'engage à respecter strictement les règles financières applicables, notamment :

1° l'éligibilité exclusive des dépenses aux mesures prévues dans le Plan social pour le climat adopté pour la Belgique, incluant les actions en faveur d'un transport public à la demande accessible et neutre en carbone ;

2° l'affectation claire des dépenses FSC dans sa comptabilité, assurant la traçabilité exigée par les mécanismes européens de contrôle ;

3° la transmission à la Région des pièces justificatives nécessaires à la vérification, à l'audit et au remboursement éventuel des financements européens, selon les exigences de performance définies par le FSC (paiements conditionnés à des jalons et cibles atteints) ;

4° la mise en œuvre des mesures en conformité avec les principes européens applicables, dont le principe "do no significant harm".

La Région assure la gestion, le contrôle et la validation des dépenses et peut procéder à toute correction financière nécessaire en cas d'inéligibilité. L'OTW met en œuvre sans délai les ajustements demandés par la Région ou par la Commission européenne.

L'OTW présente, dans le cadre de son rapport annuel d'exécution transmis au comité de suivi, un état détaillé des services déployés, des dépenses engagées, de l'avancement des mesures financées, ainsi que des jalons et cibles liés à ce financement européen.

Article 61 Référentiel Analytique Partagé (RAP)

Dans une logique de transparence financière, une structure de coûts et recettes d'exploitation par produit, appelée Référentiel Analytique Partagé, est établie.

L'OTW s'engage à l'actualiser annuellement tant en termes de type de produits que de montants mis à jour et indexés, en concertation avec l'AOT. Cette actualisation fait l'objet d'une validation en Comité de suivi.

Cette actualisation est utilisée dans le cadre du calcul des remboursements de la non-production kilométrique (article 62) et des pénalités pour grève (article 63).

Article 62 Ajustement de la compensation en fonction de la production kilométrique réalisée

L'OTW communique à l'AOT chaque semestre les indicateurs de fiabilité reprenant la production kilométrique réalisée par rapport à celle planifiée dans l'offre de référence, accompagnés des éléments de calcul justificatifs.

Le taux d'exécution de référence du présent contrat est établi à 99%.

En cas d'exécution inférieure à 99%, le montant équivalent aux économies engendrées par les kilomètres non réalisés (régie et sous-traitant) est déduit du financement de base.

Des pénalités sont appliquées contractuellement aux sous-traitants en cas de non-exécution des services.

Dans un souci de clarté et simplification, les coefficients à appliquer aux kilomètres non réalisés sont issus du travail réalisé dans le cadre du RAP (Référentiel Analytique Partagé), actualisé chaque année.

La méthodologie de calcul a été établie et toute mise à jour fait l'objet d'une validation au comité de suivi.

Compte tenu de l'ampleur des transformations opérationnelles à réaliser et du temps nécessaire avant d'aboutir à un accord équilibré, il est accordé à l'OTW une suspension de cet article pour les années 2026 et 2027.

Article 63 Pénalités dues à la Région en cas de grève ou de manifestation inter-professionnelle

En cas de non-production kilométrique due à des grèves ou des manifestations interprofessionnelles, le montant équivalent aux économies nettes engendrées par les kilomètres non réalisés est déduit du financement de base. Ce montant est majoré de 10% en cas de grève préavisée à l'exception des manifestations interprofessionnelles et 40% en cas de grève non préavisée à l'exception des grèves émotionnelles. Les grèves chez les sous-traitants ne font pas l'objet de majoration.

L'économie nette par km non réalisé est déterminée en tenant compte :

- Des économies réalisées en matière de personnel, de carburant, d'électricité de traction et de maintenance ;
- Des pertes de recettes directes.

Dans un souci de clarté et de simplification, les coefficients à appliquer aux kilomètres non réalisés sont issus du travail réalisé dans le cadre du RAP (Référentiel Analytique Partagé), actualisé chaque année. La méthodologie de calcul a été établie et toute mise à jour fait l'objet d'une validation au Comité de suivi.

Compte tenu de l'ampleur des transformations opérationnelles à réaliser et du temps nécessaire avant d'aboutir à un accord équilibré, il est accordé à l'OTW une suspension de cet article pour les années 2026 et 2027.

Titre 4 Missions déléguées

Article 64 Recentrage de l'OTW sur ses missions de base

L'OTW recentrera ses missions sur son cœur de métier à savoir l'organisation et l'exploitation du transport public de voyageurs.

La mission déléguée en matière d'infrastructures de transport public supportant directement la bonne exécution de la mission d'opérateur interne est maintenue.

Dans une optique de meilleures synergies organisationnelles en matière de transport scolaire et de subventionnement du transport TPMR, ces missions seront progressivement transférées à la Région au cours de la période du contrat révisé. Le transfert effectif de la compétence interviendra en 2028. D'ici la reprise de la mission par l'Administration, l'OTW assure la continuité du service afin de garantir l'absence de rupture.

Chapitre 1 Mission déléguée en matière d'infrastructures de transport public

Article 65 Périmètre de la délégation et coordination régionale

L'OTW assure une mission déléguée d'infrastructure dont les investissements éligibles sont arrêtés par le Gouvernement (art. 2, al. 2, 10° du décret du 21 décembre 1989).

Par investissements en infrastructures de transport public, on entend les investissements relatifs à la réalisation, l'aménagement, l'équipement et le gros entretien des ouvrages et installations fixes nécessaires à l'exploitation, l'électrification et l'accessibilité des personnes à mobilité réduites du réseau de bus/tram/métro réalisés sur les domaines publics (communaux, régionaux, tiers ou propres OTW) et prioritairement affectés au transport public ou à la promotion de l'intermodalité.

A cette fin, le Gouvernement confie à l'OTW la préparation et l'exécution du volet infrastructures de la Programmation Intégrée des Investissements pour lequel l'OTW bénéficie de financements selon les modalités arrêtées par le Gouvernement.

En outre, sur le domaine régional (géré par le SPW MI ou la SOFICO), l'OTW :

- Contribue à la récolte des besoins routiers (y compris en matière de priorisation des carrefours à feux) menée par l'Administration (processus GPS1) en faveur du transport public ;
- Participe aux études menées par l'Administration pour les projets routiers (processus GPS2) participant à l'amélioration des transports en commun (sites propres et priorités aux feux) ;
- Met à profit son expertise pour l'établissement des spécifications techniques en faveur du transport public afin d'alimenter les processus et référentiels régionaux ;

L'Administration, sur le domaine régional :

- Tient compte des besoins exprimés par l'OTW dans sa proposition de programmation de projets d'infrastructure ;

- Assure la mise en œuvre du plan infrastructures qui prévoit des projets routiers en faveur des transports publics et veille à ce que les aménagements réalisés répondent aux besoins et attentes de l'OTW ;
- Assure dès 2026 la mise en oeuvre effective, en coordination avec l'OTW, de la révision des grilles de feux pour minimum 40 carrefours par an en vue d'améliorer la vitesse commerciale des transports publics et d'assurer leur adaptation dans le temps en fonction des besoins de l'OTW ;
- Organise et facilite la collaboration entre les gestionnaires de voiries et l'OTW sur les voiries desservies par l'OTW.

Article 66 Les grands projets structurants

Les grands projets structurants confiés à l'OTW au cours du présent contrat révisé, sont :

- Une ligne du métro léger de Charleroi (ligne M5) ;
- L'aménagement d'une gare bus devant l'entrée principale de la gare d'Ottignies afin de faciliter le transfert modal ;
- Quatre lignes de busway au sein de l'agglomération liégeoise (B1, B2 phase 2, B3 et B4), et leurs parking-relais ;
- Deux lignes prioritaires à Herstal et à Seraing en remplacement des extensions du tram.

L'OTW assure le pilotage global du projet (infrastructure, matériel roulant, équipement, autorisations et communication) et les étapes qui le composent dans le respect du planning et du budget définis. Il exploite ensuite la ou les lignes circulant sur l'infrastructure.

L'OTW établit une fiche pour chacun des grands projets, qui contient les objectifs poursuivis, une description du projet, le calendrier prévisionnel avec les jalons principaux, le budget du projet par an et par grands postes de dépenses ainsi que les sources de financement disponibles. Ces fiches sont présentées en 2026 au comité de suivi et servent de base pour le suivi de l'avancement du projet une fois par an dans le cadre du comité de suivi du contrat de service public.

La Région assure le financement des projets à hauteur de ce qui est déterminé dans les fiches projets et suit les consommations budgétaires à partir des informations rapportées par l'OTW notamment dans le cadre des comités prévus. L'AOT tient à jour un registre des décisions successives du Gouvernement relatives aux engagements du financement des grands projets structurants.

L'OTW informe la Région notamment l'AOT des grandes étapes de chantiers et des éventuelles difficultés rencontrées. L'AOT organise et facilite la concertation au niveau régional pour la réalisation des grands projets grâce aux éléments apportés par l'OTW.

Article 67 Financements des investissements en infrastructures de transport public

La Région accorde chaque année à l'OTW des financements couvrant les dépenses relatives à la mission déléguée d'infrastructure de transport public qui ne sont pas déjà couvertes par un autre financement régional ou européen à savoir :

§1 Les frais de fonctionnement de l'OTW pour l'ensemble de la mission ;

§2 Le programme annuel d'investissement en infrastructures de transport public, comprenant

- la réalisation des investissements d'infrastructure (dépenses directes en capital);
- les charges de gros entretiens de ces infrastructures ;
- la couverture des charges d'amortissement et des charges financières des investissements financés par emprunts.

§3 Les investissements du métro de Charleroi, comprenant :

- les charges d'amortissements et financières des investissements (antérieurs et nouveaux) financés par emprunts ;
- les dépenses de gros entretiens de cette infrastructure ;
- les dépenses liées à l'antenne de Châtelet (ligne M5) non couvertes par le financement européen.

§4 La réalisation du tram de Liège et la mise en oeuvre des lignes prioritaires de bus en remplacement des extensions du tram, comprenant :

- La redevance de disponibilité PPP au consortium Tram'Ardent et tout autre coût directement lié à l'application du contrat PPP ou ses avenants ;
- Le service de la dette relative au financement des travaux dits « hors configuration » du tram de Liège, à savoir la réalisation d'espaces urbains connexes au réseau (voiries, espaces verts, ...) réalisés pour le compte de la Ville de Liège et de la Région wallonne ;
- Les coûts supportés par l'OTW dans le cadre de la mise en oeuvre des lignes de bus prioritaires en remplacement des extensions du tram de Liège et les coûts liés à l'arrêt des extensions ;
- La couverture des charges d'amortissement et des charges financières des investissements financés par emprunts.

Chapitre 2 Mission déléguée de services de transport public réguliers spécialisés en matière de transport scolaire

La mission déléguée de transport scolaire à l'OTW consiste en l'établissement et l'organisation d'un service de transport régulier spécialisé (circuits spécifiques) en faveur des seuls élèves se trouvant dans des conditions particulières définies par des dispositions décrétales ou en vertu de celles-ci.

Un comité de pilotage poursuit un objectif de concertation sur l'exécution de la mission actuelle et la gestion de la transition (cfr article 64).

Article 68 Rôle de la Région

Pour permettre à l'OTW d'accomplir au mieux cette mission, le Gouvernement détermine au travers, entre autres, d'une circulaire ministérielle annuelle et de tout autre document à établir, les critères d'éligibilité des élèves au service de transport scolaire en y intégrant l'examen de leur autonomie de déplacement. Il assure également, avec le soutien de l'Administration, une concertation avec la Fédération Wallonie-Bruxelles dont les décisions impactent le transport scolaire (e.a. en matière de répartition des établissements spécialisés sur le territoire wallon, l'intégration des élèves du spécialisé au sein de l'enseignement ordinaire, les horaires de cours, ...).

Dans ce contexte, l'Administration est plus particulièrement chargée :

- d'assurer le respect de la réglementation et du financement dédié à la mission déléguée à l'OTW ;
- de proposer au Gouvernement une réforme du Décret du 1^{er} avril 2004 relatif au transport et aux plans de déplacements scolaires ;
- de l'octroi du droit au transport après contrôle de la situation de chaque élève en termes d'autonomie des déplacements, par exemple vu l'existence d'une ligne publique ;
- de proposer la mise à jour de la circulaire en concertation avec l'OTW et après avis de la Commission wallonne de déplacements scolaires ;
- de mettre en place l'accompagnement, l'assistance et la surveillance des élèves bénéficiant du transport scolaire pendant la durée du parcours ;
- de gérer les incidents de transport et notamment, après concertation des parties prenantes, exclure un élève perturbateur ;
- de présider la Commission wallonne de déplacements scolaires ;
- d'assurer le lien avec les parties prenantes scolaires (écoles, SAJ, PSE, et SPJ) pour l'examen du droit au transport ou la gestion des incidents ;
- de participer aux réunions des commissions territoriales de déplacements scolaires.

En cas d'incompatibilité entre les positions de l'Administration et de l'OTW, un mécanisme de concertation est prévu entre l'Administration et l'OTW, impliquant le cas échéant l'arbitrage du Ministre ou de son représentant.

Article 69 Rôle de l'OTW

La mission confiée à l'OTW en ce domaine relève de cinq activités :

- La création, la modification et l'organisation des circuits de transport scolaire sur base de l'affectation des élèves dont le droit au transport a été octroyé par l'Administration sur des circuits scolaires spécialisés, dans les limites et contraintes de la législation sur les marchés publics ;
- La gestion administrative et financière des contrats avec les transporteurs sous-traitants ;
- Le soutien aux particuliers ayant droits utilisant des moyens de transport personnel (remboursement des frais de transport individuel) ;
- La perception des recettes ;
- La participation aux commissions consultatives (CWDS -CTDS), aux réunions de concertation d'école chaque fois que la gestion d'un incident implique(ra)it dans sa cause ou sa résolution une adaptation de l'organisation des circuits ;
- La communication de tableaux de bord périodiques à l'Administration.

Article 70 Qualité de service

Le Gouvernement tend à définir un niveau de qualité de service sur base de 3 indicateurs clés.

- **Le délai d'affectation d'un élève sur circuit** (produit par l'Administration). Le flux de traitement d'une demande de transport se compose de deux étapes majeures que sont l'analyse du droit et l'affectation sur circuit une fois ce droit reconnu. Des délais de traitement sont fixés pour ces deux étapes confiées à l'Administration et à l'OTW. Sauf dossier incomplet, le délai de traitement de chacune de ces deux étapes ne peut excéder trois jours ouvrables. Cette période est portée à 5

jours ouvrables en période de rentrée scolaire (pour tous les dossiers activés à j-5 et j+15 de la rentrée scolaire ;

- **La durée du temps de parcours de l'élève.** La pénibilité des heures de prise en charge et de dépose et, à la suite de la durée du parcours d'un élève, ne peut préjudicier au processus éducatif ou de soins de l'élève. La durée moyenne de 3 heures par jour constitue la référence, sans préjudice d'une correction par rapport à une durée relative au regard de la distance minimale parcourue ;
- **La fiabilité de l'offre de transport** évaluée par la proportion de circuits attribués et la proportion de circuits accompagnés.

La Région s'engage à fixer, en concertation avec l'OTW, des conditions minimales de transport scolaire. Sur la base de celles-ci, la Région en assure le financement.

Article 71 Financement de base comprenant l'établissement et l'organisation des services de transport scolaire

i. Recettes

Le Gouvernement fixe les tarifs applicables. A l'initial du contrat, les tarifs appliqués sont déclinés des tarifs fixés par le Gouvernement pour les services de transport réguliers tant que la mission déléguée revient à l'OTW.

L'OTW perçoit l'intégralité des recettes tarifaires du transport scolaire et les affecte exclusivement au financement de ces services.

ii. Nature du financement

La Région accorde chaque année à l'OTW un financement couvrant les frais d'établissement et d'organisation des services de transport scolaire, soit l'incidence financière nette, équivalant à la somme des incidences, positives ou négatives relatives à l'exécution des services.

iii. Montant

Le montant évolue selon la trajectoire en annexe. Le financement couvrant les coûts nets occasionnés par la mission déléguée de l'année N, l'ajustement du financement à la hausse ou à la baisse est impacté sur le financement N+1.

Chapitre 3 Mission déléguée de subventionnement du transport de personnes à mobilité réduite (TPMR)

Le TPMR représente une solution de mobilité intégrée aux solutions de transport à la demande existantes, comme complément aux offres de transport public, qui améliorent continuellement leur accessibilité et leur inclusivité. Ce service repose sur une collaboration transversale entre acteurs de l'écosystème pour répondre aux besoins des usagers.

Ces services sont réalisés par des opérateurs subventionnés.

Article 72 Rôle du Gouvernement

Le Gouvernement :

- Fixe les conditions d'agrément des transporteurs PMR au regard de la législation en vigueur ;
- Arrête les conditions et modalités de la subvention (critères d'octroi, mixité des transports, mode et base de calcul, justificatifs, retrait et remboursement, crédits disponibles...) pouvant être demandée par les transporteurs agréés et le tableau de bord de suivi de la subvention ;
- Détermine le public cible pouvant bénéficier des services, sur base des résultats de l'étude réalisée dans le cadre du précédent contrat, après concertation avec l'AViQ.

Article 73 Rôle de l'OTW pour la continuité du service

Le Gouvernement délègue à l'OTW la vérification du respect des conditions permettant l'octroi de la subvention ainsi que le versement de cette dernière sur base des modalités arrêtées par ce premier.

L'OTW est chargé :

- De la vérification des conditions de la subvention ;
- Du versement au nom et pour le compte du Gouvernement de la subvention dans la limite des crédits disponibles ;
- De la communication de tableaux de bord périodiques à l'Administration.

Article 74 Financement du subventionnement du transport de personnes à mobilité réduite (TPMR)

i. Recettes

Le Gouvernement fixe le tarif applicable. A l'initial du contrat, les tarifs appliqués sont déclinés des tarifs fixés par le Gouvernement pour les services de transport réguliers tant que la mission déléguée revient à l'OTW.

L'OTW s'engage à vérifier que les transporteurs PMR perçoivent l'intégralité des recettes tarifaires du transport PMR et les affecte exclusivement au financement de ces services.

ii. Nature du financement

La Région accorde chaque année à l'OTW un financement couvrant le paiement des frais de fonctionnement propres à l'OTW et le subventionnement des opérateurs à concurrence de maximum 5 millions de kilomètres.

iii. Montant

Le montant évolue selon la trajectoire en annexe 1. La subvention couvre les coûts nets occasionnés par la mission déléguée, l'ajustement de la subvention de l'année N est impacté sur la subvention N+1.

Titre 5 Autres activités de l'OTW (hors missions déléguées)

Article 75 Autres missions d'intérêt général

L'OTW exécute toute mission d'intérêt général conforme à son objet social, que lui confie le Gouvernement.

Toute modification, après l'entrée en vigueur du Contrat, dans le contenu ou le cadre des missions existantes confiées à l'OTW par le Gouvernement fait l'objet d'un avenant au Contrat conformément aux dispositions prévues. Les avenants au Contrat relatifs aux nouvelles missions et aux modifications dans le contenu ou le cadre des missions existantes intègrent les informations quant aux éventuels moyens budgétaires supplémentaires pour mettre en œuvre ces missions.

Article 76 Mission d'intérêt général : stratégie de partenariat événementiel

Si le service régulier ou son renforcement ne sont pas suffisants pour répondre au besoin en mobilité d'un événement wallon, l'OTW peut établir et facturer à l'organisateur un plan de mobilité et des services réguliers spécialisés dédiés aux participants. Un tarif spécifique est applicable.

Sur base d'une stratégie de partenariat comprenant des critères garantissant un traitement équitable des demandes des différents organisateurs d'événement, l'OTW peut participer financièrement au coût de ce service dans le cadre d'un partenariat d'échange de visibilité valorisée.

Article 77 Activités propres à l'OTW

Dans le respect des dispositions du Règlement (CE) 1370/2007, des circulaires ministérielles relatives à la qualification des services de transports, des accords avec les secteurs concernés et des règles sur les marchés publics, l'OTW est autorisé à développer des activités à caractère commercial, accessoires à ses obligations de service public ou à ses missions déléguées, notamment :

- Des services réguliers spécialisés hors mission déléguée (non subventionnés par la Région, mais soumis à autorisation de l'Administration) afin de pouvoir être réalisées avec du matériel roulant de type « bus » ;
- Des services réguliers temporaires (exemples : festivals, foires, autres grands événements) ;
- Des services occasionnels, à condition qu'ils soient réalisés avec du matériel roulant de type « autocar » (places assises et ceintures de sécurité) ;
- Des services réalisés pour compte de tiers, notamment les services de maintenance de véhicules ;
- La gestion de travaux d'infrastructures pour le compte de tiers.

Le principe est que chaque activité soit au minimum auto-portante financièrement.

En ce qui concerne la participation à la gestion de patrimoine historique lié aux transports en commun par l'OTW, il s'engage à conclure avec les tiers concernés des conventions qui respecteront les principes suivants :

- L'OTW cède aux tiers concernés, gracieusement, l'usage et la jouissance des biens (selon les cas : véhicules, voies et/ou terrains sous-voies) ;

- Les tiers concernés assument l'intégralité des frais d'entretien, de conservation et de restauration nécessaires à la préservation des biens cédés ;
- Les tiers concernés s'engagent à consulter préalablement l'OTW pour tout projet visant à modifier la destination du bien telle que prévue dans la convention ;
- En cas de non-respect ou en cas de projet incompatible avec les intérêts publics poursuivis par l'OTW, celle-ci peut mettre fin à la cession et reprendre immédiatement la maîtrise de la pleine propriété du bien concerné.

ANNEXE 1 AU CONTRAT DE SERVICE PUBLIC : TRAJECTOIRE DE FINANCEMENT PLURIANNUELLE

FINANCEMENT REGIONAL ET TRAJECTOIRE SEC OTW

D.F	Programme 14.045 - OTW (en milliers € - optique liquidation)	2026	2027	2028	2029
045.010	Intervention financière de la Région en faveur de l'OTW couvrant l'établissement et l'organisation des services de transport scolaire, y compris le transport d'enfants présentant un handicap	69.251	72.885	76.524	80.169
045.011	Intervention financière de la Région en faveur de l'OTW pour le subventionnement des transporteurs de Personnes à Mobilité Réduite	5.277	5.330	5.383	5.437
045.014	Intervention financière de la Région dans la couverture des charges d'exploitation de l'OTW pour les services de transport réguliers	619.277	606.915	614.128	634.813
045.016	Engagements sociaux OTW	35.736	37.328	38.555	38.671
045.023	Financement à l'OTW à titre de couverture des charges du PPP Tram de Liège et du projet des lignes de bus prioritaires	40.015	39.712	39.912	44.116
045.024	Subventions à l'OTW pour lui permettre de réaliser son programme d'investissement d'infrastructure	11.083	11.583	5.748	14.616
045.026	Participation de la Région au programme d'investissement d'exploitation réalisé par l'OTW	57.943	61.547	64.698	68.478
045.027	Participation de la Région au programme "Métro de Charleroi"	13.284	15.137	16.263	16.714
045.031	Dépenses de toute nature relatives aux transports structurants (Gare de Namur)	2.690	2.690	0	0
045.037	Subvention à l'OTW pour la réalisation du PIMPT	20.642	0	0	0
	Préfinancement régional en N-1	-20.642	-10.000	-10.000	-10.000
Sous-total		854.557	843.127	851.210	893.014
045.038	Sommes souscrites par l'Etat pour la formation du capital d'établissement des chemins de fer vicinaux	75	69	66	63
045.050	Subvention à l'OTW en vue de l'électrification de la flotte et de la décarbonation (PRW)	22.900	22.900	22.900	22.900
TOTAL	Programme 14.045 (y compris DF 045.038 et 045.050)	877.532	866.096	874.176	915.977
RESULTAT SEC - OTW		-176.539	-160.277	-127.502	-26.863

	2028	2029	2030	2031	2032
FONDS SOCIAL CLIMAT	3.100	6.475	10.475	12.475	12.475

ANNEXE 2 AU CONTRAT DE SERVICE PUBLIC : INDICATEURS

Indicateurs	Clé	Unités	Existant CSP 24-28	Définition	Objectifs CSP révisés	Article CSP révisé	Porteurs	Situation 2024	Cible 2024	KPI (performance, suivi)	Temporalité
Fréquentation	x	millions de voyageurs	oui	Nombre total de validations en 1ère montée et en correspondance - corrigé du taux de fraude et du taux d'oubli (en million)	partenaire de la mobilité	Article 23. Optimisation de l'offre	OTW	146,4	-	suivi	Semestriel
Validations		Nombre	non	Nombre total de validations en 1ère montée et en correspondance	partenaire de la mobilité	Article 23. Optimisation de l'offre	OTW	138,4	-	suivi	Semestriel
Report modal / Part du TP régional		%	oui	Part modale du bus en passagers.km en wallonie (tableau de bord de la mobilité)	partenaire de la mobilité	Article 14. Participation au report modal	SPW	6,50%	-	suivi	Annuel
Taux de couverture des recettes	x	%	non	Ratio des Recettes de trafic (Mission RE1370) (hors compensation) sur la somme des Recettes de trafic (Mission RE1370) (hors compensation) + Compensation publique (RE1370) (hors investissements)	opérateur performant	Article 49. Objectif d'augmentation de taux de couverture	OTW	10,45 %	14%	performance	Annuel
Taux de couverture standard		%	oui	Produits (hors compensations)/Charges de la mission d'opérateur interne (hors Inv expl)	opérateur performant	Article 49. Objectif d'augmentation de taux de couverture	OTW	14,36%	-	suivi	Annuel
Déploiement du transport à la demande (global)	x	#véhicules	non	Nombre de véhicules déployés	partenaire de la mobilité	Article 23. Optimisation de l'offre	OTW	9	-	suivi	Annuel
Déploiement du transport à la demande (FSC)	x	#véhicules	non	Nombre de véhicules déployés conformément au FSC	partenaire de la mobilité	Article 24. Transport à la demande Article 60. Transport à la demande dans le cadre du FSC	OTW	0	30	performance	Annuel
Taux d'exécution du service	x	%	adapté	Taux global TEC = Total des km réalisés /total km planifiés De ce taux sont à retirer la non-production kilométrique liée à des circonstances indépendantes de la volonté de l'OTW à savoir : les cas de force majeure (voir article 11), les arrêts de service liés à des grèves émotionnelles et à la participation à des grèves ou manifestations interprofessionnelles	opérateur performant	Article 36. Flexibilisation et fiabilisation de l'offre	OTW	97,35%	99%	performance	Semestriel

Ponctualité au départ	x	% de bus dans la fourchette	oui	Nombre de départs (mesure au 3ème arrêt) avec une avance inférieure à 60 secondes et un retard inférieur à 300 secondes sur le nombre total de départs prévus (SR), hors déviation et suppression de voyage.	opérateur performant	Article 31. Qualité de service	OTW	88% avance 90% retard	-	suivi	Semestriel
Taux d'occupation des véhicules	x	Voyageurs/1000 places*km	non	Nombre de voyageurs par 1000 places kilomètres (mission RE1370)	opérateur performant	Article 21. Evaluation et adaptation continues de la capacité de l'offre	OTW	11	-	suivi	Annuel
Coût kilométrique moyen (RAP)	x	€	oui	Coût moyen km du C1 (main d'oeuvre mouvement) + Cout moyen km du C2 (cout maintenance) du Référentiel Analytique Partagé (Régie + Exploitants, tous produits)	opérateur performant	Article 61. Référentiel Analytique Partagé (RAP)	OTW	4,78 €	-	suivi	Annuel
Taux de sous-traitance		%	non	Part des contrats de sous-traitance (en valeur €) dans les charges d'exploitation totales (mission RE1370)	opérateur performant	Article 39. Sous-traitance	OTW	16%	-	suivi	Annuel
Improductivité km		%	oui	Kilomètres théoriques « haut le pied & entrée/sortie » afin d'assurer les services réguliers (pour la régie et les sous-traitants)	opérateur performant	Article 23. Optimisation de l'offre Performance économique	OTW	17,70%	-	suivi	Annuel
Intermodalité train/bus (régime de qualité)	x	#gares	non	Nombre de gare en régime de correspondances de qualité	partenaire de la mobilité	Article 26. Intermodalité avec le transport ferroviaire	OTW	0	25	performance	Annuel
Intermodalité train/bus (comptage)	x	#gares	non	Enquêtes dans les gares en régime de correspondances de qualité	partenaire de la mobilité	Article 26. Intermodalité avec le transport ferroviaire	SPW	0	25	performance	Annuel
Intermodalité train/bus (optimisation)	x	#gares	non	Nombre de gares ayant fait l'objet d'une optimisation	partenaire de la mobilité	Article 26. Intermodalité avec le transport ferroviaire	OTW	0	-	suivi	Annuel
Taux de satisfaction des voyageurs		%	oui	Nombre de clients (tout à fait et plutôt) satisfaits sur le nombre de clients interrogés	partenaire de la mobilité	Article 32. Amélioration continue de la satisfaction des voyageurs	SPW	64%	-	suivi	Annuel

Disponibilité de l'information voyageurs en temps réel	x	%	oui	L'IV en temps réel est le taux d'information communiquée aux clients calculé sous l'angle technique (capacité à détecter les arrêts)*Tx de détection (Nombre passage-arrêt détecté / nombre de passage-arrêt total planifié (hors déviations));	partenaire de la mobilité	Article 22. Information voyageurs	OTW	89%	90%	performance	Annuel
Electrification de la flotte (émissions CO²)	x	kg/passager	oui	Emissions CO2 totales en kgCO2 (régie et sous-traitants) / fréquentation	opérateur performant	Article 43. Décarbonation de la flotte	OTW	0,8052	-	suivi	Annuel
Electrification de la flotte (hybride)		#bus	non	Répartition de la flotte régie/sous-traitant par motorisation (hybride)	opérateur performant	Article 43. Décarbonation de la flotte	OTW	825	-	suivi	Annuel
Electrification de la flotte (électrique)	x	#bus	adapté	Répartition de la flotte régie/sous-traitant par motorisation (électrique)	opérateur performant	Article 43. Décarbonation de la flotte	OTW	0	350	performance	Annuel
Electrification de la flotte (diesel)		#bus	non	Répartition de la flotte régie/sous-traitant par motorisation (diesel)	opérateur performant	Article 43. Décarbonation de la flotte	OTW	1896	-	suivi	Annuel
Electrification de la flotte (dépôts)	x	#emplacements	non	nombre d'emplacements électrifiés/bornes dans les dépôts régie	opérateur performant	Article 43. Décarbonation de la flotte	OTW	0	-	suivi	Annuel
Accessibilité PMR (arrêts labellisés)	x	#arrêts	oui	Nombre d'arrêts accessibles aux PMR	opérateur performant	Article 48. Accessibilité universelle	OTW	3672	4500	performance	Annuel
Accessibilité PMR (aménagement d'arrêts)	x	#arrêts	adapté	Aménagement d'arrêts accessibles aux PMR	opérateur performant	Article 48. Accessibilité universelle	OTW	221	750	performance	Annuel
Accessibilité PMR (audit d'arrêts existant)	x	#arrêts	non	Audit d'arrêts existant	opérateur performant	Article 48. Accessibilité universelle	OTW	-	1000	performance	Annuel
Accessibilité PMR (audit des cheminements)	x	#arrêts	non	Audit des cheminements autour d'arrêts identifiés en termes d'accessibilité PMR	opérateur performant	Article 48. Accessibilité universelle	SPW	-	450	performance	Annuel
Accessibilité PMR (disponibilité des rampes embarquées)		%	non	Mesure harmonisée du taux de disponibilité opérationnelle des rampes embarquées - à construire	opérateur performant	Article 48. Accessibilité universelle	OTW	-	-	suivi	Annuel
Vitesse commerciale effective sur le réseau (routier)	x	km/h	oui	Kilomètres à charge théoriques des bus divisés par la somme des temps réels de parcours à charge remontés depuis l'équipement embarqué	opérateur performant	Article 36. Flexibilisation et fiabilisation de l'offre	OTW	23,79	-	suivi	Annuel
Vitesse commerciale effective sur le réseau (ferré carolo)		km/h	oui	Kilomètres à charge théoriques du MLC divisés par la somme des temps réels de parcours à charge remontés depuis l'équipement embarqué	opérateur performant	Article 36. Flexibilisation et fiabilisation de l'offre	OTW	19,92	-	suivi	Annuel

Vitesse commerciale effective sur le réseau (ferré liégeois)		km/h	non	Kilomètres à charge théoriques du tram de Liège divisés par la somme des temps réels de parcours à charge remontés depuis l'équipement embarqué	opérateur performant	Article 36. Flexibilisation et fiabilisation de l'offre	OTW	-	-	suivi	Annuel
Priorité aux feux	x	#carrefours	non	Nombre de carrefours de feux programmés pour favoriser les transports en commun	opérateur performant	Article 36. Flexibilisation et fiabilisation de l'offre	SPW	-	120	performance	Annuel
Voies réservées	x	km	oui	Nombre de km de bandes bus/sites propres (hors tram et métro)	opérateur performant	Article 36. Flexibilisation et fiabilisation de l'offre	OTW	73,9	-	suivi	Annuel
Taux de contrôle		%	oui	Nombre de personnes contrôlées / Nombre de validations Détailé par BU	opérateur performant	Article 41. Lutte contre la fraude	OTW	0,71%	1%	performance	Semestriel
Taux de fraude constaté	x	%	oui	Nombre de procès-verbaux pour absences de validations conformes / nombre de contrôles réalisés Détailé par BU	opérateur performant	Article 41. Lutte contre la fraude	OTW	3,59%	-	suivi	Semestriel
Agressions envers le personnel	x	#agressions	non	Nombre d'agressions subies par le personnel de conduite en régie	opérateur responsable et durable	Article 44. Sécurité du personnel	OTW	-	-	suivi	Annuel

ANNEXE 3 AU CONTRAT DE SERVICE PUBLIC : OFFRE DE REFERENCE

Calendrier de référence

	SCOLAIRE	dont éventuellement examens	univ réduite	VACANCES	dont éventuellement congrés	dont éventuellement congrés avec univ	vacances juillet/août	SAMEDI	dont éventuellement sam congrés	sam vacances	DIMANCHE	dont éventuellement dim congrés	dim vacances	Total
Lundi	35	4		14	4	1	9							
Mardi	37	4		14	4	2	8							
Mercredi	37	0		14	4	2	8							
Jeudi	36	4		14	4	2	8							
Vendredi	37	4		15	4	2	9							
Total	182	16	40	71	20	9	42	51	6	8	61	9	11	365

N° Ligne	Exploitation	N° Public	Libellé ligne	Produit RAP	Kilomètres Régie	Kilomètres Loueur	Kilomètres Externe BU	Kilomètres Totaux	Kilomètres OR
B0005	B	5	Jodoigne - Tienen	ISTPRI	38.597	-	-	38.597	38.597
B0006	B	6	Mille - Hamme-Mille - Grez - LLN	ISTPRI	116.016	-	-	116.016	116.016
B0010	B	10	Navette de La Hulpe	LCLSEC	16.411	-	-	16.411	16.411
B0011	B	11	Ottignies - Axis Parc - Einstein - Fleming	UCLSEC	64.340	-	-	64.340	64.340
B0014	B	14	Navette de Rixensart	LCLSEC	19.856	-	-	19.856	19.856
B0015	B	15	Navette de Genval	LCLSEC	21.990	-	-	21.990	21.990
B0016	B	16	Nivelles - Zoning Sud	LCLSEC	-	22.766	-	22.766	22.766
B0017	B	17	Ottignies - Clinique - Petit-Ry	LCLSEC	46.358	-	-	46.358	46.358
B0018	B	18	Leuven - Hamme-Mille - Jodoigne	ISTPRI	296.588	-	-	296.588	296.588
B0019	B	19	Nivelles - Ottignies	ISTPRI	528.403	-	-	528.403	528.403
B0020	B	20	Ottignies - Louvain-la-Neuve - Wavre	USTPRI	208.276	1.087	-	209.364	209.364
B0021	B	21	Louvain-la-Neuve - Dion-Le-Mont	LCLSEC	41.559	-	-	41.559	41.559
B0022	B	22	Ottignies - Wavre - Zoning Nord	ISTPRI	24.905	118.019	-	142.925	142.925
B0023	B	23	Wavre - Jodoigne	ISTPRI	274.221	-	-	274.221	274.221
B0024	B	24	Wavre - Corbais - Nil - Chastre	LCLSEC	54.707	-	-	54.707	54.707
B0025	B	25	Jodoigne - Gembloux	ISTPRI	153.639	-	-	153.639	153.639
B0026	B	26	Jodoigne - Ezemaal	LCLSEC	69.533	-	-	69.533	69.533
B0027	B	27	Chastre - St-Géry - Gembloux	LCLSEC	63.044	-	-	63.044	63.044
B0028	B	28	Genappe - Tangissart - Ottignies	ISTPRI	104.735	-	-	104.735	104.735
B0029	B	29	Lasne - Céroux-Mousty - Ottignies	LCLSEC	62.692	-	-	62.692	62.692
B0030	B	30	Nil - Chastre - Court-St-Etienne - Ottignies	USCSCO	11.091	-	-	11.091	11.091
B0031	B	31	Ottignies - Louvain-la-Neuve - Bruyères	USTPRI	81.440	-	-	81.440	81.440
B0032	B	32	Hamme-Mille - Wavre	ISTPRI	104.296	-	-	104.296	104.296
B0033	B	33	Eghezée - Perwez - Louvain-la-Neuve - Ottignies	LCLSEC	-	64.435	-	64.435	64.435
B0034	B	34	Chastre - Walhain - Mont-Saint-Guibert - LLN	LCLSEC	109.402	-	-	109.402	109.402
B0035	B	35	Grez-Doiceau - Jodoigne	USCSCO	7.990	-	-	7.990	7.990
B0036	B	36	Braine-l'Alleud - Wavre	ISTPRI	329.504	-	-	329.504	329.504
B0037	B	37	Wavre (Gare) - Bierges (Verseau)	USCSCO	659	1.482	-	2.141	2.141
B0038	B	38	Rosières - Genval - Wavre - Basse-Wavre	USCSCO	-	9.173	-	9.173	9.173

B0039	B	39	Waterloo - Braine-l'Alleud - Ottignies - LLN	ISTPRI	94.195	62.023	-	156.218	156.218
B0040	B	40	Uccle/Ukkel - Alsemberg - Braine-l'Alleud	ISTPRI	72.411	-	-	72.411	72.411
B0043	B	43	Tubize - Ittre - Fauquez	LCLSEC	-	71.773	-	71.773	71.773
B0047	B	47	Tubize - Virginal	LCLSEC	-	68.322	-	68.322	68.322
B0051	B	51	Villers-la-Ville - St-Géry - Mont-St-Guibert - LLN	LCLSEC	90.746	-	-	90.746	90.746
B0052	B	52	Gembloux - Chastre - Louvain-la-Neuve	LCLSEC	124.607	-	-	124.607	124.607
B0053	B	53	Tilly - Genappe	USCSCO	13.972	-	-	13.972	13.972
B0057	B	57	Braine-l'Alleud - La Hulpe	ISTPRI	-	67.026	-	67.026	67.026
B0058	B	58	Braine-l'Alleud - Genval	ISTPRI	-	62.352	-	62.352	62.352
B0062	B	62	Tubize - Braine-le Château - Nivelles	USCSCO	19.249	-	-	19.249	19.249
B0063	B	63	Nivelles - Ronquières - Braine-le-Comte	ISTPRI	90.856	-	-	90.856	90.856
B0065	B	65	Braine-le-Comte - B.S.I.- Braine-l'Alleud/Nivelles	ISTPRI	181.976	-	-	181.976	181.976
B0066	B	66	Nivelles - Braine-l'Alleud	ISTPRI	104.804	-	-	104.804	104.804
B0067	B	67	Braine-l'Alleud - Barrière - Parc de l'Alliance	UCLSEC	32.561	5.810	-	38.371	38.371
B0069	B	69	Nivelles - B.S.Isaac - Ittre - Braine-le-Château	LCLSEC	64.247	-	-	64.247	64.247
B0070	B	70	Nivelles - Rosseignies - Buzet	LCLSEC	9.726	6.515	-	16.240	16.240
B0071	B	71	Manage/Nivelles - Soignies	ISTPRI	127.862	7.125	-	134.986	134.986
B0072	B	72	Baulers - Nivelles - Manage	ISTPRI	291.071	-	-	291.071	291.071
B0073	B	73	Nivelles - Rêves - Fleurus	ISTPRI	284.585	-	-	284.585	284.585
B0074	B	74	Nivelles - Feluy	ISTPRI	85.721	-	-	85.721	85.721
B0075	B	75	Braine-l'Alleud - Chenois - Waterloo	UCLSEC	9.639	845	-	10.484	10.484
B0076	B	76	Nivelles - Portes de l'Europe	UCLSEC	35.621	-	-	35.621	35.621
B0077	B	77	Baulers - Nivelles (Gare) - Shopping	UCLSEC	66.040	-	-	66.040	66.040
B0114	B	114	Braine-l'Alleud - Halle	ISTPRI	-	156.646	-	156.646	156.646
B0115	B	115	Braine-l'Alleud - Tubize	ISTPRI	-	273.562	-	273.562	273.562
B0116	B	116	Soignies - Br.-le-Comte - Rebecq - Tubize - Halle	ISTPRI	-	372.791	-	372.791	372.791
B0121	B	121	Alsemberg - Argenteuil (Berlaymont)	USCSCO	3.106	-	-	3.106	3.106
B0122	B	122	Rhode-St-Gen./St-Gen.-Rode - Waterloo (Berlaymont)	USCSCO	5.519	-	-	5.519	5.519
B0123	B	123	Bruxelles/Brussel (Midi) - Argenteuil (Berlaymont)	USCSCO	7.152	-	-	7.152	7.152
B0124	B	124	Uccle/Ukkel (Héros) - Argenteuil (Berlaymont)	USCSCO	6.007	-	-	6.007	6.007
B0125	B	125	Wavre - Argenteuil (Berlaymont)	USCSCO	8.188	-	-	8.188	8.188

B0126	B	126	Lasne - Argentueil (Berlaymont)	USCSCO	4.904	-	-	4.904	4.904
B0127	B	127	La Hulpe - Argentueil (Berlaymont)	USCSCO	-	4.464	-	4.464	4.464
B0128	B	128	Rosières - Argentueil (Berlaymont)	USCSCO	-	6.152	-	6.152	6.152
B0129	B	129	Braine-l'Alleud - Argentueil (Berlaymont)	USCSCO	1.799	-	-	1.799	1.799
B0148	B	148	Gembloux - Ramillies - Landen	ISTPRI	107.926	456.943	-	564.870	564.870
B0339	B	339	Hannut - Tienen	ISTPRI	-	161.638	-	161.638	161.638
B0366	B	366	Court-St-Etienne - Rixensart - Ixelles/Elsene	ISTPRI	-	284.652	-	284.652	284.652
B0471	B	471	Sint-Pieters-Kapelle - Enghien/Edingen - Halle	ISTPRI	-	155.395	-	155.395	155.395
B0472	B	472	Enghien/Edingen - Tubize	LCLSEC	-	82.038	-	82.038	82.038
B0536	B	W	Bruxelles/Brussel - Waterloo - Braine-l'Alleud	ISTPRI	689.731	-	-	689.731	689.731
B0543	B	543	Bruxelles/Brussel - Wavre - Eghezée	ISTPRI	-	385.006	-	385.006	385.006
B0568	B	568	Nivelles - Marbais - Fleurus	ISTPRI	-	277.806	-	277.806	277.806
B0601	B	E1	Jodoigne - Louvain-la-Neuve- Ottignies (Express)	ISTEXP	329.686	-	-	329.686	329.686
B0602	B	E2	Tubize - Nivelles (Express)	ISTEXP	-	67.843	-	67.843	67.843
B0603	B	E3	Braine-l'Alleud - Genappe - LLN (Express)	ISTEXP	-	246.205	-	246.205	246.205
B0604	B	E4	Nivelles - Louvain-la-Neuve (Express)	ISTEXP	268.336	-	-	268.336	268.336
B0605	B	E5	Nivelles - Namur (Express)	ISTEXP	-	478.260	-	478.260	478.260
B0606	B	E6	Gembloux - Louvain-la-Neuve - Wavre (Express)	ISTEXP	345.081	-	-	345.081	345.081
B0607	B	E7	Nivelles - La Louvière (Express)	ISTEXP	216.240	-	-	216.240	216.240
B0609	B	E9	Tubize - Braine-l'Alleud (Express)	ISTEXP	-	55.337	-	55.337	55.337
B0610	B	610	Hannut - Jauche - Jodoigne	ISTPRI	-	59.978	-	59.978	59.978
B0611	B	E11	Louvain-la-Neuve - Wavre - Ixelles (Express)	ISTEXP	-	547.070	-	547.070	547.070
B0612	B	E12	Louvain-la-Neuve - Wavre - Woluwe (Express)	ISTEXP	-	498.444	-	498.444	498.444
B0613	B	E13	Wavre Gare - Auderghem (Express)	ISTEXP	-	131.680	-	131.680	131.680
	B	D1	Louvain-la-Neuve	LALTAD	-	88.625	-	88.625	88.625
C0001	C	1	Montignies (Place) - Gare Centrale - GB Bomerée	USTPRI	284.683	-	-	284.683	284.683
C0003	C	3	Montignies (Place)-Gare Centrale-Jamioux (Prison)	USTPRI	224.775	-	-	224.775	224.775
C0011	C	11	Jumet Madeleine-Ransart-Gilly-Mont/s/Sambre Place	UCLSEC	154.249	-	-	154.249	154.249
C0012	C	12	Gilly (Cimetière) - Loverval (IMTR)	UCLSEC	145.638	-	-	145.638	145.638
C0013	C	13	Presles (Cité Solaire) - Gare Centrale	ISTPRI	142.091	-	-	142.091	142.091
C0014	C	14	Gare Centrale - Bouffloulx - Gilly (Gazomètre)	UCLSEC	138.986	-	-	138.986	138.986

C0017	C	17	Fleurus - Wanfercée-Baulet - Gilly - Châtelet	UCLSEC	224.369	-	-	224.369	224.369
C0018	C	18	Jumet (Dépôt)-Gare Centrale-Châtelet (Chavepeyer)	USTPRI	589.988	-	-	589.988	589.988
C0019	C	19	Gerpinnes - Nalinnes - Gare Centrale	ISTPRI	245.510	-	-	245.510	245.510
C0020	C	20	Gerpinnes - IMTR - Gare Centrale	UCLSEC	130.464	-	-	130.464	130.464
C0021	C	21	Marcinelle (Hublinbu) - Charleroi Gare Centrale	UCLSEC	45.690	-	-	45.690	45.690
C0025	C	25	Gare Centrale - Gilly (Soleilmont)	USTPRI	262.686	-	-	262.686	262.686
C0027	C	27	Châtelineau (SNCB) - Ransart (Place Communale)	UCLSEC	29.243	-	-	29.243	29.243
C0028	C	28	Châtelineau (SNCB) - Jumet (Madeleine)	UCLSEC	347.306	-	-	347.306	347.306
C0029	C	29	Châtelineau (SNCB) - Gosselies (Athénée)	USCSCO	9.513	-	-	9.513	9.513
C0035	C	35	Gare Centrale - Farciennes (L'Ysle Marais)	USTPRI	298.799	-	-	298.799	298.799
C0041	C	41	Charleroi - Courcelles - Gosselies - Jumet	UCLSEC	354.359	-	-	354.359	354.359
C0043	C	43	Centrale-Monceau-Trazegnies-Courcelles-Centrale	ISTPRI	279.398	-	-	279.398	279.398
C0050	C	50	Charleroi (Palais) - Luttre (SNCB)	ISTPRI	302.913	-	-	302.913	302.913
C0051	C	51	Luttre (SNCB) - Monceau-sur-Sambre (Moulin)	ISTPRI	208.895	-	-	208.895	208.895
C0052	C	52	Gare Centrale - Nalinnes - Gourdinne	LCLSEC	211.838	-	-	211.838	211.838
C0053	C	53	Souvret (Forrière) - Charleroi (Palais)	USCSCO	2.435	-	-	2.435	2.435
C0060	C	60	Jumet (Madeleine)-Villers-Perwin (Trois Tilleuls)	LCLSEC	148.605	-	-	148.605	148.605
C0061	C	61	Jumet (Madeleine) - Trazegnies (Sentier Madame)	USCSCO	6.951	-	-	6.951	6.951
C0062	C	62	Gilly (Soleilmont) - Jumet (Madeleine)	UCLSEC	42.395	-	-	42.395	42.395
C0063	C	63	Jumet (Madeleine) - Fontaine-l'Évêque	ISTPRI	359.393	-	-	359.393	359.393
C0064	C	64	Gosselies - Pont-à-Celles - Obaix - Buzet - Rêves	LSCSCO	25.016	-	-	25.016	25.016
C0065	C	65	Jumet (Madeleine) - Pont-à-Celles (Place)	LCLSEC	58.388	-	-	58.388	58.388
C0066	C	66	Frasnes-lez-Gosselies - Rêves - Pont-à-Celles	LSCSCO	6.177	-	-	6.177	6.177
C0067	C	67	Jumet (Madeleine) - Fleurus (Champs Elysées)	LCLSEC	230.004	-	-	230.004	230.004
C0068	C	68	Gare Centrale - Zoning Jumet - Gosselies	UCLSEC	150.927	-	-	150.927	150.927
C0070	C	70	Montigny-le-Tilleul (Vésale) - Gare Centrale	LCLSEC	129.487	-	-	129.487	129.487
C0071	C	71	Gare Centrale - Monceau-sur-Sambre (Moulin)	UCLSEC	235.642	-	-	235.642	235.642
C0072	C	72	Monceau-sur-Sambre (Moulin) - Gozée - Thuin	LSCSCO	17.327	-	-	17.327	17.327
C0075	C	75	Goutroux (Pairotte) - Gozée - Thuillies	ISTPRI	223.061	-	-	223.061	223.061
C0077	C	77	Goutroux (Pairotte) - Montigny-le-Tilleul (Vésale)	ISTPRI	115.572	-	-	115.572	115.572
C0083	C	83	Centrale-Courcelles-Trazegnies-Monceau-Centrale	ISTPRI	269.438	-	-	269.438	269.438

C0085	C	85	Jumet (Brulotte) - Gare Centrale	UCLSEC	125.128	-	-	125.128	125.128
C0086	C	86	Gosselies (Athénée) - Jumet (Gohyssart) - Centrale	UCLSEC	296.677	-	-	296.677	296.677
C0091	C	91	Montigny - Thuin - Anderlues - Piéton - Chapelle	LCLSEC	440.675	-	-	440.675	440.675
C0099	C	99	Biesme-sous-Thuin - Beaumont - Erquelinnes	LSCSCO	-	16.492	-	16.492	16.492
C00A1	C	A1	Charleroi Gare Centrale - Charleroi Airport	USTPRI	346.156	-	-	346.156	346.156
C00A2	C	A2	Fleurus Gare SNCB - Charleroi Airport	ISTPRI	234.826	-	-	234.826	234.826
C00A3	C	A3	Luttre Gare SNCB - Charleroi Airport	ISTPRI	450.894	-	-	450.894	450.894
C00M2	C	M2	Gare Centrale - Anderlues Monument (Métro)	USTMET	572.292	-	-	572.292	572.292
C00M3	C	M3	Gare Centrale - Gosselies Fbg de Bruxelles (Métro)	USTMET	543.487	-	-	543.487	543.487
C00M4	C	M4	Gare Centrale - Gilly Soleilmont (Métro)	USTMET	400.107	-	-	400.107	400.107
C00V2	C	V2	Charleroi Gare Centrale - Abbaye d'Aulne	LCLSEC	3.879	-	-	3.879	3.879
C0108	C	108	Beaumont - Philippeville	LSCSCO	-	11.924	-	11.924	11.924
C0119	C	119	Anderlues - Biercée - Ragnies - Beaumont	LSCSCO	23.861	-	-	23.861	23.861
C0129	C	129	Momignies Place - Mons	LSCSCO	-	7.196	-	7.196	7.196
C012b	C	12b	Jumet (Hamendes) - Montignies-sur-Sambre (Place)	UCLSEC	39.570	-	-	39.570	39.570
C0154	C	154	Charl (Palais) - Roselies - Farciennes - Châtelet	ISTPRI	222.074	-	-	222.074	222.074
C0155	C	155	Gilly - Châtelet - Tamines - Velaine - Châtelet	ISTPRI	281.897	-	-	281.897	281.897
C0156	C	156	Châtelet - Velaine - Tamines - Châtelet - Gilly	ISTPRI	267.824	-	-	267.824	267.824
C0158	C	158	Châtelet - Farciennes - Roselies - Charl (Palais)	ISTPRI	206.143	-	-	206.143	206.143
C0163	C	163	Fleurus - Ransart - Gosselies	LSCSCO	8.246	-	-	8.246	8.246
C0170	C	170	Gare Centrale - Jamioux - Ham-sur-Heure - Vésale	LCLSEC	194.773	-	-	194.773	194.773
C0172	C	172	Châtelet (Justice) - March.-au-Pont (De Cartier)	UCLSEC	195.047	-	-	195.047	195.047
C0173	C	173	Piéton - Fontaine - Landelies - Gare Centrale	LCLSEC	166.761	-	-	166.761	166.761
C0192	C	192	Nalinnes - Gozée - Thuin	LSCSCO	65.551	-	-	65.551	65.551
C0194	C	194	Thuin - Ragnies - Biercée - Thuin	LSCSCO	12.856	-	-	12.856	12.856
C0366	C	366	Baisy-Thy - Genappe - Rêves	LSCSCO	-	18.312	-	18.312	18.312
C0710	C	710	Fleurus - Charleroi	ISTPRI	551.913	-	-	551.913	551.913
C099b	C	99b	Nalinnes - Beaumont	LSCSCO	13.153	-	-	13.153	13.153
C109a	C	109a	Gare Centrale - Beaumont - Chimay	LCLSEC	942	751.666	-	752.608	752.608
C109b	C	109b	Lobbès - Thuillies - Beaumont	LCLSEC	36.859	-	-	36.859	36.859
C132c	C	132c	Walcourt - Froidchapelle - Chimay	LSCSCO	-	14.563	-	14.563	14.563

C136c	C	136c	Chimay - Cerfontaine	LSCSCO	-	7.109	-	7.109	7.109
C156a	C	156a	Chimay - Momignies	LCLSEC	-	137.790	-	137.790	137.790
C365a	C	365a	Bruxelles - Jumet (Madeleine)	ISTPRI	-	405.945	-	405.945	405.945
CBRUJ	C	BRUY	Les Bruyères (Spécial)	USCSCO	2.475	-	-	2.475	2.475
CCERI	C	CERI	Cerisiers (Spécial)	USCSCO	1.501	-	-	1.501	1.501
CCITY	C	CITY	City bus Charleroi Ville Haute - Ville Basse	UCLSEC	61.674	-	-	61.674	61.674
CE109	C	E109	Express Momignies - Chimay - Gare Centrale	ISTEXP	-	97.266	-	97.266	97.266
CE110	C	E110	Express Beaumont - Mons	ISTEXP	-	72.722	-	72.722	72.722
CGHDC	C	C	GHDC - Les Viviers	UCLSEC	114.389	-	-	114.389	114.389
CM1ab	C	M1ab	Anderlues - Gare Centrale	UCLSEC	33.587	-	-	33.587	33.587
CM3ab	C	M3ab	Gosselies Faubourg de Bruxelles - Gare Centrale	UCLSEC	41.045	-	-	41.045	41.045
CM4ab	C	M4ab	Châtelineau (Pl. Destrée) - Gare Centrale	UCLSEC	35.725	-	-	35.725	35.725
CMCOU	C	U	Marché de Courcelles (Spécial) (43-83)	LCLSEC	629	-	-	629	629
CMFON	C	MFON	Marché de Fontaine-l'Évêque (Spécial)	LCLSEC	818	-	-	818	818
CMIDO	C	MIDO	City Docherie - Charleroi	UCLSEC	31.711	-	-	31.711	31.711
CRbus	C	Rbus	Walcourt - Froidchapelle	LCLSEC	-	57.900	-	57.900	57.900
H1001	H	1	Mons - Saint-Ghislain	ISTPRI	338.767	686	-	339.452	339.452
H1002	H	2	Mons - Dour	ISTPRI	466.790	-	-	466.790	466.790
H1006	H	6	Mons - Flénu - Mons	LCLSEC	37.891	64.527	-	102.418	102.418
H1007	H	7	Mons - Quiévrain	ISTPRI	579.805	-	-	579.805	579.805
H1009	H	9	Mons - Dour	ISTPRI	307.863	-	-	307.863	307.863
H1010	H	10	Saint-Ghislain - Herchies	LCLSEC	8.843	-	-	8.843	8.843
H1012	H	12	Saint-Ghislain - Wasmuël	LSCSCO	2.667	-	-	2.667	2.667
H1013	H	13	Saint-Ghislain - Quevaucamps	LCLSEC	59.076	-	-	59.076	59.076
H1016	H	16	Mons - Jurbise	LCLSEC	38.584	-	-	38.584	38.584
H1017	H	16-	Mons - Nimy	UCLSEC	17.281	-	-	17.281	17.281
H1018	H	18	Mons - Saint-Denis	LCLSEC	142.457	-	-	142.457	142.457
H1021	H	21	Binche - Estinnes	LCLSEC	-	19.913	-	19.913	19.913
H1022	H	22	Mons - Binche	ISTPRI	369.855	-	-	369.855	369.855
H1023	H	23	Mons - Hyon - Asquillies	LCLSEC	113.985	2.692	-	116.677	116.677
H1024	H	24	Maurage - Bray - Mons	LSCSCO	6.895	-	-	6.895	6.895

H1025	H	25	Jemappes - Blaregnies	LCLSEC	37.393	-	-	37.393	37.393
H1026	H	26	Soignies - Horrues	LCLSEC	7.622	-	-	7.622	7.622
H1027	H	27	Soignies - Silly	LCLSEC	39.780	-	-	39.780	39.780
H1028	H	28	Saint-Ghislain - Roisin	LCLSEC	51.456	-	-	51.456	51.456
H1030	H	30	Angre - Saint-Ghislain	LCLSEC	-	30.235	-	30.235	30.235
H1031	H	31	Quiévrain - Dour	LSCSCO	8.156	-	-	8.156	8.156
H1034	H	34–	Mons - Binche	LCLSEC	43.335	81.018	-	124.354	124.354
H1041	H	41	Mons - Maubeuge	LCLSEC	-	44.073	36.158	80.231	44.073
H1042	H	42	Enghien/Edingen - Neufvilles	LSCSCO	-	9.583	-	9.583	9.583
H1050	H	50	Mons Grand Large	UCLSEC	83.871	-	-	83.871	83.871
H1051	H	4	Wasmès - Baudour	LCLSEC	143.253	878	-	144.131	144.131
H1060	H	60	Mons Grands Prés	UCLSEC	71.236	-	-	71.236	71.236
H1078	H	78	Saint-Ghislain - Péruwelz	LCLSEC	-	123.710	-	123.710	123.710
H1080	H	8	Dour - Erquennes	LCLSEC	42.041	-	-	42.041	42.041
H1081	H	8–	Dour - Blaugies	LCLSEC	27.668	-	-	27.668	27.668
H1087	H	87	Ronse/Renaix - Enghien/Edingen	LCLSEC	-	418.195	-	418.195	418.195
H1089	H	89	Havré Beaulieu - Mons	USCSCO	4.295	-	-	4.295	4.295
H1094	H	94	Ath - Enghien/Edingen	LCLSEC	-	117.057	-	117.057	117.057
H1096	H	96	Mons - Aulnois	LCLSEC	69.943	-	-	69.943	69.943
H1100	H	100	Ath - Saint-Ghislain	LCLSEC	65.570	214.081	-	279.651	279.651
H1108	H	108	Binche - Erquennes	LCLSEC	34.598	85.316	-	119.914	119.914
H1110	H	11	Saint-Ghislain - Hornu - Boussu	LCLSEC	48.790	728	-	49.518	49.518
H1112	H	11–	Saint-Ghislain - Boussu - Hornu	LCLSEC	48.979	-	-	48.979	48.979
H1126	H	126	Enghien/Edingen - Braine-le-Comte	LCLSEC	43.762	-	-	43.762	43.762
H1127	H	27–	Soignies - Neufvilles	LCLSEC	52.752	4.493	-	57.245	57.245
H1134	H	134–	Mons - Beaumont	LCLSEC	86.545	96.942	-	183.486	183.486
H1140	H	14	Mons - Saint-Ghislain	ISTPRI	242.089	1.023	-	243.112	243.112
H1141	H	14–	Mons - Ghlin (Place)	UCLSEC	3.851	-	-	3.851	3.851
H1142	H	14B	Mons - Ghlin (Busteau) - Mons	UCLSEC	162.978	-	-	162.978	162.978
H1150	H	15	Mons - Soignies	ISTPRI	231.612	-	-	231.612	231.612
H1151	H	15–	Mons - Casteau	LCLSEC	37.670	-	-	37.670	37.670

H1170	H	17	Thieu - Mons	LSCSCO	4.782	-	-	4.782	4.782
H1190	H	19	Mons - Jemappes	UCLSEC	34.068	-	-	34.068	34.068
H1191	H	19-	Mons - Jemappes	UCLSEC	1.560	-	-	1.560	1.560
H1290	H	29	Quiévrain - Hensies	LCLSEC	41.825	-	-	41.825	41.825
H1291	H	29'	Quiévrain - Roisin	LCLSEC	64.540	-	-	64.540	64.540
H1744	H	E44	Mons - Binche	ISTEXP	73.478	-	-	73.478	73.478
H1801	H	CityO	Mons centre-ville - Hyon	UCLSEC	121.025	-	-	121.025	121.025
H1802	H	CityR	Mons centre-ville	UCLSEC	92.773	-	-	92.773	92.773
H1810	H	R	Circuits du Borinage (Wasmes, Warquignies,...)	LCLSEC	8.052	-	-	8.052	8.052
H1811	H	U	Desserte urbaine de Mons	UCLSEC	43.909	-	-	43.909	43.909
H1821	H	821	Mons - Havré	UCLSEC	170.587	-	-	170.587	170.587
H2023	H	23	Manage - Familleureux - La Louvière - Manage	LCLSEC	102.077	-	-	102.077	102.077
H2025	H	25	Bois d'Haine - La Louvière - Jolimont - Manage	UCLSEC	34.318	-	-	34.318	34.318
H2026	H	26	Tivoli - La Louv. - Haine-St-P. - Manage -Seneffe	UCLSEC	94.391	-	-	94.391	94.391
H2030	H	30	Strépy-Bracquegnies - Anderlues	LCLSEC	527.358	-	-	527.358	527.358
H2031	H	31	Thieu - La Louvière	LSCSCO	4.104	-	-	4.104	4.104
H2032	H	32	Le Roeulx - Maurage	LSCSCO	3.578	-	-	3.578	3.578
H2033	H	33	Manage - La Louvière - Besonrieux- Familleureux	LCLSEC	105.124	-	-	105.124	105.124
H2035	H	35	Manage - Jolimont - La Louvière - Bois d'Haine	UCLSEC	32.918	-	-	32.918	32.918
H2036	H	36	Seneffe -Manage - Haine-St-P. - La Louv. - Tivoli	UCLSEC	79.408	-	-	79.408	79.408
H2037	H	37	Houdeng - La Louvière Sud	UCLSEC	118.912	-	-	118.912	118.912
H2038	H	38	La Louvière - Trivières	LCLSEC	36.455	-	-	36.455	36.455
H2039	H	37-	Houdeng - Jolimont	UCLSEC	42.325	-	-	42.325	42.325
H2040	H	40	La Louvière Sud - Houdeng (Garocentre)	UCLSEC	79.942	-	-	79.942	79.942
H2082	H	82	Mons - Trazegnies	ISTPRI	840.024	-	-	840.024	840.024
H2084	H	84	Chapelle-Lez-Herlaimont Cité - La Louvière	LSCSCO	5.322	-	-	5.322	5.322
H2085	H	85	Maurage - La Louvière	LSCSCO	6.223	-	-	6.223	6.223
H2107	H	107	Jolimont - Ecaussinnes	LCLSEC	19.919	90.904	-	110.823	110.823
H2132	H	132	La Louvière - Morlanwelz - Binche	LCLSEC	207.794	-	-	207.794	207.794
H2133	H	133	La Louvière - Binche - Morlanwelz	LCLSEC	207.287	-	-	207.287	207.287
H2134	H	134	Jolimont - Soignies	ISTPRI	264.687	-	-	264.687	264.687

H2136	H	136	Anderlues - La Louvière	LCLSEC	490.715	-	-	490.715	490.715
H2167	H	167	La Louvière - Luttre	LCLSEC	214.700	-	-	214.700	214.700
H2473	H	473	Braine-le-Comte - Steenkerque	LCLSEC	-	10.081	-	10.081	10.081
H2822	H	822	Maurage - Morlanwelz	UCLSEC	387.738	-	-	387.738	387.738
H4001	H	1	Tournai - Mouscron/Moeskroen	ISTPRI	176.789	242.517	-	419.306	419.306
H4002	H	2	Tournai - Mouscron/Moeskroen	ISTPRI	246.154	174.278	-	420.432	420.432
H4003	H	3	Mouscron/Moeskroen - Comines/Komen	LCLSEC	38.342	52.507	-	90.849	90.849
H4004	H	4	Tournai - Baisieux	LCLSEC	54.518	49.339	-	103.857	103.857
H4006	H	6	Comines/Komen - Houplines	LCLSEC	11.386	112.916	-	124.302	124.302
H4007	H	7	Tournai - Rongy / Guignies	LCLSEC	35.737	30.896	-	66.633	66.633
H4008	H	8	Tournai - Gaurain - Bonsecours	LCLSEC	80.340	88.261	-	168.602	168.602
H4009	H	9	Tournai - Ath	LCLSEC	15.583	85.904	-	101.487	101.487
H4010	H	10	Ath - Ellezelles	LCLSEC	4.102	51.419	-	55.521	55.521
H4012	H	12	Attre - Blaton	LCLSEC	-	58.632	-	58.632	58.632
H4080	H	80	Blaton - Quevaucamps / Bernissart	LCLSEC	-	66.277	-	66.277	66.277
H4081	H	81	Ath - Blaton	LCLSEC	-	239.377	-	239.377	239.377
H4085	H	86A	Leuze - Blaton	LCLSEC	-	135.284	-	135.284	135.284
H4086	H	86B	Ronse/Renaix - Leuze	LCLSEC	4.678	164.413	-	169.091	169.091
H4087	H	86C	Leuze - Péruwelz	LCLSEC	-	61.775	-	61.775	61.775
H4088	H	88	Tournai - La Glanerie	LCLSEC	92.295	115.422	-	207.717	207.717
H4095	H	95	Tournai - Leuze-en-Hainaut	LCLSEC	38.518	83.245	-	121.763	121.763
H4097	H	97	Tournai - Renaix/Ronse	LCLSEC	50.389	309.253	-	359.642	359.642
H4098	H	98	Tournai - Lesdain	LCLSEC	54.007	79.628	-	133.635	133.635
H4483	H	483	Tournai - Ronse/Renaix	LCLSEC	34.808	31.998	-	66.806	66.806
H4491	H	491	Tournai - Mortagne / Péruwelz	LCLSEC	54.849	203.471	-	258.320	258.320
H4740	H	E40	Ath - Péruwelz	ISTEXP	-	291.917	-	291.917	291.917
H4741	H	E41	Péruwelz - Ronse/Renaix	ISTEXP	-	84.243	-	84.243	84.243
H4742	H	E42	Tournai - Ronse/Renaix	ISTEXP	-	108.139	-	108.139	108.139
H4801	H	B	Tournai City : Kain - Tournai - Blandain	UCLSEC	88.364	6.416	-	94.780	94.780
H4802	H	K	Tournai City : Tournai - Kain	UCLSEC	189.334	5.817	-	195.150	195.150
H4803	H	R	Tournai City : Tournai - Rumillies - Warchin	UCLSEC	71.300	-	-	71.300	71.300

H4804	H	V	Tournai City : Tournai - Chercq - Vaulx	UCLSEC	88.949	-	-	88.949	88.949
H4805	H	W	Tournai City : Tournai - Warchin - Rumillies	UCLSEC	84.594	210	-	84.804	84.804
H4806	H	Z	Tournai City : Tournai - Froyennes (Zoning)	UCLSEC	59.008	-	-	59.008	59.008
H4807	H	Z-	Tournai City : Kain - Tournai - Froyennes (Zoning)	UCLSEC	89.913	176	-	90.089	90.089
H4850	H	MWR	Mouscron/Moeskroen - Roubaix	UCLSEC	-	85.615	59.703	145.317	85.615
H4851	H	P	Desserte de Mouscron/Moeskroen (SNCB - La Planche)	UCLSEC	53.806	24.949	-	78.755	78.755
H4852	H	RT	Mouscr./Moeskr.-Tourcoing (Risqu. Tout-Hôp. Dron)	UCLSEC	28.306	27.551	-	55.857	55.857
H4853	H	M	Desserte de Mouscron/Moeskr. (SNCB -Chée Ballons)	UCLSEC	34.169	37.605	-	71.775	71.775
L0002	L	B2	Guillemins - Sart-Tilman - CHU - Botanique	USTHNS	517.608	-	-	517.608	517.608
L0003	L	3	Rép. Française - Médiacité - Sart-Tilman - CHU	USTPRI	444.456	-	-	444.456	444.456
L0004	L	4	Léopold - Robermont - Beyne-Heusay - Fléron	USTPRI	745.698	-	-	745.698	745.698
L0006	L	6	Guillemins - Médiacité - Bavière - Coronmeuse	USTPRI	400.719	-	-	400.719	400.719
L0007	L	7	Coronmeuse - Herstal - Oupeye - Hermée - Milmort	USTPRI	598.264	-	-	598.264	598.264
L0008	L	8	Sclessin - Sart-Tilman - CHU	USTPRI	323.875	-	-	323.875	323.875
L0009	L	9	Sclessin - Jemeppe - Seraing - Beauséjour	USTPRI	413.801	-	-	413.801	413.801
L0010	L	10	Sclessin - Jemeppe - Flémalle Chaffours/Trixhes	USTPRI	487.437	-	-	487.437	487.437
L0011	L	11	Bressoux - St-Lambert - Rocourt	USTPRI	492.293	-	-	492.293	492.293
L0012	L	12	St-Lambert - Ans - Loncin	USTPRI	467.043	-	-	467.043	467.043
L0014	L	14	Eupen - Eynatten - Aachen	ISTPRI	226.110	-	228.860	454.970	226.110
L0017	L	17	Rép. Française - Chênée - Vaux	UCLSEC	264.842	-	-	264.842	264.842
L0020	L	20	Place des Carmes - Guillemins - Cointe - Sclessin	UCLSEC	237.224	-	-	237.224	237.224
L0021	L	21	Robermont - Place des Carmes - Laveu - St-Nicolas	UCLSEC	388.901	-	-	388.901	388.901
L0022	L	22	Place des Carmes - St-Nicolas - Pansy - Jemeppe	UCLSEC	297.326	-	-	297.326	297.326
L0023	L	23	Place des Carmes - Ste-Walburge - Citadelle	UCLSEC	241.314	-	-	241.314	241.314
L0024	L	24	Léopold - Grivegnée - Malvaux - Les Bruyères	UCLSEC	243.343	-	-	243.343	243.343
L0025	L	25	Chênée - Sauheid - CHU - Amphithéâtres	UCLSEC	176.689	-	-	176.689	176.689
L0026	L	26	Rép. Française - Angleur - Belle-Ile	UCLSEC	228.618	-	-	228.618	228.618
L0027	L	27	Rép. Française - Vaux - Fléron - Trooz - Beaufays	UCLSEC	164.559	-	-	164.559	164.559
L0028	L	28	Fléron-Chaudfontaine-Beaufays-Tilff-Sart-Tilman	UCLSEC	197.502	-	-	197.502	197.502
L0029	L	29	Rép. Française - Chênée - Les Bruyères - Fléron	UCLSEC	509.567	-	-	509.567	509.567
L0030	L	30	Guillemins - Chênée - Embourg - Mathysart	UCLSEC	262.036	-	-	262.036	262.036

L0031	L	31	Guillemins - Chaudfontaine - Trooz - Nessonvaux	UCLSEC	489.347	-	-	489.347	489.347
L0032	L	32	Guillemins - Médiacité - Bressoux	UCLSEC	171.290	-	-	171.290	171.290
L0033	L	33	Bavière - St-Lambert - Citadelle - Vottem - Milmort	UCLSEC	388.451	-	-	388.451	388.451
L0034	L	34	Coronmeuse - Thier-à-Liège - P+R Vottem	UCLSEC	275.291	-	-	275.291	275.291
L0035	L	35	Coronmeuse - Herstal - La Préalles - Bouxthay	UCLSEC	232.338	-	-	232.338	232.338
L0036	L	36	Coronmeuse - Herstal - Wandre - Cheratte	UCLSEC	214.047	-	-	214.047	214.047
L0037	L	37	Coronmeuse - Jupille - Chênée	USCSCO	17.201	-	-	17.201	17.201
L0038	L	38	Fond des Tawes - Citadelle-St-Lambert-Les Bruyères	UCLSEC	275.660	-	-	275.660	275.660
L0039	L	39	Bressoux - Bavière - St-Lambert - P+R Vottem	UCLSEC	106.421	-	-	106.421	106.421
L0040	L	40	Jemeppe - Seraing - La Chatqueue	UCLSEC	26.712	-	-	26.712	26.712
L0041	L	41	Sart-Tilman - Ougrée - Seraing - Jemeppe - Mons	UCLSEC	196.987	-	-	196.987	196.987
L0042	L	42	Flémalle - Profondval - Mons	UCLSEC	91.542	-	-	91.542	91.542
L0043	L	43	Sclessin - Jemeppe - Bois de l'Abbaye - Beauséjour	UCLSEC	411.134	-	-	411.134	411.134
L0044	L	44	Sclessin - Ougrée - Beauséjour - Sart-Tilman - CHU	UCLSEC	515.077	-	-	515.077	515.077
L0045	L	45	Sclessin - Ougrée - Gros Hêtre - Boncelles	UCLSEC	260.625	-	-	260.625	260.625
L0046	L	46	Arbre St-Michel/Trixhes-Beauséjour-Neuville	UCLSEC	106.546	-	-	106.546	106.546
L0047	L	47	Jemeppe - Seraing (Bois de l'Abbaye)	USCSCO	10.299	-	-	10.299	10.299
L0048	L	48	Jemeppe - Montegnée - Tilleur - Ans - Rocourt	UCLSEC	87.698	-	-	87.698	87.698
L0049	L	49	Jemeppe - Flémalle - Beauséjour	USCSCO	7.976	-	-	7.976	7.976
L0050	L	50	Jemeppe - Seraing - Ivoz - Gros Chêne	UCLSEC	33.235	-	-	33.235	33.235
L0051	L	51	St-Lambert - Montegnée - Grâce-Hollogne - Mons	UCLSEC	198.806	-	-	198.806	198.806
L0052	L	52	St-Lambert - Montegnée - Grâce-Berleur - Pérou	UCLSEC	123.630	-	-	123.630	123.630
L0053	L	53	St-Lambert - Grâce-Hollogne - Bierset - Jemeppe	UCLSEC	766.411	-	-	766.411	766.411
L0054	L	54	St-Lambert - Ans - Cité Lonay - XIV Verges	UCLSEC	108.569	-	-	108.569	108.569
L0055	L	55	St-Lambert - MontLégia - Ans - Alleu - Lantin	UCLSEC	347.279	-	-	347.279	347.279
L0056	L	56	St-Lambert - Tilleur - Van Belle/Sclessin	UCLSEC	187.339	-	-	187.339	187.339
L0057	L	57	Guillemins - MontLégia - Bierset (Liege Airport)	UCLSEC	-	163.788	-	163.788	163.788
L0058	L	58	St-Nicolas - Laveu - Guillemins - Renory -Sclessin	UCLSEC	222.024	-	-	222.024	222.024
L0059	L	59	Amphithéâtres - Liege Science Park - Boncelles	UCLSEC	76.357	-	-	76.357	76.357
L0060	L	60	Liège - Fléron - Herve - Battice - Verviers	ISTPRI	178.361	615.485	-	793.846	793.846
L0061	L	61	Liège - Wandre - Visé	ISTPRI	-	385.226	-	385.226	385.226

L0062	L	62	Liège - Sarolay - Hermalle - Visé	LCLSEC	-	140.959	-	140.959	140.959
L0063	L	63	Liège - Esneux - Comblain-au-Pont	ISTPRI	-	478.539	-	478.539	478.539
L0064	L	64	Liège - Banneux - Aywaille	LCLSEC	-	195.852	-	195.852	195.852
L0065	L	65	Liège - Aywaille - Remouchamps	ISTPRI	-	531.062	-	531.062	531.062
L0067	L	67	Liège - Jupille - Barchon - Dalhem - Visé	LCLSEC	363.827	-	-	363.827	363.827
L0068	L	68	Liège - Jupille - Retinne - Fléron - Soumagne	LCLSEC	270.922	-	-	270.922	270.922
L0069	L	69	Liège - Jupille - Fléron - Soumagne - Verviers	LCLSEC	373.062	-	-	373.062	373.062
L0071	L	71	Bierset (Liege Airport)-Ans-Rocourt-Liers/Milmort	UCLSEC	74.797	-	-	74.797	74.797
L0072	L	72	Liège - Herstal - Vottem - Liers - Glons	LCLSEC	174.141	-	-	174.141	174.141
L0073	L	73	Liège - Rocourt - Liers - Slins - Glons	LCLSEC	1.811	208.282	-	210.092	210.092
L0075	L	75	Liège - Ans - Awans - Hognoul - Oreye	ISTPRI	327.213	-	-	327.213	327.213
L0076	L	76	Liège - Hermée - Bassenge - Boirs / Emael	ISTPRI	464.401	-	-	464.401	464.401
L0077	L	77	Liège - Herstal - Vivegnis - Haccourt - Visé	LCLSEC	135.625	-	-	135.625	135.625
L0078	L	78	Liège - Hermalle - Visé - Maastricht	LCLSEC	-	156.335	-	156.335	156.335
L0079	L	79	Glons / Emael - Bassenge - Visé	LCLSEC	137.784	-	-	137.784	137.784
L0082	L	82	Liège - Ans - Alleur - Othée - Oreye	LCLSEC	312.519	-	-	312.519	312.519
L0083	L	83	Liège - Bierset - Omal - Hannut	LCLSEC	234.135	-	-	234.135	234.135
L0084	L	84	Liège - Awans - Foz - Momalle - Waremme	LCLSEC	237.102	-	-	237.102	237.102
L0085	L	85	Liège - Bierset - Stockay - Amay - Huy	LCLSEC	290.356	-	-	290.356	290.356
L0086	L	86	Jemeppe - Horion-Hozémont - Verlaine	LCLSEC	172.107	-	-	172.107	172.107
L0087	L	87	Jemeppe - Ivoz - Flémalle - Engis - Flône - Amay	LCLSEC	155.029	-	-	155.029	155.029
L0088	L	88	Liège - Flémalle - Ivoz - Hardémont - Fagnes	LCLSEC	124.719	-	-	124.719	124.719
L0089	L	89	Liège - Ivoz - Flémalle - Stockay	LCLSEC	297.915	-	-	297.915	297.915
L0090	L	90	Liège - Boncelles - Anthisnes - Ouffet - Warzée	LCLSEC	216.159	-	-	216.159	216.159
L0091	L	91	Liège - Seraing - Engihoul - Flône - Tihange - Huy	ISTPRI	390.964	-	-	390.964	390.964
L0092	L	92	Warzée - Hody - Anthisnes - Comblain	LCLSEC	2.438	-	-	2.438	2.438
L0093	L	93	Esneux - Tavier - Warzée	LCLSEC	43.587	-	-	43.587	43.587
L0094	L	94	Liège - Boncelles - Neuville - Tinlot - Warzée	LCLSEC	238.379	-	-	238.379	238.379
L0095	L	95	Plainevaux - Rotheux - Neuville	LSCSCO	-	12.522	-	12.522	12.522
L0096	L	96	Warzée - Clavier - Les Avins - Ocquier - Ouffet	LSCSCO	18.608	-	-	18.608	18.608
L0097	L	97	Huy - Strée - Ouffet - Hamoir	LCLSEC	235.392	-	-	235.392	235.392

L0098	L	98	Huy - Tihange - Statte - Wanze	USCSCO	5.908	-	-	5.908	5.908
L0099	L	99	Ocquier - Durbuy - Barvaux - Bomal	LSCSCO	17.424	-	-	17.424	17.424
L0100	L	100	Bassenge - Eben-Emael	LSCSCO	-	4.189	-	4.189	4.189
L0103	L	103	St-Etienne-au-Mont - Huy - Tihange Vieux Floricots	UCLSEC	43.491	-	4.138	47.629	43.491
L0105	L	105	Herve	LSCSCO	-	11.312	-	11.312	11.312
L0106	L	106	Herve	LSCSCO	-	13.095	-	13.095	13.095
L0107	L	107	Housse - Barchon - Tignée - Cerexhe - Melen -Herve	LSCSCO	-	12.308	-	12.308	12.308
L0108	L	108	Mortroux - Julémont-Mortier-Trembleur-Blegny-Herve	LSCSCO	-	13.366	-	13.366	13.366
L0109	L	109	Saive - QDB - Retinne - Micheroux - Herve	LSCSCO	-	9.334	-	9.334	9.334
L0110	L	110	Barchon - Blegny - Bolland - Herve	LSCSCO	-	4.202	-	4.202	4.202
L0122	L	122	Glain - Montegnée - Tilleur - St-Nicolas	USCSCO	2.480	-	-	2.480	2.480
L0126	L	126	Rép. Française - Angleur - Chênée	USCSCO	4.796	-	-	4.796	4.796
L0127	L	127	Huy - Hannut - Landen	ISTPRI	81.861	442.564	-	524.424	524.424
L0128	L	128	Waremme - Geer - Hannut	LCLSEC	-	129.183	-	129.183	129.183
L0138	L	138	Bressoux - Jupille - Les Piétresses - Les Bruyères	USCSCO	4.518	-	-	4.518	4.518
L0139	L	139	Visé - Aubel - Montzen - Welkenraedt	LCLSEC	-	103.983	-	103.983	103.983
L0142	L	142	Esneux - Trois-Ponts - Gouvy	ISTPRI	-	444.920	-	444.920	444.920
L0143	L	143	Huy - Couthuin - Andenne	LCLSEC	59.884	-	-	59.884	59.884
L0144	L	144	Huy - Burdinne - Hannêche	LCLSEC	141.656	678	-	142.334	142.334
L0145	L	145	Huy - Waremme	LCLSEC	173.204	-	-	173.204	173.204
L0147	L	147	Waremme - Oreye	LCLSEC	65.905	-	-	65.905	65.905
L0148	L	148	Huy - Antheit	LCLSEC	45.627	-	-	45.627	45.627
L0149	L	149	Huy - Fize-Fontaine - Seraing-le-Château	LCLSEC	1.718	97.378	-	99.096	99.096
L0150	L	150	Warnant-Dreye - Villers-le-Bouillet	LSCSCO	569	5.050	-	5.619	5.619
L0153	L	153	St-Lambert - Grâce-Hollogne - Aulichamps	UCLSEC	31.168	-	-	31.168	31.168
L0156	L	156	St-Nicolas - Tilleur	USCSCO	3.487	-	-	3.487	3.487
L0165	L	165	Aywaille - Hamoir	LCLSEC	-	37.954	-	37.954	37.954
L0167	L	167	Barchon - Trembleur - Aubin - Dalhem - Visé	LSCSCO	13.674	-	-	13.674	13.674
L0173	L	173	Slins - Milmort - Oupeye - Visé	LSCSCO	-	29.022	-	29.022	29.022
L0174	L	174	Liège - Rocourt - Paifve - Wihogne	LSCSCO	16.868	-	-	16.868	16.868
L0185	L	185	Chapon-Seraing - Verlaine - Stockay - Awirs -Flône	LSCSCO	13.895	-	-	13.895	13.895

L0188	L	188	Pepinster - Trooz - Prayon	LCLSEC	-	22.833	-	22.833	22.833
L0194	L	194	Jemeppe - Ougrée - Boncelles - Beauséjour -Rotheux	LSCSCO	13.695	-	-	13.695	13.695
L0238	L	238	Charneux - Herve	LSCSCO	-	5.771	-	5.771	5.771
L0242	L	242	Lierneux - Trois-Ponts	LSCSCO	-	14.345	-	14.345	14.345
L0245	L	245	Waremmes - Haneffe - Verlaine	LCLSEC	49.008	-	-	49.008	49.008
L0249	L	249	Huy - Ampsin - Villers-le-Bouillet - Amay - Flône	LSCSCO	3.888	5.260	-	9.148	9.148
L0265	L	265	Aywaille - Lierneux - Verleumont	LCLSEC	-	49.789	-	49.789	49.789
L0268	L	268	Fléron - Cerexhe-Heuseux - Soumagne	LCLSEC	93.294	-	-	93.294	93.294
L0275	L	275	Oreye - Crisnée - Kemexhe - Xhendremael - Tongeren	LCLSEC	2.855	-	-	2.855	2.855
L0282	L	282	Waremmes - Berloz - Rosoux	LCLSEC	35.848	-	-	35.848	35.848
L0283	L	283	Waremmes - Geer - Hannut	LCLSEC	55.305	3.312	-	58.617	58.617
L0284	L	284	Pousset - Remicourt - Oreye - Thys - Crisnée	LSCSCO	7.866	-	-	7.866	7.866
L0285	L	285	Neuville - Hermalle - Ombret - Flône - Stockay	LSCSCO	17.099	-	-	17.099	17.099
L0286	L	286	Verlaine - Fize-Fontaine - Chapon-Seraing-Verlaine	LSCSCO	6.545	-	-	6.545	6.545
L0288	L	288	Verviers - Wegnez - Pepinster - Soiron	LCLSEC	-	66.186	-	66.186	66.186
L0294	L	294	Verviers - Stavelot - Trois-Ponts	LCLSEC	-	182.867	-	182.867	182.867
L0295	L	295	Verviers - Tiège - Spa	LCLSEC	-	49.626	-	49.626	49.626
L0339	L	339	Aubel - Remersdaal - Teuven - SMV/FSM	LSCSCO	-	7.316	-	7.316	7.316
L0342	L	342	Comblain - Oneux - Géromont - Comblain	LSCSCO	-	5.363	-	5.363	5.363
L0362	L	362	Aywaille - Banneux - Theux - Spa	LSCSCO	-	29.285	-	29.285	29.285
L0378	L	378	Neuville - Esneux	LSCSCO	-	14.346	-	14.346	14.346
L0385	L	385	Eupen - Mützenich - Monschau - Kalterherberg	LCLSEC	-	13.118	12.226	25.344	13.118
L0387	L	387	Theux - Oneux - Fays - Jehanster - Polleur - Theux	LSCSCO	-	10.634	-	10.634	10.634
L0388	L	388	Verviers - Theux - Spa	ISTPRI	-	269.931	-	269.931	269.931
L0389	L	389	Beaufays - Trooz - Nessonvaux	LSCSCO	-	8.837	-	8.837	8.837
L0390	L	390	Verviers - Rocherath	LCLSEC	-	159.724	-	159.724	159.724
L0393	L	393	Verviers - Jalhay - Charneux	LCLSEC	-	30.578	-	30.578	30.578
L0394	L	394	Eupen - Büllingen - St.Vith	LSCSCO	-	83.025	-	83.025	83.025
L0395	L	395	Verviers - Malmedy - Reuland	LCLSEC	-	359.282	-	359.282	359.282
L0396	L	396	Eupen - Kelmis - Vaals	ISTPRI	2.448	240.253	-	242.701	242.701
L0397	L	397	Malmedy - Mont - Xhoffraix	LCLSEC	-	27.725	-	27.725	27.725

L0398	L	398	Recht - Nieder-Emmels - St-Vith	LSCSCO	-	6.026	-	6.026	6.026
L0399	L	399	Creppe - Spa	LSCSCO	-	1.711	-	1.711	1.711
L0400	L	400	St.Vith - Meyerode - Heppenbach-Weywertz-Sourbrodt	LCLSEC	-	98.862	-	98.862	98.862
L0401	L	401	Vielsalm - St.Vith - Manderfeld - Losheimergraben	LCLSEC	-	73.371	-	73.371	73.371
L0402	L	402	St-Vith - Schönberg - Heppenbach - Hepscheid	LSCSCO	-	12.867	-	12.867	12.867
L0403	L	403	Mirfeld - Valender - Amel	LSCSCO	-	3.290	-	3.290	3.290
L0404	L	404	Medell - Amel - Mirfeld - Möderscheid-Schoppen-Amel	LSCSCO	-	5.792	-	5.792	5.792
L0405	L	405	Cheneux - Meiz - Bernister - Burnenville	LSCSCO	-	3.164	-	3.164	3.164
L0406	L	406	St.Vith - Wallerode - Amel - Büllingen - Rocherath	LCLSEC	-	38.811	-	38.811	38.811
L0439	L	439	Moelingen/Mouland - Veurs - SPV/FSP - SMV/FSM	LSCSCO	-	7.667	-	7.667	7.667
L0442	L	442	Halleux - Comblain - Poulseur	LSCSCO	-	5.049	-	5.049	5.049
L0445	L	445	Bettincourt - Cité Hartenge - Waremmes	USCSCO	5.197	-	-	5.197	5.197
L0465	L	465	Barvaux - Bomal - Aywaille - La Reid	LSCSCO	2.089	34.853	-	36.942	36.942
L0495	L	495	St-Vith - Lascheid - Maspelt - Reuland	LSCSCO	-	11.847	-	11.847	11.847
L0496	L	496	St-Vith - Wemperhardt - Ouren - Reuland	LSCSCO	-	13.480	-	13.480	13.480
L0683	L	683	Omal - Darion - Hologne/Geer - Ligny	LSCSCO	5.356	-	-	5.356	5.356
L0685	L	685	Huy - Amay - Hermalle - Flône	LSCSCO	6.522	-	-	6.522	6.522
L0694	L	694	Ramelot - Scry - Nandrin - Fraiture - Tinlot	LSCSCO	8.599	-	-	8.599	8.599
L0695	L	695	Bellevaux - Ligneuville - Stavelot	LSCSCO	-	8.959	-	8.959	8.959
L0701	L	701	Renoupré - Harmonie - Ensival - Pepinster	USTPRI	375.632	-	-	375.632	375.632
L0702	L	702	Stembert - Pl. Verte - Harmonie - Dison - Rechain	USTPRI	528.674	-	-	528.674	528.674
L0703	L	703	Ensival - Pl. Verte - Heusy - Jehanster	UCLSEC	103.890	-	-	103.890	103.890
L0705	L	705	Stembert - Mangombroux-Harmonie-Ottomont-Andrimont	UCLSEC	245.324	-	-	245.324	245.324
L0706	L	706	Champs des Oiseaux-G. Centrale-Pl. Verte-Heusy P+R	USTPRI	247.825	-	-	247.825	247.825
L0707	L	707	Verviers - Lambermont - Wegnez - Pepinster	UCLSEC	167.769	-	-	167.769	167.769
L0708	L	708	Ningloheid - Thiervaux - Pl. Verte - Andrimont	UCLSEC	167.392	-	-	167.392	167.392
L0709	L	709	Verviers Gare - Plennes ZI	UCLSEC	-	20.614	-	20.614	20.614
L0710	L	710	Eupen - Welkenraedt - Kelmis	ISTPRI	-	257.868	-	257.868	257.868
L0711	L	711	Welkenraedt - Kelmis	LCLSEC	-	28.917	-	28.917	28.917
L0712	L	712	Thimister - Aubel - Welkenraedt	LSCSCO	-	8.448	-	8.448	8.448
L0713	L	713	Henri-Chapelle - Hombourg - Sippenaeken - Kelmis	LSCSCO	-	7.617	-	7.617	7.617

L0715	L	715	Welkenraedt / Montzen - Birken - Kelmis	LCLSEC	-	19.933	-	19.933	19.933
L0716	L	716	Bilstain - Dolhain - Goé - Membach - Welkenraedt	LSCSCO	7.808	3.824	-	11.633	11.633
L0717	L	717	Verviers - Henri-Chapelle - Welkenraedt / Kelmis	LCLSEC	-	112.152	-	112.152	112.152
L0722	L	722	Eupen - Raeren - Eynatten - Köpfchen/Lichtenbusch	LCLSEC	220.636	-	-	220.636	220.636
L0723	L	723	Eupen - Welkenraedt	ISTPRI	82.469	22.252	-	104.721	104.721
L0724	L	724	Verviers - Hèvermont - Dolhain - Membach - Eupen	LCLSEC	142.126	-	-	142.126	142.126
L0725	L	725	Verviers - Eupen - Bellmerin	ISTPRI	419.462	1.749	-	421.211	421.211
L0727	L	727	Verviers - Banneux - Aywaille - Houssonloge	LCLSEC	-	130.778	-	130.778	130.778
L0728	L	728	Hauset - Kelmis	LCLSEC	-	10.211	-	10.211	10.211
L0738	L	738	Verviers - Battice - Thimister - Aubel	LCLSEC	-	242.774	-	242.774	242.774
L0744	L	744	Spa - Stavelot - Trois-Ponts	LCLSEC	-	69.356	-	69.356	69.356
L0745	L	745	Trois-Ponts - Waimes - Büllingen	ISTPRI	-	303.414	-	303.414	303.414
L0746	L	746	Büllingen - Manderfeld	LCLSEC	-	53.717	-	53.717	53.717
L0747	L	747	Kaiserbaracke - Born - St.Vith	LSCSCO	-	4.301	-	4.301	4.301
L0748	L	748	Sourbrodt - Waimes - St.Vith	LCLSEC	-	114.154	-	114.154	114.154
L0749	L	749	Waimes - Heppenbach	LSCSCO	-	4.464	-	4.464	4.464
L0750	L	750	Spa - Malchamps - Stavelot - Trois-Ponts	LSCSCO	-	10.225	-	10.225	10.225
L0751	L	751	Tiège - Sart - Hockai - Stavelot - Trois-Ponts	LSCSCO	-	9.849	-	9.849	9.849
L0752	L	752	Solwaster - Ster - Burnenville-Stavelot-Trois-Ponts	LSCSCO	-	9.357	-	9.357	9.357
L0753	L	753	Stavelot - Trois-Ponts - Wanne	LSCSCO	-	4.231	-	4.231	4.231
L0795	L	795	Baugnez - Lasnerville - Malmedy	LSCSCO	-	6.634	-	6.634	6.634
L0825	L	825	Eupen - Nispert - Eupen	UCLSEC	21.422	-	-	21.422	21.422
L0845	L	845	Stavelot - Malmedy - Sourbrodt - Bütgenbach	LCLSEC	-	30.950	-	30.950	30.950
L0848	L	848	St.Vith - Aldringen - Gouvy	LCLSEC	-	38.310	-	38.310	38.310
L0948	L	948	St-Vith - Steinebrück - Rödgen	LSCSCO	-	6.708	-	6.708	6.708
L1000	L	T1	Coronmeuse/Expo - St-Lambert - Guillemins-Standard	USTTRA	1.020.611	-	-	1.020.611	1.020.611
L1020	L	E20	Liège - Marche - Marloie	ISTEXP	-	575.530	-	575.530	575.530
L1021	L	E21	Verviers - Malmedy	ISTEXP	-	292.018	-	292.018	292.018
L1022	L	E22	Huy - Waremme	ISTEXP	-	219.689	-	219.689	219.689
L1023	L	E23	Eupen - Büllingen - St.Vith - Burg-Reuland	ISTEXP	-	514.217	-	514.217	514.217
N1111	N	111a	Thuillies - Laneffe / Walcourt	LCLSEC	4.802	26.949	-	31.751	31.751

N1112	N	111b	Walcourt - Somzée - Gerpinnes	LSCSCO	-	6.631	-	6.631	6.631
N1261	N	126a	Huy - Havelange	LCLSEC	244.924	-	-	244.924	244.924
N1262	N	126b	Ciney - Havelange	LCLSEC	113.833	-	-	113.833	113.833
N1280	N	128	Ciney - Durnal - Yvoir	LCLSEC	-	61.336	-	61.336	61.336
N1290	N	129	Ciney - Dorinne - Yvoir	LCLSEC	-	68.753	-	68.753	68.753
N1300	N	130	Ciney - Thynes - Loyers	LSCSCO	-	11.449	-	11.449	11.449
N1310	N	131	Dinant - Thynes - Spontin	LSCSCO	-	8.320	-	8.320	8.320
N1321	N	132a	Walcourt - Cerfontaine - Philippeville	ISTPRI	-	147.989	-	147.989	147.989
N1361	N	136a	Florennes - Yves-Gomezée - Walcourt	LCLSEC	80.862	718	-	81.580	81.580
N1364	N	136d	Florennes - Philippeville - Rance	LCLSEC	13.719	72.129	-	85.848	85.848
N1370	N	137	Acoz - Mettet	ISTPRI	11.009	123.624	-	134.633	134.633
N1374	N	137d	Gerpinnes - Laneffe	LSCSCO	3.165	2.106	-	5.272	5.272
N1381	N	138a	Florennes - Doische	LCLSEC	69.401	2.093	-	71.494	71.494
N1382	N	138b	Charleroi - Florennes	ISTPRI	132.720	206.392	-	339.112	339.112
N1410	N	141	Dinant - Beauraing - Gedinne - Graide	LCLSEC	5.271	46.123	-	51.393	51.393
N1501	N	150a	Tamines - Ermeton-sur-Biert	LCLSEC	55.649	21.589	-	77.238	77.238
N1541	N	154a	Dinant - Givet	ISTPRI	-	188.754	-	188.754	188.754
N1562	N	156b	Pesche - Couvin - Dourbes - Mariembourg	LCLSEC	33.028	-	-	33.028	33.028
N1563	N	156c	Chimay - Mariembourg / Pesche	LCLSEC	34.854	-	-	34.854	34.854
N1564	N	156d	Mariembourg - Doische	LCLSEC	14.510	-	-	14.510	14.510
N2001	N	A	Belgrade - Jambes - Erpent	USTPRI	430.967	-	-	430.967	430.967
N2010	N	1	Jambes (Petit-Ry) - Saint-Marc (Pl. Communale)	USTPRI	427.718	1.101	-	428.819	428.819
N2020	N	2	Jambes (Amée) - Saint-Servais (Beau-Vallon)	USTPRI	183.058	-	-	183.058	183.058
N2030	N	3	Namur (La Plante) - Namur (Citadelle)	USTPRI	80.034	4.771	-	84.805	84.805
N2040	N	4	Namur - Mont-Godinne CHU	ISTPRI	421.007	-	-	421.007	421.007
N2050	N	5	Salzinnes (Hayettes) - Beez	USTPRI	359.277	930	-	360.208	360.208
N2060	N	6	Namur - Mettet	ISTPRI	198.455	4.489	-	202.944	202.944
N2069	N	6b	Namur - Bauce - Malonne (Malpas)	ISTPRI	70.535	722	-	71.257	71.257
N2070	N	7	Namur (Gare) - Bouge (Sainte-Rita)	UCLSEC	-	70.032	-	70.032	70.032
N2089	N	8R	Namur (Gare) - Jambes (Renforcement)	USCSCO	4.449	573	-	5.022	5.022
N2090	N	9	Jambes (Amée) - Flawinne	UCLSEC	392.835	-	-	392.835	392.835

N2100	N	10	Namur - Châtelineau	ISTPRI	237.629	7.935	-	245.565	245.565
N2120	N	12	Namur - Huy	ISTPRI	403.518	-	-	403.518	403.518
N2130	N	13	Andenne (Seilles) - Ciney	LCLSEC	166.071	3.678	-	169.749	169.749
N2140	N	14	Ohey - Gesves	LCLSEC	5.565	-	-	5.565	5.565
N2170	N	17	Namur - Acosse	ISTPRI	127.849	-	-	127.849	127.849
N2190	N	19	Andenne - Forville	LCLSEC	88.097	6.811	-	94.908	94.908
N2200	N	20	Dinant - Florennes	LCLSEC	101.517	-	-	101.517	101.517
N2210	N	21	Namur - Maredsous	LCLSEC	53.090	-	-	53.090	53.090
N2220	N	22	Namur - Soye	ISTPRI	26.454	-	-	26.454	26.454
N2230	N	23	Namur - Spy	ISTPRI	162.741	-	-	162.741	162.741
N2232	N	23b	Namur - Suarlée - Temploux	UCLSEC	103.415	-	-	103.415	103.415
N2240	N	24	Namur (Gare) - Dausseulx	USTPRI	20.087	149.195	-	169.282	169.282
N2250	N	25	Dinant - Beauraing	LCLSEC	89.062	13.777	-	102.839	102.839
N2260	N	26	Beauraing - Wellin	LCLSEC	30.485	11.316	1.598	43.399	43.399
N2270	N	27	Salzinnes (Balances) - Champion - Vedrin	USTPRI	316.536	51.835	-	368.372	368.372
N2280	N	28	Namur - Floreffe (Buzet - Sovimont)	ISTPRI	73.142	-	-	73.142	73.142
N2290	N	29	Jemelle - Wellin - Grupont	LCLSEC	137.829	-	9.227	147.057	147.057
N2300	N	30	Namur - Bois-de-Villers	ISTPRI	44.444	-	-	44.444	44.444
N2310	N	31	Dinant - Falaen	LCLSEC	10.002	-	-	10.002	10.002
N2330	N	33	Namur (Gare) - Namur (Pied-Noir)	UCLSEC	4.042	1.005	-	5.047	5.047
N2340	N	34	Namur - Profondeville - Dinant	LCLSEC	59.586	-	-	59.586	59.586
N2350	N	35	Dinant - Ermeton-sur-Biert	LCLSEC	66.189	-	-	66.189	66.189
N2370	N	237	Chatelineau - Acoz - Fromiée	ISTPRI	21.792	62.159	-	83.951	83.951
N2380	N	38	Andenne - Vezin - Marche-les-Dames - Namêche	LSCSCO	11.519	-	-	11.519	11.519
N2400	N	40	Namur - Gelbressée - Vezin	ISTPRI	-	104.214	-	104.214	104.214
N2410	N	241	Beauraing - Gedinne - Haut-Fays	LCLSEC	-	39.668	-	39.668	39.668
N2411	N	41	Namur - Faulx - Gesves	LCLSEC	-	61.064	-	61.064	61.064
N2420	N	42	Namur - Faulx - Andenne (Seilles)	LCLSEC	-	173.080	-	173.080	173.080
N2431	N	43-1	Dinant - Ciney	LCLSEC	-	84.050	-	84.050	84.050
N2432	N	43-2	Ciney - Mont-Gauthier	LCLSEC	-	21.171	-	21.171	21.171
N2470	N	47	Ciney - Custinne (Ver)	LSCSCO	-	7.306	-	7.306	7.306

N2480	N	48	Ciney - Bonsin	LSCSCO	-	21.346	-	21.346	21.346
N2490	N	49	Beauraing - Winenne - Felenne	LCLSEC	-	34.645	-	34.645	34.645
N2500	N	50	Namur - Herbatte - Beez	UCLSEC	54.074	-	-	54.074	54.074
N2520	N	52	Dinant - Herbuchenne	LCLSEC	4.961	2.686	-	7.647	7.647
N2540	N	54	Namur (Gare) - Saint-Servais - Belgrade	UCLSEC	25.568	-	-	25.568	25.568
N2549	N	54R	Namur (Gare) - Belgrade (Renforcement)	UCLHDP	1.987	-	-	1.987	1.987
N2561	N	561	Philippeville - Walcourt - Thy-le-Château	LCLSEC	3.549	6.240	-	9.789	9.789
N2562	N	562	Florennes - Yves-Gomezée	LCLSEC	4.095	10.126	-	14.221	14.221
N2571	N	57-1	Ciney - Leignon	LSCSCO	-	4.633	-	4.633	4.633
N2572	N	57-2	Chevetogne - Leignon	LSCSCO	-	3.540	-	3.540	3.540
N2580	N	58	Créalys - Spy - Moignelée	LCLSEC	292.725	79.005	-	371.730	371.730
N2591	N	59-1	Pesche - Couvin - Cul-des-Sarts - Chimay	LCLSEC	46.374	-	-	46.374	46.374
N2592	N	59-2	Couvin - Cul-des-Sarts	LCLSEC	13.075	-	-	13.075	13.075
N2601	N	60-1	Chimay - Gonrieux - Couvin	ISTPRI	137.088	-	-	137.088	137.088
N2602	N	60-2	Pesche - Couvin - Le Mesnil	LCLSEC	12.427	-	-	12.427	12.427
N2603	N	60-3	Pesche - Couvin - Mazée - Heer	LCLSEC	95.557	-	-	95.557	95.557
N2610	N	61	Florennes - Mettet / Ermeton-sur-Biert	LCLSEC	38.376	11.359	-	49.735	49.735
N2640	N	64	Namur - Biesme	ISTPRI	-	37.406	-	37.406	37.406
N2649	N	64b	Namur - La Navinne - Malonne (Malpas)	LCLSEC	-	50.458	-	50.458	50.458
N2650	N	65	Namur (Gare) - Jambes (Place de la Wallonie)	UCLHDP	23.986	10.734	-	34.719	34.719
N2660	N	66	Namur - Gesves - Ciney	LCLSEC	60.757	65.134	-	125.891	125.891
N2671	N	67-1	Dinabus Dinant - Furfooz - Sorinnes	LCLSEC	5.084	3.099	-	8.183	8.183
N2672	N	67-2	Dinabus Dinant - Awagne - Lisogne	LCLSEC	2.465	2.464	-	4.929	4.929
N2680	N	68	Seilles (Gare) - Seilles (Prison)	LCLSEC	1.237	-	-	1.237	1.237
N2690	N	69	Ciney (Service urbain)	LCLSEC	2.029	2.662	-	4.691	4.691
N2710	N	71	Gembloux - Eghezée	ISTPRI	83.251	-	-	83.251	83.251
N2711	N	711	Gembloux - Grand-Leez - Saint-Denis	LSCSCO	17.192	-	-	17.192	17.192
N2720	N	72	Namur - Bovesse	ISTPRI	216.048	-	-	216.048	216.048
N2721	N	721	Namur- Rhisnes - Les Isnes - Velaine	LCLSEC	14.964	-	-	14.964	14.964
N2760	N	76	Jemeppe-sur-Sambre - Moustier - Auvelais	LCLSEC	99.391	16.353	-	115.744	115.744
N2770	N	77	Gembloux - Fleurus - Tamines	ISTPRI	226.598	28.944	-	255.542	255.542

N2800	N	80	Namur (Gare) - Jambes (La Sauge)	UCLSEC	191.957	-	-	191.957	191.957
N2815	N	815	Hannut - Forville	LCLSEC	38.416	5.311	-	43.728	43.728
N2816	N	816	Namur - Meeffe	ISTPRI	130.819	11.485	-	142.304	142.304
N2821	N	821	Namur - Eghezée	ISTPRI	98.312	121.769	-	220.081	220.081
N2822	N	822	Namur - Aische - Eghezée	ISTPRI	130.090	10.198	-	140.288	140.288
N2823	N	823	Jodoigne - Eghezée	ISTPRI	6.025	70.345	87.717	164.087	164.087
N2824	N	824	Eghezée - Jandrain / Hemptinne	LSCSCO	4.940	12.125	-	17.065	17.065
N2825	N	825	Eghezée - Meux	LSCSCO	11.086	-	-	11.086	11.086
N2826	N	826	Eghezée - Marchovelette	LSCSCO	-	8.928	-	8.928	8.928
N2827	N	827	Eghezée - Hannut	LCLSEC	56.061	20.109	-	76.171	76.171
N2831	N	831	Gembloux - Sombreffe	LSCSCO	5.216	-	-	5.216	5.216
N2832	N	832	Gembloux - Sombreffe - Ligny	LSCSCO	10.289	-	-	10.289	10.289
N2833	N	833	Gembloux - Corroy-Château - St Martin - Tongrinne	LSCSCO	6.881	-	-	6.881	6.881
N2851	N	851	Gembloux - Bossière - Les Isnes - Spy	LSCSCO	6.061	-	-	6.061	6.061
N2852	N	852	Gembloux - Bossière - Mazy - Onoz	LSCSCO	4.798	-	-	4.798	4.798
N2853	N	853	Floreffe - Jemeppe-sur-Sambre - Spy	LSCSCO	9.073	-	-	9.073	9.073
N2854	N	854	Jemeppe-sur-Sambre - Saint-Martin - Onoz	LSCSCO	5.007	-	-	5.007	5.007
N2890	N	89	Namur - Naninne	UCLHDP	20.655	3.500	-	24.155	24.155
N3370	N	337	Mettet - Biesme	LCLSEC	3.933	8.090	-	12.023	12.023
N3410	N	341	Beauraing - Gedinne - Bourseigne-Vieille	LCLSEC	-	48.069	-	48.069	48.069
N3800	N	E80	Havelange - Hamois - Ciney - Dinant	ISTEXP	-	122.665	-	122.665	122.665
N3820	N	E82	Namur - Jodoigne	ISTEXP	192.817	178.685	-	371.503	371.503
N3830	N	E83	Gembloux - Charleroi	ISTEXP	-	332.458	-	332.458	332.458
N3840	N	E84	Namur - Hannut - Waremme	ISTEXP	-	440.492	-	440.492	440.492
N3850	N	E85	Gembloux - Tamines	ISTEXP	127.281	-	-	127.281	127.281
N3860	N	E86	Namur - Couvin	ISTEXP	728.955	71.327	-	800.282	800.282
N4210	N	421	Beauraing - Hour	LSCSCO	-	6.665	-	6.665	6.665
N4220	N	422	Beauraing - Givet - Doische	LCLSEC	-	65.816	-	65.816	65.816
N4230	N	423	Beauraing - Houyet	LSCSCO	-	8.009	-	8.009	8.009
N4330	N	433	Namur - Mont / Dinant	ISTPRI	69.298	175.907	-	245.205	245.205
N4410	N	441	Gedinne - Willerzie - Vencimont	LCLSEC	-	21.251	-	21.251	21.251

N4510	N	451	Charleroi - Philippeville - Couvin	ISTPRI	3.441	536.572	-	540.014	540.014
N4520	N	452	Philippeville - Matagne-la-Grande	LSCSCO	-	8.763	-	8.763	8.763
N4530	N	453	Philippeville - Heer-Agimont	LCLSEC	-	32.224	-	32.224	32.224
N5180	N	18	Huy - Forville	LCLSEC	61.481	-	-	61.481	61.481
	N	D2	Gembloux Sombreffe	LALTAD	-	246.285	-	246.285	246.285
X1413	X	413	Bastogne - Neufchâteau	LCLSEC	-	105.757	-	105.757	105.757
X1414	X	413-2	Juseret - Traidmont - Sibret - Bastogne	LSCSCO	-	14.952	-	14.952	14.952
X1424	X	424	Rochefort - Marche	ISTPRI	85.491	132.454	-	217.945	217.945
X1621	X	162a2	Marloie - Heure - Noiseux	LCLSEC	19.301	-	-	19.301	19.301
X1622	X	162a3	Marloie - Noiseux - Melreux	LCLSEC	11.144	-	-	11.144	11.144
X1623	X	162b	Libramont - Jemelle	LCLSEC	88.386	132.686	-	221.072	221.072
X1624	X	162a4	Sinsin - Marche	LSCSCO	7.510	-	-	7.510	7.510
X1632	X	163b1	Bras - Wardin - Bastogne	LCLSEC	-	35.148	-	35.148	35.148
X1633	X	163c	Bastogne - Houffalize - Gouvy	LCLSEC	24.730	88.859	-	113.588	113.588
X1634	X	163d	Gouvy - Tavigny - Bastogne	LCLSEC	3.364	95.907	-	99.271	99.271
X1661	X	166a	Jemelle - Lavaux-Sainte-Anne	LCLSEC	-	24.725	-	24.725	24.725
X1662	X	166b	Jemelle - Villers-Sur-Lesse - Ciergnon	LCLSEC	-	31.391	-	31.391	31.391
X1663	X	166c	Jemelle - Forcée - Briquemont	LCLSEC	-	27.682	-	27.682	27.682
X1967	X	E67	Bastogne - Luxembourg	ISTEXP	-	107.901	-	107.901	107.901
X1968	X	E68	Florenville - Luxembourg	ISTEXP	-	123.499	-	123.499	123.499
X1969	X	E69	Liège - Bastogne - Arlon	ISTEXP	-	1.182.434	-	1.182.434	1.182.434
X1978	X	E78	Bastogne - Marloie - Marche - Namur	ISTEXP	296.663	304.311	-	600.974	600.974
X2620	X	62	Rochefort - Tellin - Grupont - Mirwart	LCLSEC	2.094	36.755	-	38.849	38.849
X2630	X	63	ROCHEFORT (Gare) - ROCHEFORT (Préhyr)	LCLSEC	-	880	-	880	880
X4200	X	420	Aye - Jemelle - Nassogne	LCLSEC	4.681	65.029	-	69.710	69.710
X4901	X	V1	Bouillon - Orval	LCLSEC	-	38.225	-	38.225	38.225
X9001	X	A	Arlon - Hydron (ligne urbaine)	UCLSEC	63.003	-	-	63.003	63.003
X9002	X	B	Arlon - Callemeyn (ligne urbaine)	UCLSEC	53.080	-	-	53.080	53.080
X9003	X	C	Arlon - Semois (ligne urbaine)	UCLSEC	94.279	-	-	94.279	94.279
X9004	X	D	Arlon - Galgenberg (ligne urbaine)	UCLSEC	44.872	-	-	44.872	44.872
X9005	X	E	Arlon - Clinique (ligne urbaine)	UCLSEC	45.880	-	-	45.880	45.880

X9010	X	1	Marche-en-Famenne - Bastogne	ISTPRI	235.154	6.862	-	242.016	242.016
X9012	X	1-2	Salle - Flamierge - Bastogne	LSCSCO	9.981	-	-	9.981	9.981
X9020	X	2	Bastogne - Martelange - Fauvillers	LSCSCO	-	18.606	-	18.606	18.606
X9022	X	2-2	Bastogne - Villers-La-Bonne-Eau	LSCSCO	1.100	9.995	-	11.095	11.095
X9040	X	4	Libramont - Amberloup - Champlon	LCLSEC	18.816	-	-	18.816	18.816
X9050	X	5	Saint-Hubert - Poix	LCLSEC	28.569	-	-	28.569	28.569
X9052	X	5-2	Saint-Hubert - Nassogne - Saint-Hubert	LSCSCO	18.896	-	-	18.896	18.896
X9053	X	5-3	Bertrix - Paliseul - Saint-Hubert	LSCSCO	-	15.298	-	15.298	15.298
X9055	X	5-5	Maissin - Libin - Saint-Hubert	LSCSCO	-	10.866	-	10.866	10.866
X9060	X	6	Libramont - Bastogne	ISTPRI	-	367.437	-	367.437	367.437
X9070	X	7	Sugny - Bouillon	LCLSEC	53.013	4.848	-	57.862	57.862
X9080	X	8	Bouillon - Libramont	ISTPRI	217.962	83.417	-	301.379	301.379
X9082	X	8b	Bouillon - Menuchenet	LCLSEC	16.345	598	-	16.944	16.944
X9090	X	9	Alle-sur-semois - Gedinne - Beauraing	LCLSEC	52.143	-	-	52.143	52.143
X9100	X	10	Manhay - Aywaille	LCLSEC	47.696	-	-	47.696	47.696
X9102	X	10-2	Aywaille - Hamoir - Durbuy - Barvaux - Bomal	LSCSCO	23.114	-	-	23.114	23.114
X9103	X	10-3	Manhay - St-Roch - Bomal - Barvaux	LSCSCO	20.969	3.241	-	24.210	24.210
X9104	X	10-4	Bomal - Tohogne	LSCSCO	10.338	-	-	10.338	10.338
X9105	X	10-5	Barvaux - Oppagne - Heyd - Bomal	LSCSCO	7.623	-	-	7.623	7.623
X9110	X	11	Manhay - Melreux	LCLSEC	35.689	-	-	35.689	35.689
X9112	X	11-2	Marloie - Melreux	ISTPRI	84.947	14.300	-	99.247	99.247
X9113	X	11-3	Melreux - Heyd - Bomal - Petithan	LSCSCO	13.526	-	-	13.526	13.526
X9115	X	11-5	Noiseux - Durbuy - Melreux	LSCSCO	16.216	-	-	16.216	16.216
X9117	X	11-7	Circuit des écoles de Bourdon et Hotton	LSCSCO	5.842	3.584	-	9.426	9.426
X9119	X	11-9	Circuit des Rocailles et IMP de Marloie	LSCSCO	2.773	226	-	2.999	2.999
X9120	X	12-1	Deulin - Hotton	LSCSCO	-	4.237	-	4.237	4.237
X9122	X	12-2	Biron - Ny - Soy - Hotton	LSCSCO	-	7.414	-	7.414	7.414
X9123	X	12-3	Hotton (Ctre Réfugiés) - Melreux (Gare)	LCLSEC	3.864	3.382	-	7.246	7.246
X9130	X	13	La Roche - Melreux	ISTPRI	88.240	4.583	-	92.823	92.823
X9132	X	13-2	La Roche - Devantave - La Roche	LSCSCO	19.542	-	-	19.542	19.542
X9133	X	13-3	La Roche - Warizy - La Roche	LSCSCO	-	1.658	-	1.658	1.658

X9134	X	134	Bois d'Arlogne - Rendeux	LSCSCO	-	7.368	-	7.368	7.368
X9135	X	135	La Roche - Halleux - Rendeux	LSCSCO	-	10.207	-	10.207	10.207
X9136	X	136	La Roche - Cielle - Rendeux	LSCSCO	-	5.418	-	5.418	5.418
X9137	X	137	La Roche - Hodister - Rendeux	LSCSCO	2.918	3.108	-	6.026	6.026
X9140	X	14	Manhay - Vielsalm	LCLSEC	64.189	17.933	-	82.123	82.123
X9141	X	14-1	Chevron - Manhay	LSCSCO	8.129	12.971	-	21.101	21.101
X9142	X	14-2	Manhay - Samrée - Grandmenil	LSCSCO	5.036	12.022	-	17.058	17.058
X9143	X	14-3	Manhay - Lierneux	LSCSCO	-	8.988	-	8.988	8.988
X9144	X	14-4	Houffalize - Hébronval - Manhay	LSCSCO	-	25.433	-	25.433	25.433
X9145	X	14-5	Manhay - Hébronval	LSCSCO	11.012	-	-	11.012	11.012
X9146	X	14-6	Houffalize - Vielsalm - Schmiede	LCLSEC	4.951	-	-	4.951	4.951
X9147	X	14-7	Houffalize - Gouvy - Schmiede	LCLSEC	4.162	-	-	4.162	4.162
X9148	X	14-8	Regné - Ottré - Tailles - Fraiture	LSCSCO	-	9.212	-	9.212	9.212
X9150	X	15	La Roche - Marche - Marloie	LCLSEC	114.351	1.275	-	115.626	115.626
X9152	X	15-2	Houffalize - La Roche	LCLSEC	30.817	-	-	30.817	30.817
X9153	X	15-3	Wibrin - Houffalize	LSCSCO	-	8.112	-	8.112	8.112
X9154	X	15-4	Marche - Les Fourches - Marloie	LSCSCO	5.148	-	-	5.148	5.148
X9160	X	16	Virton - Athus - Arlon	ISTPRI	101.315	451.632	-	552.947	552.947
X9161	X	161	Virton - Athus - Arlon	LSCSCO	11.052	53.466	-	64.518	64.518
X9162	X	162	Willancourt - Virton	LSCSCO	-	7.678	-	7.678	7.678
X9169	X	169	Aubange - Saint-Mard	LSCSCO	-	11.228	-	11.228	11.228
X9170	X	17	Houffalize - Bertogne - Bastogne	LCLSEC	56.342	-	-	56.342	56.342
X9173	X	17-3	Mabompré - Vellereux et Compogne	LSCSCO	5.542	-	-	5.542	5.542
X9180	X	18	Bastogne - Houffalize - Montleban	LCLSEC	17.400	9.673	-	27.073	27.073
X9182	X	18-2	Hallonru - Cherain	LSCSCO	-	5.333	-	5.333	5.333
X9183	X	18-3	Houffalize - Vielsalm	LCLSEC	29.882	-	-	29.882	29.882
X9184	X	18-4	Gouvy - Deiffelt - Beho - Commanster - Vielsalm	LSCSCO	-	21.501	-	21.501	21.501
X9190	X	19	Virton - Arlon	ISTPRI	257.227	118.030	-	375.257	375.257
X9191	X	191	Virton - Arlon	LSCSCO	8.936	23.279	-	32.215	32.215
X9199	X	199	Arlon - Saint-Mard	LSCSCO	-	13.842	-	13.842	13.842
X9200	X	20	Châtillon - Rachecourt - Arlon	LCLSEC	42.653	29.476	-	72.129	72.129

X9201	X	201	Châtillon - Rachecourt - Arlon	LSCSCO	17.387	10.373	-	27.760	27.760
X9210	X	21	Battincourt - Athus - Arlon	LCLSEC	10.853	87.228	-	98.081	98.081
X9211	X	211	Battincourt - Athus - Differt - Arlon	LSCSCO	-	27.071	-	27.071	27.071
X9212	X	212	Rodange - Arlon	LSCSCO	-	10.420	-	10.420	10.420
X9213	X	213	Messancy - Hondelange - Arlon	LSCSCO	3.547	3.343	-	6.890	6.890
X9220	X	22	Carignan - Florenville - Arlon	ISTPRI	422.133	13.904	-	436.037	436.037
X9221	X	221	Florenville - Arlon	LSCSCO	52.447	-	-	52.447	52.447
X9222	X	222	Izel - Arlon	LSCSCO	31.756	-	-	31.756	31.756
X9223	X	223	Tintigny - Etalle	LSCSCO	-	6.133	-	6.133	6.133
X9230	X	23	Florenville Miroir - Florenville Gare	LCLSEC	21.417	444	-	21.861	21.861
X9231	X	231	Bertrix - Izel - Florenville	LSCSCO	-	42.710	-	42.710	42.710
X9232	X	232	Herbeumont - Florenville - Izel	LSCSCO	-	16.591	-	16.591	16.591
X9233	X	233	Watrinsart - Florenville - Izel	LSCSCO	8.509	1.599	-	10.108	10.108
X9234	X	234	Virton - Florenville - Izel	LSCSCO	-	22.252	-	22.252	22.252
X9235	X	235	Sommethonne - Izel - Florenville	LSCSCO	-	20.529	-	20.529	20.529
X9236	X	236	Florenville - Virton	LSCSCO	20.075	-	-	20.075	20.075
X9240	X	24	Arlon - Sterpenich Zoning	LCLSEC	72.831	13.363	-	86.194	86.194
X9241	X	241	Waltzing - Arlon	LSCSCO	5.416	-	-	5.416	5.416
X9250	X	25	Habay - Hachy - Arlon	LCLSEC	87.891	51.087	-	138.978	138.978
X9251	X	251	Habay - Fouches - Arlon	LSCSCO	11.560	6.647	-	18.208	18.208
X9252	X	252	Lischert - Arlon	LSCSCO	-	8.249	-	8.249	8.249
X9253	X	253	Léglise - Anlier - Arlon	LSCSCO	-	26.542	-	26.542	26.542
X9254	X	254	Léglise - Marbehan - Arlon	LSCSCO	-	23.684	-	23.684	23.684
X9260	X	26	Arlon - Frassem - Arlon	LCLSEC	25.296	1.504	-	26.801	26.801
X9271	X	271	Habay - Izel - Florenville	LSCSCO	17.212	-	-	17.212	17.212
X9272	X	272	Rossignol - Florenville	LSCSCO	-	9.615	-	9.615	9.615
X9273	X	273	Les Fossés - Florenville	LSCSCO	-	26.702	-	26.702	26.702
X9274	X	274	Vance - Florenville	LSCSCO	23.160	-	-	23.160	23.160
X9280	X	28	Hagen - Sterpenich - Arlon	LCLSEC	30.019	-	-	30.019	30.019
X9290	X	29	Heinstert - Arlon	LCLSEC	32.106	-	-	32.106	32.106
X9291	X	291	Martelange - Arlon	LSCSCO	43.851	1.945	-	45.796	45.796

X9292	X	292	Arlon - Schockville - Attert	LSCSCO	8.375	-	-	8.375	8.375
X9300	X	30	Bellefontaine - Paliseul	LSCSCO	18.419	-	-	18.419	18.419
X9310	X	31	Menuchenet - Carlsbourg - Paliseul	LSCSCO	17.366	-	-	17.366	17.366
X9320	X	32	Ochamps - Jehonville - Paliseul	LSCSCO	9.776	-	-	9.776	9.776
X9321	X	321	Habay - Virton	LSCSCO	-	22.857	-	22.857	22.857
X9322	X	322	Chantemelle - Virton	LSCSCO	-	14.401	-	14.401	14.401
X9330	X	33	Marbehan - Tintigny - Virton	LCLSEC	11.004	175.817	-	186.820	186.820
X9331	X	331	Houdemont - Virton	LSCSCO	1.490	20.543	-	22.033	22.033
X9332	X	332	Pin - Virton	LSCSCO	-	23.828	-	23.828	23.828
X9333	X	333	Gérouville - Virton	LSCSCO	2.791	7.553	-	10.344	10.344
X9346	X	346	Villers-sur-Semois - Breuvanne - Tintigny	LSCSCO	-	14.871	-	14.871	14.871
X9350	X	35	Montmédy - Virton	LCLSEC	-	20.354	-	20.354	20.354
X9370	X	37	Sainte-Cécile - Muno - Bouillon	LCLSEC	21.486	3.775	-	25.261	25.261
X9380	X	38	Virton - Lamorteau - Virton	LCLSEC	-	23.762	-	23.762	23.762
X9381	X	381	Torgny - Virton	LSCSCO	-	18.758	-	18.758	18.758
X9390	X	39	Musson - Ruelle - Virton	LCLSEC	-	83.973	-	83.973	83.973
X9391	X	391	Saint-Léger - Ruelle - Virton	LSCSCO	-	34.668	-	34.668	34.668
X9400	X	40	Bouillon - Bertrix	LCLSEC	-	49.902	-	49.902	49.902
X9411	X	411	Bertrix - Neufchâteau	LSCSCO	-	37.245	-	37.245	37.245
X9412	X	412	Florenville - Neufchâteau	LSCSCO	34.454	-	-	34.454	34.454
X9415	X	415	Longlier - Neufchâteau	LSCSCO	-	1.338	-	1.338	1.338
X9420	X	42	Six-Planes - Menuchenet	LSCSCO	5.888	-	-	5.888	5.888
X9430	X	43	Bohan - Alle - Menuchenet	LCLSEC	36.304	15.366	4.355	56.025	51.670
X9440	X	44	Bièvre - Menuchenet	LSCSCO	9.781	-	-	9.781	9.781
X9450	X	45	Menuchenet - Bouillon - Menuchenet	LSCSCO	26.403	-	-	26.403	26.403
X9480	X	48	Herbeumont - Bertrix	ISTPRI	-	115.074	-	115.074	115.074
X9481	X	481	Lambermont - Bertrix	LSCSCO	-	22.594	-	22.594	22.594
X9490	X	49	La Roche - Ortho (Baconfoy - Cens)	LCLSEC	-	29.359	-	29.359	29.359
X9510	X	51	Amberloup - Saint-Hubert - Libramont	LCLSEC	91.275	13.503	-	104.777	104.777
X9521	X	521	Valansart - Habay	LSCSCO	-	8.510	-	8.510	8.510
X9522	X	522	Tintigny - Habay	LSCSCO	-	10.335	-	10.335	10.335

X9523	X	523	Virton - Habay	LSCSCO	-	13.016	-	13.016	13.016
X9524	X	524	Sampont - Habay	LSCSCO	-	7.257	-	7.257	7.257
X9525	X	525	Arlon - Habay	LSCSCO	4.218	4.242	-	8.460	8.460
X9531	X	53-1	Saint-Hubert - Tillet - Houmont	LSCSCO	18.731	-	-	18.731	18.731
X9532	X	53-2	Saint-Hubert - Champlon - Saint-Hubert	LSCSCO	18.912	-	-	18.912	18.912
X9550	X	55	La Roche - Manhay - Malempré	LCLSEC	-	33.545	-	33.545	33.545
X9560	X	56	Behême - Habay	LCLSEC	-	20.495	-	20.495	20.495
X9561	X	561	Anlier - Loufftémont	LSCSCO	-	4.044	-	4.044	4.044
X9562	X	562	Libramont - Habay	LSCSCO	-	45.071	-	45.071	45.071
X9563	X	563	Traimont - Habay	LSCSCO	-	16.578	-	16.578	16.578
X9564	X	564	Martelange - Habay	LSCSCO	-	6.661	-	6.661	6.661
X9565	X	565	Metzert - Habay	LSCSCO	-	10.393	-	10.393	10.393
X9566	X	566	Neufchâteau - Habay	LSCSCO	-	24.905	-	24.905	24.905
X9570	X	57	Léglise - Marbehan	LCLSEC	-	100.489	-	100.489	100.489
X9571	X	571	Neufchâteau - Légglise	LSCSCO	-	10.863	-	10.863	10.863
X9572	X	572	Lavaux - Assenois	LSCSCO	-	5.277	-	5.277	5.277
X9580	X	58	Marbehan - Habay	LCLSEC	-	54.548	-	54.548	54.548
X9590	X	59	La Roche - Tenneville - La Roche	LCLSEC	-	29.790	-	29.790	29.790
X9600	X	60	Saint-Hubert - Neufchâteau	LSCSCO	-	20.491	-	20.491	20.491
X9601	X	601	Libramont - Bastogne	LSCSCO	-	48.451	-	48.451	48.451
X9610	X	61	Libramont - Redu	LCLSEC	-	118.198	-	118.198	118.198
X9660	X	66	Gedinne - Paliseul - Bertrix	LCLSEC	11.564	58.471	-	70.035	70.035
X9670	X	67	Gedinne - Paliseul - Bouillon	LSCSCO	2.076	21.811	1.570	25.457	25.457
X9680	X	68	Paliseul - Ochamps - Bertrix	LSCSCO	11.756	-	-	11.756	11.756
X9690	X	69	Bertrix - circuit du Sauptont	LCLSEC	-	1.173	-	1.173	1.173
X9711	X	711	Virton - Mussy-la-Ville - Athus	LSCSCO	-	24.187	-	24.187	24.187
X9721	X	721	Musson - Athus - Differt	LSCSCO	-	12.869	-	12.869	12.869
X9722	X	722	Bascharage - Differt	LSCSCO	-	8.582	-	8.582	8.582
X9723	X	723	Arlon - Differt	LSCSCO	1.936	1.672	-	3.608	3.608
X9731	X	731	Saint-Léger - Athus	LSCSCO	-	14.879	-	14.879	14.879
X9741	X	741	Arlon - Hondelange - Athus	LSCSCO	7.219	10.914	-	18.133	18.133

X9751	X	751	Longwy - Athus	LSCSCO	-	14.247	-	14.247	14.247
X9761	X	761	Guerlange - Athus	LSCSCO	-	2.980	-	2.980	2.980
X9771	X	77-1	Circuit scolaire de Libramont (Wisbeley)	LSCSCO	622	5.024	-	5.646	5.646
X9772	X	77-2	Circuit scolaire de Libramont (Blancheau)	LSCSCO	452	4.014	-	4.466	4.466
X9773	X	77-3	Circuit scolaire de Libramont (Serpont)	LSCSCO	4.694	-	-	4.694	4.694
X9774	X	77-4	Circuit scolaire de Libramont (Neuvillers)	LSCSCO	2.866	1.260	-	4.126	4.126
X9781	X	78-1	Circuit scolaire de Bertrix (Ecole Spéciale)	LSCSCO	3.695	-	-	3.695	3.695
X9782	X	78-2	Circuit scolaire de Bertrix (Zoning)	LSCSCO	-	4.762	-	4.762	4.762
X9791	X	79-1	Circuit scolaire de Bouillon (OTAN)	LSCSCO	3.438	-	-	3.438	3.438
X9792	X	79-2	Circuit scolaire de Bouillon (Maroc)	LSCSCO	1.565	-	-	1.565	1.565
X9806	X	806	Poix - Paliseul	LSCSCO	33.265	-	-	33.265	33.265
X9830	X	83	Virton - Aubange - Luxembourg	LCLSEC	-	30.956	-	30.956	30.956
X9840	X	84	Marbehan - Habay - Arlon - Luxembourg	LCLSEC	-	28.597	-	28.597	28.597
X9861	X	861	Fauvillers - Neufchâteau	LSCSCO	-	12.737	-	12.737	12.737
X9862	X	862	Ebly - Chêne - Witry	LSCSCO	-	8.416	-	8.416	8.416
X9863	X	863	Neufchâteau - Sainte-Marie - Libramont	LSCSCO	-	16.163	-	16.163	16.163
X9870	X	87	Léglise - Neufchâteau - Libramont	ISTPRI	-	267.941	-	267.941	267.941
X9871	X	871	Libramont - Neufchâteau	LSCSCO	-	10.359	-	10.359	10.359
X9872	X	872	Les Fossés - Neufchâteau	LSCSCO	-	6.751	-	6.751	6.751
X9873	X	163b4	Bras - Wardin - Mageret - Bastogne	LSCSCO	-	9.653	-	9.653	9.653
X9874	X	163b5	Bastogne - Mageret - Wardin	LSCSCO	-	4.239	-	4.239	4.239
X9881	X	163d2	Gouvy - Limerlé - Houffalize	LSCSCO	12.626	-	-	12.626	12.626
X9882	X	163d3	Vissole - Tavigny - Houffalize	LSCSCO	9.793	-	-	9.793	9.793
X9890	X	89	Bastogne - Houffalize - Gouvy - Vielsalm	LCLSEC	73.304	23.095	-	96.399	96.399
X9910	X	91	Boucle Urbaine de Waha	LCLSEC	27.970	57.171	-	85.141	85.141
X9920	X	92	Boucle Urbaine du WEX	LCLSEC	28.923	56.532	-	85.456	85.456
X9974	X	97d	Nettinne - Marche	LSCSCO	-	8.120	-	8.120	8.120
X9980	X	98	Havelange - Marche	LSCSCO	-	38.740	-	38.740	38.740
	X	D3	Neufchâteau-Bertrix	LALTAD	-	167.100	-	167.100	167.100
	X	D5-	Florenville/Etalle/Virton	LALTAD	-	76.947	-	76.947	76.947
	X	D8	BastogneLibramont	LALTAD	-	99.092	-	99.092	99.092

ANNEXE 4 AU CONTRAT DE SERVICE PUBLIC : LISTE DES DOCUMENTS DE SUIVI DU CONTRAT DU COMITE DE SUIVI

Article CSP	Libellé de l'article	Objet du suivi	Document concerné	Porteur	Echéance
Article 5	Plan d'entreprise	Plan d'entreprise dont le plan d'action Climat et Développement durable	Plan de l'entreprise	OTW	2024
Article 6	Comités prévus par le Contrat	ROI du Comité de Suivi	Note au Comité de suivi	Comité de suivi	2024
Article 8	Rapports annuels	Rapport annuel d'exécution financier conforme au RE1370 (+ art. 60)	Rapport annuel d'exécution financier	OTW	Juin
Article 8	Rapports annuels	Rapport d'exécution relatif à la mise en œuvre des objectifs stratégiques	Rapport annuel d'exécution du CSP	OTW	Juin
Article 8	Rapports annuels	Rapport annuel sur l'état des lieux du dialogue social au sein de l'entreprise	Rapport annuel d'exécution du CSP	OTW	Juin
Article 8	Rapports annuels	Rapport sur l'exécution des obligations de service public de transport de voyageurs en Wallonie établi en exécution de l'article 7 du RE 1370/2007	Rapport annuel 1370	SPW	2e semestre chaque année
Article 9	Indicateurs clés	Suivi des indicateurs (//annexe 2)	Tableau au Comité de suivi	OTW	Juin et/ou décembre
Article 12	Evaluation en fin de contrat	Evaluation du fonctionnement et de l'état des services publics de transport de voyageurs	Courrier au Ministre	SPW (au nom du GW et avec l'OTW)	fin du contrat
Article 12	Evaluation en fin de contrat	Evaluation externe finale	Courrier au Ministre	SPW pour le compte du GW	fin du contrat
Article 20	Offre de référence	Offre de référence au 31/12/26 (suite au recalibrage)	Offre de référence actualisée	OTW	juin-27
Article 22	Plan de transport	Plan de transport pour trois ans avec les axes d'évolution du transport public (domaines d'action) et les zones qui seront concernées et les projets majeurs d'évolution de l'offre qui en découlent, leur ampleur et leur année cible de réalisation	Plan de Transport	OTW	Décembre

Article 24	Transport à la demande	Liste des services déployés	Offre de référence actualisée	OTW	juin
Article 24	Transport à la demande	Avancement dans le calendrier du déploiement des 60 véhicules dans le cadre du FSC (-> art. 52)	Rapport d'évolution de l'offre	OTW	Décembre 2028 et décembre 2029
Article 24	Transport à la demande	Phase de test véhicules autonomes	Rapport d'évolution de l'offre	OTW	déc-28
Article 25	Service de transport à destination des entreprises et du tourisme	Conventions de service de transport à destination des entreprises et du tourisme	Rapport d'évolution de l'offre	OTW	Juin
Article 26	Intermodalité avec le transport ferroviaire	Liste des gares prioritaires pour des correspondances de qualité en N+1	Courrier Ministre	OTW	Avant décembre
Article 26	Intermodalité avec le transport ferroviaire	Comptage visuel dans les gares labellisées	Note au Comité de suivi	SPW	Décembre
Article 26	Intermodalité avec le transport ferroviaire	Examen des lignes potentiellement concurrentes au train : liste, analyse et propositions d'adaptation ou motifs justifiant l'absence d'adaptation	Rapport annuel d'exécution du CSP	OTW	Juin
Article 28	L'offre de transport transrégionale et transfrontalière	Mise à jour de la liste des accords et de l'offre transrégionale et transfrontalière	Note au Comité de suivi	SPW	Décembre
Article 29	Suivi de l'évolution de l'offre	Mise à jour annuelle au 31/12 de l'offre de référence	Offre de référence actualisée	OTW	juin
Article 29	Suivi de l'évolution de l'offre (+ art. 23)	Rapport détaillé sur les évolutions d'offre de plus de 25.000 km/an mises en œuvre l'année précédente + justifications en cas de non-suivi de l'avis de l'AOT sur le réseau structurant	Rapport d'évolution de l'offre	OTW	Juin
Article 29	Suivi de l'évolution de l'offre	Analyse d'adéquation de l'offre structurante mise en œuvre avec les liaisons structurantes et évaluation systémique intégrant les interactions avec les autres modes de déplacements et les enjeux d'infrastructures	Note au Comité de suivi	SPW	Décembre

Article 29	Suivi de l'évolution de l'offre	Possibilité de remettre un avis motivé à soumettre au Ministre	PV	Comité de suivi	Décembre
Article 29	Suivi de l'évolution de l'offre	Liste des gares et des lignes de bus labellisées et lignes de bus parallèles au chemin de fer	Rapport d'évolution de l'offre	OTW	Juin
Article 30	Consultation des parties prenantes sur les optimisations d'offre	Monitoring des consultations : parties prenantes consultées, nature et fréquences des moyens mis en œuvre, durée de la consultation, rapport sur les principaux enjeux d'acceptation et la manière dont il y a été répondu.	Rapport annuel d'exécution du CSP	OTW	Juin
Article 31	Qualité de service	Etude sur le métro léger de Charleroi	Note au Comité de suivi	OTW	D'ici 2029
Article 31	Qualité de service	Charte Qualité	Présentation Comité de suivi	OTW	juin-26
Article 31	Qualité de service	Mise en œuvre du plan d'actions qualité clients (lié à la Charte qualité)	Rapport annuel d'exécution du CSP	OTW	Juin
Article 32	Amélioration continue de la satisfaction des voyageurs	Résultat de l'enquête de satisfaction de la clientèle	Note au Comité de suivi	SPW	Juin
Article 32	Amélioration continue de la satisfaction des voyageurs	Plan d'action de l'OTW	Note au Comité de suivi	OTW	Décembre
Article 34	Moyens de paiement et produits intégrés	Respect des échéances en matière de billetterie	Rapport annuel d'exécution du CSP	OTW	Juin
Article 36	Flexibilisation et fiabilisation de l'offre	Suivi de la fréquentation : passager.km par produit	Rapport d'évolution de l'offre	OTW	Juin
Article 36	Flexibilisation et fiabilisation de l'offre	Monitoring de l'utilisation de son réseau via caméras de comptage dans 20 % de sa flotte en 2028 et 40 % en 2029	Rapport annuel d'exécution du CSP	OTW	Juin 2029 et Juin 2030
Article 38	Continuité de service et service réduit garanti	Actualisation du protocole d'accord avec les organisations représentantes des travailleurs et cadre de service réduit garanti	Rapport annuel d'exécution du CSP	OTW	juin-28
Article 38	Continuité de service et service réduit garanti	Notes de crédit relatives à la (non-)production kilométrique pour motif de grève	Déclaration de créance transmise au SPW	OTW	Mai et Novembre (à partir de 2028)

Article 38	Continuité de service et service réduit garanti	Rapport complet sur les grèves et sur la concertation sociale avec les organisations représentatives des travailleurs (-> art. 8 + art. 46 - Bien-être au travail)	Rapport annuel d'exécution du CSP	OTW	Juin
Article 39	Sous-traitance	Liste des lots sous-traités, leur durée de contrat respectif, les adjudicataires concernés et l'ampleur kilométrique par ligne sous-traitée	Tableau au Comité de suivi	OTW	Juin
Article 41	Lutte contre la fraude et les incivilités	Reporting de la lutte contre la fraude	Rapport annuel d'exécution du CSP	OTW	Juin
Article 42	Développement durable	Bilan carbone complet de ses activités	Note au Comité de suivi	OTW	juin-27
Article 42	Développement durable	Plan d'actions pour les déplacements de ses travailleurs	Plan de l'entreprise	OTW	2024
Article 43	Décarbonation de la flotte	Part des véhicules hybrides/électriques achetés (quotas européens) Les données sur le parc de matériel roulant : - Nombre de véhicules, en régie et des sous-traitants, par type de motorisation - Km parcourus par type de motorisation (en charge et à vide) et km parcourus totaux (distinction à vide et à charge)	Rapport annuel d'exécution du CSP	OTW	Juin
Article 44	Sécurité du personnel	Rapport annuel des typologies et de l'évolution des agressions	Rapport annuel d'exécution du CSP	OTW	Juin
Article 48	Accessibilité universelle	Plan de mise en accessibilité reprenant les actions concrètes et les mesures d'évaluation du service accessible (incluant l'expérience client dans son ensemble)	Task force accessibilité	OTW	Fin 2026 puis annuel
Article 48	Accessibilité universelle	Etat d'avancement du plan de mise en accessibilité	Rapport annuel d'exécution du CSP	OTW	Juin
Article 48	Accessibilité universelle	Etat des lieux du taux de disponibilité opérationnelle des rampes embarquées et plan d'action concernant la mesure harmonisée	Note au Comité de suivi	OTW	déc-26
Article 48	Accessibilité universelle	Liste des 150 arrêts à aménager	Courrier au SPW	OTW	mars

Article 48	Accessibilité universelle	Programme des aménagements des cheminements aux arrêts sur voirie régionale	Note au Ministre	SPW	Avant décembre
Article 50	Economies de fonctionnement	Rapport sur les économies de fonctionnement	Rapport annuel d'exécution financier	OTW	Juin
Article 51	Trajectoire de financement régional 2026-2029 et flexibilité verticale et horizontale des financements	L'application des clauses de flexibilité verticale et horizontale et le respect de la trajectoire globale de financement	Rapport annuel d'exécution financier	OTW	Juin
Article 52	Planification financière à 5 ans	Prévision financière SEC à 5 ans fournie à WFE	Note au Comité de suivi	OTW	Décembre
Article 52	Planification financière à 5 ans	Programmation intégrée des investissements : l'évolution du réalisé ainsi que sa mise à jour	Note au Comité de suivi	OTW	Décembre
Article 54	Trésorerie	Gestion cash-pooling	Tableaux de prévision WFE	OTW	
Article 60	Transport à la demande dans le cadre du Fonds Social Climat	Etat détaillé des services déployés, des dépenses engagées, de l'avancement des mesures financées, ainsi que des jalons et cibles liés à ce financement européen	Rapport annuel d'exécution financier	OTW	Juin
Article 61	Référentiel Analytique Partagé (RAP)	Actualisation du Référentiel Analytique Partagé	Note au Comité de suivi	OTW	Juin
Article 65	Périmètre de la délégation et coordination régionale	Liste des carrefours à feux adaptés	Note au Comité de suivi	SPW	Juin
Article 66	Les grands projets structurants	Une fiche pour chacun des grands projets : les objectifs poursuivis, une description du projet, le calendrier prévisionnel avec les jalons principaux, le budget du projet par an et par grands postes de dépenses ainsi que les sources de financement disponibles	Fiches au Comité de suivi	OTW	Décembre
Article 66	Les grands projets structurants	Suivi des consommations budgétaires à partir des informations rapportées par l'OTW + Registre des décisions successives du GW	Note au Comité de suivi	SPW	Juin

Article 69	Rôle de l'OTW	Monitoring Transport scolaire : tableaux de bord périodiques	Tableau au Comité de suivi	OTW	Juin et Décembre jusque 2028
Article 73	Rôle de l'OTW pour la continuité du service	Monitoring TPMR : tableau de bord périodique des transporteurs PMR subventionnés	Tableau au Comité de suivi	OTW	Juin et Décembre jusque 2028

Cette annexe fixe les modalités selon lesquelles le SPWMI et l'OTW s'engagent à s'échanger des données, conformément à l'article 7 du Contrat de service public et en dehors des données fournies dans le cadre du suivi du contrat (Comité de suivi).

1. Données publiques

L'OTW diffuse les données suivantes sur WalOnMap avec mise à jour annuelle :

- Cartographie de toutes les lignes et des poteaux ;
- Arrêts équipés géolocalisés praticables et conformes PMR ;

L'OTW transmet au SPW-MI :

- Arrêts équipés avec stationnement/box vélos géolocalisés (subventionnés par l'OTW depuis 2023) ;
- Offre par poteau, par ligne et par chacune des périodes (SCO, VAC, SAM, DIM) ;
- Liste des voies de bus du réseau LETEC géolocalisés.

2. Données non-publiques

L'OTW transmet au SPW-MI :

- Les données de validations par **poteau par ligne et par jour** ;

Les données non publiques ne peuvent être transmises à d'autres acteurs de manière brute. Elles peuvent être adressées à des acteurs œuvrant à la coordination/organisation de la mobilité (acteurs publics locaux, bureaux d'études chargé d'une mission, etc.) mais doivent être représentées par classes ou symboles proportionnels selon la méthodologie convenue par le groupe de travail technique. Le SPW se charge de cette représentation.

3. Transmission de données de l'OTW vers le SPW

L'OTW transmet au SPW sous forme consolidée les données visées à l'article 1 une fois par an en mars et celles visées à l'article 2 deux fois par an (en mars, les données de l'année précédente, et en octobre, les données de l'année en cours de janvier à juin).

Les données sont fiables, vérifiées et correctement structurées. Toutes les données transmises sont accompagnées de métadonnées. La documentation concerne une description des champs et des attributs mais également du statut (complet ou à fiabiliser), ainsi que la remise d'un tableau de correspondance entre LGN_ID (dans les données de géolocalisation) et l'ID dans les données de validations (composé de 5 chiffres).

Les données géoréférencées sont fournies dans la projection suivante : Lambert 2008.

4. Transmission de données du SPW vers l'OTW

À la demande de l'OTW, le SPW lui transmet les *Floating Mobile Data* (FMD) dont il dispose, et ce pour une utilisation exclusivement interne.

5. Collaboration entre les parties

Les Parties peuvent convenir de commun accord d'échanger d'autres données jugées utiles.

Les Parties désignent chacune une adresse de contact et deux personnes de contact, dont elles communiquent les coordonnées à l'autre Partie.

Un groupe de travail technique regroupant les deux Parties se réunit régulièrement et au minimum une fois par an pour assurer la mise en œuvre de cet article. Ce groupe de travail sera entre autres chargé d'améliorer la fiabilité des comparaisons des données dans le temps. Le sujet de la transmission des données est porté à l'ordre du jour du Comité de suivi si nécessaire.

ANNEXE 6 AU CONTRAT DE SERVICE PUBLIC : CRITERES POUR DES CORRESPONDANCES DE QUALITE DANS LES GARES SELECTIONNEES PAR L'OTW

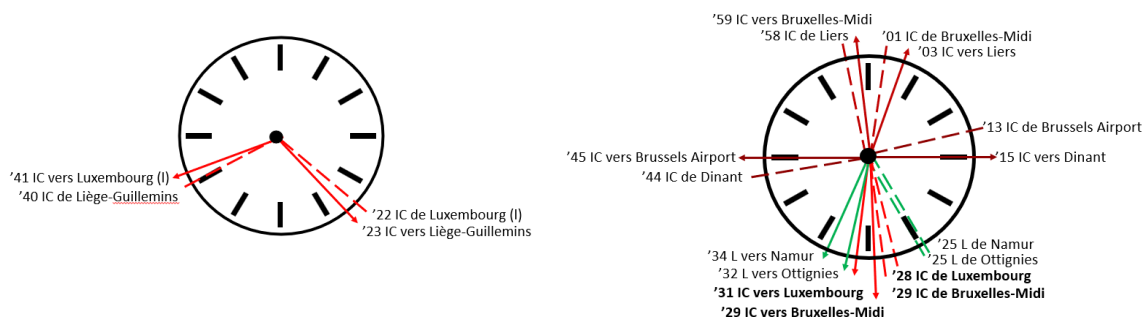
Conformément au régime des correspondances de qualité détaillé à l'article xxx sur l'intermodalité avec le transport ferroviaire, toutes les gares sélectionnées comme « gares de correspondance » doivent respecter l'ensemble des critères suivants, qui sont cumulatifs et doivent être appliqués simultanément:

1) Cadencement des horaires à la gare

Les horaires des services bus des lignes labellisées sont organisés selon un principe de cadencement, consistant en un passage à la même minute de chaque heure pour chaque jour de circulation concerné. Le point de régulation du bus est constitué par la gare. Par dérogation à ce principe, les services à destination des établissements scolaires peuvent s'écarter du cadencement et des correspondances en gare afin de garantir une arrivée des bus aux écoles, en période scolaire, entre 8h et 9h, entre 15h30 et 16h30 et entre 12h et 13h le mercredi. Les trains de pointe (trains P) ne constituent pas une référence pour l'établissement du cadencement des services bus.

2) Priorité aux trains les plus fréquentés

La correspondance est organisée prioritairement avec les trains dont la fréquentation cumulée sur l'ensemble de la journée vers une même destination est la plus élevée, ou, à défaut, sur l'intervalle horaire concentrant le plus grand nombre d'arrivées et de départs ferroviaires. En cas d'incertitude, l'OTW sollicite la SNCB afin d'identifier les trains de référence.



3) Temps de correspondance ajusté au temps de marche

Le temps de correspondance est fixé sur la base d'un temps de marche calculé à une vitesse de 3 km/h entre le quai ferroviaire et le point d'arrêt bus le plus éloigné.

4) Temps d'attente

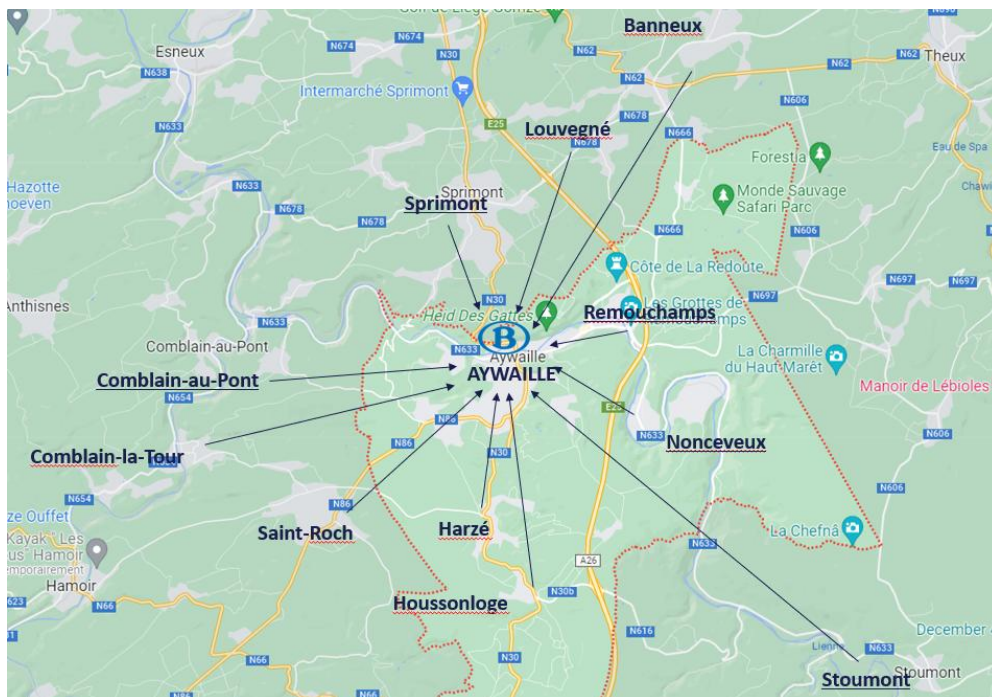
Un temps d'attente opérationnel est paramétré dans le système Aribus afin de tenir compte d'éventuels retards des trains. Il est communiqué aux conducteurs pour la gestion interne des correspondances et aux usagers sous la forme : « le bus attendra le train pour autant que le retard ne dépasse pas XXX minutes ». Ce temps d'attente opérationnel ne s'ajoute pas au temps de correspondance officiel communiqué aux usagers. L'ensemble des gares est équipé du système Aribus. Toutes les lignes de bus ainsi que tous les trains pour lesquels des correspondances sont organisées sont intégrés dans la base de données Aribus.

5) Garantie de l'aller-retour

Les bus sont organisés de manière à garantir, pour les origines ou destinations ferroviaires prioritaires identifiées, une possibilité effective d'aller et de retour le même jour. L'offre doit impérativement permettre à l'usager de regagner son lieu de départ après son déplacement.

6) Rabattement des bus des pôles générateurs dans un rayon de 20 minutes

Un rabattement des bus est organisé depuis et vers les principaux pôles générateurs de déplacements situés dans un rayon correspondant à un temps de parcours maximal de 20 minutes en bus autour des gares concernées.



7) Stationnement des bus en dehors de leur service au voyageur

Les bus ne donnant aucune correspondance (en dehors de leur service aux voyageurs) doivent être clairement identifiés par l'OTW et stationner à une distance suffisante pour ne pas gêner la perception et le bon fonctionnement des correspondances bus-train.