

Construisons ensemble la mobilité de demain !

OCBM de Luxembourg : document préparatoire au point 2.

Réseau cible proposé pour la zone Semois-Libramont en vue de l'édition du Schéma Intermodal de Mobilité par Bassin (ambitions tactiques régionales)

Libramont-Chevigny, Sainte-Ode, Bièvre, Bertrix, Paliseul, Vresse-sur-Semois,
Libin, Saint-Hubert, Bouillon

Voir proposition de décision de l'Organe page 16

Introduction

Le présent document s'inscrit dans le processus de redéploiement de l'offre tel que défini par l'article 19 du contrat de service public entre la Wallonie et l'Opérateur de Transport de Wallonie (CSP). Pour rappel, dans ce processus, l'Autorité Organisatrice du Transport est chargée « d'établir les projets de Plans Régionaux de Transport Public en capitalisant sur l'expertise de l'OTW et d'autres parties prenantes et en prenant en compte les moyens financiers ».

Il s'agit d'un document d'orientations tactiques qui définit les objectifs régionaux en termes de liaisons et de niveaux de service pour une zone de mobilité cohérente.

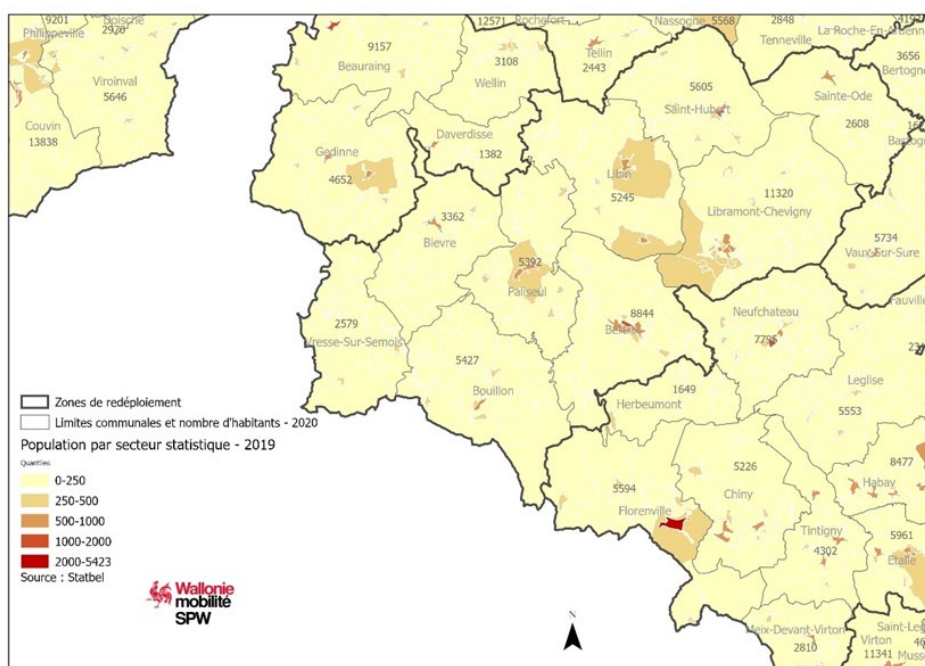
Le présent document se compose de trois parties :

1. le cadre dans lequel s'inscrit la démarche de redéploiement (cadre stratégique et réglementaire) ;
2. le diagnostic-mobilité sur lequel elle s'est appuyée ;
3. les éléments essentiels du Schéma Intermodal de Mobilité par Bassin à savoir :
 - la cartographie du réseau ;
 - le tableau récapitulatif des liaisons ;
 - les fiches détaillant le niveau de service attendu sur chaque liaison à créer ou à modifier.

Pour rappel, le périmètre de la zone d'étude est composé de 9 communes.

Bertrix	8.933 hab.	Paliseul	5.467 hab.
Bièvre	3.448 hab.	Saint-Hubert	5.665 hab.
Bouillon	5.432 hab.	Sainte-Ode	2.647 hab.
Libin	5.306 hab.	Vresse-sur-Semois	2.512 hab.
Libramont-Chevigny	11.603 hab.		
		TOTAL	51.013 hab.

Dans ces 9 communes vivent près de 50.000 habitants répartis spatialement comme suit :



1. Cadre

1.1 Vision FAST et Stratégie Régionale de mobilité

En 2017, le Gouvernement wallon a adopté la Vision FAST 2030, fixant des objectifs ambitieux et partagés pour transformer la mobilité à l'horizon 2030 en Wallonie. Mettre en place un système de mobilité qui garantit à tous la Fluidité, l'Accessibilité, la Santé et la Sécurité via le Transfert modal sont les finalités que la Wallonie veut atteindre en 2030.



Plus précisément, la Vision FAST 2030 fixe de manière chiffrée les objectifs suivants : l'augmentation de la part modale bus/tram de 4% (en 2018) à 10% (en 2030), en parallèle avec une augmentation de la part modale des autres modes alternatifs à la voiture individuelle.



Afin d'atteindre ces objectifs, la Stratégie Régionale de Mobilité (approuvée par le précédent Gouvernement Wallon en 2019 et confirmée par la Déclaration de Politique Régionale du Gouvernement actuel) prévoit la création et/ou le renforcement des lignes du réseau structurant régional et des réseaux urbains, une hiérarchisation de l'offre TEC (en fonction de la demande de mobilité) ainsi que le développement de solutions de mobilité locale flexibles.

En phase avec ces différents documents stratégiques, les objectifs de l'Autorité Organisatrice du Transport d'ici 2023 sont, notamment :

1. le développement d'un réseau structurant composé de lignes urbaines (tram, BHNS et principales) et non-urbaines (lignes express et principales) ;
2. le redéploiement, par phase, de 50% de l'offre kilométrique TEC de référence en s'appuyant sur le réseau structurant ferroviaire SNCB, tram et bus ;
3. le déploiement progressif et conséquent de solutions de mobilité locale offrant la possibilité de rejoindre les arrêts du réseau structurant (gare SNCB et mobipôles)

Plus précisément, le redéploiement de l'offre consiste en une amélioration de l'offre de transport en commun au regard des besoins de mobilité et pas uniquement au regard de la fréquentation actuelle du seul mode bus. Il s'agit donc d'adapter et d'améliorer le réseau de services réguliers pour répondre aux besoins significatifs de mobilité (actuels et/ou anticipés par l'évolution des territoires) de la population et des acteurs socio-économiques en termes de (nouvelles) liaisons et de niveaux de service attractifs, apportant une offre adaptée à chaque public-cible.

Les niveaux de service offerts dans le cadre du redéploiement doivent être conformes à la hiérarchisation décrite dans la stratégie régionale de mobilité. Celle-ci engendre notamment une meilleure lisibilité de l'offre.

1.2 Cadre réglementaire

Le décret du 21/12/1989, par sa mise à jour le 29/03/2018, définit un réseau hiérarchisé comme un ensemble de lignes régulières de transport en commun s'appuyant sur la structure territoriale du bassin de mobilité et organisé en un maillage de lignes structurantes, de lignes secondaires et de lignes de desserte de pointe. Il confie à l'Autorité Organisatrice du Transport la définition de l'offre de transport permettant de concrétiser la politique d'accessibilité au territoire et la fixation des objectifs d'intermodalité.

Le Contrat de Service Public 2019-2023, qui lie l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) à la Région Wallonne, définit les modalités d'évolution de l'offre de transport en commun et le rôle que doivent y jouer les Organes de Consultation par Bassin de Mobilité (OCBM).

Particulièrement, l'article 19 - Processus de redéploiement de l'offre précise ceci :

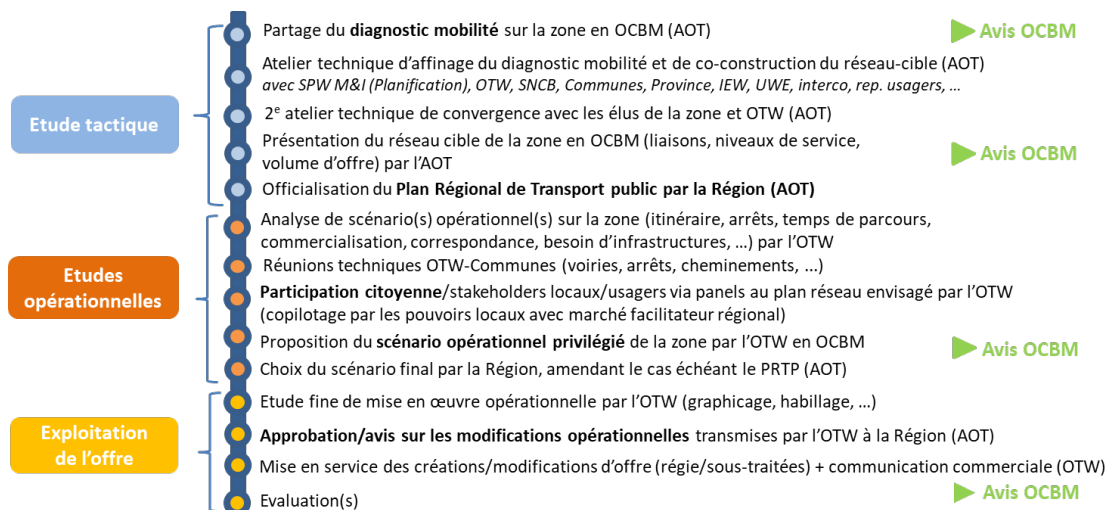
Les Parties s'engagent à suivre la procédure suivante dans le cadre du redéploiement de l'offre :

- *Sur base des orientations de redéploiement de l'offre du réseau de transport public wallon définies par le Gouvernement, l'AOT établit les projets de Plans Régionaux de Transport Public en capitalisant sur l'expertise de l'OTW et d'autres parties prenantes et en prenant en compte les moyens financiers tels que prévus à l'Article 71. L'AOT met en œuvre, sur base de ces Plans, les concertations avec les différents membres des OCBM ;*
- *A la suite de ces concertations, l'AOT officialise les Plans Régionaux de Transport Public déclinés par Bassin de mobilité ;*
- *Sur cette base, l'AOT pilote les évolutions de l'offre selon un échéancier réaliste ;*
- *L'OTW étudie et planifie ces évolutions de l'offre, les chiffres de manière fine, génère les scénarios (itinéraire, amplitude approximative, fréquence, service alternatif, gamme tarifaire des services alternatifs, mesures d'accompagnements souhaitables) à soumettre à l'organe de consultation concerné ;*
- *Les membres de l'organe de consultation du Bassin émettent leurs remarques et leurs suggestions ;*
- *L'AOT valide le scénario final parmi les propositions de l'OTW éventuellement amendées ;*
- *L'OTW réalise alors son étude plus fine de modification de l'offre et la met en œuvre, elle-même ou en sous-traitance ;*
- *L'AOT encadre un processus d'évaluation et d'adaptation du projet d'offre redéployée, dans les 12 mois qui suivent la mise en production.*

1.3 Etapes du redéploiement

A. Etape tactique réalisée

Le processus de redéploiement de l'offre est synthétisé comme suit :



La première phase de ce redéploiement consiste en la réalisation et en la validation de l'étude tactique.

Celle-ci a débuté par la présentation d'un premier diagnostic « mobilité » de la zone lors de [l'Organe de Consultation du Bassin de Mobilité](#) de Luxembourg le 24 novembre 2022. L'Organe y a rendu l'avis suivant :

« L'Organe prend connaissance du diagnostic mobilité présenté par l'Autorité Organisatrice du Transport et le partage.

En termes de réseau structurant de transport en commun desservant la zone, il constate que :

- Les communes de Bertrix, Bièvre, Libramont-Chevigny, Paliseul et Saint-Hubert disposent d'une offre ferroviaire ;
- La commune de Sainte-Ode dispose d'une offre structurante Express et les communes de Bertrix, Bouillon et Libramont-Chevigny disposent d'une offre structurante principale ;
- Les communes de Libin et Vresse-sur-Semois n'ont pas de connexion au réseau structurant ferroviaire ou Express.

L'Organe recommande à l'AOT, l'OTW et les communes concernées (Bertrix, Bièvre, Bouillon, Libin, Libramont-Chevigny, Paliseul, Sainte-Ode, Saint-Hubert et Vresse-sur-Semois) de s'engager dans le processus de redéploiement de l'offre sur le périmètre d'étude de la zone pluricommunale « Semois-Libramont », et de présenter pour avis le projet de Plan Régional de Transport Public de la zone lors de sa prochaine session au printemps 2023 ».

Un premier atelier technique réunissant le SPW Mobilité et Infrastructures (Autorité Organisatrice du transport), l'OTW, les communes concernées et différentes parties prenantes (SNCB, Idélux, Parc national, etc.) a été organisé en date du 23 janvier 2023 afin de partager et d'enrichir le diagnostic « mobilité » de la zone et d'esquisser de manière collective une première mouture de réseau-cible.

Sur cette base, une deuxième réunion a été organisée le 3 mars 2023 au cours de laquelle une première proposition de réseau-cible a été présentée par l'AOT. Celle-ci a fait l'objet d'une série

de remarques qui ont été consignées dans le PV de la réunion. Au terme de ce deuxième exercice, il est rapidement apparu que le réseau proposé dépassait largement l'enveloppe kilométrique disponible et réduisait drastiquement l'offre scolaire actuelle pourtant essentielle en milieu rural.

Une troisième réunion à caractère décisionnelle a ensuite été organisée avec les représentants des collèges des communes concernées par le redéploiement. Le maintien de la desserte scolaire actuelle y a été acté. L'AOT a proposé une série d'adaptations visant à ramener la proposition dans un cadre budgétaire plus réaliste tout en conservant ses fondamentaux à savoir la mise en œuvre de liaisons principales entre Libramont, Saint-Hubert et Libin, de liaisons secondaires entre la gare de Poix et Saint-Hubert, la gare de Biève, Vresse-sur-Semois et le futur centre carcéral de Sugny, Sainte-Ode et Bastogne et entre Paliseul et le nœud de correspondance bus-bus de Menuchenet. Le parti a été également adopté de réduire l'offre touristique à deux lignes entre Saint-Hubert et Le Fourneau Saint-Michel ainsi qu'entre Bouillon et Bohan dans le prolongement de la ligne venant de l'Abbaye d'Orval, afin d'assurer une desserte fine du Parc national de la Semois en période estivale.

La question du « TEC à la demande » en dehors des heures de pointe a également été envisagée pour certaines parties du territoire où la demande est faible et une desserte régulière s'avèrerait dissuasive en temps de parcours compte tenu de la dispersion de l'habitat.

L'organisation des correspondances train-bus et bus-bus a également été tranchée au cours de cette réunion de même que la localisation des « mobipôles » (lieux d'intermodalité).

Ce réseau-cible de la zone Semois-Libramont est présenté pour avis via le présent document à [l'Organe de Consultation du Bassin de Mobilité](#) de Luxembourg du 30 mai 2023.

B. Etapes suivantes

Sur la base du présent Schéma Intermodal de Mobilité par Bassin, la phase d'études opérationnelles par l'OTW en vue de la mise en place de ce nouveau réseau peut être entamée.

Conformément à l'article 19 du CSP, l'OTW « étudie et planifie ces évolutions de l'offre, les chiffres de manière fine, génère les scénarios (itinéraire, amplitude approximative, fréquence, service alternatif, gamme tarifaire des services alternatifs, mesures d'accompagnement souhaitables). Les besoins éventuels en matériel roulant et en infrastructures de transport public sont également identifiés. »

Cette phase est cruciale pour identifier les évolutions nécessaires du réseau TEC actuel.

Sur base de l'expérience menée au sein des zones de redéploiement de Gembloux et de Florenville, le Ministre Henry a confirmé son souhait de voir réaliser une démarche d'information et de consultation citoyenne. L'OTW s'assurera de mettre 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 Plan de Transport en termes de liaisons, niveaux de service et d'ampleur kilométrique.

C'est dès lors sur le scénario amendé des remarques citoyennes que l'OTW pourra effectivement prendre en compte l'avis de l'Organe de Consultation du Bassin de Mobilité qui sera à nouveau sollicité à cette étape, accompagné du phasage de mise en œuvre proposé par l'OTW. La Région, via l'AOT, validera alors le scénario final à mettre en exploitation.

La mise en service des évolutions de l'offre sera réalisée dans l'année suivant l'approbation, en fonction de la disponibilité effective en infrastructures et en matériel roulant nécessaires à l'exploitation de l'offre concernée.

Les évolutions de l'offre (modification, création, suppression) feront l'objet d'un processus d'évaluation (et éventuellement d'adaptation) dans les 18 mois qui suivent leur mise en service (conformément à l'article 19 du CSP).

Cette évaluation portera au moins sur les éléments suivants :

- Conformité de la mise en œuvre aux attentes régionales ;
- Analyse de la fréquentation et de la charge de passagers :
 - o Adéquation de la politique/localisation des arrêts ;
 - o Fiabilité ;
 - o Efficacité des correspondances ;
 - o Accessibilité PMR.

2. Rappel du diagnostic « mobilité » sur la zone

Demande de mobilité

Une analyse des flux de mobilité domicile-travail et des flux de mobilité domicile-école (secondaires et supérieurs) a été réalisée (voir carte et tableau ci-après). Ces flux sont davantage susceptibles d'être captés par une offre de transport en commun.



La majorité des flux de mobilité pour les motifs domicile-travail et scolaires de la zone Semois-Libramont est orientée vers Libramont-Chevigny, puis dans une moindre mesure vers le Grand-Duché de Luxembourg, Bertrix et Arlon.

On note d'importants flux intra-communaux (flux domicile-travail et écoles secondaires confondus) au sein des communes de Libramont-Chevigny, Bertrix, Bouillon et Saint-Hubert et, dans une moindre mesure, au sein de Bièvre et Vresse-sur-Semois. Cependant, ceux-ci sont davantage du ressort de la mobilité individuelle.

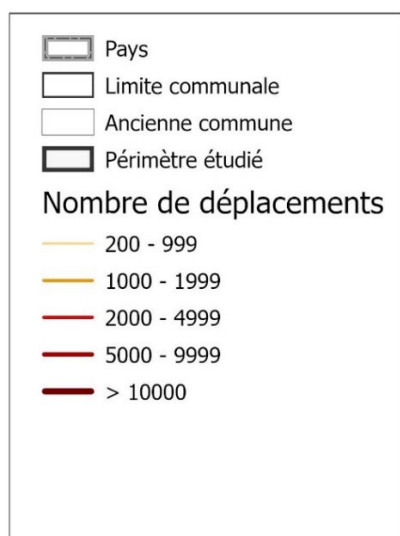
Pour ce qui concerne les flux de moindre importance, la demande de mobilité est dispersée et reste principalement interne à la zone d'étude, à l'exception de flux vers les pôles extérieurs de Bastogne et Marche-en-Famenne.

Origines	Total général	LIBRAMONT-CHEVIGNY	BERTRIX	Luxembourg	SAINT-HUBERT	BOUILLON	PAUSEUL	ARLON	BASTOGNE	NEUFCHATEAU	LIBIN	RBC	NAMUR	MARCHE-EN-FAMENNE	VRESSE-SUR-SEMOIS	BIÈVRE	LIEGE	VIRTON	OTTIGNIES-LOUVAIN-LA-NE	SAINT-ODE	BEAURAING	VAUX-SUR-SURE	AUBANGE	HABAY	GEDINNE
BERTRIX	4113	720	1381	370	74	133	98	206	85	172	61	103	93	48	14	12	51	86	47	11	8	18	13	20	4
BIÈVRE	1481	123	103	40	24	107	218	17	11	18	32	44	63	17	59	252	20	9	20	0	71	1	3	1	50
BOUILLON	2118	248	227	90	19	755	142	40	20	44	32	57	44	18	59	24	41	18	17	5	7	7	1	9	8
LIBIN	2554	597	237	210	193	37	135	93	57	70	326	60	82	53	6	11	37	17	21	11	9	3	23	16	5
LIBRAMONT-CHEVIGNY	5715	2193	253	750	340	35	80	327	236	246	77	152	133	105	2	8	119	70	56	30	3	55	25	39	1
PAUSEUL	2467	395	349	160	59	202	485	73	30	55	79	69	61	37	30	44	24	28	39	6	16	6	11	10	15
SAINT-ODE	1293	116	24	220	99	2	3	31	308	15	6	20	24	67	0	0	37	9	13	113	0	30	7	7	0
SAINT-HUBERT	2577	459	86	180	806	10	26	110	75	44	45	77	60	109	3	3	46	23	19	25	2	13	46	9	0
VRESSE-SUR-SEMOIS	960	54	49	10	2	106	81	16	7	8	7	39	45	5	271	36	9	9	13	0	42	0	3	0	22
Total général	23278	4905	2709	2030	1616	1387	1268	913	829	672	665	621	605	459	444	390	384	269	245	201	158	133	132	111	105

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

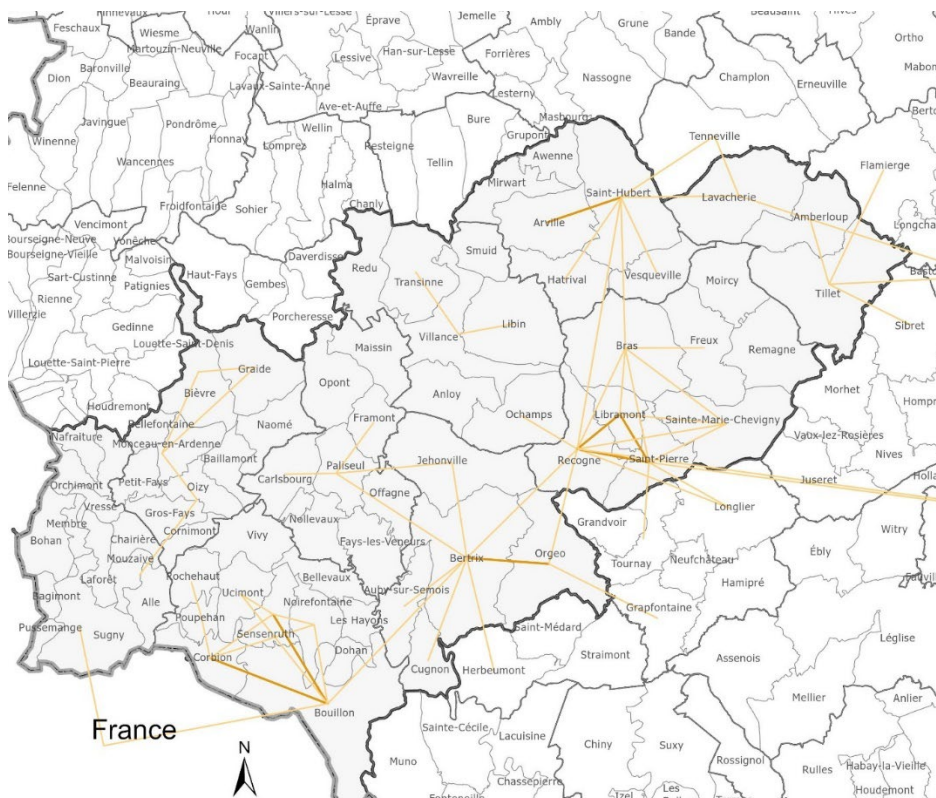
Bien que beaucoup plus importants quantitativement, ces flux sont les plus difficiles à capter par les transports publics, ceci pour diverses raisons : caractère dispersé de la demande dans le temps et dans l'espace, multiplicité des motifs (travail, école, achats, loisirs et autres pour près de 40 %),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

Sachant qu'il s'agit d'une région touristique, l'exercice a été réalisé un mardi moyen mais également un dimanche moyen à la belle saison. Cet exercice a permis de conclure qu'il n'y a pas de différences fondamentales ni dans l'ampleur, ni dans l'orientation des flux, entre ces deux périodes (voir légende ci-dessous et cartes ci-après).





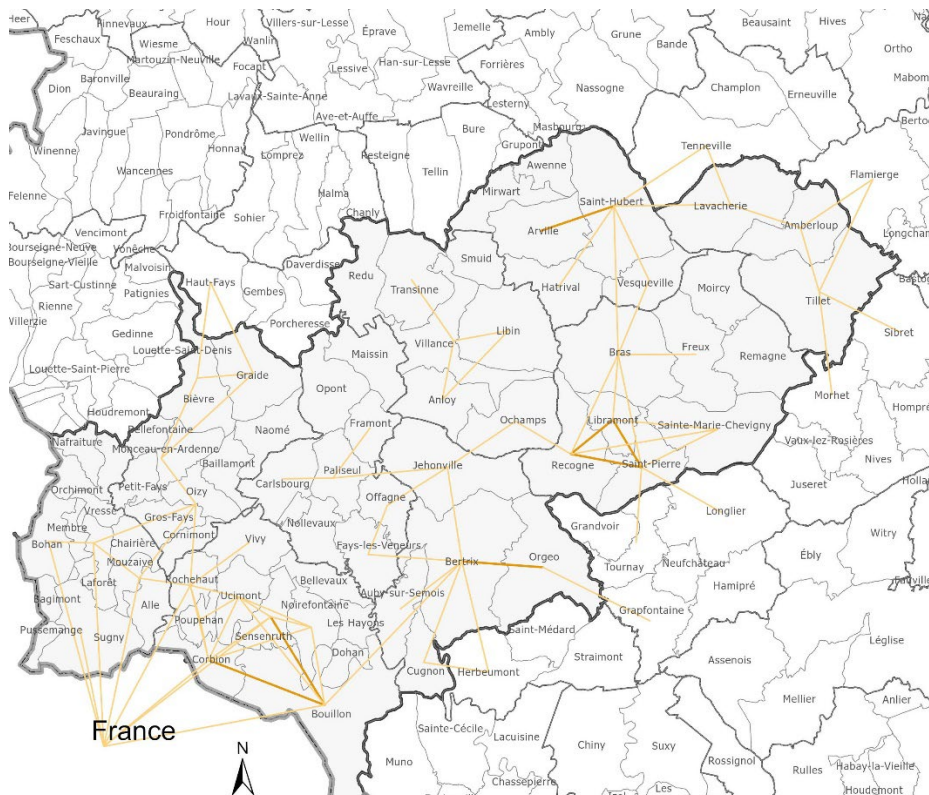
Carte des flux « tous modes tous motifs » – échelle des communes actuelles – un mardi moyen



Carte des flux « tous modes tous motifs » – échelle des anciennes communes – un mardi moyen



Carte des flux « tous modes tous motifs » – échelle des communes actuelles – un dimanche moyen



Carte des flux « tous modes tous motifs » – échelle des anciennes communes – un dimanche moyen

Offre structurante (ferroviaire et express)

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

Six gares sont implantées dans la zone de redéploiement. L'offre en train, en semaine, varie fortement d'une gare à l'autre, de même que les conditions d'accueil des voyageurs (voir tableau ci-dessous).

Gare	Salle d'attente	Train	Relation	Fréquence
Libramont	Oui	IC	Bruxelles-Namur-Arlon-Luxembourg	1 train/h
		L	Libramont-Dinant-Namur	1 train/h
		L	Libramont-Athus-Arlon	1 train/h
		L	Libramont-Marloie-Ciney	1 train/2h
		L	Libramont-Arlon	1 train/h
Bertrix	Oui	L	Libramont-Dinant-Namur	1 train/h
		L	Libramont-Athus-Arlon	1 train/h
Paliseul	Non	L	Libramont-Dinant-Namur	1 train/h
Carlsbourg	Non			
Graide	Non			
Poix-St-Hubert	Non	L	Libramont-Marloie-Ciney	1 train/2h

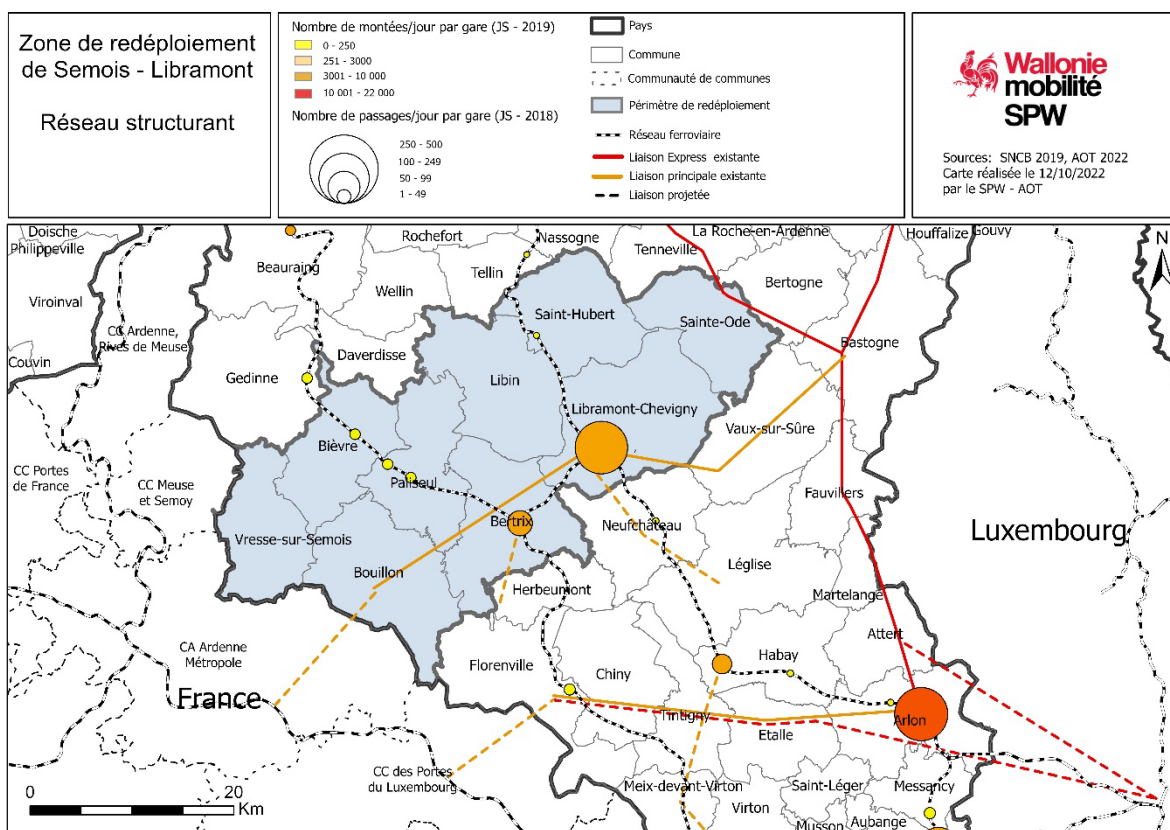
Incontestablement, la gare de Libramont constitue l'épicentre du réseau de transport public de la zone de redéploiement.

Sur le reste de la zone, on notera que les communes de :

- Bertrix, Paliseul et Bièvre disposent d'un accès au réseau SNCB mais que les gares sont systématiquement excentrées par rapport à la ou les polarités principales de ces communes. A titre d'exemple, le centre de Bièvre et sa gare sont éloignés de près de 2 kilomètres ;
- Saint-Hubert et Libin partagent une gare commune mais celle-ci est située en bordure de leur territoire et n'est desservie que par un train toutes les deux heures ;
- Vresse-sur-Semois, Bouillon et Sainte-Ode ne disposent pas de gare.

Concernant le réseau de bus, trois lignes de bus sont à épingle dès lors qu'elles offrent une fréquence cadencée d'un bus par heure et par sens et peuvent, de ce fait, être considérées comme structurantes :

- La ligne express E78 Bastogne – Marloie – Namur. Cette ligne compte deux arrêts sur le territoire de la commune de Sainte-Ode. Cependant, ceux-ci sont localisés à la limite du territoire communal, à plus de 7 km des principales polarités. Ceux-ci ne disposent pas de zones de stationnement, ni de cheminement pour y accéder à pied ou à vélo ;
- La ligne 6 Bastogne – Libramont qui renforce encore le poids de la gare de Libramont dans le réseau de transport ;
- La ligne 8 Libramont – Bouillon, connectant ainsi la commune de Bouillon au réseau structurant. Cette ligne devrait prochainement être prolongée jusqu'à Sedan en France.



3. Projet de Schéma Intermodal de Mobilité par Bassin

Les études tactiques menées ont permis à l'Autorité Organisatrice du Transport d'établir le réseau cible ambitionné sur la zone.

3.1. Liaisons et niveaux de service cibles

Basé sur la demande réelle de mobilité (flux domicile-travail et scolaires tous modes, prise en compte d'autres points d'intérêts liés aux loisirs, etc.), le réseau-cible devrait davantage répondre aux besoins de la collectivité.

La hiérarchisation du réseau ainsi que sa clarification, tant au niveau des itinéraires que des horaires, devraient également favoriser une meilleure appropriation du réseau et une plus grande facilité d'usage.

En complément du réseau ferroviaire fédéral desservant la zone, le réseau régional de bus proposé sera composé d'/de :

- 1 liaison express existante ;
- 2 liaisons principales déjà existantes sous forme de lignes ;
- 3 liaisons principales à créer ;
- 3 liaisons secondaires à créer ;
- 3 liaisons secondaire de type « TEC à la demande » ;
- 15 liaisons scolaires ;
- 2 liaisons touristiques ;

ainsi que :

- 2 liaisons principales ;
- 1 liaison touristique ;
- 1 liaison secondaire de type « TEC à la demande » ;
- 3 liaisons scolaires ;

initiées dans le cadre du redéploiement de la zone voisine de Florenville.

Ces différentes liaisons sont reprises sur le plan en annexe, à l'exception de celles à caractère scolaire, qui font l'objet d'une planche séparée, ceci pour des questions de clarté du document. Les liaisons du réseau-cible sont ensuite détaillées dans le tableau en annexe avec mention des objectifs poursuivis, de la fréquence et dans autres indicateurs de niveau de service.

Enfin, les fiches des liaisons à créer sont reprises également en annexe. Y figurent l'ensemble des ambitions régionales en matière de desserte tels que les points d'intérêts à desservir, les correspondances ciblées, les niveaux de service attendus, etc.

En termes d'ampleur d'offre kilométrique, la mise en place de ce réseau cible représente une enveloppe d'environ 1.600.000 kilomètres annuels (hors mobilité locale flexible) sur la zone qui devrait être légèrement augmentée de 100.000 km pour intégrer l'extension de la ligne 8 vers Sedan ainsi que pour assurer la desserte du futur centre de détention de Sugny.

3.2. Intermodalité

En matière d'intermodalité ferroviaire, le réseau cible proposé pour la zone identifie les gares de **Libramont, Graide et Poix-St-Hubert**, comme les lieux où doivent s'organiser des **correspondances bus-trains**.

Celles-ci sont détaillées par liaison dans le tableau ci-après.

Liaison	Gare	Train	Direction
Saint-Hubert – Libramont	Libramont	IC	Arlon
Poix-St-Hubert – Saint-Hubert	Poix-St-Hubert	L	Namur
Redu – Libin – Libramont	Libramont	IC	Namur
Sedan – Bouillon – Libramont	Libramont	IC	Bruxelles
Bastogne – Libramont	Libramont	IC	Bruxelles
Sugny – Vresse – Bièvre	Graide	L	Namur

Concernant les **correspondances bus-bus**, le réseau-cible proposé identifie les lieux de **Menuchenet, Bouillon, Saint-Hubert et la Barrière Hinck** pour lesquels un arrêt devra être déterminé afin s'organiser des correspondances entre les liaisons reprises ci-dessous.

Liaison	Liaison	Lieu	Direction
Carlsbourg– Paliseul – Menuchenet	Libramont–Bouillon–Sedan	Menuchenet	Bouillon
Bouillon – Bohan (touristique)	Libramont–Bouillon–Sedan	Bouillon	Libramont
Vresse – Bouillon (TEC à D)	Libramont–Bouillon–Sedan	Bouillon	Libramont
Libramont – Ste-Ode (TEC à D)	Ligne express E78	Bar. Hinck	Bastogne
St-Hubert - Fourneau St-Michel	Libramont – St-Hubert	St-Hubert	Libramont

Outre les gares et les points de correspondances bus-bus mentionnés ci-dessus, d'autres lieux ont également été ciblés comme point de rabattement sur le réseau de transport public que ce soit à pied, à vélo ou en voiture. Il s'agit des lieux d'intermodalité suivants qui devraient dès lors disposer d'équipements pour le stationnement des automobilistes et des cyclistes ainsi de cheminements sécurisés et continus pour les modes actifs.

Sainte-Ode : Maison communale, Amberloup

Saint-Hubert : au centre-ville ou à proximité

Libin : au centre du village, parc Galaxia

Vresse-sur-Semois : Bohan, Vresse, Alle

Quelle que soit sa vocation, chaque commune devait, en principe, en compter au minimum un lieu d'intermodalité ou « mobipôle ».

Proposition d'avis de l'Organe :

L'Organe émet un avis favorable au niveau tactique sur le nouveau réseau cible proposé par l'AOT, détaillé dans les fiches de liaison en annexe et résultant des ateliers de co-construction menés depuis janvier 2023.

Ce réseau-cible :

- prend appui sur le réseau ferroviaire existant qui à la fois assure la desserte d'une partie de la zone et connecte celle-ci à Namur, Bruxelles et Arlon ;
- intègre les lignes existantes 6 (Libramont-Bastogne), 8 (Bouillon-Libramont avec extension planifiée vers Sedan) et E78 (Bastogne-Marche-Namur) comme « éléments fixes » ;
- maintient une enveloppe d'environ 200.000 km par an destinée à la desserte scolaire moyennant une optimisation des lignes existantes en fonction de leur fréquentation et d'éventuels doublons.
- intègre également comme « éléments fixes » les liaisons planifiées dans le cadre du redéploiement de la zone de Florenville et prenant appui sur les pôles de Libramont, Bertrix et Bouillon ;
- suggère de maintenir provisoirement en l'état les lignes 9, 60, 62, 66 (partiel), 141, 241 dès lors qu'elles sont notamment liées au redéploiement de la zone voisine de Dinant-Beauraing ;
- plus globalement, ne présage pas des besoins de liaisons intercommunales des zones adjacentes non encore étudiées ;
- propose la création de 3 liaisons principales et 3 liaisons secondaires destinées à structurer d'avantage le réseau et à le rendre plus lisible pour les usagers
- propose la création de 2 liaisons à caractère touristique limitées à la période estivale dont une qui pour ambition d'assurer la desserte fine du futur Parc national de la Semois ;
- propose le déploiement de solutions alternatives de type « TEC à la demande » dans certaines parties de la zone où la demande est faible et l'habitat dispersé.

Il recommande à l'AOT d'officialiser sur cette base le Schéma Intermodal de Mobilité par Bassin de la zone de Semois-Libramont afin de permettre à l'OTW d'entamer les études de traduction opérationnelle.

Il demande que les acteurs de la mobilité (supra-)locaux soient concertés par l'OTW à propos des scénarios opérationnels étudiés, ceci avant la mise en œuvre courant 2024 de la démarche d'information publique et de participation citoyenne souhaitée par le Ministre Henry.

L'objectif est de présenter le scénario préférentiel d'évolution du réseau TEC en 2024, en visant une mise en œuvre complète d'ici 2025.

Réseau cible Zone de Semois - Libramont

-  Périmètre de redéploiement
-  Pays
-  Commune
-  Ancienne commune

Réseau cible

-  Gare SNCB

Réseau structurant

-  Réseau ferroviaire
-  Liaison express
-  Liaison principale
-  Liaison principale HP

Réseau régulier

-  Liaison secondaire
-  Liaison de transport à la demande
-  Liaison touristique

Pôle générateur de déplacement

-  Pôle d'emplois
-  Pôle scolaire
-  Centre carcéral
-  Pôle touristique

Densité de population (2022)

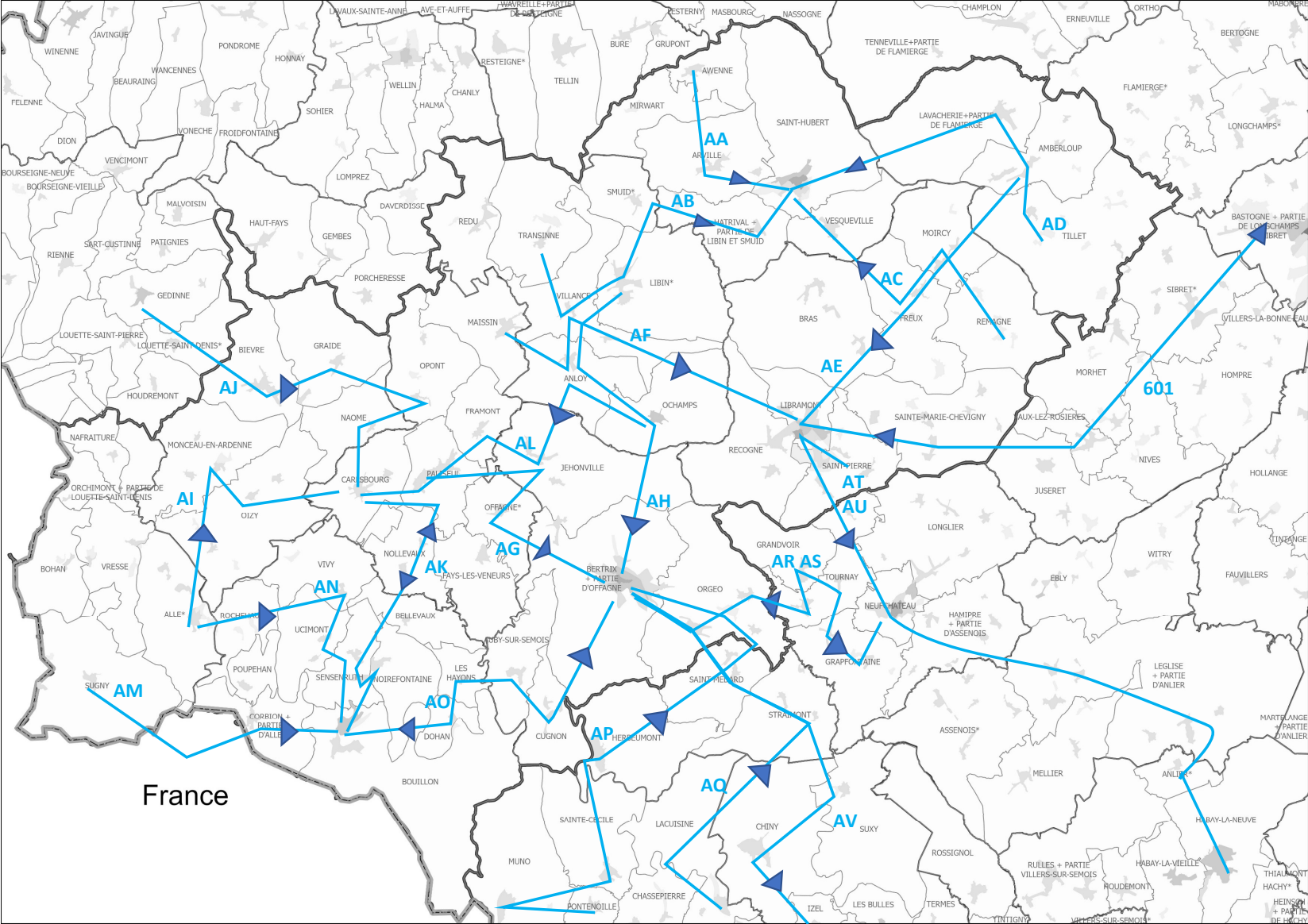
Classe de secteur statistique (hab./ha)

- <1
- 1 - 5
- 5 - 15
- 15 - 30
- 30 - 45
- 45 - 75
- > 75



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

**Liaisons
circulant
uniquement
aux heures
scolaires**



	Liaison	Caractéristiques	Type exploitation	Liaisons		Zone d'étude	Objectifs principaux	Niveau de service									
								Fréquence (nombre de passages par jour)				Amplitude				V	Cs*
								sco	vac	sam	dim	sco	vac	sam	dim		
INTERCOMMUNAL	Structurante ferroviaire (train)	Site propre - Capacité - Cadence		-													
	Structurante express	Rapide Directe 1 arrêt par commune/PAE Cadencement		Bastogne - Marche - Namur	E78	RS	Relier Bastogne à Namur et Marche (+ les communes intermédiaires)	28 (1bus/h)	28 (1bus/h)	10 (1bus/2h)	0	6-20h	6-20h	6-20h	/	min 35km/h	4
	Structurante principale	Directe 1 arrêt par localité Cadencement		Libramont - Vaux / Sûre - Bastogne (6)	6	Vaux sur Sûre	Reprise de l'ancienne desserte ferroviaire Libramont - Bastogne	28 (1bus/h)	28 (1bus/h)	20 (1bus/h)	20 (1bus/h)	6-20h	6-20h	9-19h	9-19h	min 30km/h	4
				Libramont - Bertrix - Bouillon (- Sedan) (8)	8	Semois - Libramont	Connexion des communes au réseau structurant et connexion entre pôles touristiques	28 (1bus/h)	28 (1bus/h)	20 (1bus/h)	20 (1bus/h)	6-20h	6-20h	9-19h	9-19h	min 30km/h	4
				Herbeumont - Bertrix (- Saupont)	A	Florenville / Semois - Libramont	Connexion de la commune d'Herbeumont au réseau structurant et au pôle de Bertrix. Connexion du réseau structurant au PAE de Saupont	20 (1bus/h en HP et 1bus/ 2h en HC)	20 (1bus/h en HP et 1bus/ 2h en HC)	10 (1bus/ 2h)	10 (1bus/ 2h)	6-20h	6-20h	9-19h	9-19h	min 30km/h	4
			Eventuelleme nt à la demande en heure creuse	Redu - Transinne - Libin - Ochamps - Recogne - Libramont	B	Semois - Libramont	Amener les travailleurs à Libramont ainsi qu'aux PAE de Transinne et Recogne ainsi que les touristes à l'Euro Space Center et au village du livre (Redu).	16 (1bus/h en HP et 1bus/ 2h en HC)	16 (1bus/h en HP et 1bus/ 2h en HC)	10 (1bus/ 2h)	10 (1bus/ 2h)	7-18h	7-18h	8-18h	8-18h	min 30km/h	2
				Libramont - Bras - Vesqueville - Saint Hubert - (Centre de détention de Saint Hubert)	C	Semois - Libramont	Connecter les pôles d'emplois et scolaires de Saint Hubert et Libramont. L'extension vise la desserte du centre de détention de Saint Hubert.	16 (1bus/h en HP et 1bus/ 2h en HC)	16 (1bus/h en HP et 1bus/ 2h en HC)	10 (1bus/ 2h)	10 (1bus/ 2h)	7-18h	7-18h	8-18h	8-18h	min 30km/h	4
				Sugny - Vresse - Monceau en Ardenne - Graide (gare et centre)	D	Semois - Libramont	Connecter la commune de Vresse-sur-Semois au réseau structurant et offrir une desserte de la prison et le centre Fédasil de Sugny	8	8	8	8	6-20h	6-20h	9-19h	9-19h	min 30km/h	2
URBAIN	Structurante capacitaire (Tram, BHNS)	Site propre - Capacité Fréquence - Fiabilité		-													
	Structurante urbaine	Directe - Fréquence		-													
	Urbaine	Desserte fine de proximité		-													
Intercommunale Secondaire	Desserte fine de proximité	Eventuelleme nt à la demande		Lavacherie - Amberloup - Tillet - Bastogne	F	Semois - Libramont	Relier les villages de Saint Ode à leur pôle d'attractivité/vie Bastogne	8 (1bus/h en HP unidir + 1 A/R à midi)	8 (1bus/h en HP unidir + 1 A/R à midi)	4	0	6-20h	6-20h	9-19h	/	min 15 km/h	2
				Poix Saint Hubert - Arville - Saint Hubert	G	Semois - Libramont	Relier la commune de Saint-Hubert, Arville et la gare de Poix-Saint-Hubert.	8	8	4	0	6-20h	6-20h	9-19h	/	min 15 km/h	2
				Carlsbourg - paliseul - Menuchenet	H	Semois - Libramont	Connecter les villages de Carlsbourg, Paliseul à Bouillon	8	8	4	0	6-20h	6-20h	9-19h	/	min 15 km/h	2
	Transport régulier à la demande	Capacité faible Rabattement vers réseaux intercommunal et urbain	A la demande	Bohan - Vresse - Alle - Rochehaut - Poupehan - Corbion - Bouillon	I	Semois - Libramont	Transport à la demande qui se déplace uniquement sur demande et qui peut circuler entre les villages cités aux heures fixées	4	8	4	0	10-15h	10-15h	10-15h	/	Pas applicable	/
				Paliseul - Framont - Maissin - Anloy - Villance - Libin - Euro Space Center/ Transinne - Smuid - Gare de Poix-Saint-Hubert	J	Semois - Libramont	Transport à la demande qui se déplace uniquement sur demande et qui peut circuler entre les villages cités aux heures fixées	4	8	4	0	10-15h	10-15h	10-15h	/		/
				Libramont - Bras - Freux - Remagne - Moiricy - Tillet - Amberloup - Lavacherie - PAE Barrière Hinck	K	Semois - Libramont	Transport à la demande qui se déplace uniquement sur demande et qui peut circuler entre les villages cités aux heures fixées	4	8	4	0	10-15h	10-15h	10-15h	/		/
Touristique	Desserte de lieux touristiques	Circulent uniquement en juillet août		Orval - Bouillon	L	Florenville	Liaison estivale pour relier les pôles touristiques	0	12 (1bus/2h)	0	0	/	6-20h	/	/	Pas d'ambition régionale	2
				Bohan - Vresse - Alle - Rochehaut - Bouillon	M	Semois - Libramont	Liaison estivale pour relier les pôles touristiques	0	12 (1bus/2h)	0	0	/	6-20h	/	/		2
				Saint Hubert - parc à gibier - Fourneaux Saint Michel - Mirwart	N	Semois - Libramont	Liaison estivale pour relier les pôles touristiques	0	12 (1bus/2h)	0	0	/	6-20h	/	/		2
SCOLAIRE	Desserte des pôles scolaires non desservis par ailleurs	Ne circule qu'en période et aux heures scolaires		601 Libramont - Bastogne	601	Vaux sur Sûre	Ecoles de Libramont et Bastogne	3	0	0	0	/	/	/	/	-	2
				Awenne - Arville - Saint-Hubert	AA	Semois - Libramont	Ecoles de Saint-Hubert	3	0	0	0	/	/	/	/	-	2
				Transinne - Villance - Libin - Poix-Saint-Hubert - Hatrival - Saint-Hubert	AB	Semois - Libramont	Ecoles de Saint-Hubert	3	0	0	0	/	/	/	/	-	2
				Remagne - Moiricy - Freux - Saint-Hubert	AC	Semois - Libramont	Ecoles de Saint-Hubert	3	0	0	0	/	/	/	/	-	2
				Tillet - Amberloup - Lavacherie - Saint-Hubert	AD	Semois - Libramont	Ecoles de Saint-Hubert	3	0	0	0	/	/	/	/	-	2
				Amberloup - Moiricy - Freux -Libramont	AE	Semois - Libramont	Ecoles de Libramont	3	0	0	0	/	/	/	/	-	2
				Maissin - Anloy - Villance - Libramont	AF	Semois - Libramont	Ecoles de Libramont	3	0	0	0	/	/	/	/	-	2
				Paliseul - Jéhonville - Offagne - Bertrix	AG	Semois - Libramont	Ecoles de Bertrix	3	0	0	0	/	/	/	/	-	2
				Libin - Villance - Anloy - Ochamps - Bertrix	AH	Semois - Libramont	Ecoles de Bertrix	3	0	0	0	/	/	/	/	-	2
				Rochehaut - Alle - Bellefontaine - Monceau-en-Ardenne - Oizy - Carlsbourg	AI	Semois - Libramont	Ecoles de Bertrix	3	0	0	0	/	/	/	/	-	2
				Gedinne - Bièvre - Graide - Opont - Naomé - Carlsbourg	AJ	Semois - Libramont	Ecoles de Paliseul/ Carlsbourg	3	0	0	0	/	/	/	/	-	2
				Bouillon - Noirefontaine - Senseruth - Bellevaux - Nollevaux - Paliseul - Carlsbourg	AK	Semois - Libramont	Ecoles de Paliseul/ Carlsbourg et Bouillon	6	0	0	0	/	/	/	/	-	2
				Ochamps – Anloy - Jehonville – Acremont – Framont - Paliseul - Carlsbourg	AL	Semois - Libramont	Ecoles de Paliseul/ Carlsbourg	3	0	0	0	/	/	/	/	-	2
				Sugny - Corbion - Bouillon	AM	Semois - Libramont	Ecoles de Bouillon	3	0	0	0	/	/	/	/	-	2
				Alle - Vivvy - Ucimont - Senseruth - Bouillon	AN	Semois - Libramont	Ecoles de Bouillon	3	0	0	0	/	/	/	/	-	2
				Carlsbourg - Paliseul - Nollevaux - Bellevaux - Les Hayons - Noirefontaine - Bouillon	AO	Semois - Libramont	Ecoles de Bouillon	3	0	0	0	/	/	/	/	-	2
				Bertrix - Cugnon - Auby-sur-Semois - Dohan - Les Hayons - Bouillon	AP	Semois - Libramont	Ecoles de Bouillon et de Bertrix	6	0	0	0	/	/	/	/	-	2
				Fontenoille – Muno – Ste-Cécile – Herbeumont – Gribômont – Bertrix	AQ	Florenville	Ecoles de Bertrix	3	0	0	0	/	/	/	/	-	2
				Florenville – Lacuisine – Straimont – Martilly – St-Médard – Gribômont – Orgeo – Bertrix	AR	Florenville	Ecoles de Bertrix	3	0	0	0	/	/	/	/	-	2
				Neufchâteau – Grapfontaine – Warmifontaine – Tournay – Grandvoir – Petitvoir – Rôssart – Orgeo – Bertrix	AS	Florenville	Ecoles de Bertrix	3	0	0	0	/	/	/	/	-	2
				Bertrix – Orgeo – Rôssart – Petitvoir – Grandvoir – Tournay – Warmifontaine – Neufchâteau	AT	Florenville	Ecoles de Neufchâteau	3	0	0	0	/	/	/	/	-	2
				Sbêrchamps – St-Pierre – Libramont – Recogne – Neuvillers – Lamouline – Verlainne – Semel – Neufchâteau	AU	Florenville	Ecoles de Neufchâteau	3	0	0	0	/	/	/	/	-	2
				Sbêrchamps – St-Pierre – Libramont – Recogne – Neuvillers – Lamouline – Verlainne – Semel – Neufchâteau – Hamipré – Offaing – Léglise – Rancimont – Behême – Louftémont – Anlier - Habay	AV	Florenville	Ecoles d'Habay	3	0	0	0	/	/	/	/	-	2
				Bertrix – Orgeo – Gribômont – st-Médard – Martilly – Straimont – Suxy – Chiny – Izel/Florenville	AW	Florenville	Ecoles de Florenville/ Izel	3	0	0	0	/	/	/	/	-	2
	De carence	Circuits organisés dans conditions spécifiques		Ne sont pas cités ici													

*Cs = constance spatiale = nombre d'itinéraires différents)

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Mise en œuvre du réseau structurant express

Amélioration de l'offre de la liaison « Bastogne - Sainte-Ode - Tenneville - Nassogne - Marche-en-Famenne (- Somme-Leuze - Jambes) »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Bastogne - Sainte-Ode - Tenneville - Nassogne - Marche-en-Famenne (- Somme-Leuze - Jambes)
Direction		Bidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		1296 travailleurs + usagers en correspondance
Liaison(s) ferroviaire(s)/express existante(s)		L88 express (3 parcours par sens/jour)
Politique d'arrêts	Desserte urbaine (Bastogne, Marche-en-Famenne)	Desserte plus fine (selon POI urbains)
	Desserte hors zone urbaine	Principe de 1 arrêt par commune
	PAE et autres POI à desservir	Hôpital Sainte-Thérèse Vivalia de Bastogne, PAE La Pirire, PAE WEX et, uniquement en HP, Somme-Leuze et pôle emploi Jambes
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		En gare de Marloie vers Namur
Matériel roulant et capacité		Autocar confort, capacité normale

Niveaux de service :

	Période	Situation actuelle	Attentes régionales	Précisions	
Offre	Par an	149.000 km	± 534.000 km	Hors 17000 km en renforcement/dédoublément	
Nombre de passages	Par an	1.544 passage(s)	9.100 passages	Soit 1 passage/h par sens en semaine (14p/s/j), 1 p/h unidirectionnel en HP (+ 5 p/j), 1 p/2h le samedi (7p/s/j), et 1 p le dimanche scolaire vers Namur	
Amplitude	En semaine	5h	14h	Premiers départs entre 6h et 7h et derniers départs entre 19h et 20h depuis les deux terminus	
	En vacances scolaire	/			
	Un samedi	/	14h		
	Un dimanche	/	/	1 passage le dimanche en mobilité estudiantine	
Distribution journalière	En semaine	4h	1h	Desserte identique en semaine toute l'année	Temps maximal entre deux départs en journée
	En vacances scolaire	4h	1h		
	Un samedi	/	2h		
	Un dimanche	/	/	1 passage le dimanche en mobilité estudiantine	
Constance temporelle		41%	52%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine - 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite	
Constance spatiale		4 itinéraire(s)	6 itinéraires	1 A/R, 1 A/R vers Namur via Marloie et Marche, 1A/R vers Namur via Marche	
Vitesse commerciale		67 km/h	± 67 km/h		
				Soit environ 94,5 km en 75 à 82 min	

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) :
Liaison principale TEC « Libramont – Vaux-sur-Sûre – Bastogne »

Généralités :

	Attentes régionales
Liaison	Libramont – Vaux-sur-Sûre – Bastogne
Pôle(s) connecté(s)	Libramont ; Bastogne
Direction	Bidirectionnelle
Potentiel de travailleurs	912 travailleurs + usagers SNCB en correspondance
Ligne(s) existante(s)	163b Libramont - Bastogne
Zone(s) économique(s) à desservir	PAE de Recogne (A étudier par OTW, une fois les infrastructures nécessaires mises en place)
Gare SNCB à connecter	Libramont ; Bastogne
⇒ Lignes SNCB en correspondance	De/vers Bruxelles
Autre point d'intérêt à desservir	Bastogne War Museum ; Zoning commercial de Recogne
Matériel roulant et capacité	Autobus standard
Politique de desserte	Zones rurales : principe de 1 arrêt par localité Zones urbaines : desserte fine

Niveaux de service :

	Jour(s)	Attentes régionales	Précisions
Amplitude	Semaine	14h	Minimum de 6h à 20h
	Samedi	12h	De 7h à 19h (à étudier)
	Dimanche	12h	De 7h à 19h (à étudier)
Distribution journalière	Semaine	60min	Temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	60min	Temps minimal entre deux départs en journée
	Dimanche	120min	
Constance spatiale		2 itinéraires	1 itinéraire aller et 1 itinéraire retour, dont : - Extension pour la desserte du Bastogne War Museum, aux jours et heures d'ouverture du musée. - Extension pour la desserte du zoning commercial de Recogne, aux jours et heures d'ouverture des commerces
Constance temporelle		75%	Desserte du lundi au dimanche, toute l'année
Nombre de passages (par an)		9.546 passages	30 passages/jour en semaine, 24/jour les samedi et 12/jour les dimanche
Vitesse commerciale		45 km/h	/
Estimation de l'offre kilométrique annuelle		350.000 kilomètres/an	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Mise en œuvre du réseau structurant
Amélioration de l'offre principale existante reliant Sedan, Bouillon, Paliseul, Bertrix et Libramont

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison principale		Sedan - Bouillon - Noirefontaine - Plainevaux - Fays-les-Veneurs - Bertrix - Libramont
Pôle(s) desservi(s)		Bertrix et Libramont
Direction		Bidirectionnelle sauf Sedan unidirectionnelle
Flux		3192 travailleurs y compris usagers en correspondance (ONSS 2017)
Liaison(s) existante(s)		8 Bouillon - Libramont; trains L Bertrix - Libramont
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte plus fine (selon POI) à Bertrix et Libramont
	Desserte hors zone urbaine	Principe de 1 arrêt par localité traversée et par POI
	PAE et autres POI à desservir	PAE Recogne, Hopital Vivalia (CHA), Haute Ecole Robert Schuman, Château-Fort de Bouillon
Nœud(s) de correspondance à connecter		- Prioritairement, en gare de Libramont vers Luxembourg-Ville - Si possible, en gare de Sedan depuis Charleville-Mézières (et Paris)
Matériel roulant		Autobus

Niveaux de service :

	Période	Situation actuelle	Attentes régionales	Précisions	
Offre	Par an	299.986 km	± 344000 km		
Nombre de passages	Par an	7902 passage(s)	8428 passages	Soit 1 passage/h/s en semaine (14 p/s/j), 1 p/s/2h le samedi et le dimanche (6p/s/j)	
Amplitude	En semaine	11h	13h	Premières arrivées entre 6h et 7h et dernières arrivées entre 19h et 20h	
	En vacances scolaires	12h			
	Un samedi	11h	11h	Premières arrivées entre 8 et 9h et dernières arrivées entre 19h et 20h	
	Un dimanche	11h	11h	Idem samedi	
Distribution journalière	En semaine	2h	1h	Distribution journalière identique en semaine toute l'année	
	En vacances scolaires	2h			
	Un samedi	2h	2h	Distribution journalière identique tous les samedis jusque Sedan	
	Un dimanche	2h	2h	Idem samedi	
Constance temporelle		61%	65%	Cohérence entre les passages le wk et en vacances et les passages en semaine - 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite	
Constance spatiale		16 itinéraire(s)	4 itinéraires	1 itinéraire aller et 1 itinéraire retour + 1 extension unidirectionnelle en HP (6h-9h et 16h-19h) et bidirectionnelle les weekends vers Sedan	
Vitesse commerciale		47 km/h	± 47 km/h	Soit environ 52,600000000000001 km en maximum 59 à 65 min	

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Zone de Florenville et zone Semois - Libramont

Liaison «Herbeumont - Bertrix - (Saupont) »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Herbeumont - Bertrix - (Saupont)
Hiérarchisation		Principale
Direction		Bidirectionnelle
Potentiel		160 travailleurs / élèves du secondaire + 250 travailleurs PAE
Politique d'arrêts	Desserte	Principe de 1 arrêt par localité/village
	PAE et autres POI à desservir	Centre FEDASIL, Ardoisières, hôpital La Clairière, centre de Bertrix, Frunshopping, PAE Saupont
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		En gare de Bertrix, depuis/vers Libramont

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 117400 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 19 km
Nombre de passages	Par an	6190 passages	Soit 1 passage/h/sens de 6h à 20h en HP et 1 passage/2h en HC en semaine (20 p/j), 1 passage/2h/sens de 9 à 19h le week-end (10 p/j). Extension vers le Pae de Saupont: en semaine 2 passages/h/sens en HP et un A/R le midi
Amplitude	En semaine	14 h	Premiers départs entre 6h et 7h et derniers départs entre 19h et 20h
	Samedi	10 h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h
	Dimanche	10 h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h
Distribution journalière	En semaine	2h	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	2h	
	Dimanche	2h	
Constance temporelle		0,7	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		min 30 km/h	Selon étude opérationnelle
Cadencement		Cadencé	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Zone de Semois - Libramont

Liaison « Sugny - Vresse - Orchimont - Monceau-en-Ardenne - Bièvre - Graide gare - Graide village »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Sugny - Vresse - Orchimont - Monceau-en-Ardenne - Bièvre - Graide gare - Graide village
Hiérarchisation		Principale (Eventuellement à la demande en HC)
Direction		Bidirectionnelle
Potentiel		40 travailleurs
Politique d'arrêts	Desserte	Principe de 1 arrêt par localité/village
	PAE et autres POI à desservir	Centre de détention de Sugny, Centre FEDASIL
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		Gare de Graide, depuis/vers Namur

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 92200 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 34 km
Nombre de passages	Par an	2712 passages	Soit 4 passages/sens / jour entre 6h et 20h tous les jours de la semaine et du weekend(8p/j)
Amplitude	En semaine	14 h	Premiers départs entre 6h et 7h et derniers départs entre 19h et 20h
	Samedi	10 h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h
	Dimanche	10 h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h
Distribution journalière	En semaine	4h	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	4h	
	Dimanche	4h	
Constance temporelle		1	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		min 30 km/h	Selon étude opérationnelle
Cadencement		Cadencé	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Zone de Semois - Libramont

Liaison «Libramont - Bras - Vesqueville - Saint-Hubert - (Centre de détention de Saint-Hubert) »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Libramont - Bras - Vesqueville - Saint-Hubert - (Centre de détention de Saint-Hubert)
Hiérarchisation		Principale (Eventuellement à la demande en HC)
Direction		Bidirectionnelle
Potentiel		220 travailleurs , 190 élèves du secondaire
Politique d'arrêts	Desserte	Principe de 1 arrêt par localité/village
	PAE et autres POI à desservir	Centre de détention de Saint-Hubert
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		Gare de Libramont, depuis/vers Arlon

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 108500 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 21 km
Nombre de passages	Par an	5168 passages	Soit 1 passage /h/ sens en HP et 1 passage/ 2h / sens en HC de 7h à 18h en semaine (16 p/j), 1passage/2h/sens le week-end de 8h à 18h (10p/j) + extension vers la prison le matin, soir et aux heures de visites tous les jours
Amplitude	En semaine	11 h	Premiers départs entre 7h et 8h et derniers départs entre 17h et 18h
	Samedi	10 h	Premiers départs entre 8h et 9h et derniers départs entre 17h et 18h
	Dimanche	10 h	Premiers départs entre 8h et 9h et derniers départs entre 17h et 18h
Distribution journalière	En semaine	2h	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	2h	
	Dimanche	2h	
Constance temporelle		0,77	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		4	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		min 30 km/h	Selon étude opérationnelle
Cadencement		Cadencé	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Zone de Semois - Libramont

Liaison «Redu - Transinne - Libin - Ochamps - Recogne - Libramont »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Redu - Transinne - Libin - Ochamps - Recogne - Libramont
Hiérarchisation		Principale (Eventuellement à la demande en HC)
Direction		Bidirectionnelle
Potentiel		190 travailleurs, 210 élèves du secondaire
Politique d'arrêts	Desserte	Principe de 1 arrêt par localité/village
	PAE et autres POI à desservir	Musée Mudia Redu, Parc d'activité Galaxia, Parc d'activité Cerisiers, Euro Space Center, Centre sportif Libin, PAE Recogne
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		Gare de Libramont, depuis/vers Namur

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 149900 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 29 km
Nombre de passages	Par an	5168 passages	Soit 1 passage /h/ sens en HP et 1 passage/ 2h / sens en HC de 7h à 18h la semaine (16 p/j), 1passage/2h/sens de 8h à 18h le week-end(10p/j)
Amplitude	En semaine	11 h	Premiers départs entre 7h et 8h et derniers départs entre 17h et 18h
	Samedi	10 h	Premiers départs entre 8h et 9h et derniers départs entre 17h et 18h
	Dimanche	10 h	Premiers départs entre 8h et 9h et derniers départs entre 17h et 18h
Distribution journalière	En semaine	2h	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	2h	
	Dimanche	2h	
Constance temporelle		0,77	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		min 30 km/h	Selon étude opérationnelle
Cadencement		Cadencé	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Zone de Semois - Libramont

Liaison « Carlsbourg - Paliseul - Menuchenet »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Carlsbourg - Paliseul - Menuchenet
Hiérarchisation		Secondaire (Eventuellement à la demande)
Direction		Bidirectionnelle
Potentiel		90 travailleurs
Politique d'arrêts	Desserte	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	/
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		Mobipôle Menuchenet, depuis/vers Bouillon

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 24600 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 11 km
Nombre de passages	Par an	2232 passages	Soit 4 passages/sens/ jour entre 6h et 20h la semaine (8p/j) et entre 8h et 18h le samedi (4p/j), pas de passage le dimanche
Amplitude	En semaine	14 h	Premiers départs à partir de 6h et derniers départs jusqu'à 20h
	Samedi	10 h	Premiers départs à partir de 9h et derniers départs jusqu'à 20h
	Dimanche	/ h	/
Distribution journalière	En semaine	6h	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	6h	
	Dimanche	/	
Constance temporelle		0,53	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		min 15 km/h	Selon étude opérationnelle
Cadencement		Si possible cadencé	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Zone de Semois - Libramont

Liaison «Lavacherie - Amberloup - Tillet - Bastogne »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Lavacherie - Amberloup - Tillet - Bastogne
Hiérarchisation		Secondaire (Eventuellement à la demande)
Direction		Unidirectionnelle
Potentiel		160 travailleurs + 140 élèves du secondaire
Politique d'arrêts	Desserte	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Centre FEDASIL Lavacherie, Maison de repos Amberloup
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 69200 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 31 km
Nombre de passages	Par an	2232 passages	Soit 3 allers le matin vers Bastogne, un aller-retour à midi et trois retours le soir de Bastogne la semaine (8 p/j) et 2 allers-retours le samedi (4p/j) , pas de passage le dimanche
Amplitude	En semaine	14 h	Premiers départs à partir de 6h et derniers départs jusqu'à 20h
	Samedi	10 h	Premiers départs à partir de 9h et derniers départs jusqu'à 20h
	Dimanche	/ h	/
Distribution journalière	En semaine	4h	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	4h	
	Dimanche	/	
Constance temporelle		0,53	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		min 15 km/h	Selon étude opérationnelle
Cadencement		Si possible cadencé	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Zone de Semois - Libramont

Liaison «Poix-Saint-Hubert - Arville - Saint-Hubert »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Poix-Saint-Hubert - Arville - Saint-Hubert
Hiérarchisation		Secondaire (Eventuellement à la demande)
Direction		Bidirectionnelle
Potentiel		110 travailleurs + 52 élèves du secondaire
Politique d'arrêts	Desserte	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	/
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		Gare de Poix-Saint-Hubert, depuis/vers Namur

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 17900 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 8 km
Nombre de passages	Par an	2232 passages	Soit 4 passages/sens/ jour entre 6h et 20h la semaine (8p/j) et entre 8h et 18h le samedi (4p/j), pas de passage le dimanche
Amplitude	En semaine	14 h	Premiers départs à partir de 6h et derniers départs jusqu'à 20h
	Samedi	10 h	Premiers départs à partir de 9h et derniers départs jusqu'à 20h
	Dimanche	/ h	/
Distribution journalière	En semaine	6h	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	6h	
	Dimanche	/	
Constance temporelle		0,53	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		min 15 km/h	Selon étude opérationnelle
Cadencement		Si possible cadencé	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Zone de Semois - Libramont

Liaison «Bohan - Vresse - Alle - Rochehaut - Bouillon »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Bohan - Vresse - Alle - Rochehaut - Bouillon
Hiérarchisation		Touristique
Direction		Bidirectionnelle
Potentiel		Plus de 500 000 visiteurs par an
Politique d'arrêts	Desserte	Principe de 1 arrêt par localité/village
	PAE et autres POI à desservir	Bohan, Centre Récréale, Rochehaut, Bouillon (desserte de Gros-Fays à étudier)
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		Bouillon, depuis/vers Libramont

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 29800 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 40 km
Nombre de passages	Par an	744 passages	soit 1 passage/2h / sens en période estivale (12 p/j)
Amplitude	En semaine	10 h	Desserte uniquement estivale
	Samedi	10 h	Desserte uniquement estivale
	Dimanche	10 h	Desserte uniquement estivale
Distribution journalière	En semaine	2h	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	2h	
	Dimanche	2h	
Constance temporelle		0,00	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		Pas d'ambition régionale	Selon étude opérationnelle
Cadencement		Cadencé	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Zone de Semois - Libramont

Liaison « Saint-Hubert - Parc à gibier - Fourneau Saint-Michel - Mirwart »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Saint-Hubert - Parc à gibier - Fourneau Saint-Michel - Mirwart
Hiérarchisation		Touristique
Direction		Bidirectionnelle
Potentiel		Plus de 52 500 visiteurs par an
Politique d'arrêts	Desserte	Principe de 1 arrêt par localité/village
	PAE et autres POI à desservir	Mirwart, Fourneaux Saint-Michel, Parc à gibier, centre-ville historique Saint-Hubert
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		Saint-Hubert, depuis/vers Libramont

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 13400 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 18 km
Nombre de passages	Par an	744 passages	soit 1 passage/2h / sens en période estivale (12 p/j)
Amplitude	En semaine	10 h	Desserte uniquement estivale
	Samedi	10 h	Desserte uniquement estivale
	Dimanche	10 h	Desserte uniquement estivale
Distribution journalière	En semaine	2h	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	2h	
	Dimanche	2h	
Constance temporelle		0,00	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		Pas d'ambition régionale	Selon étude opérationnelle
Cadencement		Cadencé	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Zone de Semois - Libramont

Liaison «Libramont - Bras - Freux - Remagne - Moiricy - Tillet - Amberloup - Lavacherie - Barrière Hinck »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Libramont - Bras - Freux - Remagne - Moiricy - Tillet - Amberloup - Lavacherie - Barrière Hinck
Hiérarchisation		Transport à la demande
Direction		Bidirectionnelle
Potentiel		Démarches administratives / courses / visites / rabattement vers le mobipôle Barrière Hinck
Politique d'arrêts	Desserte	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	/
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		Arrêt ligne express - E78 Barrière Hinck, depuis/vers Bastogne

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 61700 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 41 km
Nombre de passages	Par an	1504 passages	Soit 2 passages maximum / sens (un passage en matinée et un passage en après-midi) de 10h à 15h la semaine scolaire et le samedi(4p/j), pas de passage le dimanche, 4 passages maximum /sens de 8h-18h durant les vacances scolaires (8p/j)
Amplitude	En semaine	10 h	Premiers départs à partir de 10h et derniers départs jusqu'à 15h la semaine scolaire. Durant les vacances premiers départs à partir de 8h et derniers départs jusque 18h.
	Samedi	5 h	Premiers départs à partir de 10h et derniers départs jusqu'à 15h la semaine scolaire. Durant les vacances premiers départs à partir de 8h et derniers départs jusque 18h.
	Dimanche	/ h	/
Distribution journalière	En semaine	/	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	/	
	Dimanche	/	
Constance temporelle		1,07	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		0	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		Pas applicable	Selon étude opérationnelle
Cadencement		/	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Zone de Semois - Libramont

Liaison «Bohan - Vresse - Alle - Rochehaut - Poupehan - Corbion - Bouillon »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Bohan - Vresse - Alle - Rochehaut - Poupehan - Corbion - Bouillon
Hiérarchisation		Transport à la demande
Direction		Unidirectionnelle
Potentiel		Démarches administratives / courses / visites / rabattement vers le mobipôle Bouillon
Politique d'arrêts	Desserte	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Etudier le potentiel de desserte de Cornimont et Vivy
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		Bouillon - L8, depuis/vers Libramont

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 63200 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 42 km
Nombre de passages	Par an	1504 passages	Soit 2 passages maximum vers Bouillon le matin et vers Bohan l'après-midi de 10h à 15h la semaine scolaire et le samedi (4p/j), pas de passage le dimanche, 4 passages maximum /sens de 8h-18h durant les vacances scolaires (8p/j)
Amplitude	En semaine	10 h	Premiers départs à partir de 10h et derniers départs jusqu'à 15h la semaine scolaire. Durant les vacances premiers départs à partir de 8h et derniers départs jusque 18h.
	Samedi	5 h	Premiers départs à partir de 10h et derniers départs jusqu'à 15h la semaine scolaire. Durant les vacances premiers départs à partir de 8h et derniers départs jusque 18h.
	Dimanche	/ h	/
Distribution journalière	En semaine	/	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	/	
	Dimanche	/	
Constance temporelle		1,07	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		0	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		Pas applicable	Selon étude opérationnelle
Cadencement		/	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Zone de Semois - Libramont

Liaison « Paliseul - Framont - Maissin - Anloy - Villance - Libin - Transinne - Smuid - Gare de Poix-Saint-Hubert »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Paliseul - Framont - Maissin - Anloy - Villance - Libin - Transinne - Smuid - Gare de Poix-Saint-Hubert
Hiérarchisation		Transport à la demande
Direction		Bidirectionnelle
Potentiel		Démarches administratives / courses / visites / rabattement vers le mobipôle Poix-Saint-Hubert
Politique d'arrêts	Desserte	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Euro Space Center
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		Gare de Poix-Saint-Hubert, depuis/vers Ciney

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 66200 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 44 km
Nombre de passages	Par an	1504 passages	Soit 2 passages maximum / sens (un passage en matinée et un passage en après-midi) de 10h à 15h la semaine scolaire et le samedi(4p/j), pas de passage le dimanche, 4 passages maximum /sens de 8h-18h durant les vacances scolaires (8p/j)
Amplitude	En semaine	10 h	Premiers départs à partir de 10h et derniers départs jusqu'à 15h la semaine scolaire. Durant les vacances premiers départs à partir de 8h et derniers départs jusque 18h.
	Samedi	5 h	Premiers départs à partir de 10h et derniers départs jusqu'à 15h la semaine scolaire. Durant les vacances premiers départs à partir de 8h et derniers départs jusque 18h.
	Dimanche	/ h	/
Distribution journalière	En semaine	/	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	/	
	Dimanche	/	
Constance temporelle		1,07	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		0	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		Pas applicable	Selon étude opérationnelle
Cadencement		/	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) :

Liaison d'heure de pointe scolaire « Libramont – Vaux-sur-Sûre – Bastogne »

Généralités :

	Attentes régionales
Liaison	Libramont – Vaux-sur-Sûre – Bastogne
Pôle(s) connecté(s)	Libramont ; Bastogne
Direction	Bidirectionnelle
Potentiel	488 élèves du secondaire et 108 étudiants en haute école
Ligne(s) express existante(s)	163b
Zone(s) économique(s) à desservir	/
Gare SNCB à connecter ⇒ Lignes SNCB en correspondance	/
Autre point d'intérêt à desservir	Indsé, Haute école Pascal Blaise (Hénallux), Athénée Royal, CEFA, Ecole du Mardasson, ICET, ISJ, ICA, IFAPME
Matériel roulant et capacité	Autobus

Niveaux de service :

	Jour(s)	Attentes régionales	Précisions
Amplitude	Semaine	10h	En heure de pointe scolaire, matin et soir (et mercredi midi)
Distribution journalière	Semaine	60min	Temps maximal entre deux départs en journée
Constance spatiale	Semaine	4 itinéraires	2 itinéraires aller et 2 itinéraires retour
Constance temporelle		0%	Circulation du lundi au vendredi, jours scolaires
Nombre de passages (par an)	Semaine	1456 passages	4 A/R par jour
Vitesse commerciale		/	/
Estimation de l'offre kilométrique annuelle estimée		50.000 kilomètres/an	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Zone de Semois - Libramont

Liaison «Rochehaut - Alle - Bellefontaine - Monceau-en-Ardenne - Oizy - Carlsbourg »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Rochehaut - Alle - Bellefontaine - Monceau-en-Ardenne - Oizy - Carlsbourg
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Potentiel		50 élèves du secondaire
Politique d'arrêts	Desserte	Ramassage scolaire
	PAE et autres POI à desservir	Ecoles de Bertrix
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 15800 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 29 km
Nombre de passages	Par an	546 passages	Soit 1 à 2 A/R par jour scolaire
Amplitude	En semaine	0 h	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires
	Samedi	/ h	/
	Dimanche	/ h	/
Distribution journalière	En semaine	/	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	/	
	Dimanche	/	
Constance temporelle		0,00	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		/	Selon étude opérationnelle
Cadencement		/	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Zone de Semois - Libramont

Liaison « Libin - Villance - Anloy - Ochamps - Bertrix »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Libin - Villance - Anloy - Ochamps - Bertrix
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Potentiel		80 élèves du secondaire
Politique d'arrêts	Desserte	Ramassage scolaire
	PAE et autres POI à desservir	Ecoles de Bertrix
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 12600 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 23 km
Nombre de passages	Par an	546 passages	Soit 1 à 2 A/R par jour scolaire
Amplitude	En semaine	0 h	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires
	Samedi	/ h	/
	Dimanche	/ h	/
Distribution journalière	En semaine	/	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	/	
	Dimanche	/	
Constance temporelle		0,00	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		/	Selon étude opérationnelle
Cadencement		/	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Zone de Semois - Libramont

Liaison « Paliseul - Jéhonville - Offagne - Bertrix »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Paliseul - Jéhonville - Offagne - Bertrix
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Potentiel		90 élèves du secondaire
Politique d'arrêts	Desserte	Ramassage scolaire
	PAE et autres POI à desservir	Ecoles de Bertrix
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 9800 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 18 km
Nombre de passages	Par an	546 passages	Soit 1 à 2 A/R par jour scolaire
Amplitude	En semaine	0 h	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires
	Samedi	/ h	/
	Dimanche	/ h	/
Distribution journalière	En semaine	/	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	/	
	Dimanche	/	
Constance temporelle		0,00	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		/	Selon étude opérationnelle
Cadencement		/	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Zone de Semois - Libramont

Liaison « Alle - Vivy - Ucimont - Senseruth - Bouillon »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Alle - Vivy - Ucimont - Senseruth - Bouillon
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Potentiel		60 élèves du secondaire
Politique d'arrêts	Desserte	Ramassage scolaire
	PAE et autres POI à desservir	Ecoles de Bouillon
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 14200 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 26 km
Nombre de passages	Par an	546 passages	Soit 1 à 2 A/R par jour scolaire
Amplitude	En semaine	0 h	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires
	Samedi	/ h	/
	Dimanche	/ h	/
Distribution journalière	En semaine	/	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	/	
	Dimanche	/	
Constance temporelle		0,00	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		/	Selon étude opérationnelle
Cadencement		/	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Zone de Semois - Libramont

Liaison « Sugny - Corbion - Bouillon »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Sugny - Corbion - Bouillon
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Potentiel		50 élèves du secondaire
Politique d'arrêts	Desserte	Ramassage scolaire
	PAE et autres POI à desservir	Ecoles de Bouillon
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 11500 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 21 km
Nombre de passages	Par an	546 passages	Soit 1 à 2 A/R par jour scolaire
Amplitude	En semaine	0 h	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires
	Samedi	/ h	/
	Dimanche	/ h	/
Distribution journalière	En semaine	/	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	/	
	Dimanche	/	
Constance temporelle		0,00	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		/	Selon étude opérationnelle
Cadencement		/	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Zone de Semois - Libramont

Liaison «Bertrix - Cugnon - Auby-sur-Semois - Dohan - Les Hayons - Bouillon »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Bertrix - Cugnon - Auby-sur-Semois - Dohan - Les Hayons - Bouillon
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Bidirectionnelle
Potentiel		65 élèves du secondaire
Politique d'arrêts	Desserte	Ramassage scolaire
	PAE et autres POI à desservir	Ecoles de Bouillon et de Bertrix
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 43700 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 40 km
Nombre de passages	Par an	1092 passages	Soit 1 à 2 A/R par jour scolaire
Amplitude	En semaine	0 h	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires
	Samedi	/ h	/
	Dimanche	/ h	/
Distribution journalière	En semaine	/	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	/	
	Dimanche	/	
Constance temporelle		0,00	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		/	Selon étude opérationnelle
Cadencement		/	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Zone de Semois - Libramont

Liaison «Maissin - Anloy - Villance - Libramont »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Maissin - Anloy - Villance - Libramont
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Potentiel		50 élèves du secondaire
Politique d'arrêts	Desserte	Ramassage scolaire
	PAE et autres POI à desservir	Ecoles de Libramont
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 13700 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 25 km
Nombre de passages	Par an	546 passages	Soit 1 à 2 A/R par jour scolaire
Amplitude	En semaine	0 h	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires
	Samedi	/ h	/
	Dimanche	/ h	/
Distribution journalière	En semaine	/	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	/	
	Dimanche	/	
Constance temporelle		0,00	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		/	Selon étude opérationnelle
Cadencement		/	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Zone de Semois - Libramont

Liaison «Amberloup - Moircy - Freux -Libramont »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Amberloup - Moircy - Freux -Libramont
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Potentiel		40 élèves du secondaire
Politique d'arrêts	Desserte	Ramassage scolaire
	PAE et autres POI à desservir	Ecoles de Libramont
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 10900 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 20 km
Nombre de passages	Par an	546 passages	Soit 1 à 2 A/R par jour scolaire
Amplitude	En semaine	0 h	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires
	Samedi	/ h	/
	Dimanche	/ h	/
Distribution journalière	En semaine	/	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	/	
	Dimanche	/	
Constance temporelle		0,00	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		/	Selon étude opérationnelle
Cadencement		/	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Zone de Semois - Libramont

Liaison «Ochamps – Anloy - Jehonville – Acremont – Framont - Paliseul - Carlsbourg »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Ochamps – Anloy - Jehonville – Acremont – Framont - Paliseul - Carlsbourg
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Potentiel		40 élèves du secondaire
Politique d'arrêts	Desserte	Ramassage scolaire
	PAE et autres POI à desservir	Ecoles de Paliseul/ Carlsbourg
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 14200 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 26 km
Nombre de passages	Par an	546 passages	Soit 1 à 2 A/R par jour scolaire
Amplitude	En semaine	0 h	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires
	Samedi	/ h	/
	Dimanche	/ h	/
Distribution journalière	En semaine	/	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	/	
	Dimanche	/	
Constance temporelle		0,00	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		/	Selon étude opérationnelle
Cadencement		/	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Zone de Semois - Libramont

Liaison «Gedinne - Bièvre - Graide - Opont - Naomé - Carlsbourg »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Gedinne - Bièvre - Graide - Opont - Naomé - Carlsbourg
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Potentiel		80 élèves du secondaire
Politique d'arrêts	Desserte	Ramassage scolaire
	PAE et autres POI à desservir	Ecoles de Paliseul/ Carlsbourg
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 15800 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 29 km
Nombre de passages	Par an	546 passages	Soit 1 à 2 A/R par jour scolaire
Amplitude	En semaine	0 h	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires
	Samedi	/ h	/
	Dimanche	/ h	/
Distribution journalière	En semaine	/	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	/	
	Dimanche	/	
Constance temporelle		0,00	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		/	Selon étude opérationnelle
Cadencement		/	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Zone de Semois - Libramont

Liaison «Bouillon - Noirefontaine - Senseruth - Bellevaux - Nollevaux - Paliseul - Carlsbourg »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Bouillon - Noirefontaine - Senseruth - Bellevaux - Nollevaux - Paliseul - Carlsbourg
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Bidirectionnelle
Potentiel		100 élèves du secondaire
Politique d'arrêts	Desserte	Ramassage scolaire
	PAE et autres POI à desservir	Ecoles de Paliseul/ Carlsbourg et de Bouillon
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 27300 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 25 km
Nombre de passages	Par an	1092 passages	Soit 1 à 2 A/R par jour scolaire
Amplitude	En semaine	0 h	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires
	Samedi	/ h	/
	Dimanche	/ h	/
Distribution journalière	En semaine	/	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	/	
	Dimanche	/	
Constance temporelle		0,00	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		/	Selon étude opérationnelle
Cadencement		/	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Zone de Semois - Libramont

Liaison «Tillet - Amberloup - Lavacherie - Saint-Hubert »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Tillet - Amberloup - Lavacherie - Saint-Hubert
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Potentiel		75 élèves du secondaire
Politique d'arrêts	Desserte	Ramassage scolaire
	PAE et autres POI à desservir	Ecoles de Saint-Hubert
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 12000 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 22 km
Nombre de passages	Par an	546 passages	Soit 1 à 2 A/R par jour scolaire
Amplitude	En semaine	0 h	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires
	Samedi	/ h	/
	Dimanche	/ h	/
Distribution journalière	En semaine	/	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	/	
	Dimanche	/	
Constance temporelle		0,00	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		/	Selon étude opérationnelle
Cadencement		/	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Zone de Semois - Libramont

Liaison «Remagne - Moircy - Freux - Saint-Hubert »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Remagne - Moircy - Freux - Saint-Hubert
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Potentiel		40 élèves du secondaire
Politique d'arrêts	Desserte	Ramassage scolaire
	PAE et autres POI à desservir	Ecoles de Saint-Hubert
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 9800 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 18 km
Nombre de passages	Par an	546 passages	Soit 1 à 2 A/R par jour scolaire
Amplitude	En semaine	0 h	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires
	Samedi	/ h	/
	Dimanche	/ h	/
Distribution journalière	En semaine	/	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	/	
	Dimanche	/	
Constance temporelle		0,00	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		/	Selon étude opérationnelle
Cadencement		/	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Zone de Semois - Libramont

Liaison «Transinne - Villance - Libin - Poix-Saint-Hubert - Hatrival - Saint-Hubert »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Transinne - Villance - Libin - Poix-Saint-Hubert - Hatrival - Saint-Hubert
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Potentiel		100 élèves du secondaire
Politique d'arrêts	Desserte	Ramassage scolaire
	PAE et autres POI à desservir	Ecoles de Saint-Hubert
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 13100 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 24 km
Nombre de passages	Par an	546 passages	Soit 1 à 2 A/R par jour scolaire
Amplitude	En semaine	0 h	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires
	Samedi	/ h	/
	Dimanche	/ h	/
Distribution journalière	En semaine	/	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	/	
	Dimanche	/	
Constance temporelle		0,00	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		/	Selon étude opérationnelle
Cadencement		/	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Zone de Semois - Libramont

Liaison «Awenne - Arville - Saint-Hubert »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Awenne - Arville - Saint-Hubert
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Potentiel		60 élèves du secondaire
Politique d'arrêts	Desserte	Ramassage scolaire
	PAE et autres POI à desservir	Ecoles de Saint-Hubert
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 6600 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 12 km
Nombre de passages	Par an	546 passages	Soit 1 à 2 A/R par jour scolaire
Amplitude	En semaine	0 h	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires
	Samedi	/ h	/
	Dimanche	/ h	/
Distribution journalière	En semaine	/	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	/	
	Dimanche	/	
Constance temporelle		0,00	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		/	Selon étude opérationnelle
Cadencement		/	/