

Construisons ensemble la mobilité de demain!

**SCHÉMA INTERMODAL DE MOBILITE
LIÈGE SUD-EST**

EDITION : SEPTEMBRE 2024

MISE EN ŒUVRE PRÉVUE : 2027

TABLE DES MATIERES

1. CADRE.....	5
1.1. Cadre stratégique et méthodologique	5
1.2. Etapes déjà réalisées	7
2. PERIMETRE	9
3. DIAGNOSTIC	12
3.1. Aspects démographiques et socio-économiques actuels et prospectifs	12
3.2. Points d'intérêts	15
3.3. Offre de mobilité	17
3.4. Demande de mobilité	19
3.5. Synthèse du diagnostic	25
4. RESEAU CIBLE.....	26
4.1. Liaisons à « enjeux régionaux »	26
4.2. « Enjeux locaux » à prendre en considération dans le cadre de l'élaboration du réseau complémentaire aux liaisons précitées.....	27
4.3. Intermodalité	28
4.3.1. Correspondances	28
4.3.2. Mobipôles.....	28
5. Cadrage kilométrique et financier.....	31
6. Projection d'impact et évaluation	31
7. ANNEXES	34
7.1. Fiches détaillées par liaisons	34

Table des Figures

Figure 1: Processus de redéploiement (2024)	6
Figure 2: Zone de redéploiement de l'offre de bus en Wallonie (AOT, 2022)	9
Figure 3: Aperçu de la zone de redéploiement de Liège Sud-Est (AOT, Statbel, 2022)	12
Figure 4: Population par secteur statistique (Statbel, 2022)	13
Figure 5: Centralités projetées dans le SDT	13
Figure 6: Densité et localisation des points d'intérêts (Atelier diagnostic avec les acteurs concernés, 2023)	16
Figure 7: Synthèse de l'offre existante et projetée avant redéploiement du réseau de bus (SNCB, 2019, AOT 2022)	18
Figure 8: Flux domicile-travail et domicile - école secondaire (Census 2011, FWB 2020, Statbel 2022)	19
Figure 9: Carte des flux " Tous modes tous motifs" - échelles des anciennes communes - un mardi moyen (Proximus 2022)	21
Figure 10: Lignes TEC - 2024	22

Table des Tableaux

Tableau 1: Liste des lignes traversant la zone de redéploiement de Liège Sud-Est	11
Tableau 2: Nombre d'habitants par commune	12
Tableau 3: Densité de population par commune	13
Tableau 4: Comparaison de la zone Liège Sud-Est vs Wallonie (Statbel, 2022, ONSS, 2020)	14
Tableau 5: Points d'intérêts de la zone de Liège Sud-Est	15
Tableau 6: Flux Origines - Destinations par communes (flux travailleurs, scolaires et estudiantins) (ONSS 2017, FWB 2018, ARES 2018, CREF 2017)	20
Tableau 7: Indicateur V/K et V/N des lignes de Liège Sud-Est (OTW, 2023)	22
Tableau 8: Correspondances bus - trains	28
Tableau 9: Liste des mobipôles suggérés	30
Tableau 10: Impact du redéploiement de Liège Sud Est	32

1. CADRE

1.1. Cadre stratégique et méthodologique

Ce schéma s'inscrit dans le cadre des modalités concrètes de la mise en œuvre de la Vision FAST 2030 et de la Stratégie régionale de mobilité approuvées par le Gouvernement Wallon en 2019 et confirmée par la récente Déclaration de Politique Régionale du Gouvernement en 2024.



Ces documents visent une évolution majeure de la répartition des parts modales afin de réduire l'ampleur de l'usage de la voiture individuelle. A cette fin, il s'est avéré nécessaire de faire évoluer l'offre de mobilité alternative à la voiture individuelle. Cette offre se compose de l'offre de mobilité collective (ferroviaire et routier) et des offres de mobilité partagées et actives (ci-inclus les aspects infrastructures et digitaux). Le présent schéma décrit les ambitions régionales de développement des offres de mobilité collective qui doivent servir de colonne vertébrale au développement des offres de mobilité partagées et actives.

Le schéma est conçu dans le respect des principes évoqués dans la Stratégie Régionale de Mobilité, à savoir la hiérarchisation de l'offre et la pertinence des solutions mises à disposition en fonction de la demande globale mesurée selon les méthodes les plus récentes. Il en découle que chaque déplacement doit être possible moyennant une chaîne multimodale minimisant les coûts économiques et environnementaux des déplacements pour la Société et permettant d'optimiser les moyens publics au bénéfice de tous.

Début 2024, un groupe de travail conjoint SPW et OTW a permis de préciser et modifier les modalités dans lesquelles s'inscrivent les redéploiements. La gouvernance, le processus et le périmètre d'action des acteurs ont évolué selon le schéma suivant (p6).

Ainsi, le nouveau processus de redéploiement de l'offre se décline en 6 grandes phases telles que décrites dans le schéma ci-dessous.



Figure 1: Processus de redéploiement (2024)

La **première phase (Etude tactique)**, pilotée par la Région consiste en l'élaboration d'un Schéma Intermodal de Mobilité précisant le cadre financier dans lequel s'inscrit le réseau et décrivant les ambitions régionales (« liaisons à enjeux régionaux ») sous forme de liaisons et de niveaux de service. Y sont également identifiés un certain nombre d'enjeux locaux auxquels le réseau TEC devra répondre.

Parallèlement, il clôt la première phase du redéploiement de l'offre de transport collectif et constitue à ce titre le cahier des charges de l'opérateur de transport public de la Région.

Le présent schéma se compose des points suivants :

1. Un **diagnostic territorial et multimodal** de la zone (demande, offres actuelles et adéquation)
2. Les liaisons dites "**à enjeu régional**" :
 - o Les liaisons reliant les centralités du SDT (adopté 25/04/24)
 - o Les liaisons urbaines structurantes au sein des pôles majeurs régionaux
 - o Les liaisons transfrontalières et transrégionales

La définition pour chaque liaison :

 - L'objectif de la liaison
 - Sa gamme de fréquence et d'amplitude par période SCO-VAC-SAM-DIM
 - Les points d'intérêt (POI) à desservir
3. Les **besoins d'intermodalité** :
 - o Les mobipôles pressentis en termes de localisation cible sur les réseaux structurants et de typologie de services de mobilité partagée
 - o Les correspondances bus-train et bus-bus ainsi que les ambitions visées par liaison (priorités de destination par plages horaires et types de trains/bus)
4. Les **enjeux locaux** auxquels le scénario TEC devra tenter de répondre
5. Le **cadre kilométrique et financier** du redéploiement de l'ensemble de l'offre TEC sur la zone

La seconde étape, **l'étude de scénario**, consiste en la proposition, par le TEC, de scénarios opérationnels, traduisant des ambitions régionales selon le cadre kilométrique et financier fourni dans le présent document. Ces scénarios seront partagés lors de comités de zones.

L'OTW mettra en œuvre la concertation locale nécessaire pour la meilleure prise en compte possible des réalités locales dans l'opérationnalisation de l'offre cible, tout en restant dans les balises tactiques fixées par le présent Schéma Intermodal de Mobilité. Le produit final fera ensuite l'objet d'une **information publique et d'une consultation citoyenne**.

La **mise en service** se réalisera ensuite dans un délai maximal de 18 mois variable selon la disponibilité effective des infrastructures, du matériel roulant et des acteurs devant contribuer à l'accompagnement du changement : TEC, communes, acteurs économiques locaux...

Après 18 mois de mise en œuvre, l'AOT, l'OTW et les parties prenantes identifiées réaliseront une première **évaluation** de l'offre déployée en vue d'identifier les éventuelles actions nécessaires pour optimiser la situation. Il peut s'agir d'adaptations tactiques, d'aménagements d'infrastructures, ou encore de communication. Les parties prenantes seront mobilisées dans la mise en œuvre des actions. Le rapport de l'évaluation intermédiaire ainsi que le plan d'action seront présentés à l'OCBM.

Après un total de 3 ans de mise en œuvre, l'AOT, l'OTW et les parties prenantes réaliseront l'évaluation finale, plus approfondie. Elle comprend un suivi des actions établies lors de la précédente évaluation. A l'issue de l'évaluation finale, l'AOT formalise un bilan final de l'offre déployée et des actions résiduelles. Ce bilan est présenté pour avis à l'OCBM et transmis au Ministre de la Mobilité.

1.2. Etapes déjà réalisées

Le processus a été entamé en date du 18 avril 2023 lors de l'Organe de Consultation du Bassin de Mobilité de Liège Verviers. L'Organe y a rendu l'avis suivant :

« L'Organe prend acte des premiers éléments du diagnostic mobilité.

Il constate que :

- Les communes de Aywaille, Chaudfontaine, Comblain-au-Pont, Esneux, Hamoir et Trooz disposent d'une offre structurante ferroviaire ;
- Les communes de Aywaille, Ferrières et Sprimont disposent d'une offre structurante Express ;
- La commune de Stoumont n'est pas connectée au réseau structurant ferroviaire ou Express.

En termes de périmètre, l'Organe appuie l'intégration à cette étude de redéploiement de la connexion d'Olné et Soumagne au réseau ferroviaire de la vallée de la Vesdre.

L'Organe recommande à l'AOT, l'OTW, la SNCB et aux communes concernées (Trooz, Chaudfontaine, Esneux, Sprimont, Comblain-au-Pont, Aywaille, Hamoir, Ferrières et Stoumont, ainsi que Olné et Soumagne pour ce qui les concerne) de s'engager dans le processus de redéploiement de l'offre sur le périmètre d'étude de la zone pluricommunale « Liège Sud-est » et de présenter pour avis le réseau cible de la zone lors de sa prochaine session. »

Un premier atelier technique réunissant le SPW Mobilité et Infrastructures (Autorité Organisatrice du transport et Direction de la planification de la mobilité), l'OTW, les communes concernées et différentes parties prenantes (SNCB, Forem, UWE, etc) a été organisé en date du 6 juin 2023 afin de partager et d'enrichir le diagnostic mobilité de la zone et d'esquisser en concertation le réseau cible, tant en matière de liaisons que de niveaux de service.

Sur cette base, 2 réunions ont été organisées les 12 septembre et 7 novembre 2023 avec l'OTW d'une part et les communes d'autre part afin d'affiner le réseau cible.

Enfin, une réunion réunissant les échevins de la mobilité de la zone a été organisée le 22 décembre 2023 afin de leur présenter l'esquisse finale de réseau cible et régler les derniers points de débat avec eux.

Ce réseau cible de la zone Liège Sud-Est a été présenté pour avis à l'Organe de Consultation du Bassin de Mobilité de Liège-Verviers du 25 janvier 2024, qui a remis l'avis suivant :

« L'Organe émet un avis favorable sur le réseau cible proposé par l'AOT (détaillé dans les fiches par liaison en annexe) avec les points d'attention suivants :

- Régler la question du devenir de l'offre sur les lignes 31 et 33 et de la desserte de Chèvremont, en clarifiant le lieu de rabattement des liaisons sur le futur Busway du côté de Chênée/Ourthe pour une intermodalité fluide ;
- Recaractériser la ligne 65 en liaison structurante principale et adopter une amplitude horaire correspondant à l'offre actuelle ;
- Etudier la possibilité de l'augmentation de l'amplitude horaire de la liaison « Ninane-Liège » le dimanche ;
- Clarifier la question des mobipôles sur la zone ;
- Etudier la desserte de la commune de Chaudfontaine avec la E69 ;
- Etudier les priorités de correspondances sur la liaison « Sart-Tilman – Chaudfontaine ».

Ce réseau cible :

- intègre la mise en service des BHNS ;
- conserve l'ampleur kilométrique de l'offre sur la zone ;
- prend en compte l'offre ferroviaire et l'intermodalité avec le train.

Il recommande à l'AOT d'officialiser le schéma de la zone de Liège-Sud Est.

La phase suivante consistera dans la traduction par le TEC de réseau cible en lignes et itinéraires (avant-projet de réseau), permettant la comparaison entre le réseau existant et le nouveau réseau. »

Le premier semestre de l'année 2024 a été consacré à des ateliers bilatéraux AOT-TEC pour avancer sur les points problématiques soulevés lors de l'OCBM de janvier et adapter le réseau su base du nouveau processus de redéploiement.

Le 7 juin 2024, une rencontre a été organisée avec les communes de Chaudfontaine et Trooz pour leur partager de nouveaux scénarios de liaisons sur leurs territoires.

Le réseau cible final est officialisé par l'AOT sous la forme du présent Schéma Intermodal de Mobilité et constituera la référence tactique pour les évolutions de l'offre à mettre en œuvre par l'OTW sur le réseau TEC.

2. PERIMETRE

Le périmètre des zones de redéploiement est identifié de commun accord avec l'opérateur en vue de correspondre au mieux à un bassin ou une partie de bassin de mobilité tout en minimisant l'impact opérationnel sur les zones adjacentes lors de la mise en œuvre. Dans ce cas, il s'agit de la zone de Liège Sud-Est.

Le périmètre de la zone Liège Sud-Est reprend 9 communes de la province de Liège : Aywaille, Chaudfontaine, Comblain-au-Pont, Esneux, Ferrières, Hamoir, Sprimont, Stoumont et Trooz.

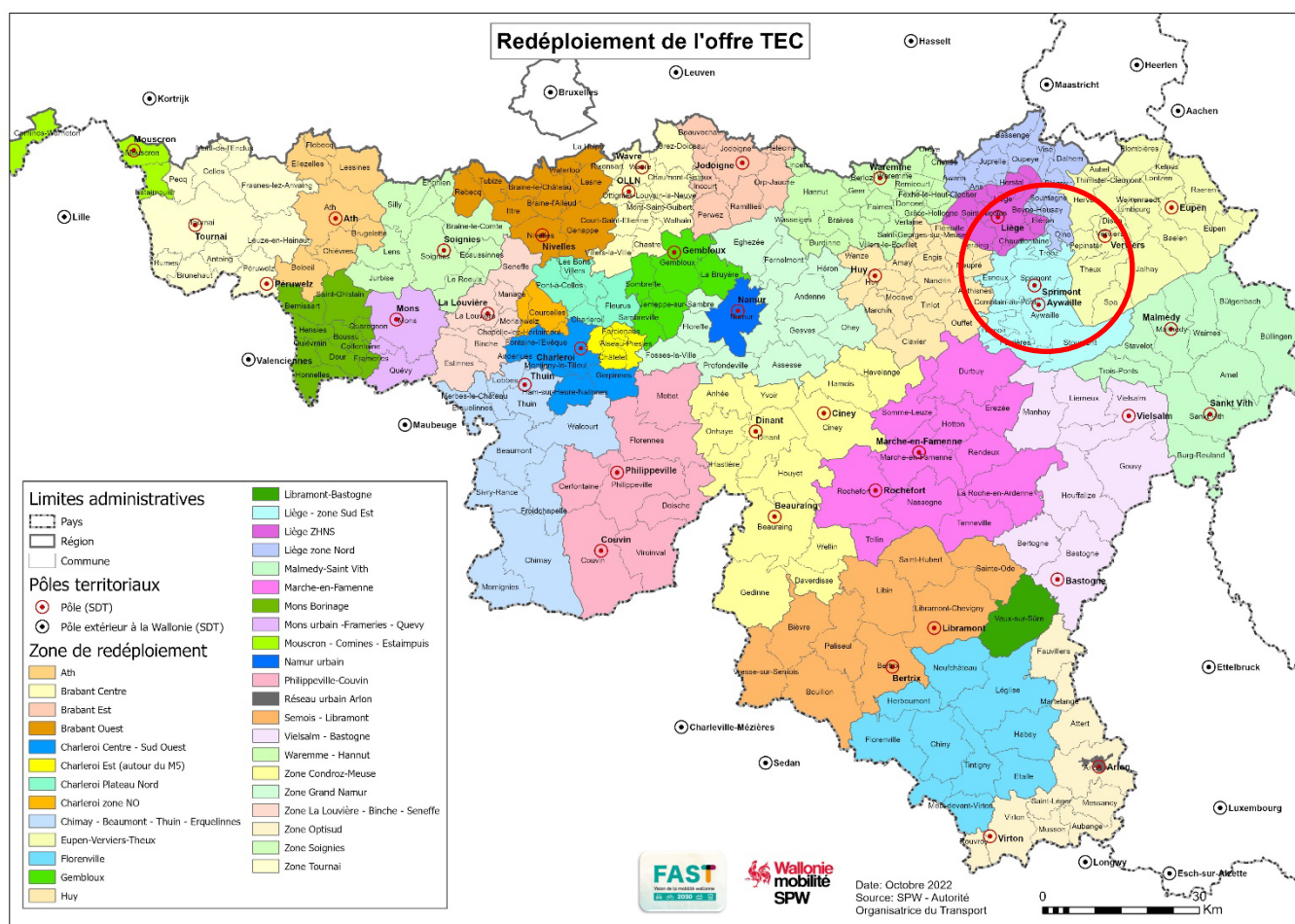


Figure 2: Zone de redéploiement de l'offre de bus en Wallonie (AOT, 2022)

Hormis le réseau SNCB qui est du ressort du Fédéral, la zone est actuellement traversée par une trentaine de lignes de bus exploitées par le TEC (cf tableau 1 ci-après)

Le périmètre du redéploiement englobe ces 30 lignes. Néanmoins, certaines d'entre elles ne seront pas impactées par le redéploiement. Elles sont spécifiées dans le tableau.

Concernant ce périmètre, on notera les éléments suivants :

Il a été décidé que bien que partiellement située dans la ZHNS, l'offre de transport public dans les communes de Chaudfontaine et Trooz - soit les lignes 28, 31 et 33 - serait entièrement

réétudiée dans le cadre du redéploiement de Liège Sud-Est. En effet, pour ces communes, le réseau 2024, tel que proposé par l'OTW, diverge des ambitions régionales. L'ampleur kilométrique considérée pour ces lignes est celle qui sera mise en place début 2025 au déploiement du tram.

La ligne 142 « Esneux – Trois-Ponts – Gouvy » dépasse largement le périmètre de la zone étudiée. Seule l'offre entre Esneux et Trois-Ponts sera retravaillée dans le cadre de ce redéploiement. L'offre entre Trois-Ponts et Gouvy restera inchangée.

Par ailleurs, les communes de Soumagne et Olne sont également impliquées dans ce redéploiement, en raison de leur souhait de voir se développer une offre entre leurs territoires et la gare de Nessonvaux (gare la plus proche bénéficiant nouvellement de 2 relations S par heure vers Liège).

La totalité des lignes traversant la zone de redéploiement correspond à 5.863.580 kilomètres dont seulement 2.902.281 kilomètres seront modifiés par le redéploiement.

Tableau 1: Liste des lignes traversant la zone de redéploiement de Liège Sud-Est

Numéro et nom de ligne	Offre km/an (2023)	Evolution dans le cadre du présent redéploiement ?		
10 Manhay – Aywaille	47.696	Oui		
10/2 Aywaille – Hamoir – Durbuy – Barvaux - Bomal	23.114	Oui		
10/3 Manhay – Saint-Roch - Bomal – Barvaux	24.210	Oui		
28 Fléron - Chaudfontaine - Beaufays - Tilff - Sart-Tilman	198.001	Oui		
31 Liège – Chênée - Chaudfontaine - Trooz - Péry	487.680	Oui		
33 Liège - Vaux - Romsée - Fléron - Trooz - Péry	157.616	Oui		
142 Esneux - Trois-ponts - Gouvy	444.778	Oui		
265 Verleumont - Lierneux - Aywaille	49.789	Oui		
64 Liège - Banneux - Aywaille	199.477	Oui		
727 Verviers - Banneux - Aywaille - Harzé	130.778	Oui		
65 Liège - Aywaille - Remouchamps	543.201	Oui		
377 Liège - Esneux - Comblain-au-Pont	487.551	Oui		
165 Aywaille - Hamoir	37.954	Oui		
465 Barvaux - Bomal - Aywaille - La Reid	36.870	Oui		
442 Halleux - Comblain - Poulseur	5.049	Oui		
389 Beaufays - Trooz - Nessonvaux	8.809	Oui		
342 Comblain - Oneux - Géromont - Comblain	5.363	Oui		
378 Neuville - Esneux	14.346	Oui		
Total des lignes impactées dans le cadre de ce redéploiement	2.902.281			
E20 Liège – Marche - Marloie	513.050	Non	Lignes traversant la zone mais non impactées dans le cadre du présent redéploiement	
E69 Liège – Bastogne - Arlon	1.152.027	Non		
106 Gd-Rechain - Nessonvaux - Ayeneux - Olne - Soumagne - Herve	13.095	Non		
58 Guillemins - Standard - Université - Chu - Bonnelles	334.609	Non		
90 Liège – Ougrée – Bonnelles – Anthisnes – Ouffet - Warzée	223.380	Non		
92 Warzée - Hody - Anthisnes – Comblain	2.438	Non		
93 Esneux - Tavier – Warzée	43.558	Non		
97 Huy - Strée - Ouffet – Hamoir	235.392	Non		
14/1 Chevron – Manhay	21.101	Non		
30 Cathédrale - Guillemins - Chênée – Embourg	370532	Non		
362 Aywaille – Banneux – Theux – Spa	29285	Non		
188 Pepinster - Trooz	22.833	Non		
Total des lignes non-impactées dans le cadre de ce redéploiement	2.961.299			
Total général de l'offre traversant la zone	5.863.580			

3. DIAGNOSTIC

3.1. Aspects démographiques et socio-économiques actuels et prospectifs

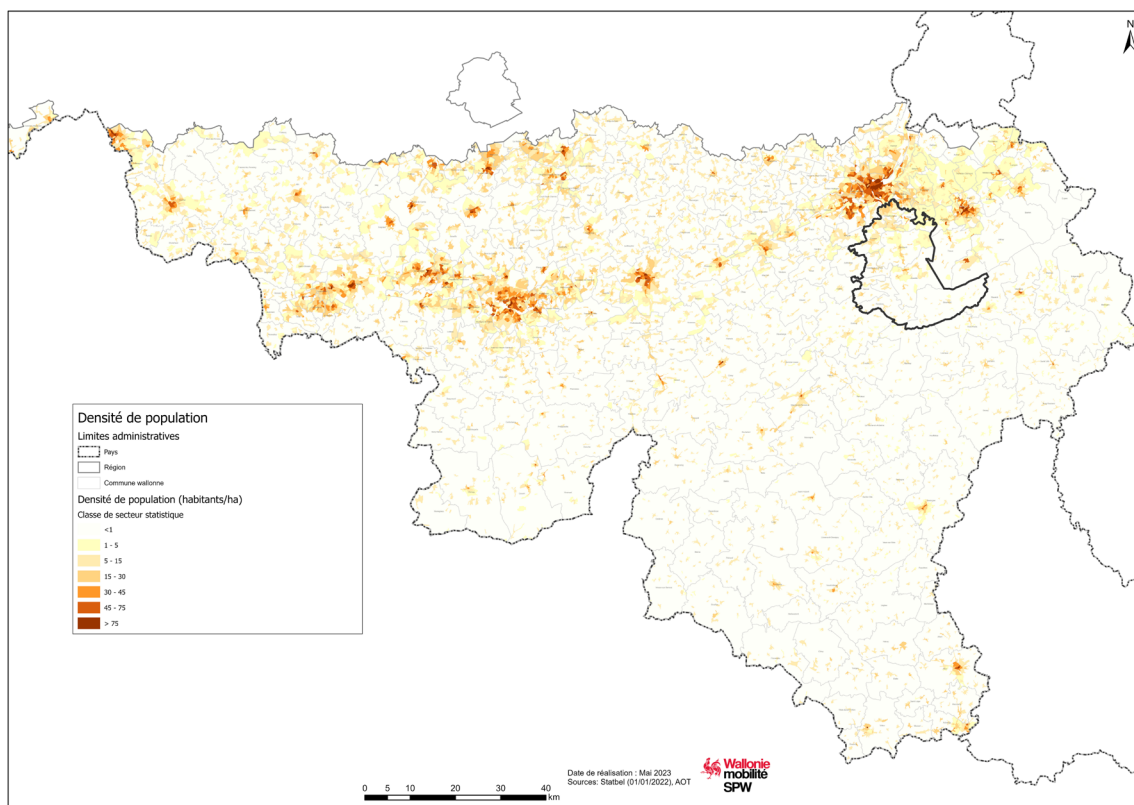


Figure 3: Aperçu de la zone de redéploiement de Liège Sud-Est (AOT, Statbel, 2022)

La zone de redéploiement compte environ 86.000 habitants.

Tableau 2: Nombre d'habitants par commune

Aywaille	12.783 hab.	Hamoir	3.806 hab.
Chaufontaine	20.572 hab.	Sprimont	15.159 hab.
Comblain-au-Pont	5.334 hab.	Stoumont	3.190 hab.
Esneux	12.800 hab.	Trooz	7.871 hab.
Ferrières	5.116 hab.	Total	86.631 hab.

Comme on peut le constater sur les illustrations et tableaux suivants, ce territoire se caractérise par une densité de population inférieure à la moyenne wallonne, le nord de la zone (Esneux, Chaufontaine, Trooz) étant plus densément peuplé que le sud.

Tableau 3: Densité de population par commune

Aywaille	158,5 hab/km ²	Hamoir	136,5 hab/km ²
Chaufontaine	807,4 hab/km ²	Sprimont	202 hab/km ²
Comblain-au-Pont	235,1 hab/km ²	Stoumont	29,3 hab/km ²
Esneux	376,9 hab/km ²	Trooz	322,4 hab/km ²
Ferrières	88,9 hab/km ²	Total	190 hab/km²

Des polarités sont identifiées à travers la carte des centralités¹ du Schéma de Développement Territorial de la Wallonie (SDT) adopté en 2024. Celles-ci constitueront les points d'ancrage du réseau, d'autant plus que ces centralités sont amenées à accueillir 3/4 des nouveaux logements à l'horizon 2050.

Figure 4: Population par secteur statistique (Statbel, 2022)

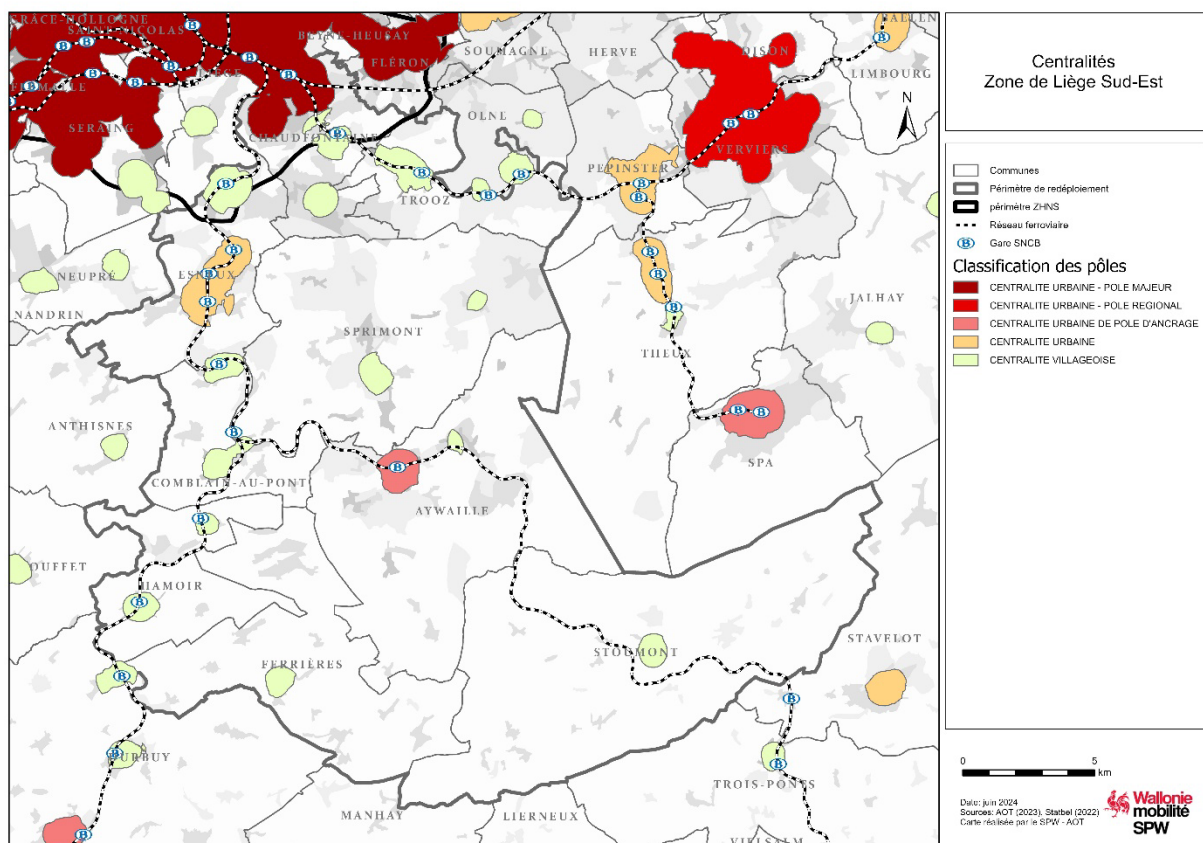


Figure 5: Centralités projetées dans le SDT

¹ Le SDT définit les **centralités**, « conçues comme des lieux caractérisés par une concentration en logements et fournissant au minimum, une bonne accessibilité en transports en commun et des services et équipements de base, tout en assurant la qualité de vie des habitants (espaces verts, surface habitable, etc...), la cohésion et la mixité sociales et le développement économique ». Chaque commune disposera au moins d'une centralité.

Par rapport au reste du territoire wallon, la zone de redéploiement se distingue par les chiffres-clés suivants :

Tableau 4: Comparaison de la zone Liège Sud-Est vs Wallonie (Statbel, 2022, ONSS, 2020)

		Wallonie	Zone de redéploiement	Rapport situation actuelle de la zone de redéploiement / Wallonie
Evaluation de la demande	Superficie (km ²)	16.901	454,15	2,69%
	Population (Statbel 2022)	3.662.495	86.631	2,37%
	Densité de population (hab/km ²)	217	153,5	
	Nombre d'emplois salariés (ONSS 2020)	1.067.288	15.897	1,49%
	Densité d'emplois salariés (emplois/km ²)	63	35	
Offre	Offre actuelle (2022) (Km/an) bus	98.271.700	5.757.838	5,86%
	Offre actuelle train (Km réseau)	1.331	70	5,26%
	Nombre moyen de validations/ km	1,33	1,41	
	Nombre de km bus/hab	26,8	66,5	

L'offre de transports collectifs (bus+ train) est donc relativement importante dans la zone au regard de la population.

Elle s'élève à 66.5 kilomètres par habitant alors que la moyenne wallonne est de 26.8 km/habitant.

3.2. Points d'intérêts

Le tableau ci-dessous reprend les principaux points d'intérêts (travail, tourisme, scolaire, équipements publics) identifiés sur la zone ainsi que leurs caractéristiques principales :

Tableau 5: Points d'intérêts de la zone de Liège Sud-Est

Commune	Nom du POI	Type d'activités	Attractivité
Sprimont	PAE Damré/Cornémont	PAE	771 emplois
Trooz	PAE de Prayon	PAE	96 emplois
Aywaille	PAE Harzé	PAE	428 emplois
Ferrières	Zoning de Werbomont	PAE	
Aywaille	Polyclinique d'Aywaille	Santé	
Esneux	CHU d'Esneux	Santé	40 lits
Aywaille	Athénée Royal Aywaille	Enseignement	520 élèves
Aywaille	Institut Saint Joseph Remouchamps	Enseignement	274 élèves
Aywaille	Institut Saint Raphaël Remouchamps	Enseignement	619 élèves
Aywaille	Institut Paul Verlaine	Enseignement	105 élèves
Chaufontaine	Collège Episcopal Sartay	Enseignement	620 élèves
Esneux	Athénée Royal Esneux	Enseignement	630 élèves
Ferrières	Collège Saint Roch Ferrières	Enseignement	780 élèves
Sprimont	Notre-Dame de Banneux	Tourisme	500.000 visiteurs/an
Aywaille	Monde Sauvage d'Aywaille et Grottes de Remouchamps	Tourisme	300.000 visiteurs/an
Aywaille	Ninglinspo/Fond de Quarreux	Tourisme	100 000 visiteurs/an
Ferrières	Domaine de Palogne	Tourisme	50.000 visiteurs/an

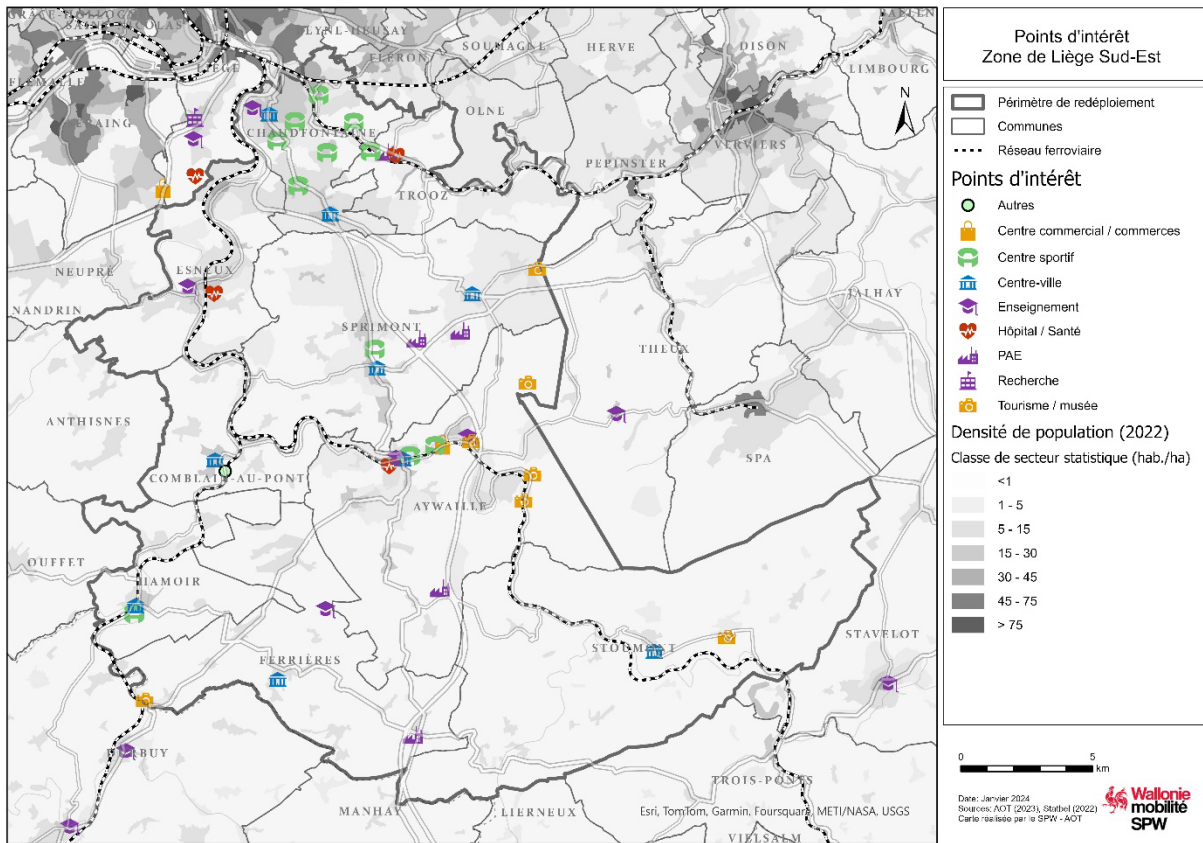


Figure 6: Densité et localisation des points d'intérêts (Atelier diagnostique avec les acteurs concernés, 2023)

3.3. Offre de mobilité

Le réseau structurant de transport en commun est composé du réseau ferroviaire et express.

L'offre **ferroviaire** est présente à :

- **Aywaille, Comblain-au-Pont et Esneux** (gares d'Aywaille, Rivage, Poulseur, Esneux) via la ligne de train **IC** « Liège – Gouvy/Luxembourg ». L'offre s'élève à un train IC par heure en semaine. L'offre du weekend est d'un train toutes les deux heures.
- **Ferrières, Hamoir, Comblain-au-Pont et Esneux** (gares de Sy, Hamoir, Rivage, Poulseur, Esneux, Hony, Méry et Tilff) via la ligne de train **L** « Liège - Marloie ». L'offre s'élève à un train L par heure en semaine. D'ici décembre 2025, l'horaire de la semaine et du weekend devrait être similaire, soit 1 train par heure.
- **Chaufontaine et Trooz** (gares de Chaufontaine, Trooz, Fraipont et Nessonvaux) via la ligne de train **S** « Liège - Verviers ». L'offre s'élève à 2 trains S par heure en semaine. L'offre du weekend est d'un train toutes les heures.

L'offre structurante intercommunale existante correspond à :

- La ligne E69 « Liège - Bastogne - Arlon » desservant les communes de Ferrières, Aywaille et Sprimont ;

Il n'y a pas d'offre structurante urbaine au sein de la zone d'étude, néanmoins, deux liaisons urbaines structurantes et capacitaires sont prévues à proximité immédiate.

- La liaison urbaine structurante « Busway » entre Ans et Chênée qui devrait être mise en œuvre en 2027 ;
- La liaison urbaine structurante « Busway » entre le Sart-Tilman et Liège-Guillemins qui devrait être mise en œuvre en 2027.

A ce stade, seule la commune de Stoumont n'a pas encore d'accès au réseau structurant.

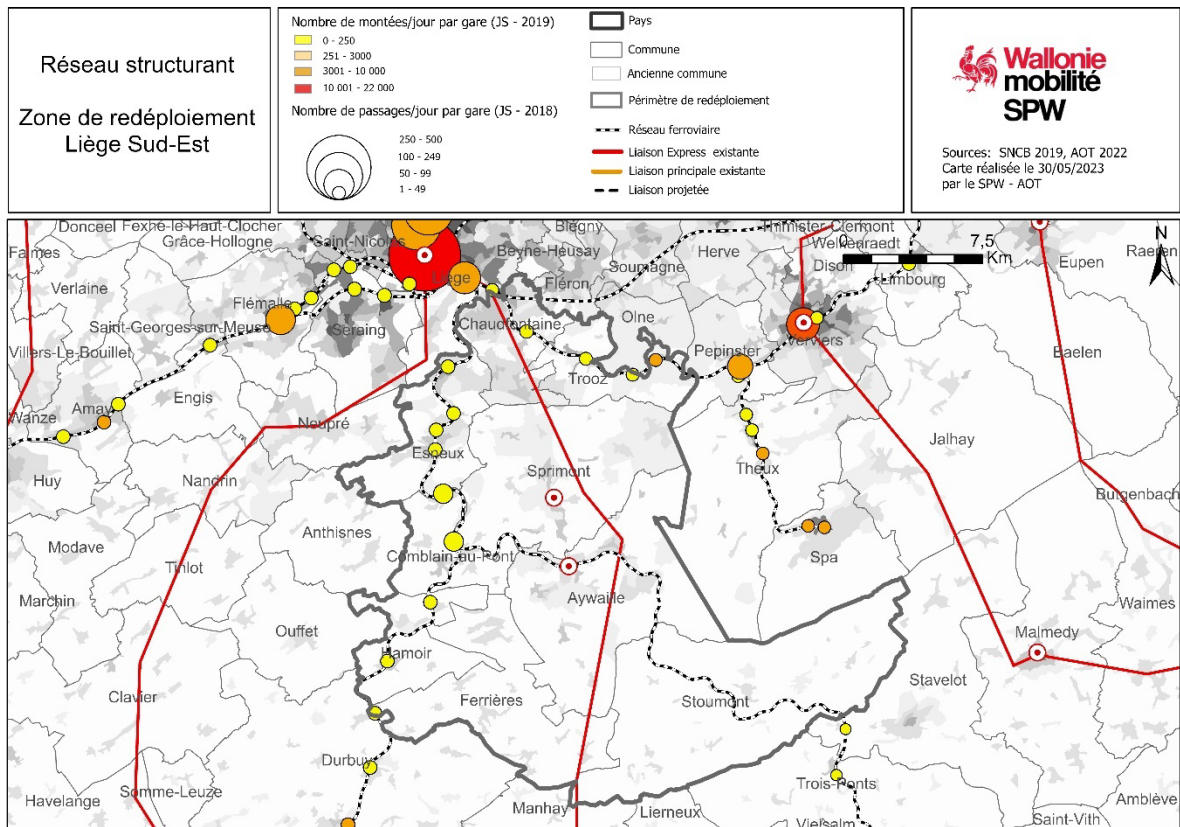


Figure 7: Synthèse de l'offre existante et projetée avant redéploiement du réseau de bus (SNCB, 2019, AOT 2022)

3.4. Demande de mobilité

Travail et scolarité

Une analyse des flux potentiels de mobilité domicile-travail et domicile-école (secondaires et supérieurs) a été réalisée sur base des données « origines » et « destinations » disponibles (voir les figures 8 et 9 et tableau 7). Ces flux sont davantage susceptibles d'être captés par une offre de transport en commun du fait de leur régularité (cf. Enquête Monitor sur la Mobilité des Belges, SPF Mobilité et Transport, Direction de la Mobilité, Service Etudes et Enquêtes, décembre 2019).

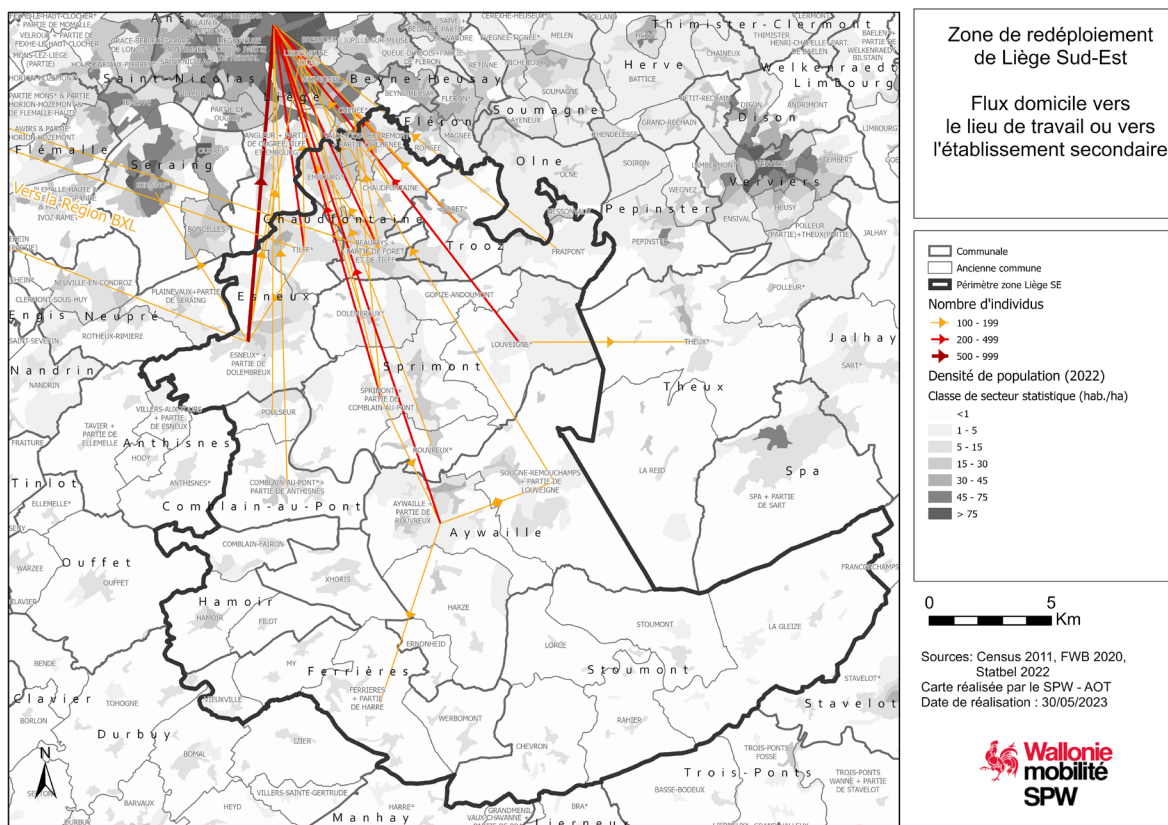


Figure 8: Flux domicile-travail et domicile - école secondaire (Census 2011, FWB 2020, Statbel 2022)

Tableau 6: Flux Origines - Destinations par communes (flux travailleurs, scolaires et étudiants) (ONSS 2017, FWB 2018, ARES 2018, CREF 2017)

	Liège	Chaufontaine	Esneux	Sprimont	Trooz	Aywaille	Ferrières	Bruxelles-Capitale	Verviers	Durbuy	Stavelot
Liège		894	201	355	118	205	31				
Chaufontaine	4007	1090	78	118	31	122	9	420	116	3	5
Esneux	2449	196	697	132	14	84	11	254	67	9	7
Sprimont	2290	338	127	815	42	509	133	277	252	8	8
Trooz	1515	204	28	96	203	49	5	120	234	0	3
Aywaille	1340	131	65	380	17	1354	281	144	152	37	13
Comblain-au-Pont	582	51	183	138	9	262	83	74	40	28	3
Ferrières	463	38	17	87	5	284	356	55	44	132	4
Stoumont	244	16	5	21	3	68	38	42	65	6	114
Hamoir	336	18	26	67	0	162	87	47	8	77	5

Une analyse des flux « tous modes – tous motifs » issus de la téléphonie mobile a également été réalisée à l'échelle des anciennes communes afin de mieux cerner les flux entre les différentes polarités de la zone.

Bien que beaucoup plus importants quantitativement, ces flux sont les plus difficiles à capter par les transports publics, ceci pour diverses raisons : caractère dispersé dans le temps et dans l'espace, multiplicité des motifs (travail, école, achats, loisirs et autres pour près de 40 %), part importante de déplacements de proximité qui relèvent en principe de la mobilité douce, problématique des chaînes de déplacements complexes.

L'exercice a été réalisé un mardi moyen entre le 7 mars et le 7 juin 2022 en période scolaire.

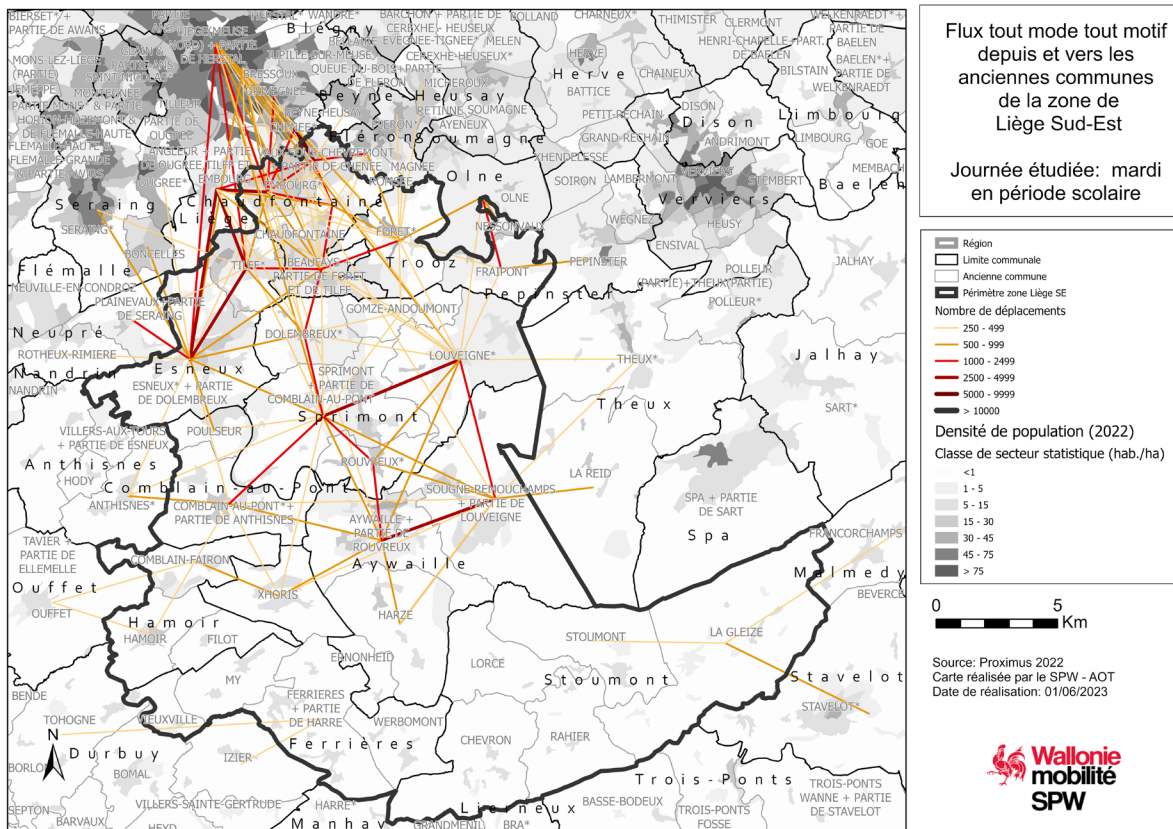


Figure 9: Carte des flux "Tous modes tous motifs" - échelles des anciennes communes - un mardi moyen (Proximus 2022)

Sur base de ces 2 approches, on constate que **Liège** constitue la principale destination de la zone, en particulier pour les communes voisines de Esneux, Chaudfontaine, Trooz et Sprimont.

Chaudfontaine, Esneux, Sprimont et Aywaille constituent des pôles de destination importants pour de nombreuses entités voisines en particulier Comblain-au-Pont et Trooz mais aussi et surtout au regard des interactions entre elles.

Stavelot constitue un pôle destination pour la seule commune de Stoumont, et **Durbuy** pour la seule commune de Ferrières.

Analyse de la fréquentation actuelle du réseau TEC

Le réseau actuel est composé majoritairement de lignes secondaires ou principales avec quelques renforts de lignes scolaires. Les lignes scolaires sont les lignes avec une moins bonne fréquentation comparé au reste de la zone. Les autres lignes ont globalement une bonne fréquentation avec une moyenne de 24 validations par parcours de bus et 1.41 validations/km, ce qui se situe légèrement au-dessus de la moyenne régionale (1.33 validations/km). Ces lignes nécessitent donc d'être globalement maintenues même si cela n'empêche pas de réaliser des modifications afin de les améliorer. On remarquera notamment que certaines lignes présentent actuellement plusieurs variantes à leur itinéraire, rendant parfois compliqué la lisibilité de la ligne et de son horaire.

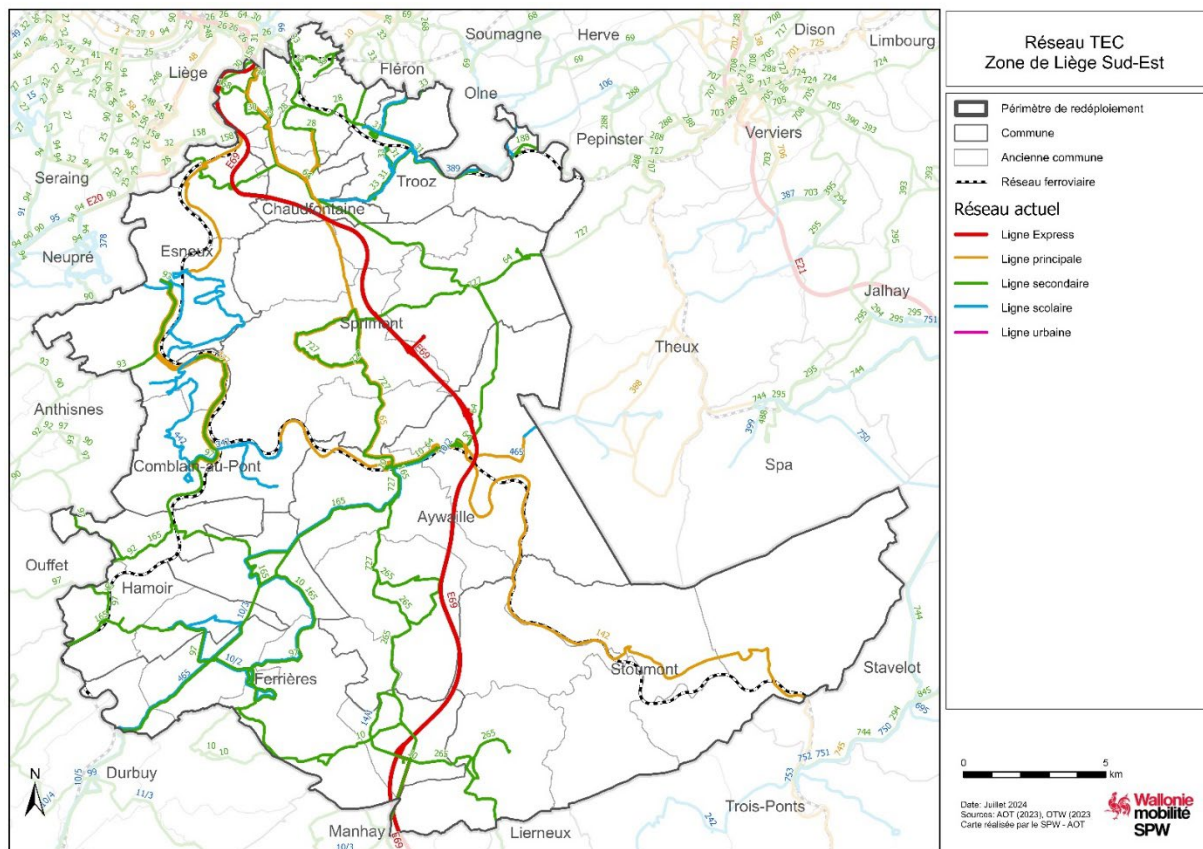


Figure 10: Lignes TEC - 2024

Une analyse de performance a été réalisée sur base des deux indices suivants :

- **V/K** soit le nombre de validations annuel / le nombre de kilomètres annuels parcourus, qui illustre le succès rencontré par la ligne. En province du Luxembourg, un nombre important de lignes présentent des valeurs faibles. Cela s'explique par une densité de population plus faible (V faible) ;
- **V/N** soit le nombre moyen de validations par parcours.

Des indicateurs faibles ne sont pas nécessairement synonymes d'inadéquation de l'offre pour autant que la capacité du véhicule, donc son coût environnemental (et dans une moindre mesure économique) soit adaptée à la fréquentation potentielle.

Le v/k de l'ensemble des lignes étudiées dans le cadre de ce redéploiement est de 1,41.

Tableau 7: Indicateur V/K et V/N des lignes de Liège Sud-Est (OTW, 2023)

Ligne	Dénomination	V/K	V/N	Km/an
10	Manhay – Aywaille	0,12	5,65	47.696
10/2	Aywaille – Hamoir – Durbuy – Barvaux - Bomal	0,23	10,57	23.114
10/3	Manhay - Saint Roch - Bomal - Barvaux	1,14	50,33	24.210
28	Fléron - Chaudfontaine - Beaufays - Tilff - Sart-Tilman	0,54	12,78	198.001
31	Liège - Chênée - Chaudfontaine - Trooz - Péry	1,46	23,53	487.680
33	Liège - Vaux - Romsée - Fléron - Trooz - Péry	2,73	27,42	157.616
64	Liège - Banneux – Aywaille	1,25	25,24	199.477

65	Liège - Aywaille - Remouchamps	1,33	32,47	543.201
142	Esneux - Trois-Ponts – Gouvy	0,64	25	444.778
165	Aywaille – Hamoir	0,78	10,73	37.954
265	Verleumont - Lierneux - Aywaille	0,49	10,30	49.789
342	Comblain - Oneux - Géromont - Comblain	0,43	6,40	5.363
377	Liège - Esneux - Comblain-Au-Pont	1,04	25,78	487.551
378	Neuville – Esneux	0,25	4,91	14.346
389	Beaufays - Trooz – Nessonvaux	0,60	14,50	8.809
442	Halleux - Comblain – Poulseur	0,39	5,43	5.049
465	Barvaux - Bomal - Aywaille - La Reid	1,09	23,06	36.870
727	Verviers - Banneux - Aywaille - Harzé	0,65	19,03	130.778

A la lecture de ce tableau il apparaît que :

- Les lignes 10/2, 342, 378, 442 sont des lignes scolaires. Elles présentent des indices de fréquentation particulièrement faibles et devraient faire l'objet d'une analyse lors de l'étude opérationnelle.
- Les corridors desservis par les lignes 10 et 265 entre Aywaille – Manhay – Lierneux doivent être repensés en termes de desserte et de solutions alternatives de mobilité.
- Les autres lignes de la zone de Liège Sud-Est présentent des indicateurs satisfaisants. Leur intérêt démontré n'empêche pas des modifications dans le but d'augmenter encore leur fréquentation.

Analyse d'une éventuelle concurrence train-bus

Concernant une éventuelle concurrence entre transports collectifs dans les vallées de l'Ourthe et de la Vesdre, une étude fine a été réalisée sur base des montées TEC et SNCB. Il en ressort très clairement que les réseaux ne sont pas en concurrence sans être toutefois parfaitement complémentaires.

En effet, près de 60% des usagers de la ligne 377 et, 70 % de la ligne 31, embarquent à un arrêt situé à plus d'un kilomètre d'une gare et donc n'ont pas vraiment d'autre choix que le bus. Les autres usagers prennent effectivement le bus dans le périmètre d'une gare de la vallée mais ce n'est pas pour autant qu'ils rejoignent une des gares du centre de Liège. En effet en croisant les données, on en arrive au constat que seuls environ 10 % des usagers de ces lignes de bus pourraient effectivement prendre le train plutôt que le bus, ceci pour des raisons qui doivent probablement être avant tout financières.

Au niveau de la complémentarité entre les deux modes :

- le rabattement du bus sur le train ne présente pas d'intérêt pour les usagers de ces deux vallées et peut s'expliquer aisément par les faibles différentiels de temps de parcours entre bus et train et par une double tarification ;
- des chevauchements d'horaires trains et bus sont observés dans la plupart des localités des deux vallées. Ce point mériterait effectivement d'être amélioré lors de la définition des horaires par le TEC.

Dans la vallée de la Vesdre, l'offre est désormais de 2 trains S cadencés par heure. Dans la vallée de l'Ourthe, depuis quelques années, elle est de 1 train IC et 1 train L par heure. Cependant, cette offre en train est nettement moins homogène : seules trois gares sont

desservies par les trains IC qui précèdent ou suivent les trains L à moins d'un quart d'heure d'intervalle. Ce point mériterait d'être amélioré par la SNCB.

Dans chacune des vallées, si on compare l'offre actuelle en bus et le nombre de validations TEC dans les différentes localités, on constate une suroffre entre Chênée et Trooz qui s'explique en grande partie par le fait que la ligne 31 dessert des quartiers densément peuplés entre Chênée et son terminus au centre de Liège. Dans le cadre de la mise en service du BHNS entre Liège et Chênée, un réajustement de l'offre en bus devrait s'imposer entre Chênée et Trooz notamment pour des questions d'équité entre territoires.

3.5. Synthèse du diagnostic

Les principaux éléments qui émanent du diagnostic sont :

- Une proximité de la zone à la ville de Liège ainsi qu'à son université - tous deux pôles d'attractivité.
- La présence de plusieurs pôles touristiques générant une totalité de près d'un million de visiteurs annuels
- La proximité, à la limite de la zone, des terminus des futurs Busway de Liège (Liège Guillemins – Sart Tilman et Ans – Chênée) qui disposeront d'une offre vers Liège toutes les 10 minutes
- Une offre ferroviaire importante permettant aux communes de Hamoir, Comblain-au-Pont, Esneux, Chaudfontaine et Trooz d'être reliées efficacement aux pôles de Liège, Gouvy/Luxembourg, Marche-en-Famenne et Verviers avec un minimum d'un train par heure.
- Une offre de transport par bus importante et relativement bien utilisée au regard de la Wallonie exception faite de quelques lignes scolaires dont les fréquentations sont très faibles
- Deux lignes de bus actuelles (377, 31) longent deux lignes de trains. Il est important d'assurer la complémentarité entre les deux modes et non la concurrence. Une analyse fine a montré que ces lignes ne sont pas en concurrence avec le train. Néanmoins, on constate :
 - une sur-offre dans la vallée de la Vesdre dans le tronçon amont de la ligne entre Chênée et Trooz (en lien avec améliorations de l'offre ferroviaire prévues, notamment sur l'axe Trooz-Chaudfontaine-Liège).
 - Une offre en doublons entre Esneux-Comblain-Aywaille alors que le potentiel est faible
 - Une marge d'amélioration des correspondances vers Liège, notamment pour les localités les plus éloignées : Stoumont, Soumagne, Olne
- Un nombre de variantes trop élevé et nuisible à la lisibilité du globale du réseau, notamment sur la ligne 65.
- Certaines gares sont excentrées, rendant leur utilisation moins aisée et nécessitant dès lors des liaisons vers le centre (ex : Ferrière)
- Des besoins en mobilité non satisfaits à ce jour ont été relevés suite à l'analyse des flux et aux échanges avec les représentants communaux : Aywaille – Ferrières, Esneux – Beaufays et Hamoir – Comblain – Aywaille
- Le besoin de voir se développer une offre entre les communes d'Olne et Soumagne et la gare de Nessonvaux.
- Outre ces éléments, le diagnostic montre également que le réseau actuel de transport public, bus et trains confondus, dessert la plupart des polarités de la zone et épouse en grande partie les flux de déplacements identifiés entre celles-ci. Une refonte globale du réseau n'est dès lors pas nécessaire.

4. RESEAU CIBLE

Le réseau cible distingue les notions de liaisons à enjeux régionaux et d'enjeux locaux à prendre en compte. Les premières relient entre elles les centralités du SDT. Elles sont définies par l'AOT en termes de niveaux de service et de budget. Les autres liaisons/lignes, à caractère plus local sont définies par l'opérateur, dans le cadre budgétaire dédié et en tenant compte des enjeux locaux identifiés.

Au total, la mise en œuvre des liaisons à enjeux régional représente une **ampleur kilométrique annuelle de 2.381.405 km/an sur un total de 2 901 984 km.**

Le réseau cible présenté aux deux pages suivantes compte **14 liaisons à enjeux régionaux**. Les caractéristiques de ces liaisons sont reprises sur la carte et le tableau ci-dessous et détaillées dans les fiches en annexe.

4.1. Liaisons à « enjeux régionaux »

Ces liaisons visent à desservir et à interconnecter sous forme de réseau l'ensemble des polarités identifiées par le SDT à l'échelle du territoire wallon, d'où leur dimension régionale.

Pour la zone « Liège Sud-Est », les liaisons « à enjeux régionaux » que la Wallonie souhaite voir implémentées sont les suivantes :

- **Trois-Ponts – Stoumont – Remouchamps - Aywaille**
- **Remouchamps – Aywaille – Sprimont – Beaufays – Embourg – Liège**
- **Ferrières – Aywaille**
- **Sart-Tilman – Tilff – Beaufays – Chaudfontaine**
- **Chaudfontaine – Trooz – Fléron**
- **Chênée – Fléron – Trooz**
- **Trooz – Chaudfontaine – Vaux-sous-Chèvremont – Chênée – Liège**
- **Nessonvaux – Fraipont – Trooz – Beaufays – Vaux-sous-Chèvremont – Chênée – Liège**
- **Comblain-au-Pont - Poulseur - Esneux - Tilff – Liège**
- **Aywaille - Sprimont - Louveigné – Banneux**
- **Louveigné - Banneux - Pépinster – Verviers**
- **Hamoir - Comblain-la-Tour - Comblain-au -Pont – Aywaille**
- **Esneux – Beaufays**
- **Soumagne - Olne - Nessonvaux**

Pour ces liaisons, des horaires cadencés, homogènes entre périodes scolaires et vacances et un nombre réduit de variantes d'itinéraires sont attendus.

Pour chacune d'entre elles, la Région a défini des objectifs, des POI à desservir, des correspondances à assurer, des fréquences et des amplitudes horaires à respecter ainsi qu'une ampleur kilométrique annuelle qui serviront de base au TEC pour définir plus précisément l'offre qui sera déployée. Les caractéristiques de ces liaisons sont reprises sur la carte et le tableau ci-dessous ainsi que sur les fiches en annexe.

4.2. « Enjeux locaux » à prendre en considération dans le cadre de l'élaboration du réseau complémentaire aux liaisons précitées.

Sur base d'une enveloppe déterminée, le TEC a la charge de définir les lignes destinées à répondre aux besoins de déplacements à caractère local.

Il s'agit :

- de l'offre scolaire dont notamment :
 - Connexion du pôle scolaire de Ferrière (St-Roch) depuis les communes alentours : Durbuy, Anthisnes, Comblain-au-Pont, Aywaille, Sprimont et Manhay ;
 - Connexion du pôle scolaire de Esneux depuis la commune de Neupré ;
 - Connexion des villages de Sprimont et Aywaille au pôle scolaire de La Reid ;
 - Connexion des villages de Stoumont (en particulier Rahier et la Gleize) aux écoles de Stavelot ;
 - Connexion scolaire entre Manhay et Barvaux
- des besoins d'offre complémentaire régulière :
 - Maintien de la liaison existante entre Trois-Ponts et Gouvy ;
 - Desserte du pôle touristique de Banneux, notamment vers et depuis Liège ;
 - Connexion entre Ninane et Embourg ;
 - Connexion du PAE de Harzé (et de l'antenne de l'administration communale) au centre d'Aywaille ;
 - Connexion à faible potentiel entre Lierneux et Aywaille.

Au total, le TEC dispose d'une enveloppe de **520.000 km par an** pour mettre en œuvre cette offre.

Les principales nouveautés du réseau cible sont les suivantes :

- 1) De nouvelles liaisons sont permises par la prise en compte des renforcements capacitaires et de fréquence prévus par les BusWay et le ferroviaire : liaison « Soumagne – Olne – Nessonvaux » et liaison « Nessonvaux – Fraipont – Trooz – Beaufays – Vaux-sous-Chèvremont – Chênée – Liège ». La fréquence de la ligne 31 a été réduite en lien avec le Busway entre Chênée et Liège et le doublement de l'offre ferroviaire (dès décembre 2023).
- 2) De nouvelles liaisons telles les liaisons « Esneux – Beaufays », « Ferrières- Aywaille » et « Hamoir – Comblain – Aywaille » permettent une plus grande couverture du territoire.
- 3) Des correspondances explicites sont prévues entre bus et train à différents nœuds au sein de la zone afin de favoriser l'intermodalité. Elles rendent possibles des liaisons à destination des différents pôles contribuant ainsi à diminuer la pression automobile aux heures de pointe. Des correspondances bus-bus sont également prévues.
- 4) La ligne 65 Liège – Aywaille – Remouchamps (réduction du nombre de variantes et création d'une nouvelle liaison Liège- Ninane) a été simplifiée.

4.3. Intermodalité

4.3.1. Correspondances

Le tableau suivant dresse la liste exhaustive des correspondances qui doivent être organisées. Les lieux d'origine et destination cibles sont identifiés **en gras**. Les possibilités de correspondance fortuite n'y sont pas mentionnées.

Tableau 8: Correspondances bus - trains

MOBIPÔLE	Liaison structurante	Liaison en correspondance
Gare de Liège	Liaison ferroviaire Liège - Bruxelles	E69 Liège – Bastogne - Arlon
Gare d'Aywaille	Liaison ferroviaire Liège – Gouvy - Luxembourg	Trois-Ponts – Stoumont – Remouchamps – Aywaille Ferrières – Aywaille
Gare d'Aywaille	Liaison Liège – Aywaille- Remouchamps	Ferrières – Aywaille (correspondance secondaire) Hamoir - Comblain-la-Tour - Comblain-au -Pont – Aywaille (dans les 2 sens)
L'arrêt Express Remouchamps E69	Liaison express E69 Liège - Arlon	Remouchamps – Aywaille – Sprimont – Beaufays – Embourg – Liège
Gare de Rivage	Liaison ferroviaire Liège – Gouvy - Luxembourg	Comblain-au-Pont - Poulseur - Esneux - Tilff – Liège
A Trooz	Liaison urbaine Chênée – Fléron - Trooz	Esneux – Beaufays
A Chênée	BHNS vers Liège	Trooz – Chaudfontaine – Vaux-sous-Chèvremont – Chênée – Liège
Gare de Tilff	Liaison Ferroviaire Liège – Marloie	Sart-Tilman – Tilff – Beaufays – Chaudfontaine (vers le Sart Tilman depuis Rochefort)
Gare de Chaudfontaine	Liaison Ferroviaire Verviers- Liège	Sart-Tilman – Tilff – Beaufays – Chaudfontaine (vers le Sart Tilman depuis Verviers)
Gare de Nessonvaux	Liaison Ferroviaire Verviers- Liège	Soumagne – Olné - Nessonvaux

4.3.2. Mobipôles

Outre les points de correspondances mentionnés ci-dessus, plusieurs mobipôles² (dont les gares) ont été identifiés sur le réseau cible.

Quelle que soit sa vocation, chaque commune doit, en principe, compter au minimum un mobipôle.

A ce stade néanmoins, il s'agit d'identifier des tendances de localisation. Le travail devra être affiné lors de la phase d'étude opérationnelle.

² Les mobipôles sont des lieux où convergent différentes offres de services (vélos partagés, voitures partagées, vélos cargo, ...) et infrastructures de mobilité (zones d'attente conviviales, parkings vélos, bornes de recharge, ...) et qui offrent une connexion directe avec le réseau de transport public structurant (train et bus express/principal).

Une typologie régionale ² en 6 classes a été élaborée pour distinguer différents types de mobipôles en fonction de l'offre de mobilité structurante qui y circule :

- Mobipôles XL : gares régionales enregistrant plus de 8.000 montées/jour
- Mobipôles L : gares régionales supra-locales (entre 500 et 8.000 montées) de destination ou mixte (destination et origine)
- Mobipôles M : gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées) d'origine ; gares locales ; gares Bus (hors gare train)
- Mobipôles S : arrêts de Bus sur lignes structurantes (Express, Tram, BHNS, ...)
- Mobipôles XS : points non urbains de multimodalité sans Transport Public structurant
- Mobipoints XS : points urbains de multimodalité sans Transport Public structurant

La typologie d'un mobipôle permet notamment d'identifier les types de services qu'il est souhaitable d'y trouver. A minima, ils devraient disposer d'équipements pour le stationnement des cyclistes ainsi que de cheminements sécurisés et continus pour les modes actifs (y compris des passages pour piétons).

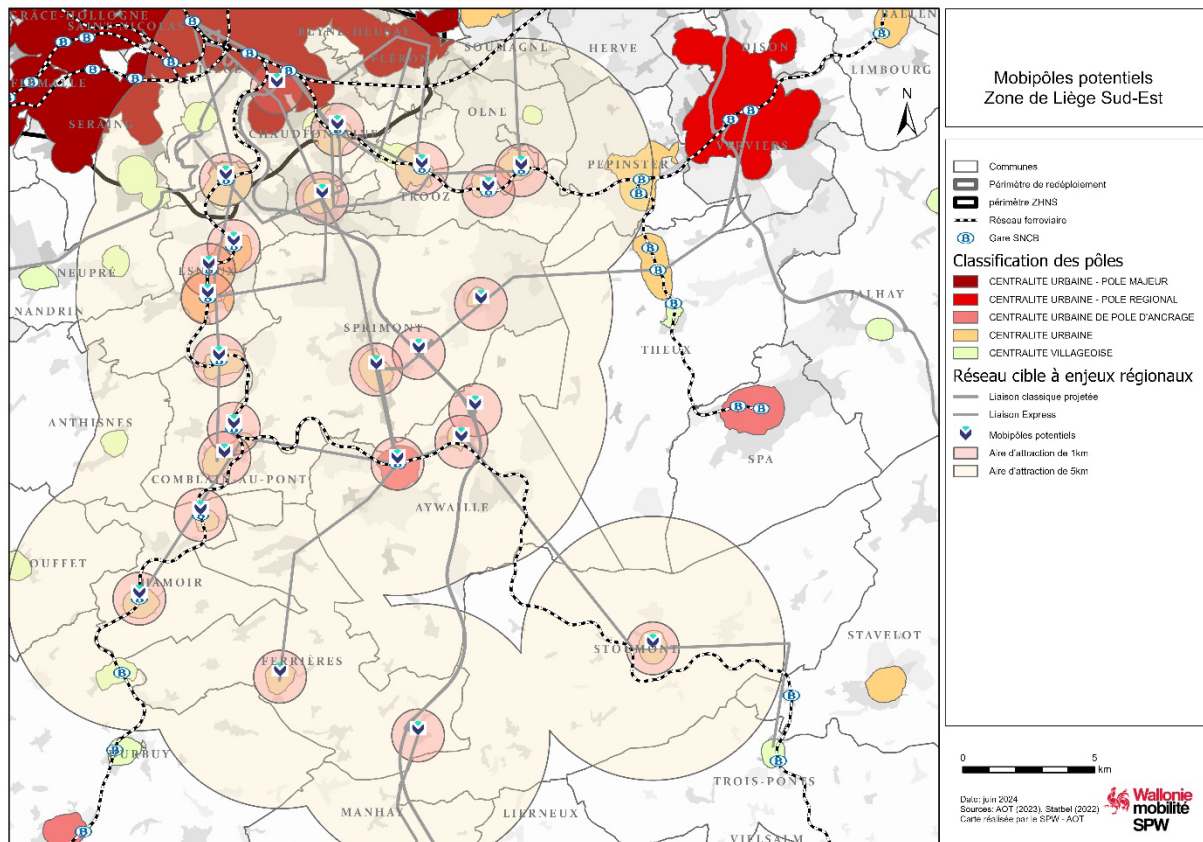


Figure 10 : Carte des mobipôles potentiels (Concertation avec les représentants des communes, Juin 2024)

Tableau 9: Liste des mobipôles suggérés

Localisation	Typologie
Aywaille – gare d'Aywaille	M
Aywaille – arrêt Express de Remouchamps	S
Aywaille – centralité de Remouchamps	XS
Chaufontaine – gare de Chaufontaine	M
Chaufontaine – terminus du Busway	S
Chaufontaine – centralité de Beaufays	XS
Comblain-au-Pont – gare de Poulseur	M
Comblain-au-Pont – centralité de Comblain-au-Pont	XS
Esneux – gare de Tilff	M
Esneux – gare de Méry	M
Esneux – gare de Hony	M
Esneux – gare d'Esneux	M
Ferrières – arrêt Express de Werbomont	S
Ferrières – centralité de Ferrières	XS
Hamoir – gare de Comblain-la-Tour	M
Hamoir – gare de Hamoir	M
Sprimont – gare de Rivage	M
Sprimont – arrêt Express de Sprimont	S
Sprimont – centralité de Sprimont	XS
Sprimont – centralité de Louveigné	XS
Stoumont – centralité de Stoumont	XS
Trooz – gare de Trooz	M
Trooz – gare de Fraipont	M
Trooz – gare de Nessonvaux	M

5. CADRAGE KILOMÉTRIQUE ET FINANCIER

Le diagnostic a mis en évidence que l'offre actuelle est relativement importante au regard de la moyenne régionale et répond en grande partie aux besoins de déplacement. Cela se traduit par de bonnes performances des lignes prises en compte dans ce redéploiement (V/K de 1,41, supérieur à la moyenne régionale de 1,33).

Compte tenu de ceci, le redéploiement s'inscrit dans un cadre budgétaire à **coût constant** et est prévu à **kilomètres constants** soit 2.900.000 km³ dont

- 2.380.000 km sont dédiés à la mise en place des liaisons à enjeux régionaux ;
- 520.000 km correspondant à l'enveloppe dans laquelle le TEC devra définir les lignes destinées à répondre à des besoins en déplacements à caractère local.

Ce redéploiement vise une augmentation de la **fréquentation** du réseau TEC et ferroviaire en offrant de nouvelles connexions et une meilleure complémentarité entre l'offre TEC et SNCB :

- o Création d'une liaison « Soumagne-Olne-Nessonvaux », permettant l'intermodalité avec le train en gare de Nessonvaux pour l'est de la zone ;
- o Création d'une liaison entre la centralité villageoise de Ferrière et la centralité urbaine d'Aywaille ;
- o Création d'une liaison entre Esneux et Beaufays ;
- o Diminution de la fréquence de la ligne 31 « Trooz – Chaudfontaine – Chênée – Liège » étant donné le doublement de l'offre ferroviaire sur cet axe au profit d'une liaison plus fine, permettant de connecter les densités au sud de cet axe à Liège : « Nessonvaux – Fraipont – Trooz – Beaufays – Vaux-sous-Chèvremont – Chênée – Liège » ;
- o Suppression du tronçon de la ligne 142 entre Aywaille et Esneux, parallèle au train.

6. PROJECTION D'IMPACT ET ÉVALUATION

Le tableau ci-dessous, réalisé sur base du référentiel analytique partagé (RAP) entre l'OTW et le SPW pour les aspects financiers, synthétise les impacts projetés de la mise en œuvre de ce SIM. Il a été utilisé pour définir le cadrage kilométrique et financier du présent SIM servira de base pour l'évaluation des évolutions suite au redéploiement.

- La colonne « Avant redéploiement » montre la situation actuelle.
- La colonne « Après redéploiement » montre l'impact à la suite de la transformation de l'offre. Aucune hypothèse complémentaire n'y est faite. L'augmentation de la fréquentation est simplement proportionnelle à l'augmentation de l'offre par produit.

Concernant les hypothèses financières, les paramètres RAP pour la régie ont été utilisés pour les lignes urbaines et ceux pour la sous-traitance ont été utilisés pour les autres lignes conformément à la situation actuelle.

³ Le détail des lignes concernées est repris en page 12 du présent document

Tableau 10: Impact du redéploiement de Liège Sud Est

		Wallonie	Zone d'étude		
		2023	Avant redéploiement (Offre de référence + fréquentation)	Après redéploiement (KM SIM + RAP)	Comparaison avant - après
Marché	Population	3.681.575	86.631	86.631	
	Surface (km ²)	16.519	454	454	
	Densité de population (hab/km ²)	223	191	191	
Offre	km impactés	99.229.389	2.902.281	2.901.984	0%
	<i>dont liaisons à enjeux régionaux</i>			2.381.405	
	<i>dont lignes à enjeux locaux</i>			520.579	
	Places*km		214.092.543	214.070.639	0%
	km offre /km ² surface	5.876	6.391	6.390	
	km offre /hab	26,5	33,50	33,50	
Réponse du marché (fréquentation)	Validations annuelles	131.897.043	4.100.000	4.200.000	2%
	Validation/hab	35,83	47,33	48,48	
	Validation/km d'offre	1,33	1,41	1,45	
Impact financier de ce SIM	€ (coût d'exploitation)	463.000.000	13.708.706	13.633.003	-1%
	<i>dont liaisons à enjeux régionaux</i>			11.487.928	
	<i>dont liaisons à enjeux locaux</i>			2.145.076	
	Recettes commerciales	118.000.000	2.125.423	2.156.081	
	<i>dont liaisons à enjeux régionaux</i>			1.859.533	
	<i>dont liaisons à enjeux locaux</i>			296.548	
	Financement régional	345.000.000	11.583.282	11.476.923	

Les indicateurs suivants font l'objet d'une comparaison entre la situation existante et la situation après mise en service du redéploiement. Ce suivi est assuré par l'OTW.

- Le niveau de service
- La fiabilité et la ponctualité
- Le nombre et le type de véhicule affecté
- La part de l'offre qui est sous-traitée
- La fréquentation journalière moyenne par produit, par période (scolaire, vacances, week-end) et par commune.
- La répartition de la clientèle par produit, tranche d'âge et période
- La synthèse des réactions des clients et du personnel d'exploitation (plaintes ou remarques des contrôleurs et conducteurs)
- La qualité de l'intermodalité (via un indicateur qualitatif global)

Après la mise en œuvre effective du SIM, l'AOT initie deux évaluations de l'offre redéployée. Une première évaluation, dite intermédiaire, est réalisée 18 mois après la mise en œuvre. Une seconde évaluation, dite finale, est réalisée après 3 ans.





Ces deux évaluations se basent essentiellement sur les indicateurs précités. Elles comprennent également le relevé des actions de communication à effectuer et leur impact.

De plus, les rapports suivants viendront compléter l'évaluation finale :



- L'analyse du service perçu via enquêtes de la clientèle sur l'offre redéployée
- L'évaluation de l'impact sur la part modale
- L'évaluation de l'impact collatéral de l'offre sur les autres offres existantes

Réseau cible Zone de Liège Sud-Est








-  Périmètre de redéploiement
-  Communes
-  Gare SNCB
-  Réseau ferroviaire
-  Liaison Express

Réseau cible à enjeux régionaux

-  Liaison classique projetée
-  Mobipôles potentiels

Classification des pôles

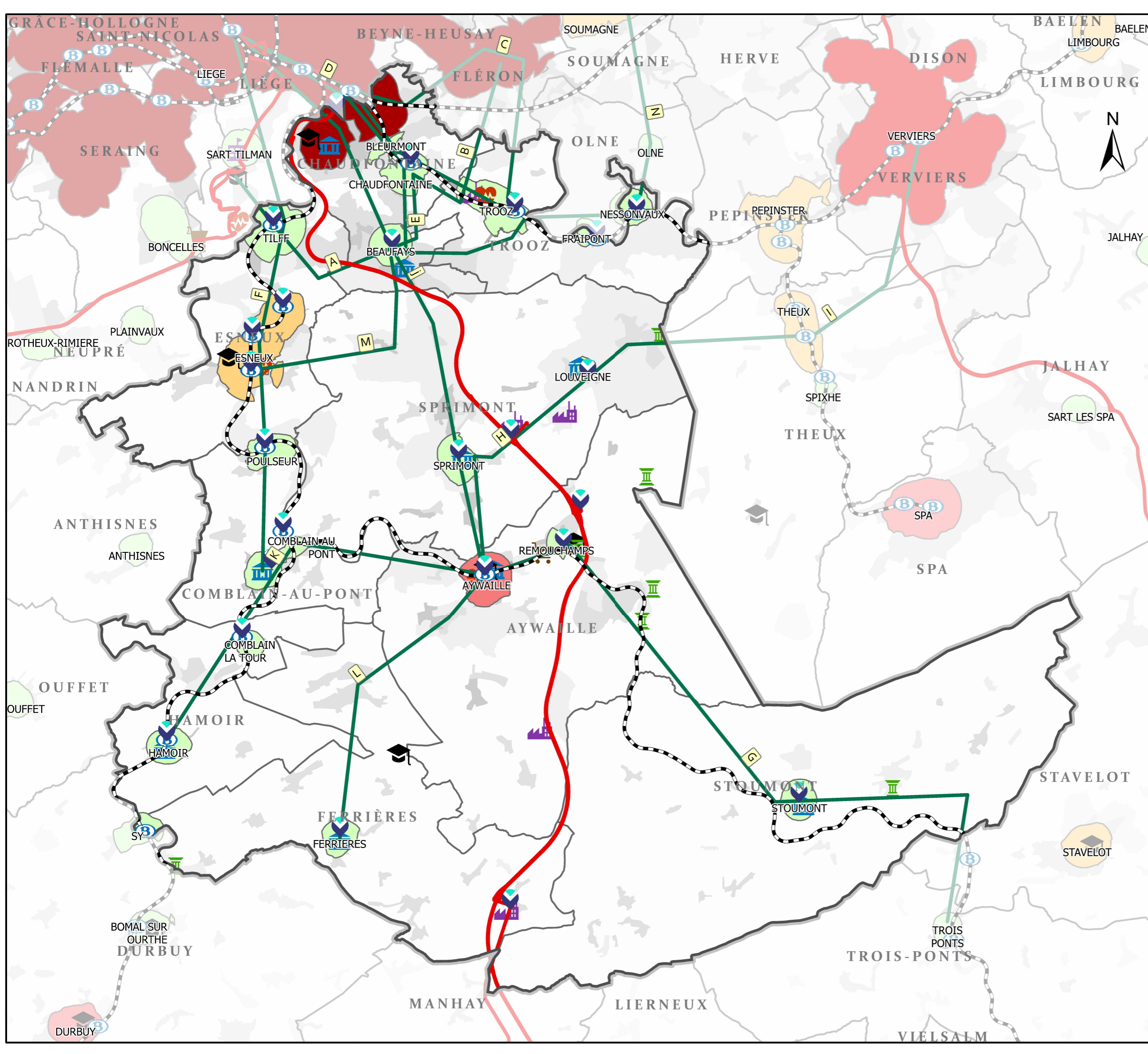
-  CENTRALITE URBAINE - POLE MAJEUR
-  CENTRALITE URBAINE - POLE REGIONAL
-  CENTRALITE URBAINE DE POLE D'ANCRAGE
-  CENTRALITE URBAINE
-  CENTRALITE VILLAGEOISE

Pôles générateurs de déplacement

-  Centre commercial / commerces
-  Centre-ville
-  Enseignement
-  Hôpital / Santé
-  PAE
-  Recherche
-  Pôle touristique



Date: juillet 2024
Sources: AOT (2023), Statbel (2022)
Carte réalisée par le SPW - AOT



Centralités connectées par la liaison	Redé	Centralités de destination	Objectif de la liaison	Point d'attention pour le scénario	POI	Mobipole de Correspondance	Dest_Corresp	Freq scolaire	Freq VAC	Freq Sam	Freq Dim	Amplitude Scol	Amplitude Vac	Amplitude Sam	Amplitude Dim	Rem_Freq	Ampleur Km	
Liaisons structurantes:																		
A	Sart-Tilman - Tilff - Beaufays - Chaudfontaine	e Sud	Centralités villageoises	Connecter Trooz et Chaudfontaine à Esneux (Tilff) et permettre la connexion au Sart-Tilman depuis l'axe de la vallée de l'Ourthe (avec correspondance à Tilff) d'une part, et depuis l'axe de la vallée de la Vesdre (avec correspondance à Chaudfontaine) d'autre part	Evolution de la ligne 28, conformément au réseau "Liège tram 2025"	Sart-Tilman, CHU Liège, gares de Chaudfontaine et Tilff	Gare de Tilff (priorité 1), Gare de Chaudfontaine (priorité 2)	Prioritairement à Tilff depuis Rochefort/Jemelle vers Sart-Tilman, Secondairement à Chaudfontaine depuis	60	60	120	120	6-20	6-20	9-19	9-19	Soit 28 passages par jour en semaine Soit 12 passages par jour le weekend	148.333
B	Chaudfontaine - Trooz - Fléron	e Sud	Centralité urbaine - pôle majeur de Liège	Connecter Fléron à la commune de Chaudfontaine	Evolution de la ligne 28, conformément au réseau "Liège tram 2025"	PAE Prayon, gares de Chaudfontaine et Trooz	Gare de Chaudfontaine	le Sart-Tilman	60	60	120	120	6-20	6-20	9-19	9-19	Soit 28 passages par jour en semaine, Soit 12 passages par jour le weekend	55.625
C	Chênée - Fléron - Trooz	e Sud	Centralité urbaine - pôle majeur de Liège	Connecter Fléron à Trooz et Liège en rabattant sur le BHNS de Chênée	Evolution de la ligne 33, conformément au réseau "Liège tram 2025"	Gare de Trooz, PAE de Trooz, Fléron centre, Chênée gare	Gare de Trooz	Liège	120	120	/	/	6-20	6-20	/	/	Soit 12 passages par jour en semaine	51.764
D	Trooz - Chaudfontaine - Vaux-sous-Chèvremont - Chênée - Liège	e Sud	Centralité urbaine - pôle majeur de Liège	Connecter les entités de Trooz et Chaudfontaine de manière fine et directe au pôle urbain de Liège	Diminution de l'offre de la ligne 31 au regard du doublement de l'offre ferroviaire S	Gares de Trooz et Liège-Guillemins, mobipôle de Chênée	/	/	30	30	30	60	5-23	5-23	6-23	6-23	Soit 66 passages par jour en semaine (78 en semaine scolaire), Soit 64 passages par jour le samedi, Soit 30 passages par jour le dimanche, Fréquence à 1bus/h avant 6h et après	346.174
E	Nessonvaux - Fraipont - Trooz - Beaufays - Vaux-sous-Chèvremont - Chênée - Liège	e Sud	Centralité urbaine - pôle majeur de Liège	Connecter les entités de Trooz de manière fine complémentarément au train ; Connecter Beaufays à Trooz via Le Péry et à Liège via Ninane, en renfort de la liaison principale "Aywaille - Liège"	Création de ligne	Gares de Trooz et Liège-Guillemins, mobipôle de Chênée	/	/	60	60	120	120	6-20	6-20	6-22	6-22	Soit 28 passages par jour en semaine, Soit 28 passages par jour le samedi, Soit 20 passages par jour le dimanche	235.708
F	Comblain-au-Pont - Pouleur - Esneux - Tilff - Liège (Guillemins)	e Sud	Centralité urbaine - pôle majeur de Liège	En complémentarité avec le train, connecter les communes de Comblain et Esneux aux pôles d'Esneux et Liège (Guillemins)	Maintien à l'identique de la ligne 377	Gares d'Esneux, Tilff, Rivage et Liège-Guillemins, athénée d'Esneux	Gare de Rivage	Aywaille	30	30	60	120	6-23	6-22	6-23	7-23	Soit 60 passages par jour en semaine scolaire (fréquence plus élevée en HP), Soit 56 passages par jour en semaine de vacances, Soit 40 passages par jour le samedi	488.007
G	Trois-Ponts - Stoumont - Remouchamps - Aywaille	e Sud	Centralité urbaine - pôle d'ancrage d'Aywaille	Relier la commune de Stoumont au réseau structurant ainsi qu'aux pôles d'Aywaille, Trois-Ponts et Liège (via correspondance à Aywaille) que ce soit pour usage professionnel, touristique, administratif, médical ou ludique	Diverses modifications de la ligne 142 : - Suppression du tronçon "Esneux - Aywaille" - Diminution de l'offre en semaine et augmentation le dimanche du tronçon "Aywaille - Trois-Ponts" - Maintien de la liaison en "enjeux locaux" pour le tronçon "Trois-Ponts - Gouvy"	Gare de Trois-Ponts, Plopsaco, Fonds de Quatreux, Ninglinspo, Centre d'accueil "L'Amblève", pôles scolaires d'Aywaille,	Gare d'Aywaille	Liège	120	120	120	120	6-20	6-20	9-19	9-19	Soit 20 passages par jour en semaine (fréquence plus élevée en HP), Soit 10 passages par jour le weekend	210.738
H	Aywaille - Sprimont - Louveigné - Banneux	e Sud	Centralité urbaine - pôle d'ancrage d'Aywaille	Relier les villages de la commune de Sprimont entre eux et au pôle d'Aywaille, en desservant les différents PAE de Sprimont	Suppression de l'extension vers Houssonlogne de la ligne 727	PAE Darné-Sprimont, PAE Cornémond, gare d'Aywaille	Banneux	Avec le bus allant à Pépinster - Verviers (le matin) et y revenant (le soir)	120	120	120	/	6-20	6-20	9-19	/	Soit 20 passages par jour en semaine (fréquence plus élevée en HP), Soit 10 passages par jour le samedi	79.794
I	Louveigné - Banneux - Pépinster - Verviers	e Sud	Centralité urbaine - pôle régional de Verviers	Permettre aux habitants d'Aywaille et de Sprimont de rejoindre le pôle d'emploi de Verviers et le pôle scolaire de Pépinster	Desserte de Verviers limitée aux heures de pointe de semaine sur la ligne 727	Pôle d'emploi de Verviers et pôle scolaire de Pépinster	Banneux	Avec le bus en provenance d'Aywaille (Aywaille - Sprimont - ...)	60	60	/	/	Heure de pointe	Heure de pointe	/	/	Soit 6 bus par jour (ligne unidirectionnelle)	26.822
J	Remouchamps - Aywaille - Sprimont - Beaufays - Embourg - Liège (Guillemins)	e Sud	Centralité urbaine - pôle majeur de Liège	Relier les différentes centralités d'Aywaille et Sprimont à leurs pôles administratifs et scolaires (Aywaille et Sprimont) et à Liège-Guillemins en alternance avec les trains. Connexion de Lincé à prévoir selon besoin	Allongement de l'itinéraire de la ligne 65 pour desservir systématiquement la centralité de Remouchamps, et maintien à minima de l'amplitude horaire actuelle	Gares de Liège-Guillemins et "mobipôle" Beaufays, pôles scolaires d'Aywaille et Liège	Arrêt express Remouchamps	Arlon	60	60	60	60	5-00	5-00	6-00	8-00	Soit 38 passages par jour en semaine scolaire (fréquence plus élevée en HP), Soit 46 passages par jour en semaine de vacances, Soit 32 passages par jour le samedi, Soit 22 passages par jour le dimanche	480.625
K	Hamoir - Comblain-la-Tour - Comblain-au-Pont - Aywaille	e Sud	Centralité urbaine - pôle d'ancrage d'Aywaille	Connecter les communes de Comblain et Hamoir à leur pôle principal (Aywaille) et permettre la connexion entre Comblain et Sprimont via correspondance à Aywaille	Renfort de la ligne 165 pour en faire une ligne cadencée régulière circulant toute la journée en semaine et le samedi, et modification de son itinéraire pour passer par les centralités de Comblain-au-Pont.	Gare d'Aywaille	Gare d'Aywaille	Avec la liaison "Remouchamps - Aywaille - Sprimont - Beaufays - Embourg - Liège (Guillemins)"	120	120	120	/	6-20	6-20	9-19	/	Soit 20 passages par jour en semaine (fréquence plus élevée en HP), Soit 10 passages par jour le samedi, Desservir Halleux	110.484
L	Ferrières - Aywaille	e Sud	Centralité urbaine - pôle d'ancrage d'Aywaille	Relier la commune de Ferrières au réseau structurant (train - gare d'Aywaille) ainsi qu'à son pôle principal: Aywaille	Création de ligne	Gare d'Aywaille, pôles scolaires de Ferrières (St Roch) et d'Aywaille	Gare d'Aywaille	Prioritairement depuis/vers Liège, Secondairement depuis/vers ...	120	120	120	120	6-20	6-20	9-19	9-19	Soit 14 passages par jour en semaine (fréquence plus élevée en HP), Soit 10 passages par jour le week-end, Desservir Xhorris et Awan	76.923
M	Esneux - Beaufays	e Sud	Centralité urbaine d'Esneux	Connecter le village de Dolembreux au réseau et offrir une radiale entre Esneux et Beaufays permettant également de desservir le CHU d'Esneux	Création de ligne	CHU Esneux, gare d'Esneux	Beaufays	"Nessonvaux - Trooz - Le Péry - Beaufays - Ninane - Vaux-sous-Chèvremont - Chênée"	120	120	120	/	6-20	6-20	9-19	/	Soit 12 passages par jour en semaine, Soit 10 passages par jour le samedi, Desservir Dolembreux	35.204
N	Soumagne - Olne - Nessonvaux	e Sud	Centralité villageoise de Nessonvaux	Connecter Olne et Soumagne à la gare de Nessonvaux pour permettre de bénéficier de l'offre ferroviaire vers Liège et Verviers	Création de ligne	Gare de Nessonvaux	Gare de Nessonvaux	Liège	120	120	120	/	6-20	6-20	9-19	/	Soit 12 passages/jour en semaine, Soit 10 passages/jour le samedi	35.204
A définir dans le scénario																		
<ul style="list-style-type: none"> - Desserte du pôle touristique de Banneux - Connexion du PAE de Harzé (+administration communale) au centre d'Aywaille - liaison Trois-Ponts - Gouvy - Connexion de Liernux à Aywaille - Connexion du pôle scolaire de Ferrière (St-Roch) depuis les communes alentours : Durbuy, Anthières, Comblain-au-Pont, Aywaille, Sprimont et Manhay - Connexion du pôle scolaire de Esneux depuis la commune de Neupré - Connexion des villages de Sprimont et Aywaille au pôle scolaire de La Reid - Connexion des villages de Stoumont (en particulier Rahier et la Gleize) aux écoles de Stavelot - Connexion scolaire entre Manhay et Barvaux - Connexion entre Ninane et Embourg 																		
TOTAL offre sur la zone																		
																	2.901.984	

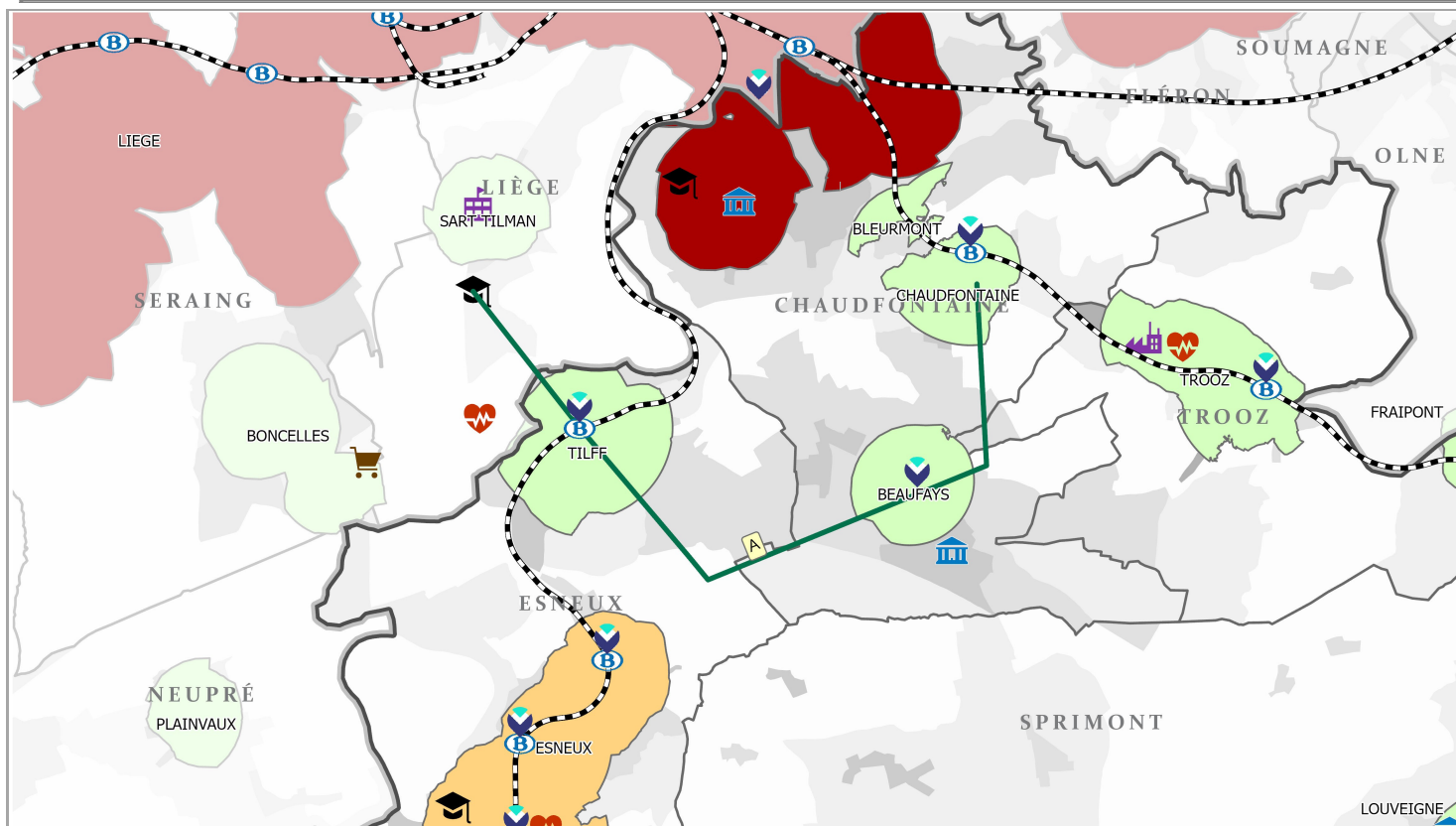
7. ANNEXES

7.1. Fiches détaillées par liaisons

Les fiches par liaison reprenant les attentes régionales en termes de desserte (localités et POI), d'intermodalité et de niveaux de service, font partie intégrante du présent Plan.

Zone de redéploiement :

LIAISON : Sart-Tilman - Tilff - Beaufays - Chaudfontaine



OBJECTIFS

Connecter Trooz et Chaudfontaine à Esneux (Tilff) et permettre la connexion au Sart-Tilman depuis l'axe de la vallée de l'Ourthe (avec correspondance à Tilff) d'une part, et depuis l'axe de la vallée de la Vesdre (avec correspondance à Chaudfontaine) d'autre part

DESSERTE

Centralités de destination : Centralités villageoises

POI : Sart-Tilman, CHU Liège, gares de Chaudfontaine et Tilff

Mobipôle de correspondance : Gare de Tilff (priorité 1), Gare de Chaudfontaine (priorité 2)

Destination de correspondance : Prioritairement à Tilff depuis Rochefort/ Jemelle vers Sart-Tilman, Secondairement à Chaudfontaine depuis Ninane vers Liège

Ampleur Km : 148 333 km

NIVEAU DE SERVICE

	Fréquence	Amplitude
JS scolaire	60	6-20
JS vacance	60	6-20
Samedi	120	9-19
Dimanche	120	9-19

Précisions :

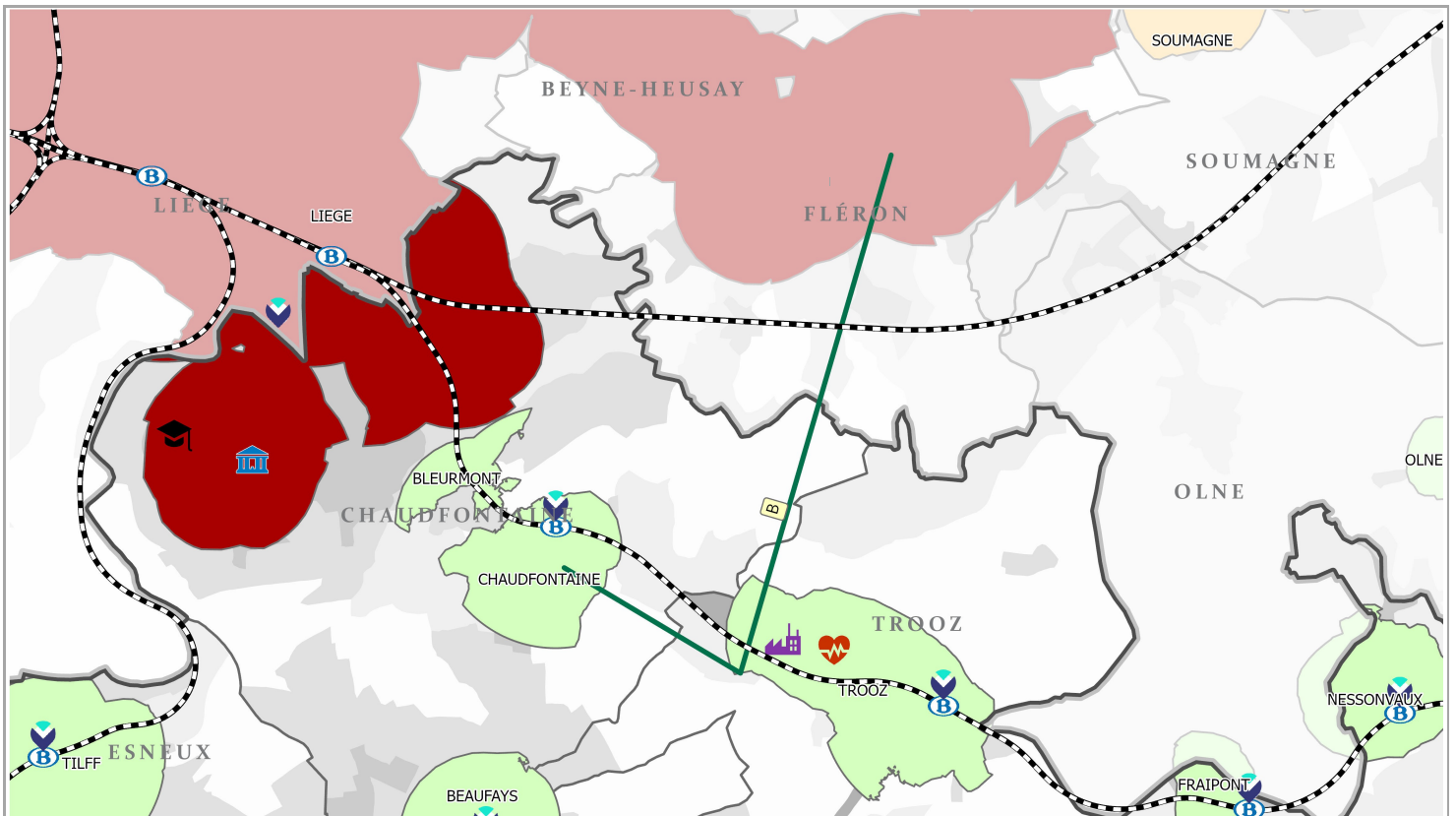
Soit 28 passages par jour en semaine Soit 12 passages par jour le weekend

POINT D'ATTENTION

Evolution de la ligne 28, conformément au réseau "Liège tram 2025"

Zone de redéploiement :

LIAISON : Chaudfontaine - Trooz - Fléron



OBJECTIFS

Connecter Fléron à la commune de Chaudfontaine

DESSERTE

Centralités de destination : Centralité urbaine - pôle majeur de Liège

POI : PAE Prayon, gares de Chaudfontaine et Trooz

Mobipôle de correspondance : Gare de Chaudfontaine

Destination de correspondance : le Sart-Tilman

Ampleur Km : 55 625 km

NIVEAU DE SERVICE

	Fréquence	Amplitude
JS scolaire	60	6-20
JS vacance	60	6-20
Samedi	120	9-19
Dimanche	120	9-19

Précisions :

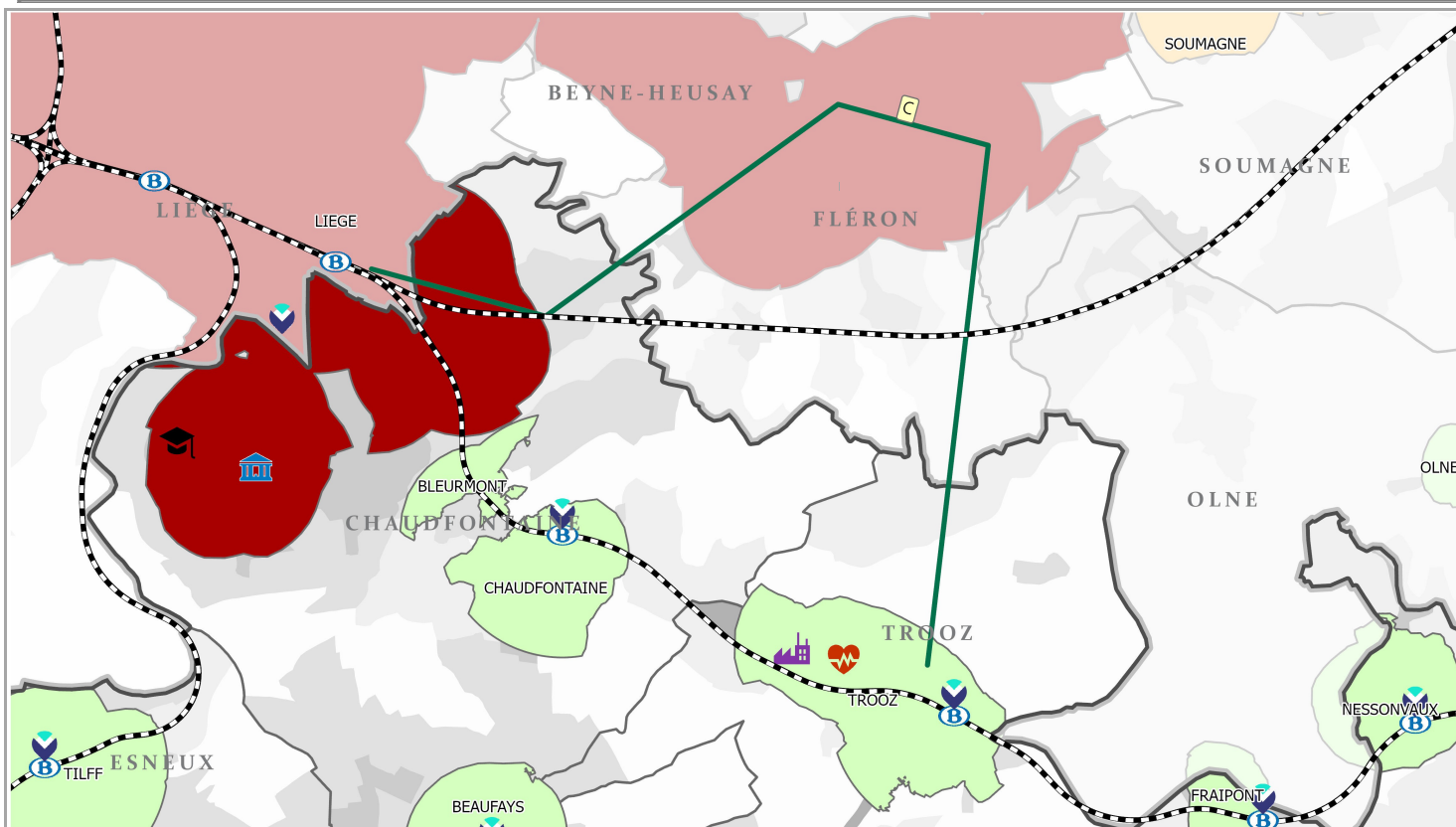
Soit 28 passages par jour en semaine, Soit 12 passages par jour le weekend

POINT D'ATTENTION

Evolution de la ligne 28, conformément au réseau "Liège tram 2025"

Zone de redéploiement :

LIAISON : Chênée - Fléron - Trooz



OBJECTIFS

Connecter Fléron à Trooz et Liège en rabattant sur le BHNS de Chênée

DESSERTE

Centralités de destination : Centralité urbaine - pôle majeur de Liège

POI : Gare de Trooz, PAE de Trooz, Fléron centre, Chênée gare

Mobipôle de correspondance : Gare de Trooz

Destination de correspondance : Liège

Ampleur Km : 51 764 km

NIVEAU DE SERVICE

	Fréquence	Amplitude
JS scolaire	120	6-20
JS vacance	120	6-20
Samedi	/	/
Dimanche	/	/

Précisions :

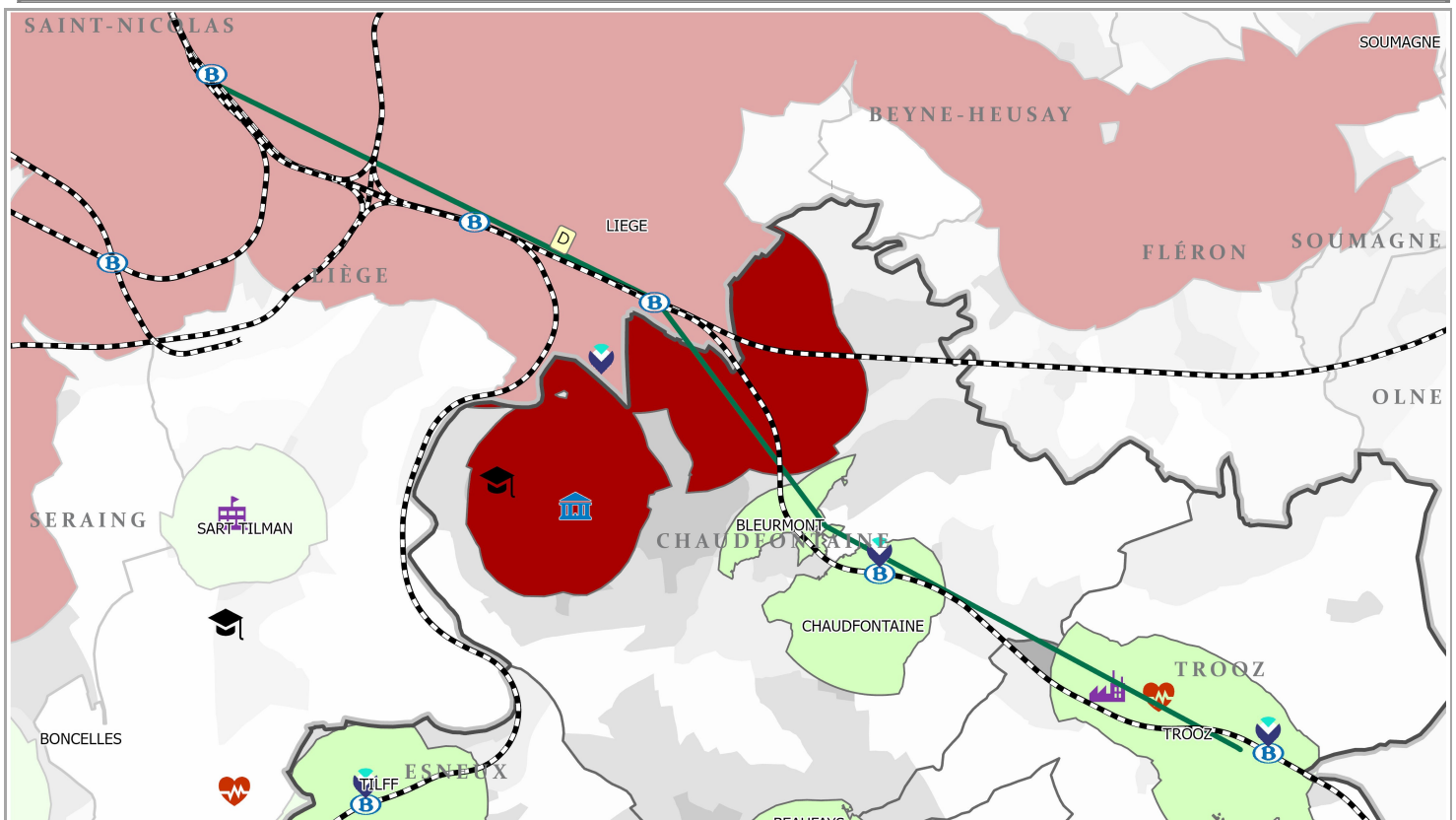
Soit 12 passages par jour en semaine

POINT D'ATTENTION

Evolution de la ligne 33, conformément au réseau "Liège tram 2025"

Zone de redéploiement :

LIAISON : Trooz - Chaudfontaine - Vaux-sous-Chèvremont - Chênée - Liège



OBJECTIFS

Connecter les entités de Trooz et Chaudfontaine de manière fine et directe au pôle urbain de Liège

DESSERTE

Centralités de destination : Centralité urbaine - pôle majeur de Liège

POI : Gares de Trooz et Liège-Guillemins, mobipôle de Chênée

Mobipôle de correspondance : /

Destination de correspondance : /

Ampleur Km : 346 174 km

NIVEAU DE SERVICE

	Fréquence	Amplitude
JS scolaire	30	5-23
JS vacance	30	5-23
Samedi	30	6-23
Dimanche	60	6-23

Précisions :

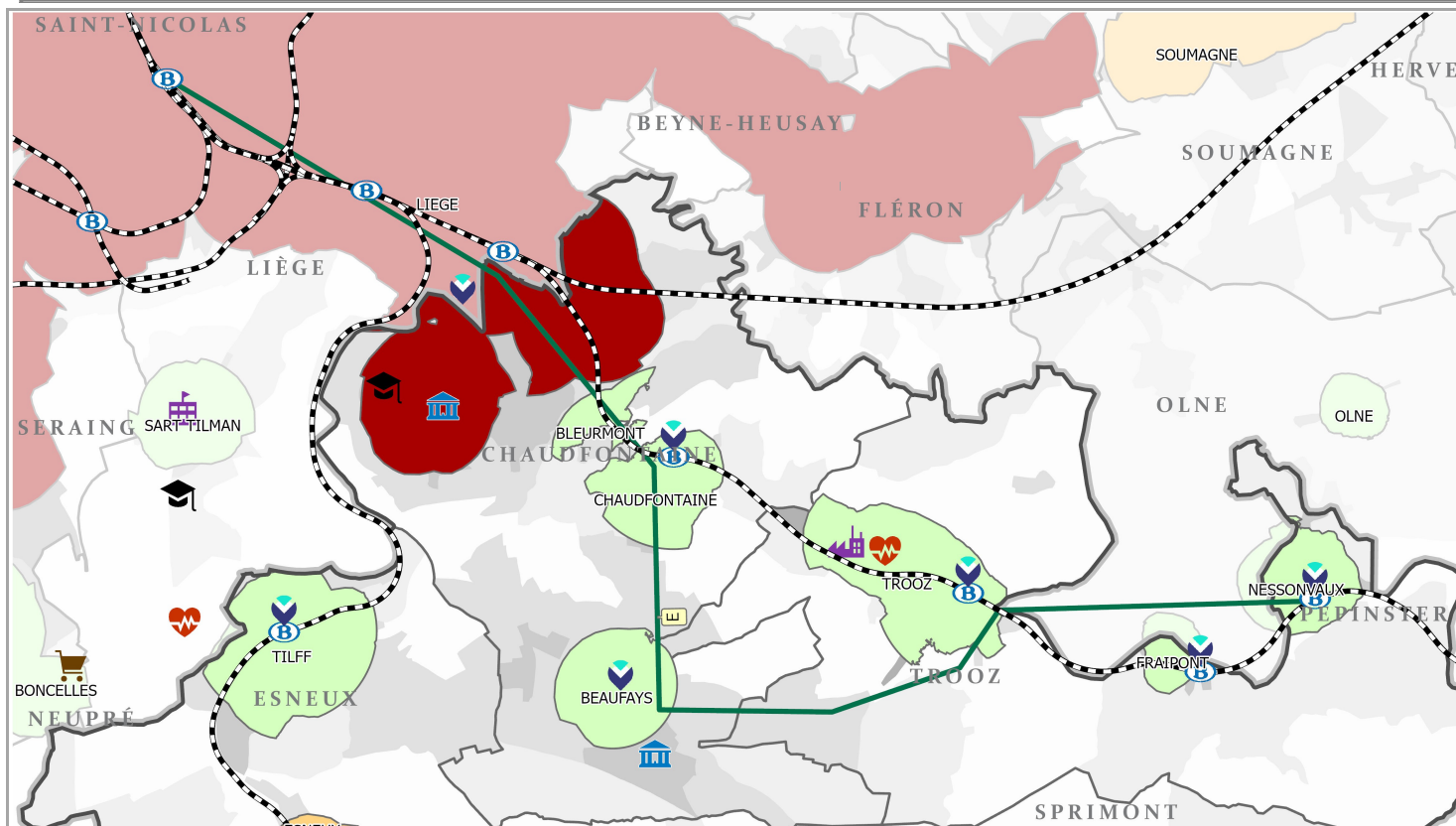
Soit 66 passages par jour en semaine (78 en semaine scolaire), Soit 64 passages par jour le samedi, soit 30 passages par jour le dimanche, Fréquence à 1bus/h avant 6h et après 20h la semaine et le samedi

POINT D'ATTENTION

Diminution de l'offre de la ligne 31 au regard du doublement de l'offre ferroviaire S

Zone de redéploiement :

LIAISON : Nessonvaux – Fraipont – Trooz – Beaufays – Vaux-sous-Chèvremont – Chênée – Liège



OBJECTIFS

Connecter les entités de Trooz de manière fine complémentarément au train ; Connecter Beaufays à Trooz via Le Péry et à Liège via Ninane, en renfort de la liaison principale "Aywaille - Liège"

DESSERTE

Centralités de destination : Centralité urbaine - pôle majeur de Liège

POI : Gares de Trooz et Liège-Guillemins, mobipôle de Chênée

Mobipôle de correspondance : /

Destination de correspondance : /

Ampleur Km : 235 708 km

NIVEAU DE SERVICE

	Fréquence	Amplitude
JS scolaire	60	6-20
JS vacance	60	6-20
Samedi	120	6-22
Dimanche	120	6-22

Précisions :

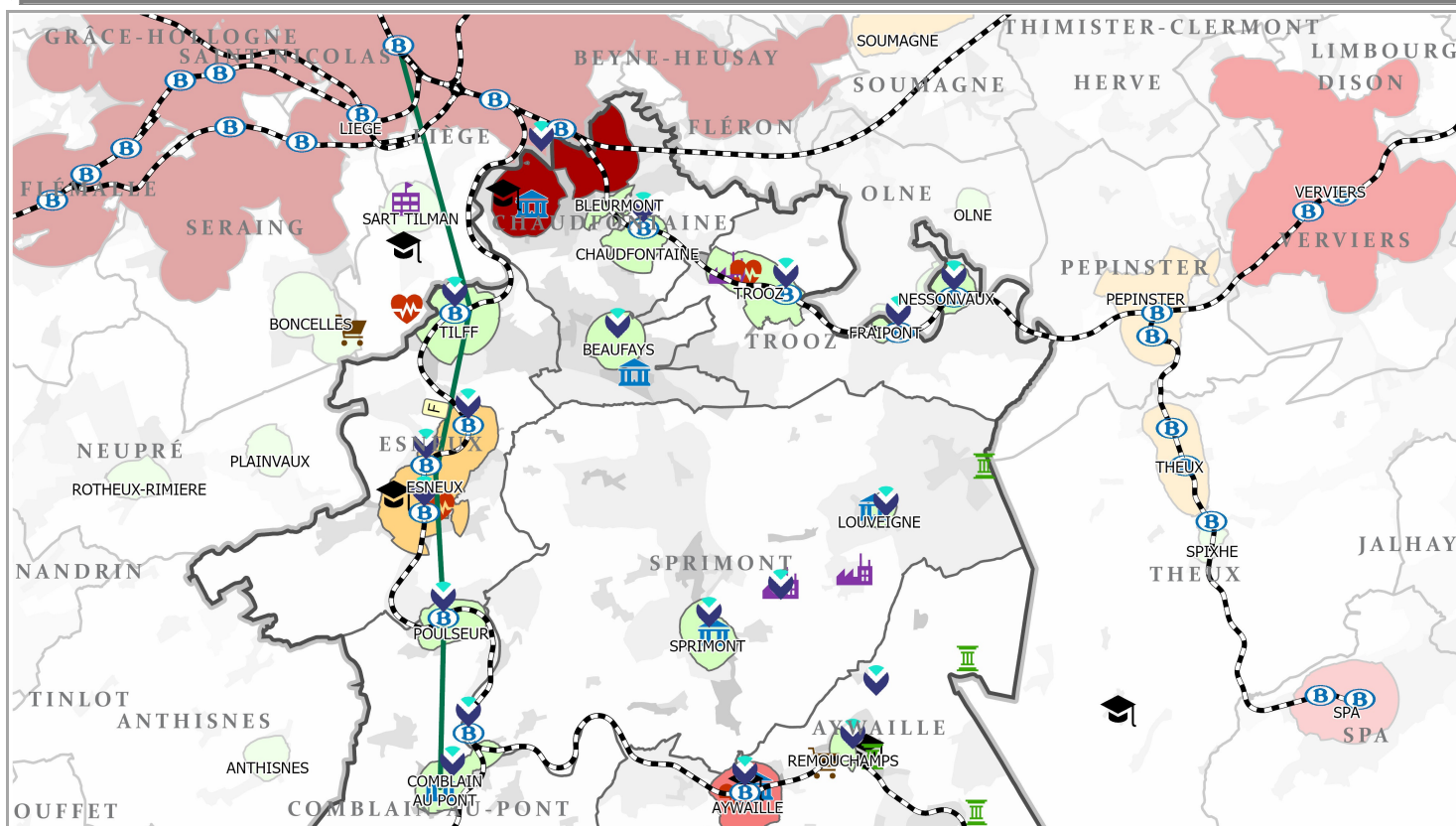
Soit 28 passages par jour en semaine, Soit 28 passages par jour le samedi, Soit 20 passages par jour le dimanche

POINT D'ATTENTION

Création de ligne

Zone de redéploiement :

LIAISON : Comblain-au-Pont - Poulseur - Esneux - Tilff - Liège (Guillemins)



OBJECTIFS

En complémentarité avec le train, connecter les communes de Comblain et Esneux aux pôles d'Esneux et Liège (Guillemins)

DESERTE

Centralités de destination : Centralité urbaine - pôle majeur de Liège

POI : Gares d'Esneux, Tilff, Rivage et Liège-Guillemins, athénée d'Esneux

Mobipôle de correspondance : Gare de Rivage

Destination de correspondance : Aywaille

Ampleur Km : 488 007 km

NIVEAU DE SERVICE

	Fréquence	Amplitude
JS scolaire	30	6-23
JS vacance	30	6-22
Samedi	60	6-23
Dimanche	120	7-23

Précisions :

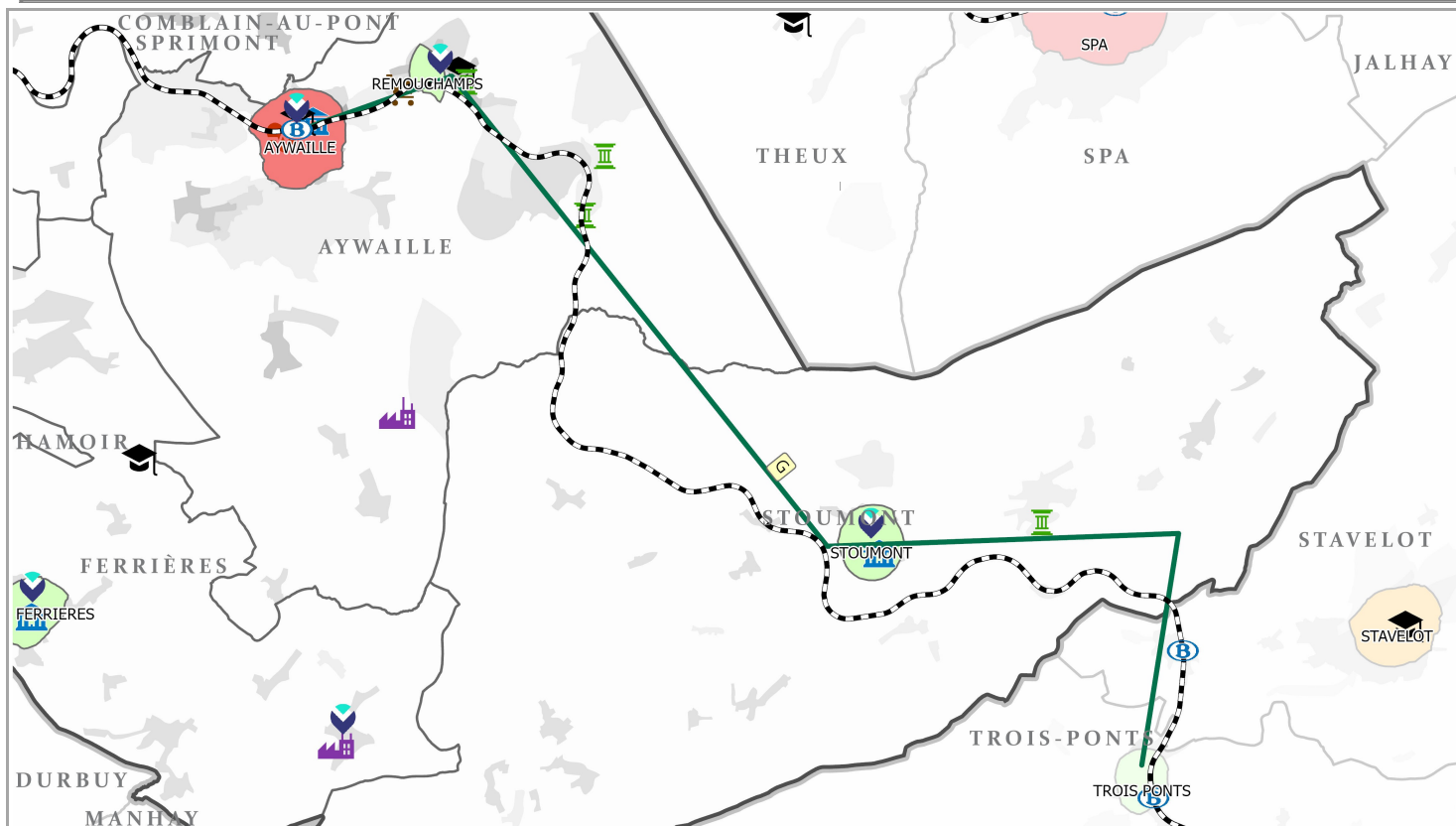
Soit 60 passages par jour en semaine scolaire (fréquence plus élevée en HP), Soit 56 passages par jour en semaine de vacances, Soit 40 passages par jour le samedi, Soit 10 passages par jour le dimanche

POINT D'ATTENTION

Maintien à l'identique de la ligne 377

Zone de redéploiement :

LIAISON : Trois-Ponts - Stoumont - Remouchamps - Aywaille



OBJECTIFS

Relier la commune de Stoumont au réseau structurant ainsi qu'aux pôles d'Aywaille, Trois-Ponts et Liège (via correspondance à Aywaille) que ce soit pour usage professionnel, touristique, administratif, instructif, médical ou ludique

DESSERTE

Centralités de destination : Centralité urbaine - pôle d'ancrage d'Aywaille

POI : Gare de Trois-Ponts, Plopsaco, Fonds de Quarreux, Ninglinspo, Centre d'accueil "L'Ambève", pôles scolaires d'Aywaille, musée "Décembre 44"

Mobipôle de correspondance : Gare d'Aywaille

Destination de correspondance : Liège

Ampleur Km : 210 738 km

NIVEAU DE SERVICE

	Fréquence	Amplitude
JS scolaire	120	6-20
JS vacance	120	6-20
Samedi	120	9-19
Dimanche	120	9-19

Précisions :

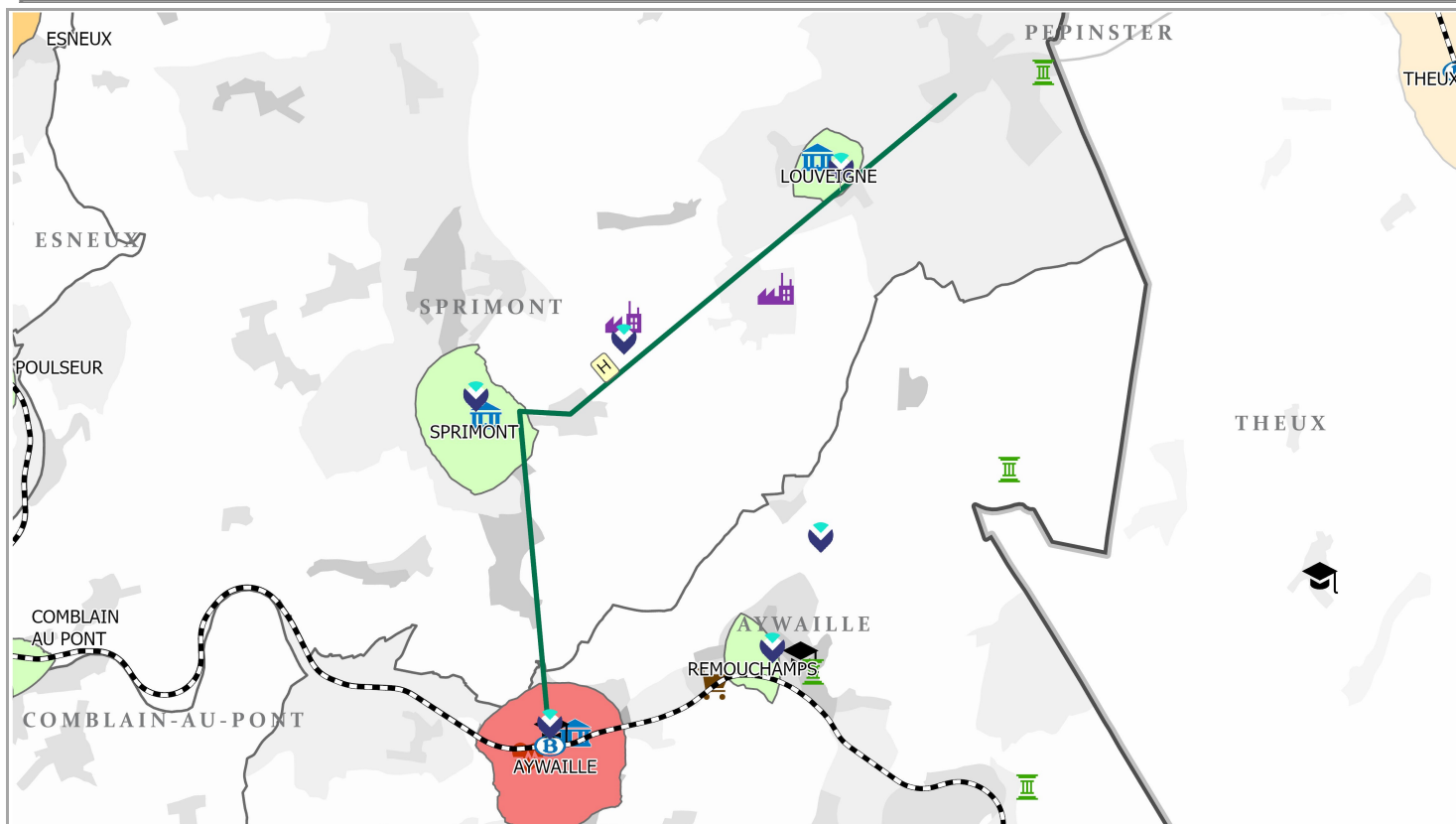
Soit 20 passages par jour en semaine (fréquence plus élevée en HP), Soit 10 passages par jour le weekend

POINT D'ATTENTION

Diverses modifications de la ligne 142 :- Suppression du tronçon "Esneux- Aywaille" - Diminution de l'offre en semaine et augmentation le dimanche du tronçon "Aywaille - Trois-Ponts" - Maintien de la liaison en "enjeux locaux" pour le tronçon "Trois-Ponts - Gouvy"

Zone de redéploiement :

LIAISON : Aywaille - Sprimont - Louveigné - Banneux



OBJECTIFS

Relier les villages de la commune de Sprimont entre eux et au pôle d'Aywaille, en desservant les différents PAE de Sprimont

DESERTE

Centralités de destination : Centralité urbaine - pôle d'ancrage d'Aywaille

POI : PAE Damré-Sprimont, PAE Cornémont, gare d'Aywaille

Mobipôle de correspondance : Banneux

Destination de correspondance : Avec le bus allant à Pépinster- Verviers (le matin) et y revenant (le soir)

Ampleur Km : 79 794 km

NIVEAU DE SERVICE

	Fréquence	Amplitude
JS scolaire	120	6-20
JS vacance	120	6-20
Samedi	120	9-19
Dimanche	/	/

Précisions :

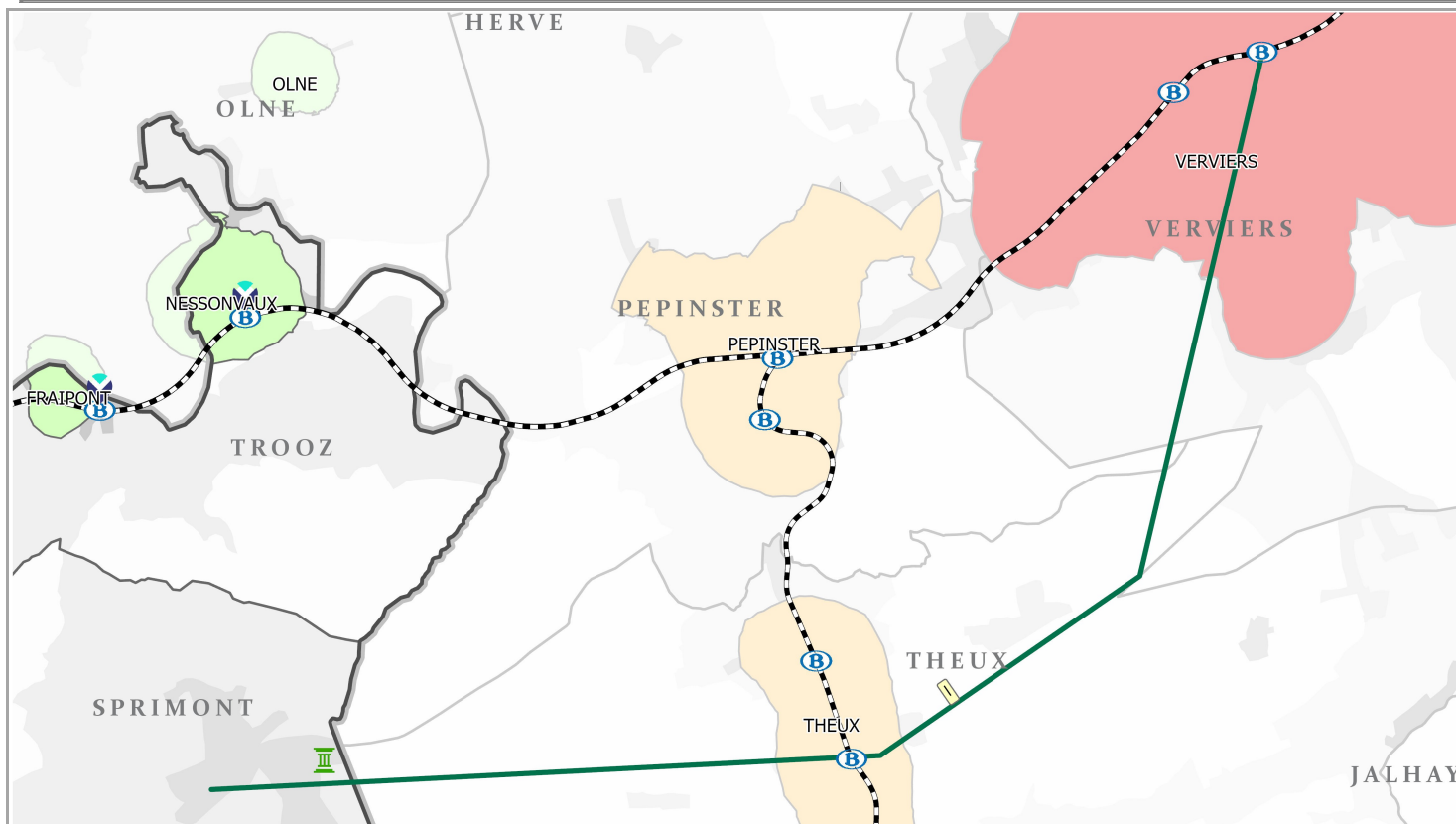
Soit 20 passages par jour en semaine (fréquence plus élevée en HP), Soit 10 passages par jour le samedi

POINT D'ATTENTION

Suppression de l'extension vers Houssonloge de la ligne 727

Zone de redéploiement :

LIAISON : Louveigné - Banneux - Pépinster - Verviers



OBJECTIFS

Permettre aux habitants d'Aywaille et Sprimont de rejoindre le pôle d'emploi de Verviers et le pôle scolaire de Pépinster

DESERTE

Centralités de destination : Centralité urbaine - pôle régional de Verviers

POI : Pôle d'emploi de Verviers et pôle scolaire de Pépinster

Mobipôle de correspondance : Banneux

Destination de correspondance : Avec le bus en provenance d'Aywaille (Aywaille- Sprimont - Louveigné - Banneux)

Ampleur Km : 26 822 km

NIVEAU DE SERVICE

	Fréquence	Amplitude
JS scolaire	60	Heure de pointe
JS vacance	60	Heure de pointe
Samedi	/	/
Dimanche	/	/

Précisions :

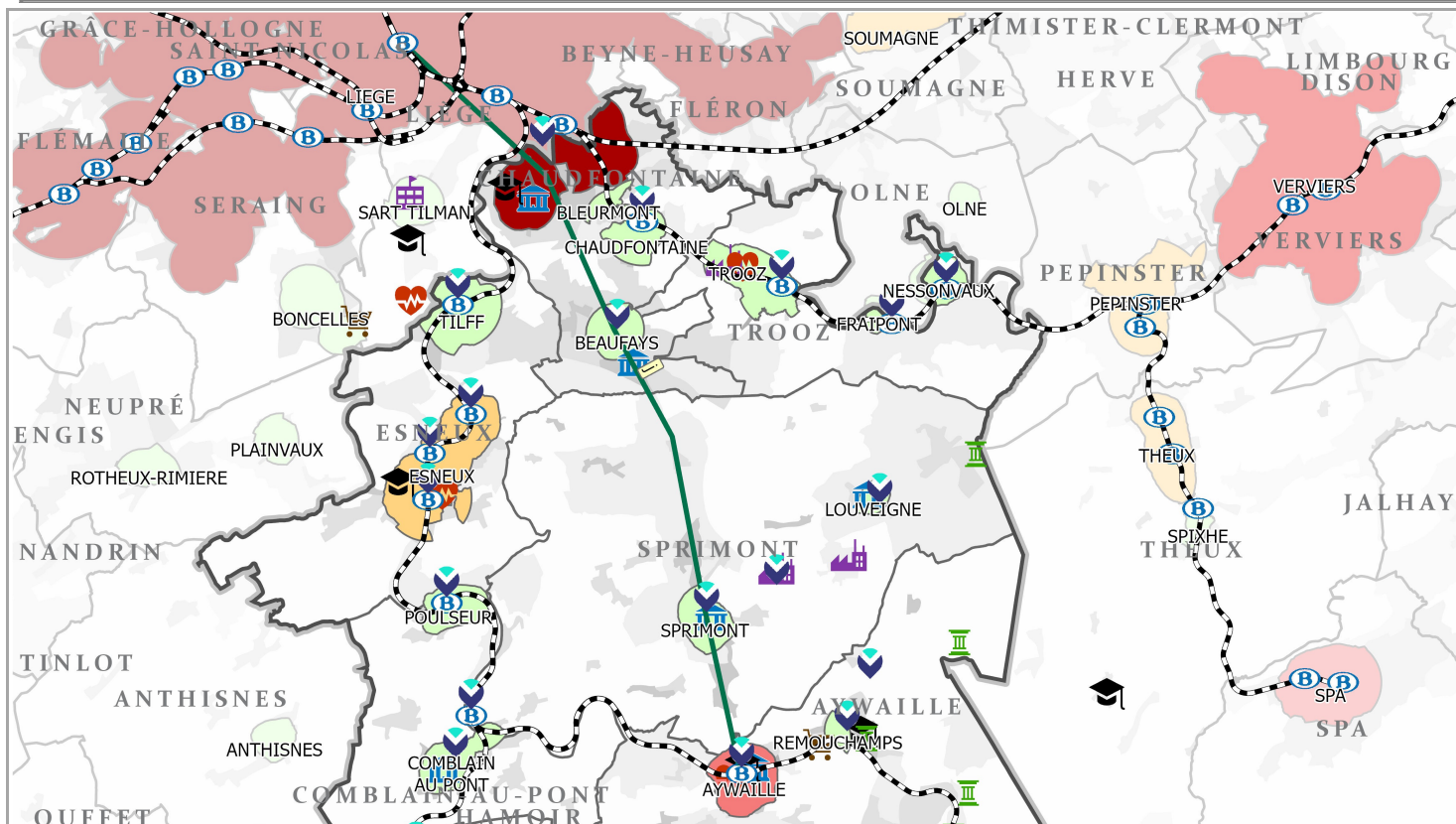
Soit 6 bus par jour (ligne unidirectionnelle)

POINT D'ATTENTION

Desserte de Verviers limitée aux heures de pointe de semaine sur la ligne 727

Zone de redéploiement :

LIAISON : Remouchamps - Aywaille - Sprimont - Beaufays - Embourg - Liège (Guillemins)



OBJECTIFS

Relier les différentes centralités d'Aywaille et Sprimont à leurs pôles administratifs et scolaires (Aywaille et Sprimont) et à Liège-Guillemins en alternance avec les trains. Connexion de Lincé à prévoir selon besoin

DESERTE

Centralités de destination : Centralité urbaine - pôle majeur de Liège

POI : Gares d'Aywaille et de Liège Guillemins et "mobipôle" Beaufays, pôles scolaires d'Aywaille et Liège

Mobipôle de correspondance : Arrêt express Remouchamps

Destination de correspondance : Arlon

Ampleur Km : 480 625 km

NIVEAU DE SERVICE

	Fréquence	Amplitude
JS scolaire	60	5-00
JS vacance	60	5-00
Samedi	60	6-00
Dimanche	60	8-00

Précisions :

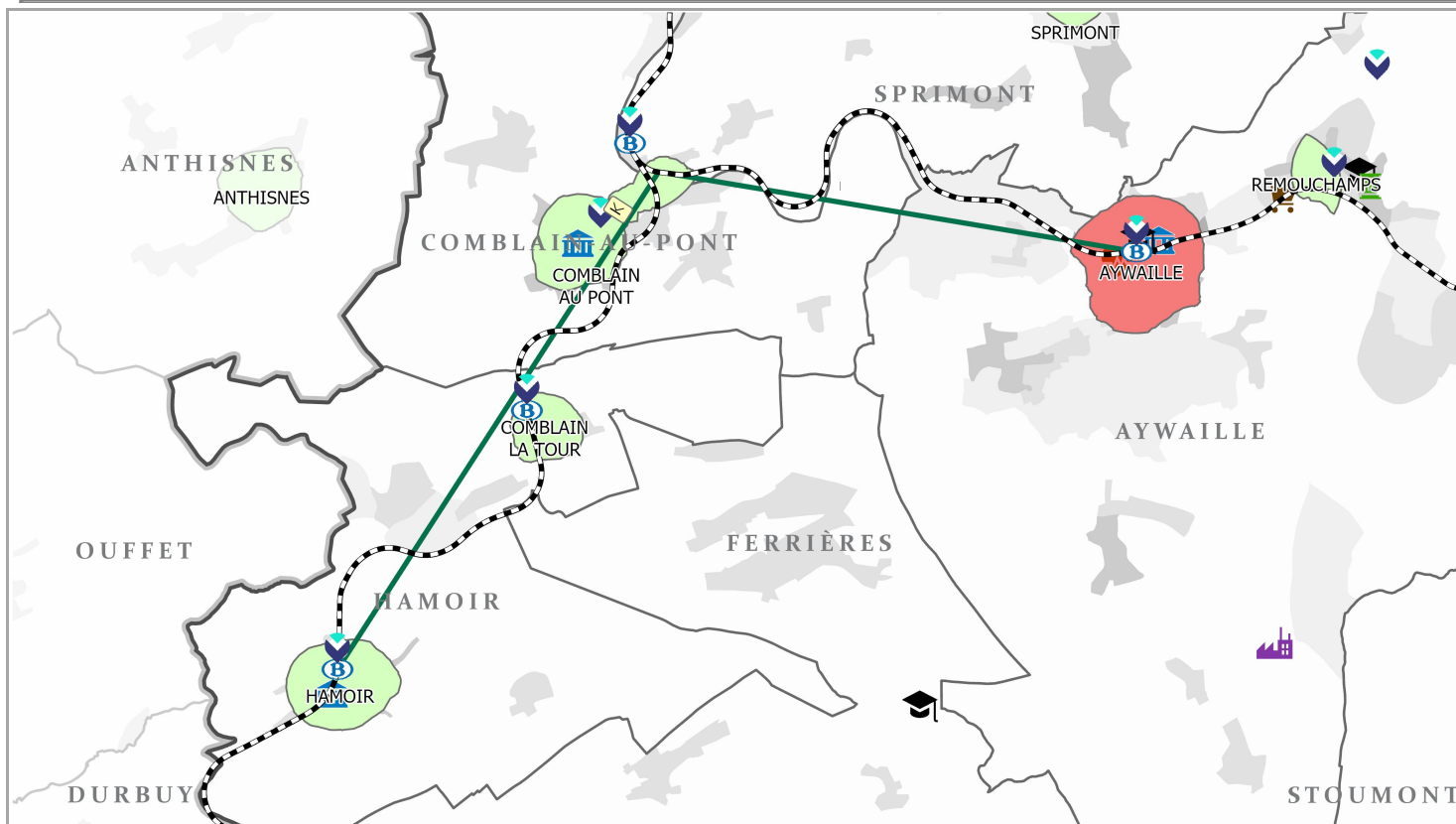
Soit 58 passages par jour en semaine scolaire (fréquence plus élevée en HP), Soit 46 passages par jour en semaine de vacances, Soit 32 passages par jour le samedi, Soit 22 passages par jour le dimanche

POINT D'ATTENTION

Allongement de l'itinéraire de la ligne 65 pour desservir systématiquement la centralité de Remouchamps, et maintien à minima de l'amplitude horaire actuelle

Zone de redéploiement :

LIAISON : Hamoir - Comblain-la-Tour - Comblain-au-Pont - Aywaille



OBJECTIFS

Connecter les communes de Comblain et Hamoir à leur pôle principal (Aywaille) et permettre la connexion entre Comblain et Sprimont via correspondance à Aywaille

DESERTE

Centralités de destination : Centralité urbaine - pôle d'ancrage d'Aywaille

POI : Gare d'Aywaille

Mobipôle de correspondance : Gare d'Aywaille

Destination de correspondance : Avec la liaison "Remouchamps - Aywaille - Sprimont - Beaufays - Embourg - Liège (Guillemins)"

Ampleur Km : 110 484 km

NIVEAU DE SERVICE

	Fréquence	Amplitude
JS scolaire	120	6-20
JS vacance	120	6-20
Samedi	120	9-19
Dimanche	/	/

Précisions :

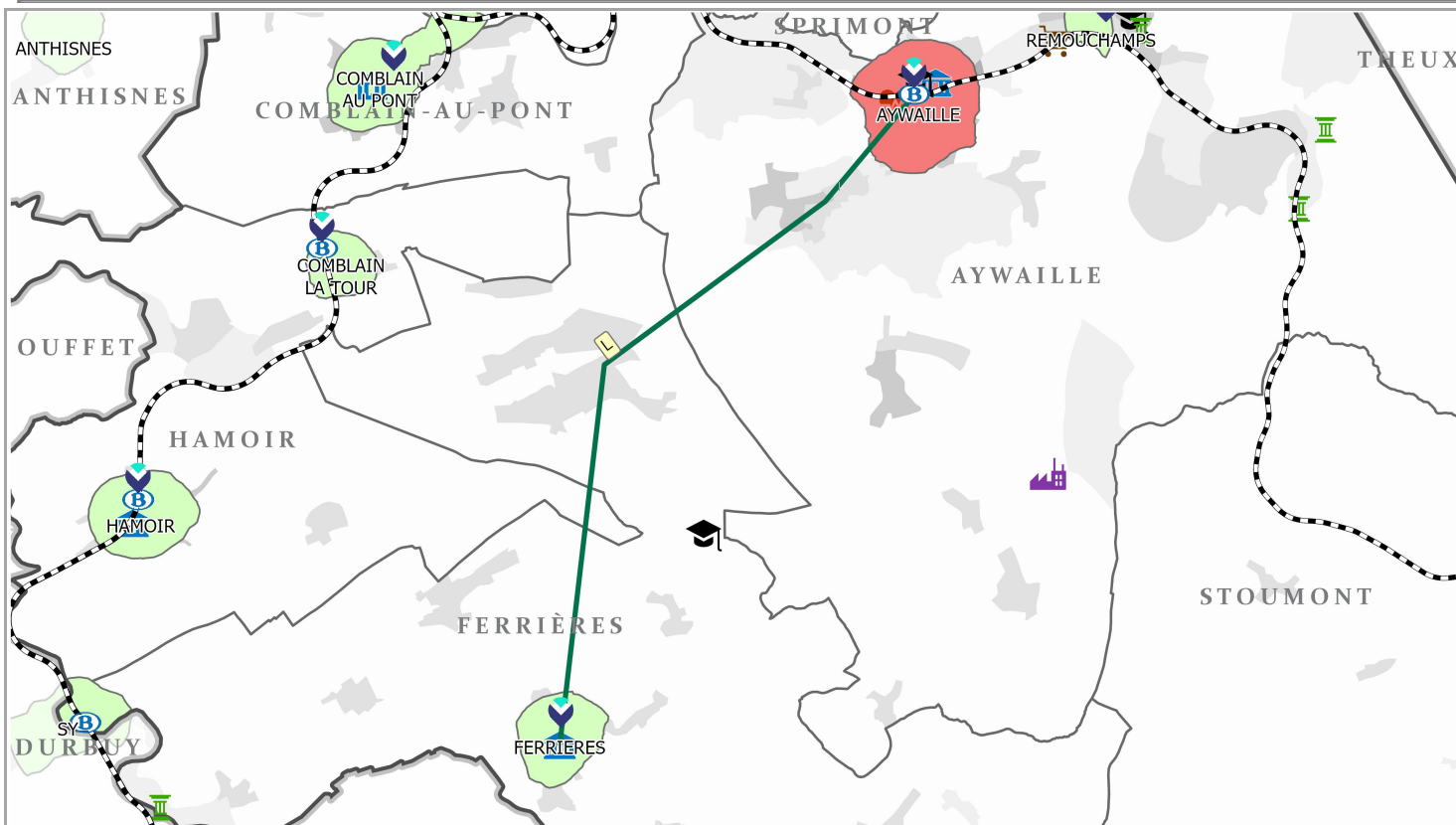
Soit 20 passages par jour en semaine (fréquence plus élevée en HP), Soit 10 passages par jour le samedi, Desservir Halleux

POINT D'ATTENTION

Renfort de la ligne 165 pour en faire une ligne cadencée régulière circulant toute la journée en semaine et le samedi, et modification de son itinéraire pour passer par les centralités de Comblain-au-Pont.

Zone de redéploiement :

LIAISON : Ferrières - Aywaille



OBJECTIFS

Relier la commune de Ferrières au réseau structurant (train - gare d'Aywaille) ainsi qu'à son pôle principal: Aywaille

DESERTE

Centralités de destination : Centralité urbaine - pôle d'ancrage d'Aywaille

POI : Gare d'Aywaille, pôles scolaires de Ferrières (St Roch) et d'Aywaille

Mobipôle de correspondance : Gare d'Aywaille

Destination de correspondance : Prioritairement depuis/vers Liège, Secondairement depuis/vers Remouchamps

Ampleur Km : 76 923 km

NIVEAU DE SERVICE

	Fréquence	Amplitude
JS scolaire	120	6-20
JS vacance	120	6-20
Samedi	120	9-19
Dimanche	120	9-19

Précisions :

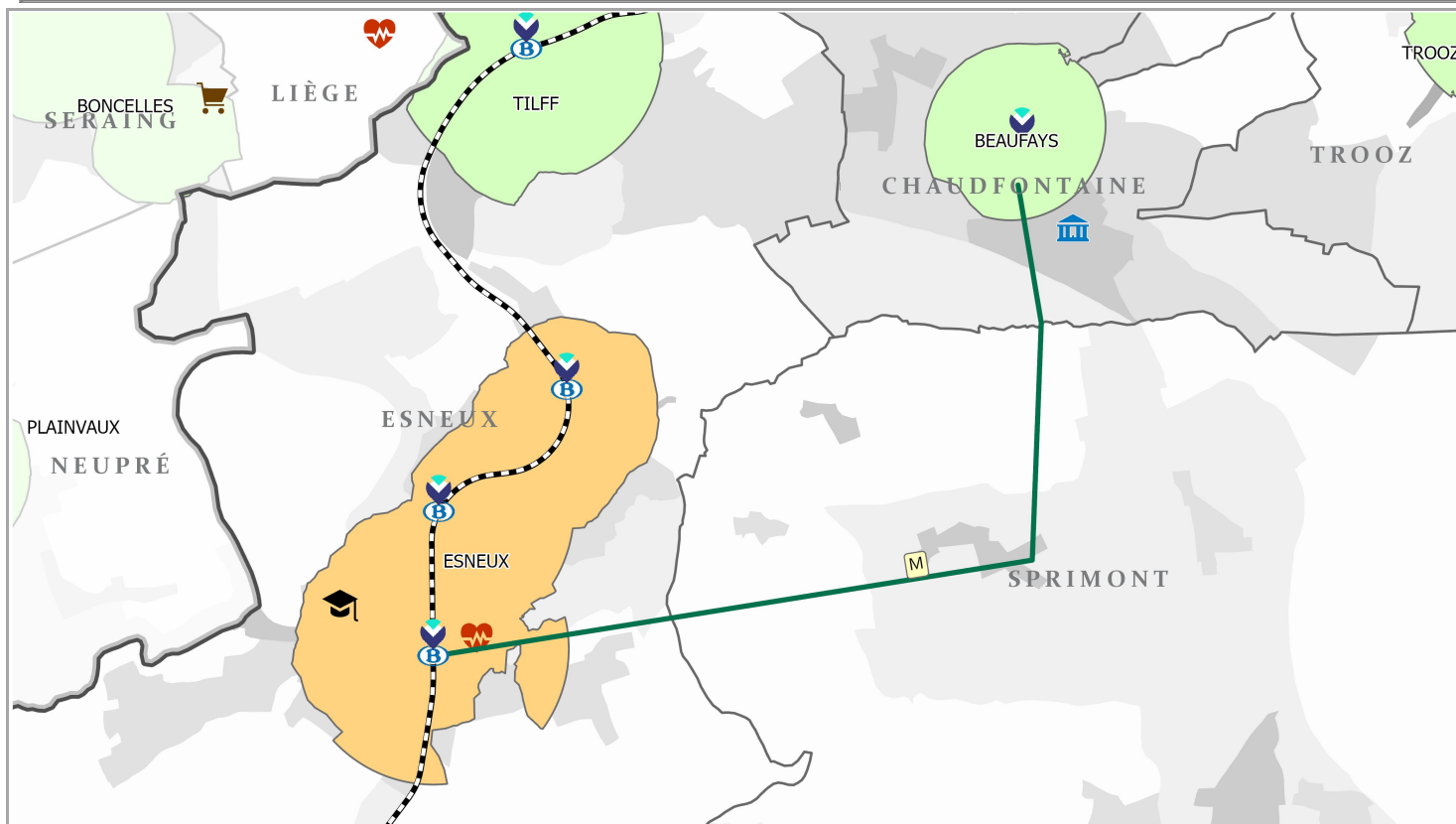
Soit 14 passages par jour en semaine (fréquence plus élevée en HP), Soit 10 passages par jour le week-end, Desservir Xhoris et Awan

POINT D'ATTENTION

Création de ligne

Zone de redéploiement :

LIAISON : Esneux - Beaufays



OBJECTIFS

Connecter le village de Dolembreux au réseau et offrir une radiale entre Esneux et Beaufays permettant également de desservir le CHU d'Esneux

DESERTE

Centralités de destination : Centralité urbaine d'Esneux

POI : CHU Esneux, gare d'Esneux

Mobipôle de correspondance : Beaufays

Destination de correspondance : Avec la liaison "Nessonvaux - Trooz - Le Péry - Beaufays - Ninane - Vaux-sous-Chèvremont - Chênée - Liège"

Ampleur Km : 35 204 km

NIVEAU DE SERVICE

	Fréquence	Amplitude
JS scolaire	120	6-20
JS vacance	120	6-20
Samedi	120	9-19
Dimanche	/	/

Précisions :

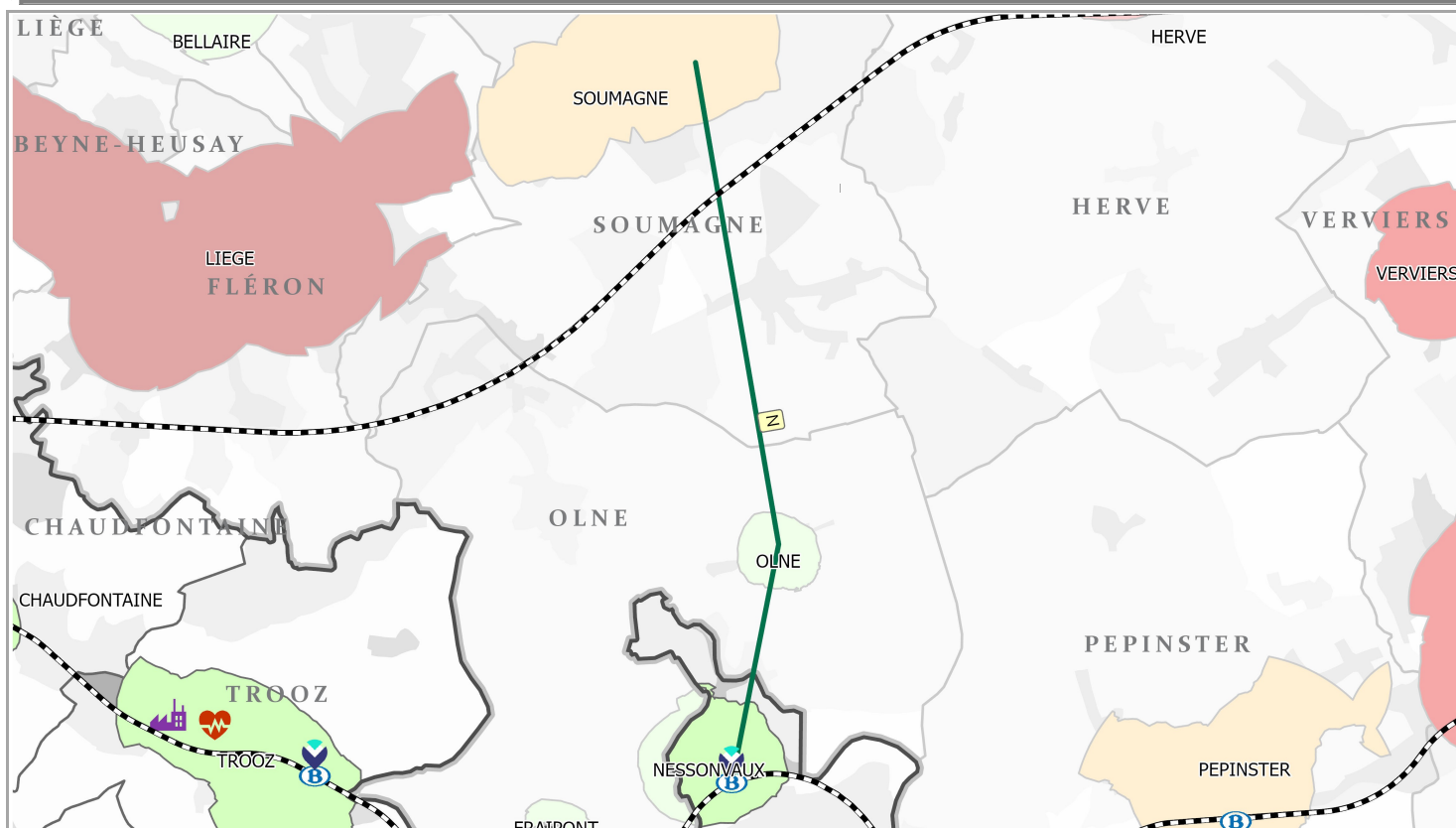
Soit 12 passages par jour en semaine, Soit 10 passages par jour le samedi, Desservir Dolembreux

POINT D'ATTENTION

Création de ligne

Zone de redéploiement :

LIAISON : Soumagne - Olne - Nessonvaux



OBJECTIFS

Connecter Olne et Soumagne à la gare de Nessonvaux pour permettre de bénéficier de l'offre ferroviaire vers Liège et Verviers

DESERTE

Centralités de destination : Centralité villageoise de Nessonvaux

POI : Gare de Nessonvaux

Mobipôle de correspondance : Gare de Nessonvaux

Destination de correspondance : Liège

Ampleur Km : 35 204 km

NIVEAU DE SERVICE

	Fréquence	Amplitude
JS scolaire	120	6-20
JS vacance	120	6-20
Samedi	120	9-19
Dimanche	/	/

Précisions :

Soit 12 passages/jour en semaine, Soit 10 passages/jour le samedi

POINT D'ATTENTION

Création de ligne