

Construisons ensemble la mobilité de demain !

SCHÉMA INTERMODAL DE MOBILITÉ

SEMOIS – LIBRAMONT

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	8
2. PERIMETRE	10
3. DIAGNOSTIC	14
3.1. Aspects démographiques et socio-économiques actuels et prospectifs	14
3.2. Points d'intérêts	17
3.3. Offre de mobilité	20
3.4. Demande de mobilité	22
3.5. Synthèse du diagnostic	27
4. RESEAU PROJETE.....	29
4.1. Liaisons à « enjeux régionaux »	31
4.2. Offre à enjeux locaux	34
4.3. Intermodalité	35
4.3.1. Correspondances	35
4.3.2. Mobipôles.....	36
5. Cadrage kilométrique et financier.....	38
6. Projection d'impact et évaluation	39
7. ANNEXES	41
7.1. Fiches détaillées par liaisons	41

Table des figures

Figure 1: Processus de redéploiement (2024)	6
Figure 2: Zone de redéploiement de l'offre de bus en Wallonie (AOT, 2022)	10
Figure 3: Aperçu de la zone de redéploiement de Semois-Libramont (AOT, Stabel 2022)	14
Figure 4: Population par secteur statistique (Statbel, 2022)	15
Figure 5: Centralités projetées dans le SDT	16
Figure 6: Densité et localisation des pôles d'emplois (Statbel-Census 2011)	18
Figure 7: Principaux sites touristiques (AOT-CGT 2023)	19
Figure 8: Synthèse de l'offre existante et projetée avant redéploiement du réseau de bus. (SNCB, 2019, AOT, 2022)	21
Figure 9: Demande potentielle : Domicile > Travail (ONSS 2020)	22
Figure 10: Demande potentielle : Domicile > Ecoles secondaire (FWB 2020)	22
Figure 11: Carte des flux « tous modes tous motifs » – échelle des communes actuelles – un mardi moyen (Proximus 2022)	24
Figure 12: Carte des flux « tous modes tous motifs » – échelle des anciennes communes – un mardi moyen (Proximus 2022)	24
Figure 13: Carte des flux « tous modes tous motifs » – échelle des communes actuelles – un dimanche moyen (Proximus 2022)	25
Figure 14: Carte des flux « tous modes tous motifs » – échelle des anciennes communes – un dimanche moyen (Proximus 2022)	25
Figure 15: Réseau actuel du bus TEC - 2024	26

Table des tableaux

Tableau 1: Lignes de bus traversant la zone de Semois-Libramont	12
Tableau 2 : Nombre d'habitants par commune	14
Tableau 3: Densité de population par commune	15
Tableau 4: Comparaison de la zone Semois-Libramont vs Wallonie (Statbel, 2022, ONSS, 2020)	16
Tableau 5: Points d'intérêts de la zone Semois-Libramont	17
Tableau 6: Résumé de l'offre de trains	20
Tableau 7: Tableau cumulant les flux potentiels scolaires et de travailleurs ONSS et FWB 2020.	23
Tableau 9: Indicateur V/K et V/N des lignes de Semois-Libramont (OTW, 2023)	27
Tableau 10 : Correspondances Bus – Train suggérées	35
Tableau 11: Correspondances Bus-Bus suggérées	36

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**" :
 - Les liaisons reliant les centralités du SDT (adopté 25/04/24)
 - Les liaisons urbaines structurantes au sein des pôles majeurs régionaux
 - 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** :
 - Les mobipôles pressentis en termes de localisation cible sur les réseaux structurants et de typologie de services de mobilité partagée
 - 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 scénarios**, consiste en la proposition, par le TEC, d'un ou plusieurs scénarii opérationnels avec éventuellement des variantes par liaisons, traduisant des ambitions régionales selon le cadre kilométrique et financier fourni dans le présent document. Ces propositions seront partagées 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 24 novembre 2022 lors de l'Organe de Consultation du Bassin de Mobilité du Luxembourg.

Un premier atelier technique a eu lieu le 23 janvier 2023. Un deuxième atelier technique a eu lieu le 6 mars 2023. La présentation du réseau cible aux élus a eu lieu le 24 avril 2023.

Le réseau cible a été présenté le 30 mai 2023 à l'Organe de Consultation des Bassins de Mobilité qui a remis l'avis suivant :

« 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 dessert 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 a 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 ».

Entre juillet 2023 et mai 2024, le TEC et l'AOT se sont réunis régulièrement afin d'évaluer les enveloppes kilométriques dédiées aux divers postes et de lever les éventuels obstacles ultérieurs.

Un travail fin a notamment été réalisé concernant l'offre scolaire où chaque ligne a été examinée et où ont été confrontées les données de la Fédération Wallonie – Bruxelles et les usages sur le réseau actuel, relevés par le TEC. Dans ce cadre, le TEC a réévalué à la hausse les besoins en renfort aux heures scolaires pour les lignes à enjeux régionaux proposées. Afin de rester dans l'enveloppe budgétaire, l'offre a dû être légèrement remaniée et certains projets mis entre parenthèses notamment le projet de ligne touristique St-Hubert – Fourneau St-Michel – Mirwart, l'extension de la ligne 8 jusqu'à Sedan ainsi que la liaison Carsbourg-Paliseul-Menuchenet au potentiel relativement limité.

D'autres points ont été également remis en question.

Pour la liaison envisagée entre Sainte-Ode et Bastogne, les deux parties ont jugé préférable de maintenir provisoirement la ligne 1 en l'état dès lors que celle-ci répondait déjà au besoin de mobilité collective entre ces deux communes.

Pour la liaison Paliseul – Poix-Saint-Hubert envisagée pour desservir en heure creuse les nombreux villages dispersés entre ces deux entités, le point d'accroche que constituait la gare de Poix a été revu et déplacé à Libramont afin de supprimer une rupture de charge et profiter d'une polarité nettement plus attractive notamment du point de vue de l'offre ferroviaire.

Enfin, une exploitation sous forme de TEC à la demande (TECàD) a été privilégiée par les parties prenantes pour exploiter les liaisons suivantes, en raison notamment d'une demande ténue :

- Barrière Hinck – Saint-Ode – Libramont (ancien TELBUS)
- Paliseul – Maissin – Libramont
- Bouillon – Vresse-sur-Semois
- Bièvre – Vresse-sur-Semois – Alle – Sugny

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.

Le périmètre de la zone Semois – Libramont comprend 9 communes de la province du Luxembourg : Bertrix, Bièvre, Bouillon, Libin, Libramont – Chevigny, Paliseul, Saint-Hubert, Sainte-Ode et Vresse-sur-Semois.

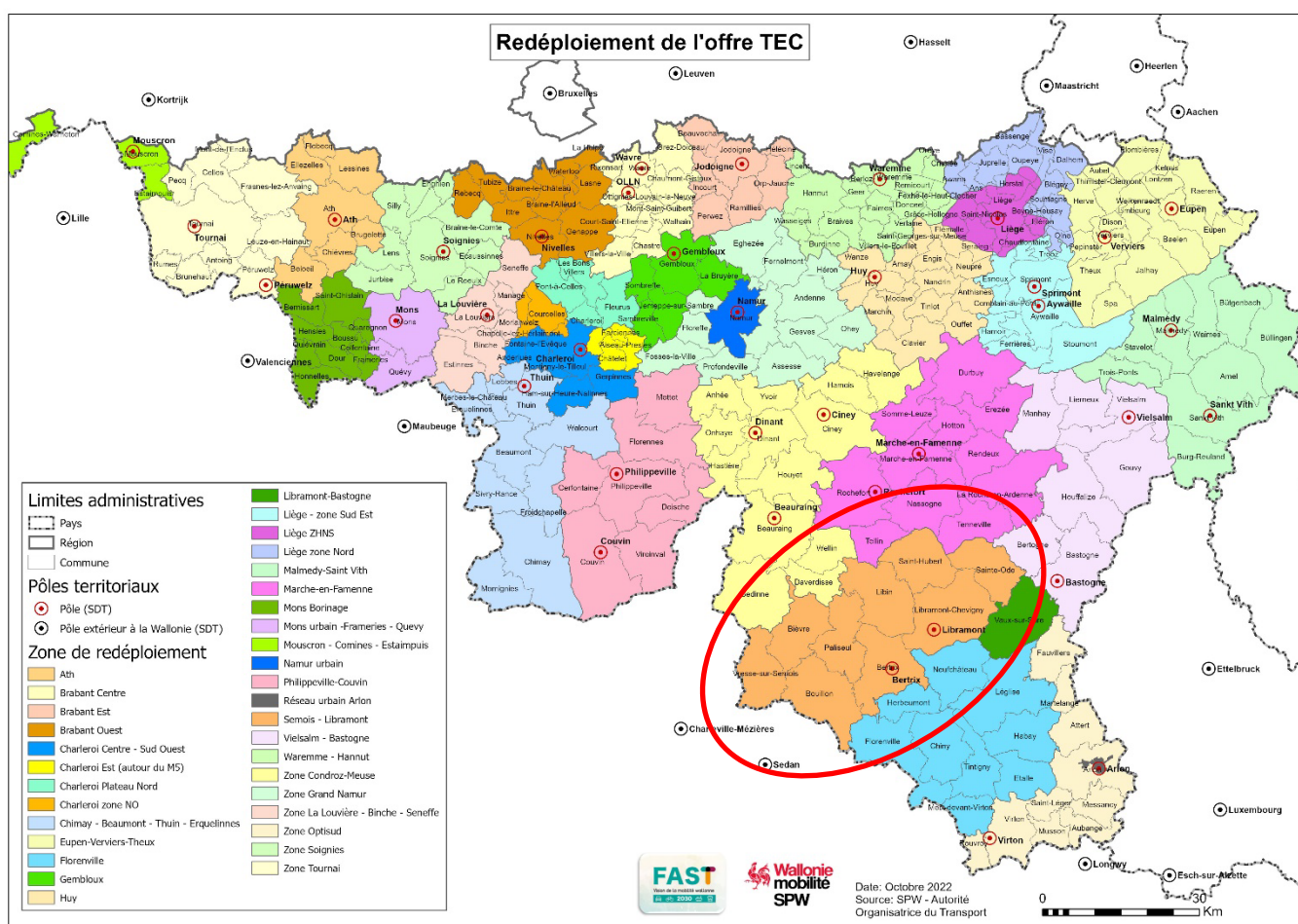


Figure 2: Zone de redéploiement de l'offre de bus en Wallonie (AOT, 2022)

Hormis le réseau SNCB qui est du ressort du Fédéral, la zone est actuellement desservie par une quarantaine de lignes de bus exploitées par le TEC. Parmi celles-ci, il y a lieu de distinguer plusieurs cas de figure, à savoir :

- Les lignes 6 Bastogne - Libramont et E78 Bastogne – Marloie – Marche – Namur qui ne sont pas amenées à évoluer dans le présent redéploiement.
- Les lignes récemment remaniées dans le cadre du redéploiement du réseau de la zone Gaume – Sud Ardenne. Ces lignes sont localisées dans l'Est de la zone. Elles ont comme particularité de se connecter aux gares de Bertrix et Libramont et de desservir en grande partie la zone voisine. Il s'agit par exemple de la ligne 48 Herbeumont – Bertrix qui remplace désormais les anciennes lignes 163a et 165c. Les détails de ce nouveau

réseau sont disponibles sur <https://nouveaureseau.letec.be/gaume-sud-ardenne/>. Enfin parmi les lignes impactées par le redéploiement du réseau de la zone Gaume – Sud Ardenne, on note également deux singularités : les lignes 37 Florenville – Muno – Bouillon et 60 St-Hubert – Neufchâteau – Martelange qui vont se retrouver scindées mais sans impact réel pour les usagers.

- Les lignes qui seront **étudiées dans le cadre des redéploiements futurs** des zones de Ciney – Dinant – Beauraing (Condroz – Meuse) et de Rochefort – Marche en Famenne. Il s'agit notamment de la ligne 9 qui relie Alle-sur-Semois, Gedinne et Beauraing ou encore la 141 Dinant – Beauraing – Gedinne – Graide, dont la majeure partie du tracé se trouve hors de la zone de Semois-Libramont. Ces lignes continueront à circuler comme actuellement dans l'attente de leur redéploiement.
- Le cas particulier de la ligne 1 Bastogne – Marche-en-Famenne, dont l'étude a démontré qu'elle répondait déjà actuellement, sur une partie de son tronçon, à la demande de déplacements entre la commune de Saint-Ode et Bastogne. Cette ligne n'évoluera donc pas dans le cadre du présent redéploiement.
- Le deuxième cas particulier concerne la ligne 162b Libramont – Jemelle, littéralement à cheval sur la zone de Semois-Libramont et celle de Marche-en-Famenne et caractérisée par une exploitation et des horaires différents selon les sections. La section située entre Jemelle et St-Hubert relève d'une desserte scolaire alors que la section entre St-Hubert et Libramont s'apparente davantage à une ligne structurante si on prend également en compte l'offre de la ligne 51. Ce cas doit donc être traité dans sa globalité.

L'ensemble des lignes qui traversent la zone de redéploiement représente une enveloppe kilométrique totale actuelle de 3.641.982 km/an dont environ **1.555.000 km/an** seront impactés par le redéploiement (voir tableau ci-après).

Parmi ces lignes, le TELBUS des communes de Libramont et Saint-Ode fait l'objet d'un financement régional distinct de 340.986 €.

A noter qu'il existe également sur la zone, un FLEXITEC à Paliseul et deux PROXIBUS à Vresse-sur-Semois (ligne 45/3 et 45/4 ; +/- 40.000 km).

Tableau 1: Lignes de bus traversant la zone de Semois-Libramont

SITUATION ACTUELLE LIGNE PRISES EN COMPTE	Km annuel (2023)	EVOLUTION DANS LE CADRE DU PRESENT REDEPLOIEMENT	
8 - Bouillon - Libramont	301 379	oui	
30 - Bellefontaine - Paliseul	18 419	oui	
31 - Menuchenet - Carlsbourg - Paliseul	17 362	oui	
32 - Ochamps - Jéhonville - Paliseul	9 776	oui	
42 - Six-Planes - Menuchenet	5 888	oui	
44 - Bièvre - Menuchenet	9 781	oui	
45 - Menuchenet - Bouillon - Menuchenet	26 403	oui	
67 - Gedinne - Paliseul - Bouillon	23 887	oui	
68 - Paliseul - Ochamps - Bertrix	11 503	oui	
69 - Bertrix - circuit du Sauptont	1 158	oui	
601 - Libramont - Bastogne	48 451	oui	
806 - Poix - Paliseul	33 162	oui	
5/2 - Saint-Hubert - Nassogne - Saint-Hubert	13 974	oui	
5/3 - Bertrix - Paliseul - Saint-Hubert	15 328	oui	
53/1 - Saint-Hubert - Tillet - Amberloup	18 436	oui	
53/2 - Saint-Hubert - Champlon - Saint-Hubert	18 906	oui	
5/5 - Maissin - Libin - Saint-Hubert	10 866	oui	
78/1 - Circuit scolaire de Bertrix (Ecole Spéciale)	3 695	oui	
78/2 - Circuit scolaire de Bertrix (Zoning)	4 762	oui	
79/1 - Circuit scolaire de Bouillon (OTAN)	3 439	oui	
79/2 - Circuit scolaire de Bouillon (Maroc)	1 494	oui	
8b - Bouillon - Menuchenet	16 944	oui	
4 - Libramont - Amberloup - Champlon	18 813	oui	
5 - Saint-Hubert - Poix	28 569	oui	
40 - Bouillon - Bertrix	50 023	oui	
43 - Bohan - Alle - Menuchenet	51 351	oui	
7 - Sugny - Bouillon	58 045	oui	
66 - Gedinne - Paliseul - Bertrix	70 209	oui	
51 - Amberloup - Saint-Hubert - Libramont	105 536	oui	
61 - Libramont - Redu	117 062	oui	
162b - Libramont - Jemelle	213 471	oui	
77/4 - Circuit scolaire de Libramont (Neuvillers)	4 288	oui	
77/2 - Circuit scolaire de Libramont (Blancheau)	4 466	oui	
77/1 - Circuit scolaire de Libramont (Wisbeley)	5 646	oui	
77/3 - Circuit scolaire de Libramont (Serpont)	5 698	oui	
Telbus	164.728	oui	
60 - Saint-Hubert – Neufchâteau	17 803	oui	

37 - Sainte Cécile - Muno - Bouillon	24 927	oui	
TOTAL DES LIGNES IMPACTEES DANS LE CADRE DE CE REDEPLOIEMENT	1 555 647		
1 - Bastogne - Marche en Famenne	241 868	Non	Lignes qui seront étudiées dans le cadre d'un autre de déploiement
9 - Alle-Sur-Semois - Gedinne - Beauraing	52 946	Non	
62 - Rochefort - Tellin - Grupont - Mirwart	32 522	Non	
14 - Dinant - Beauraing - Gedinne - Graide	51 644	Non	
241 - Beauraing - Gedinne - Haut-Fays	40 538	Non	
E78 - Bastogne - Marloie - Marche - Namur	600 078	Non	
6 - Libramont - Bastogne	367 437	Non	Nouvelles lignes du redéploiement de Gaume-Sud-Ardenne
48 - Herbeumont - Bertrix	117 428	Non	
87 - Leglise - Neufchâteau - Libramont	259 286	Non	
231 - Bertrix - Izel - Florenville	42 713	Non	
411 - Bertrix - Neufchâteau	37 325	Non	
562 - Libramont - Habay	43 968	Non	
871 - Libramont - Neufchâteau	10 357	Non	
D3 - Bertrix - Neufchâteau	150 000	Non	
V1 - Bouillon - Arlon	38 225	Non	
TOTAL DES LIGNES NON- IMPACTEES DANS LE CADRE DE CE REDEPLOIEMENT	2 086 335		
TOTAL GENERAL DE L'OFFRE TRAVERSANT LA ZONE	3 641 982		

3. DIAGNOSTIC

3.1. Aspects démographiques et socio-économiques actuels et prospectifs

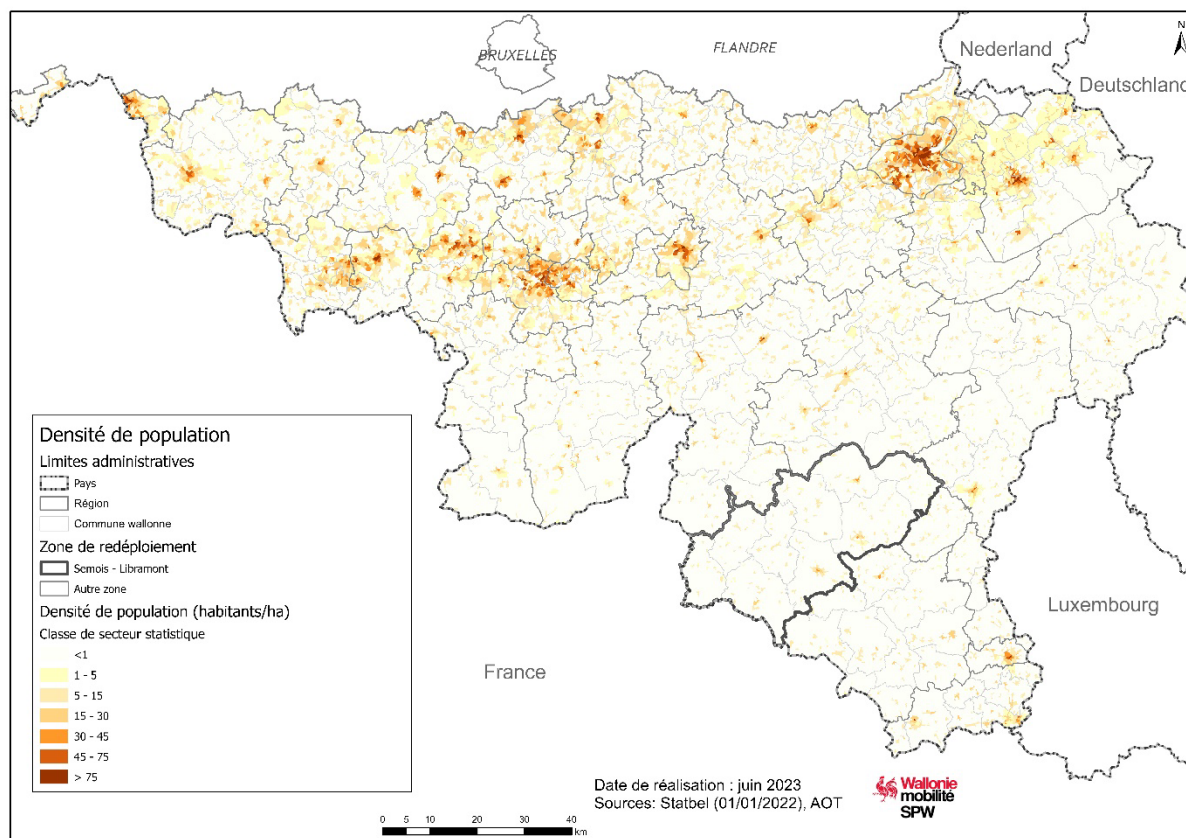


Figure 3: Aperçu de la zone de redéploiement de Semois-Libramont (AOT, Stabel 2022)

La zone de redéploiement forme un bassin de population d'environ 50.000 habitants.

Tableau 2 : Nombre d'habitants par commune

Bertrix	8.950 hab.	Paliseul	5.469 hab.
Bièvre	3.447 hab.	Saint-Hubert	5.672 hab.
Bouillon	5.433 hab.	Sainte-Ode	2.655 hab.
Libin	5.307 hab.	Vresse-sur-Semois	2.515 hab.
Libramont- Chevigny	11.598 hab.	Total	51.046 hab.

Comme on peut le constater sur les illustrations et tableaux suivants, ce territoire se caractérise par une très faible densité de population. Quelques polarités émergent néanmoins. Dans la plupart des cas, il s'agit du chef-lieu de la commune.

Tableau 3: Densité de population par commune

Bertrix	64,63 hab/km ²	Paliseul	49,16 hab/km ²
Bièvre	31,47 hab/km ²	Saint-Hubert	50,65 hab/km ²
Bouillon	36,55 hab/km ²	Sainte-Ode	27,11 hab/km ²
Libin	37,75 hab/km ²	Vresse-sur-Semois	24,80 hab/km ²
Libramont- Chevigny	64,72 hab/km ²	Total	44,81 hab/km²

Ces polarités sont confirmées 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.

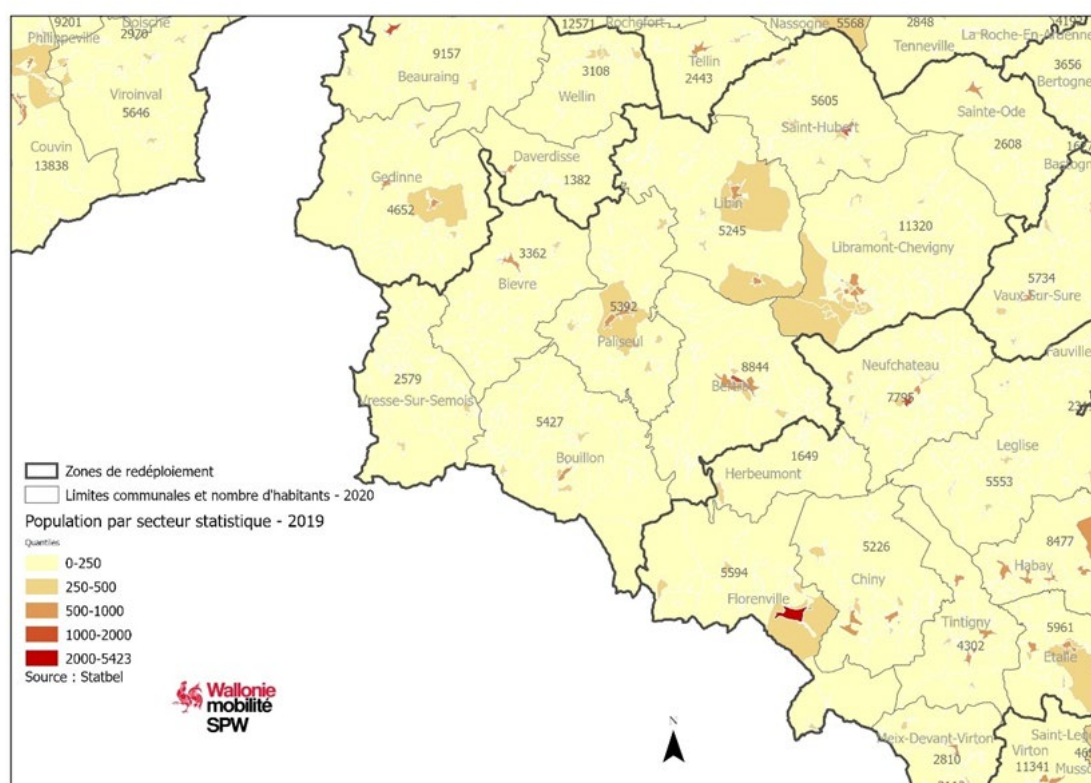


Figure 4: Population par secteur statistique (Statbel, 2022)

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.

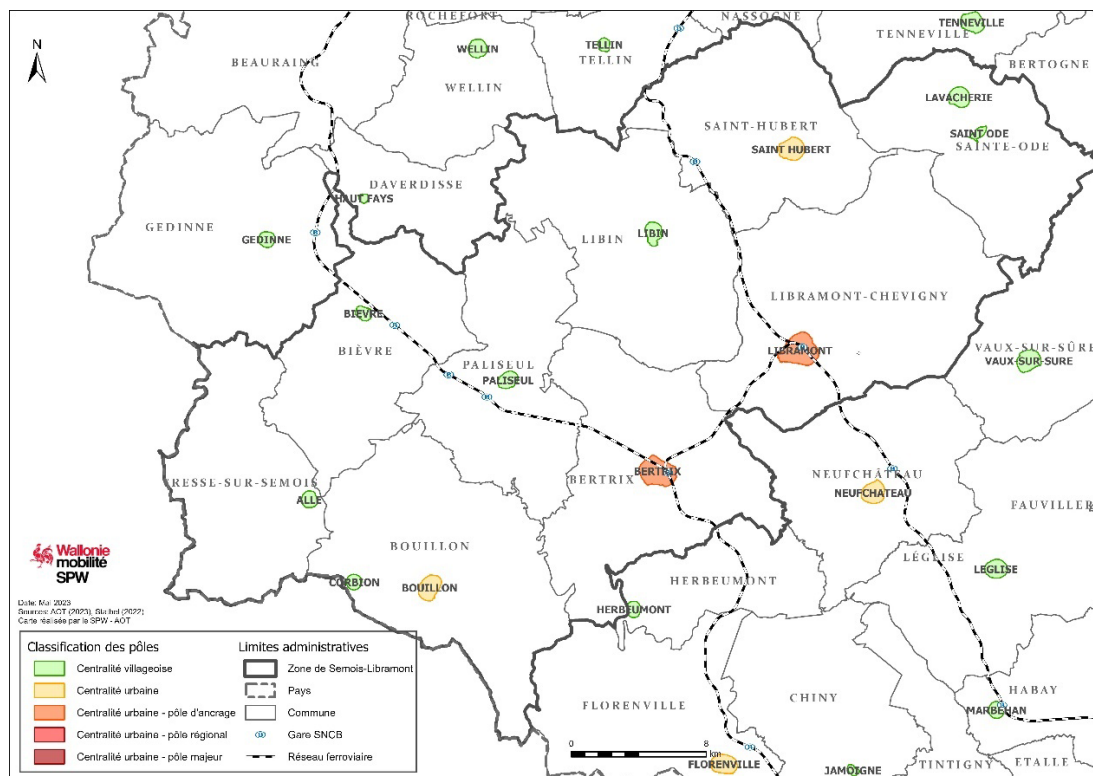


Figure 5: Centralités projetées dans le SDT

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

Tableau 4: Comparaison de la zone Semois-Libramont vs Wallonie (Statbel, 2022, ONSS, 2020)

		Wallonie	Zone de redéploiement	Rapport situation actuelle de la zone de redéploiement / Wallonie
Evaluation de la demande	Superficie (km²)	16.901	1.139	6.74%
	Population (Statbel 2022)	3.662.495	51.046	1.39%
	Densité de population (hab/km²)	217	45	
	Nombre d'emplois salariés (ONSS 2020)	1.067.288	19.201	1.80%
	Densité d'emplois salariés (emplois/km²)	63	17	
Offre	Offre actuelle (2022) (Km/an) bus	98.271.700	1.644.677	1.67%
	Offre actuelle train (Km réseau)	1.331	65	4.88%
	Nombre moyen de validations bus/km	1,33	0,55	
	Nombre de km bus/habitant	26.8	32	

L'offre de transports collectifs (bus + train) est donc relativement importante dans la zone au regard de la population. Elle s'élève à 32 kilomètres par habitant alors que la moyenne régionale est de 26.8 km/habitant. Ce constat plaide en faveur d'un redéploiement à enveloppe kilométrique constante.

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 Semois-Libramont

Commune	Nom du POI	Type d'activités	Attractivité
Bertrix	Les Corettes	PAE	93 emplois -> 145 emplois d'ici 2050
Bertrix	Saupont	PAE	720 emplois
Libramont	Wisbeley	PAE	210 emplois d'ici 2050
Libramont	Recogne	PAE	910 emplois
Libramont	Flohimont	PAE	435 emplois
Libin	Galaxia	PAE	50 emplois -> 600 emplois d'ici 2040
Libin	Cerisier		345 emplois -> + 50 emplois d'ici 2040
Saint-Hubert	Saint-Hubert	PAE	65 emplois
Sainte-Ode	Barrière Hinck	PAE	60 emplois d'ici 2040
Bouillon	Menuchenet	PAE	150 emplois d'ici 2050
Saint-Hubert	Centre de détention de Saint Hubert	Centre carcéral	200 emplois (horaire de pause et horaires 7h30-18h) + 230 détenus (certains avec sorties pénitentiaires 8h-20h), visites lundi, mercredi, vendredi, samedi, dimanche (12h30-15h30)
Saint-Hubert	IPPJ de Saint-Hubert	IPPJ	160 employés + 2000 visiteurs par an
Vresse-sur-Semois	Prison de Sugny	Centre carcéral	En construction (+260 emplois prévus)
Bouillon	Institut Sainte-Marie Bouillon	Enseignement	320 élèves
Bouillon/ Paliseul	Athénée Royal Bouillon Paliseul	Enseignement	170 élèves
Paliseul	Institut Saint Joseph de Carlsbourg	Enseignement	425 élèves
Paliseul	Institut Paul Verlaine	Enseignement	105 élèves
Saint-Hubert	Ecole libre Saint-Hubert/ Institut Notre-Dame	Enseignement	570 élèves
Saint-Hubert	Institut Saint Joseph	Enseignement	230 élèves
Bertrix	Institut Notre-Dame	Enseignement	630 élèves
Bertrix	Athénée Royal de Bertrix	Enseignement	100 élèves
Bertrix	Institut Saint Joseph	Enseignement	150 élèves
Libramont	Institut Saint Joseph Libramont	Enseignement	620 élèves
Libramont	CEFA Libramont	Enseignement	130 élèves
Libramont	Institut technique de la communauté française centre Ardenne	Enseignement	870 élèves
Libramont	Haute école Robert Schuman	Haute école	Environ 1200 étudiants

Libin	Euro Space Center	Tourisme	35 000 visiteurs/an
Saint-Hubert	Fourneaux Saint Michel	Tourisme	37 500 visiteurs/an
Saint-Hubert	Parc à gibier	Tourisme	50 000 visiteurs/an
Alle	Récréalle	Tourisme	Min 20 000 Visiteurs/an
Bouillon	Château de Bouillon	Tourisme	137 500 visiteurs/an
Bouillon	Parc animalier de Bouillon	Loisirs/Tourisme	37 500 visiteurs/an
Bouillon	Musée ducal	Tourisme	22 500 visiteurs/an
Bouillon	Archéoscope Godefroid de Bouillon	Tourisme	22 500 visiteurs/an

Concernant les points d'intérêt, il y a lieu également de mentionner que le Parc Galaxia va connaître d'importants développements dans les prochaines années et qu'un nouveau centre pénitencier devrait être opérationnel en 2028 à Sugny (300 détenus, 260 emplois).

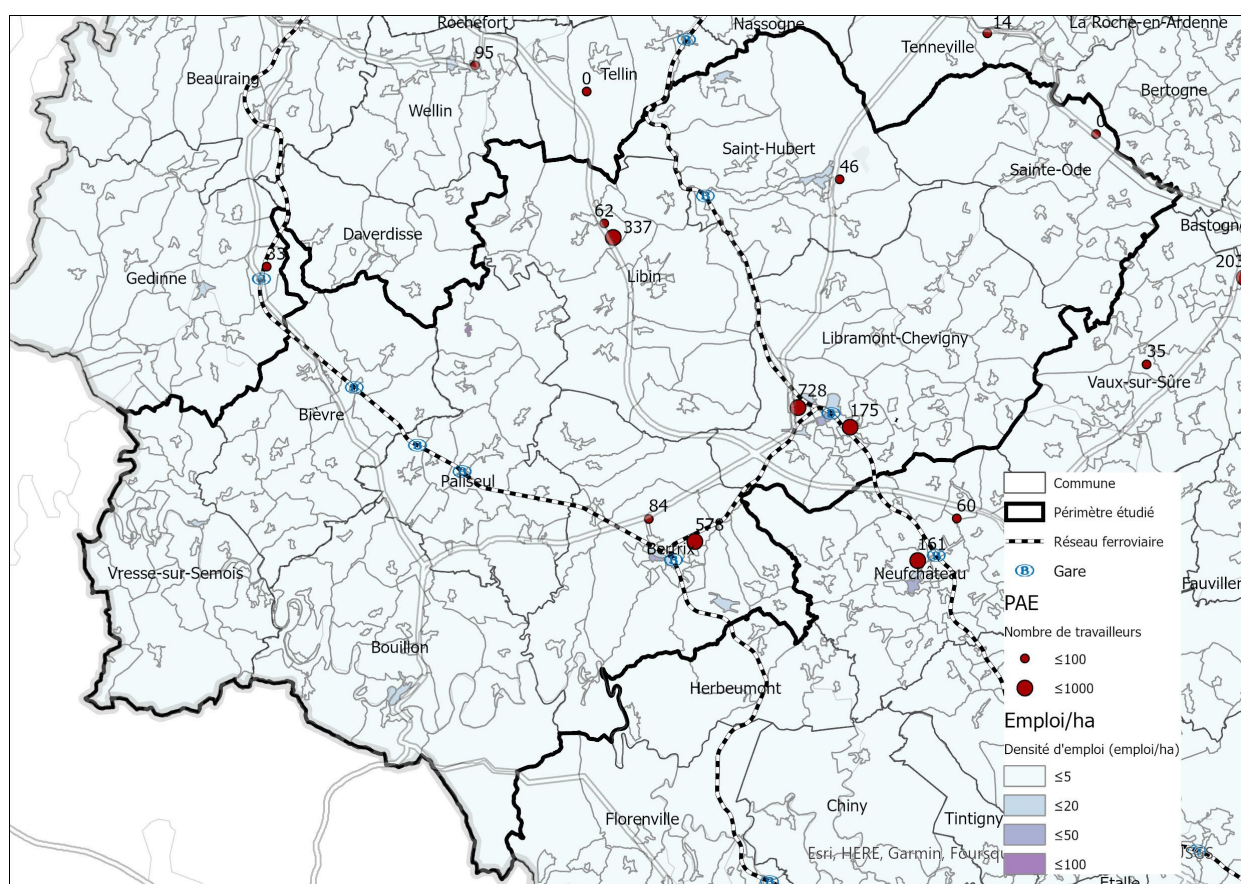


Figure 6: Densité et localisation des pôles d'emplois (Statbel-Census 2011)

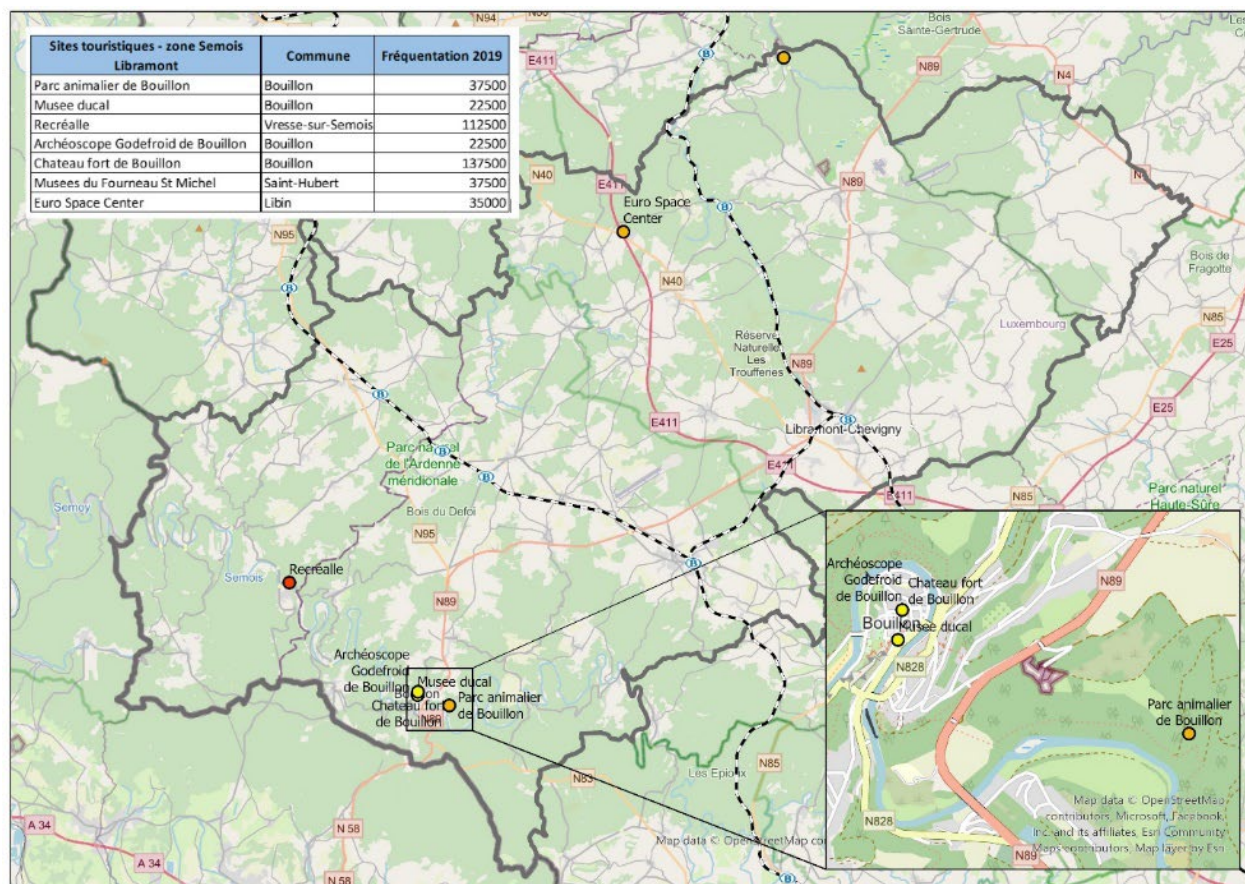


Figure 7: Principaux sites touristiques (AOT-CGT 2023)

3.3. Offre de mobilité

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

Tableau 6: Résumé de l'offre de trains

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 Paliseul et Bièvre disposent d'un accès au réseau SNCB mais leurs gares sont excentrées par rapport aux polarités principales de ces communes. A titre d'exemple, le centre de Bièvre et sa gare sont éloignés de près de 2 kilomètres.
- La gare de Bertrix est légèrement excentrée par rapport au cœur de la polarité principale. De ce fait, il n'est pas envisageable d'y faire passer toutes les lignes de bus.
- Saint-Hubert et Libin partagent une gare commune, excentrée également et desservie uniquement 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 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.

Par ailleurs, le réseau actuel est constitué d'un nombre important de lignes à vocation purement scolaire. Il s'agit d'une de ses caractéristiques principales, qui s'explique aisément par le caractère rural de la zone. En effet, on dénombre plus d'une vingtaine de lignes ne

circulant qu'en période scolaire, le matin, le soir et le mercredi midi. Celles-ci représentent une ampleur kilométrique d'environ 345.000 km par an soit près de 25% de l'enveloppe disponible pour le redéploiement. Pour rappel, ces lignes malgré leur fonction scolaire sont également accessibles aux autres usagers.

Hormis les lignes scolaires et structurantes évoquées ci-dessus, le solde du réseau est constitué de lignes hybrides assurant à la fois une desserte d'heure de pointe, principalement pour les écoliers, et un service beaucoup plus sporadique en milieu de journée. L'offre de la ligne 162b Libramont-Jemelle est un bel exemple : de 17 services en période scolaire vers Libramont, on passe à 10 en vacances. Or parmi ceux-ci, seuls cinq sont parfaitement identiques, ce qui ne va pas dans le sens d'une offre lisible, ni adaptée pour les travailleurs.

Enfin, on notera que dans le cadre d'une étude de flux transfrontaliers menée en 2021, un prolongement de la ligne 8 Libramont – Bouillon aux heures de pointe a été proposé pour rejoindre la ville de Sedan (cf. OCBM du 28/10/21). A ce stade, ce projet ne dispose pas de financement.

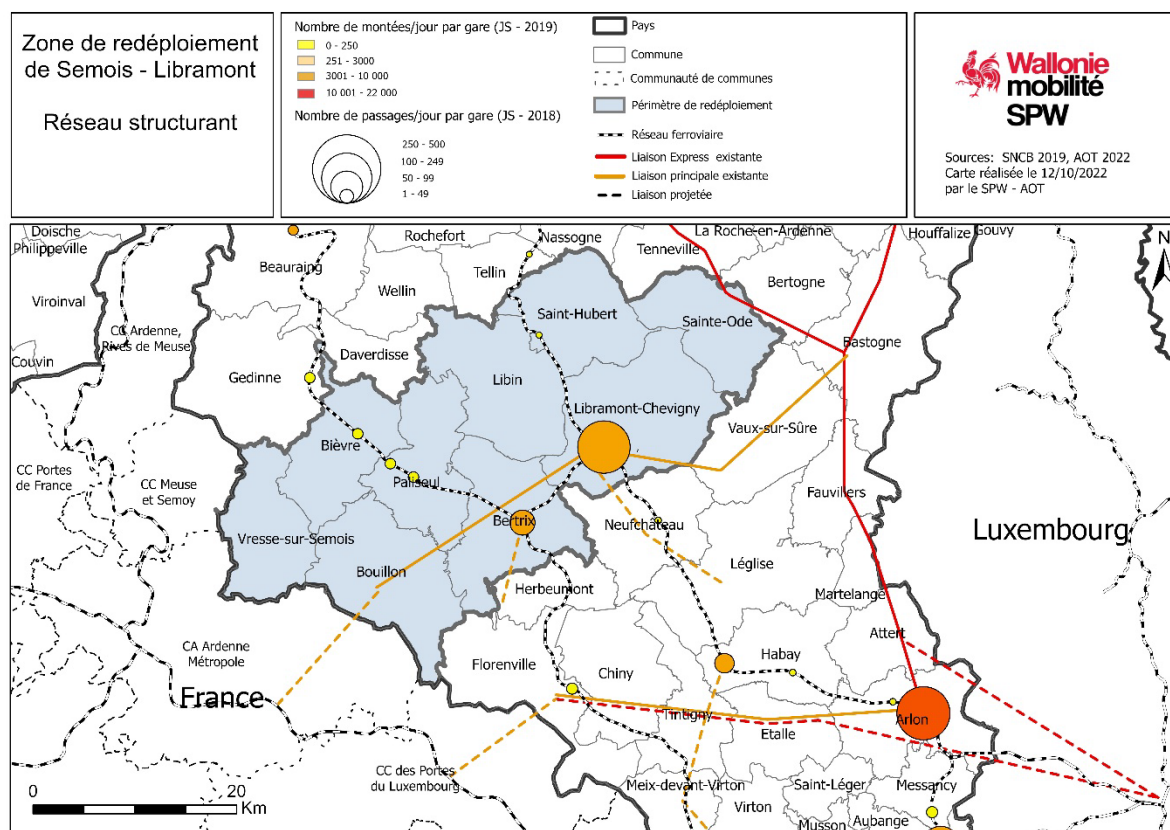
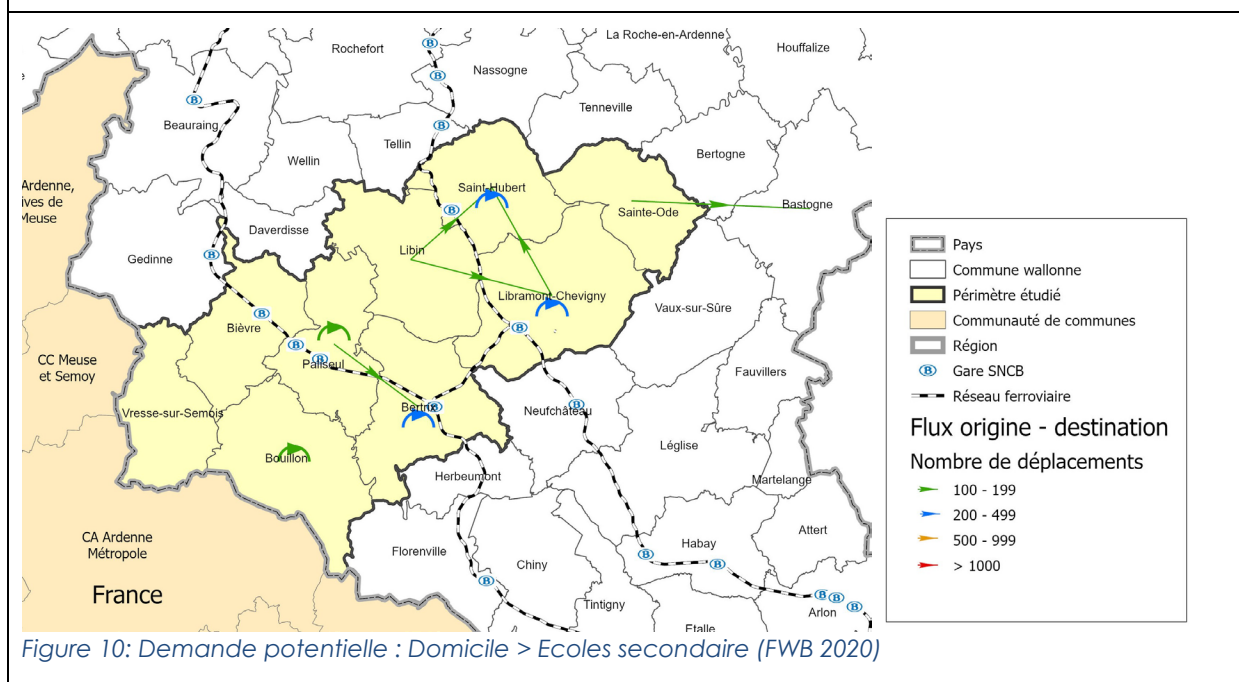
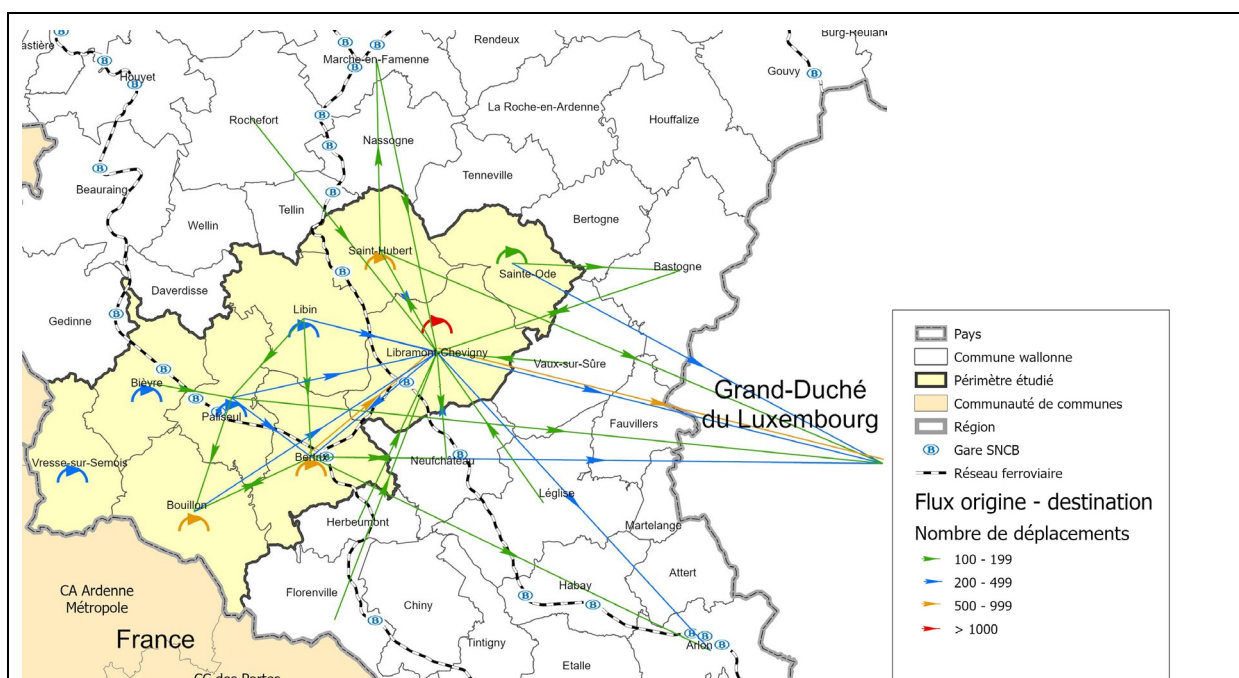


Figure 8: Synthèse de l'offre existante et projetée avant redéploiement du réseau de bus. (SNCB, 2019, AOT, 2022)

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 9 à 14 et le 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).



La majorité des flux potentiels 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, Libin, Paliseul et de Vresse-sur-Semois. Cependant, ceux-ci sont davantage du ressort de la mobilité individuelle.

Pour ce qui concerne les connections entre origines et destinations de moindre importance, la demande potentielle 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	PALISEUL	ARLON	BASTOGNE	NEUFCHATEAU	LIBIN	RBC	NAMUR	MARCHE-EN-FAMENNE	VRESSE-SUR-SEMOIS	BEVRE	LEGE	VIRTON	OTTIGNES-LOUVAIN-LA-NE	SAINT-ODE	BEAURAING	VAUX-SUR-SURE	AUBANGE	MARNY	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
BEVRE	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
PALISEUL	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

Tableau 7: Tableau cumulant les flux potentiels scolaires et de travailleurs ONSS et FWB 2020.

Flux de déplacements actuels

Une analyse des flux « 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 globalement beaucoup plus nombreux, certains déplacements compris dans ces flux sont 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 et un dimanche moyen entre le 7 mars et le 7 juin 2022 en période scolaire. 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).

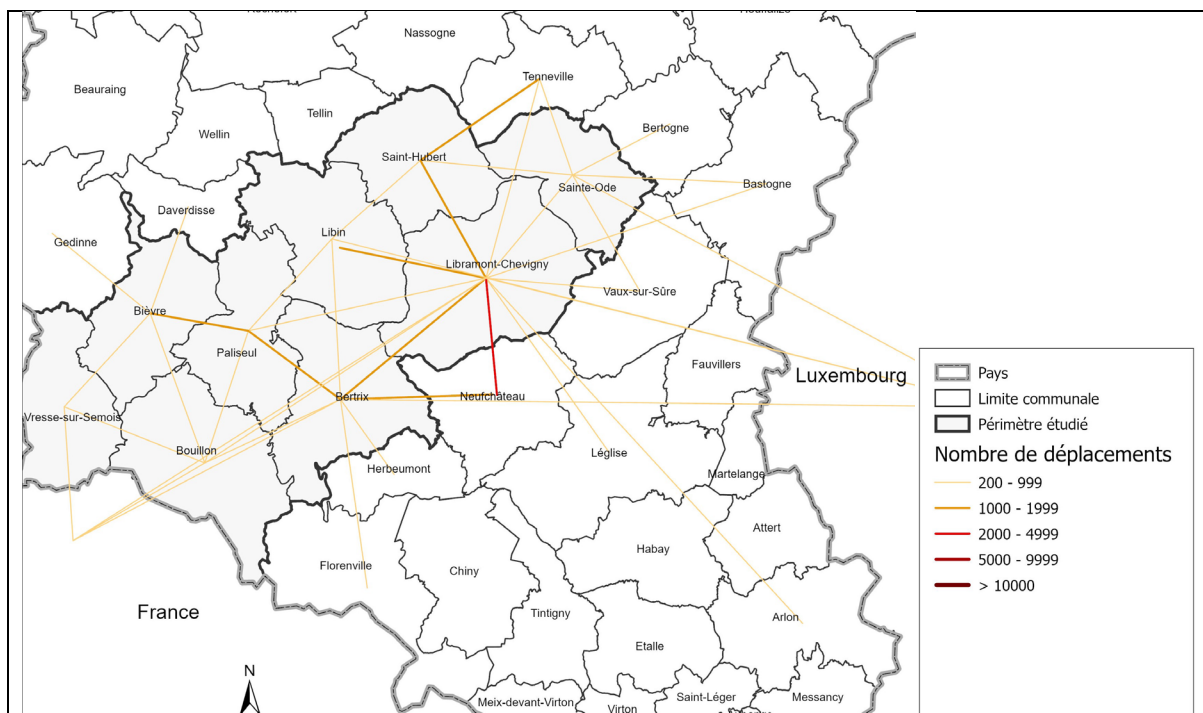


Figure 11: Carte des flux « tous modes tous motifs » – échelle des communes actuelles – un mardi moyen (Proximus 2022)

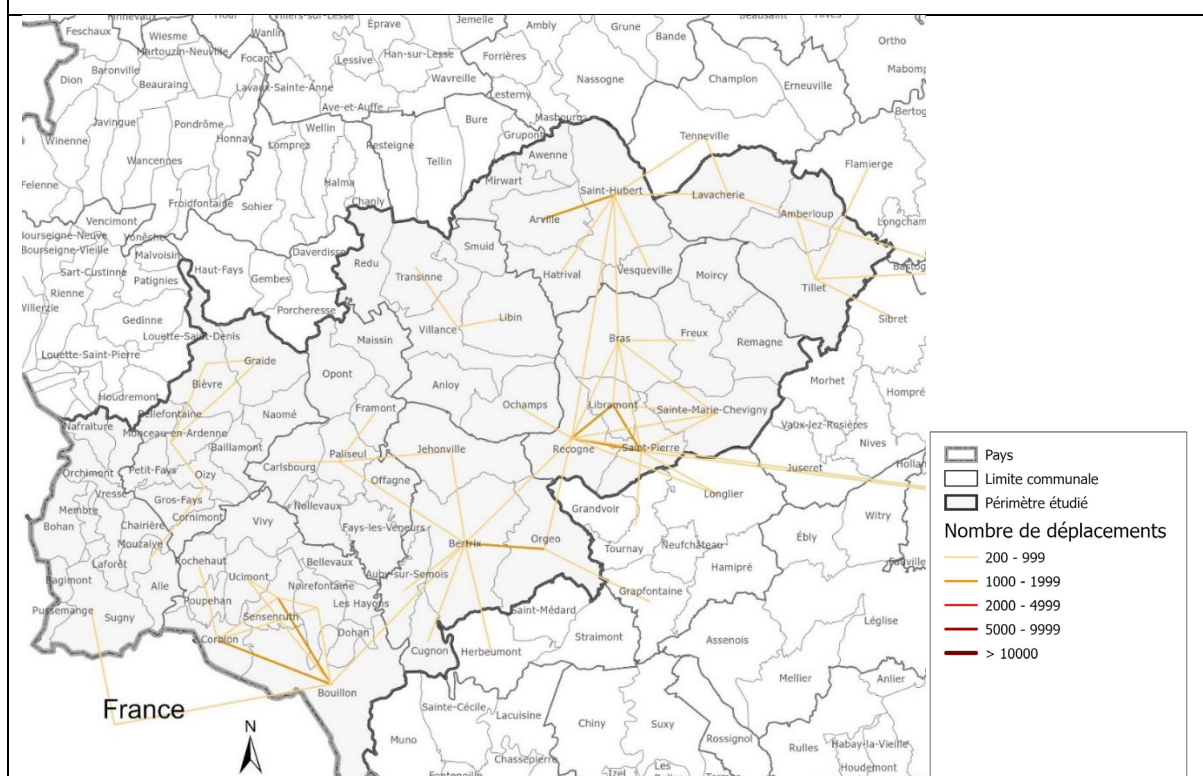


Figure 12: Carte des flux « tous modes tous motifs » – échelle des anciennes communes – un mardi moyen (Proximus 2022)

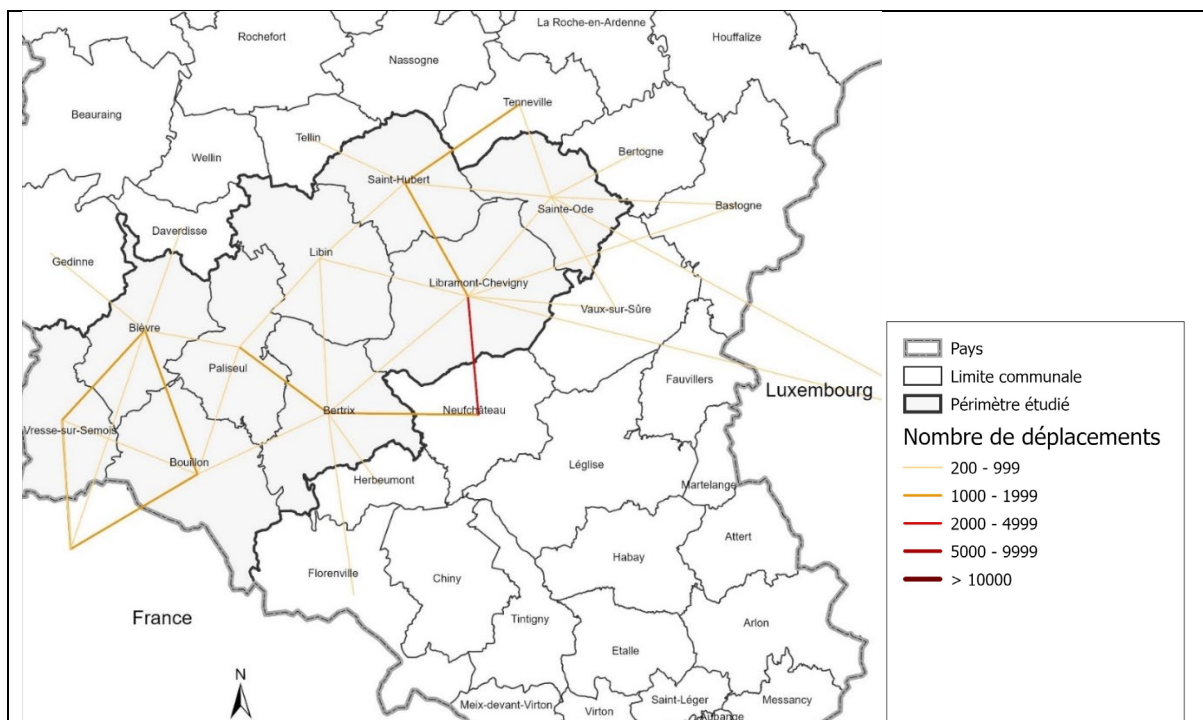


Figure 13: Carte des flux « tous modes tous motifs » – échelle des communes actuelles – un dimanche moyen (Proximus 2022)

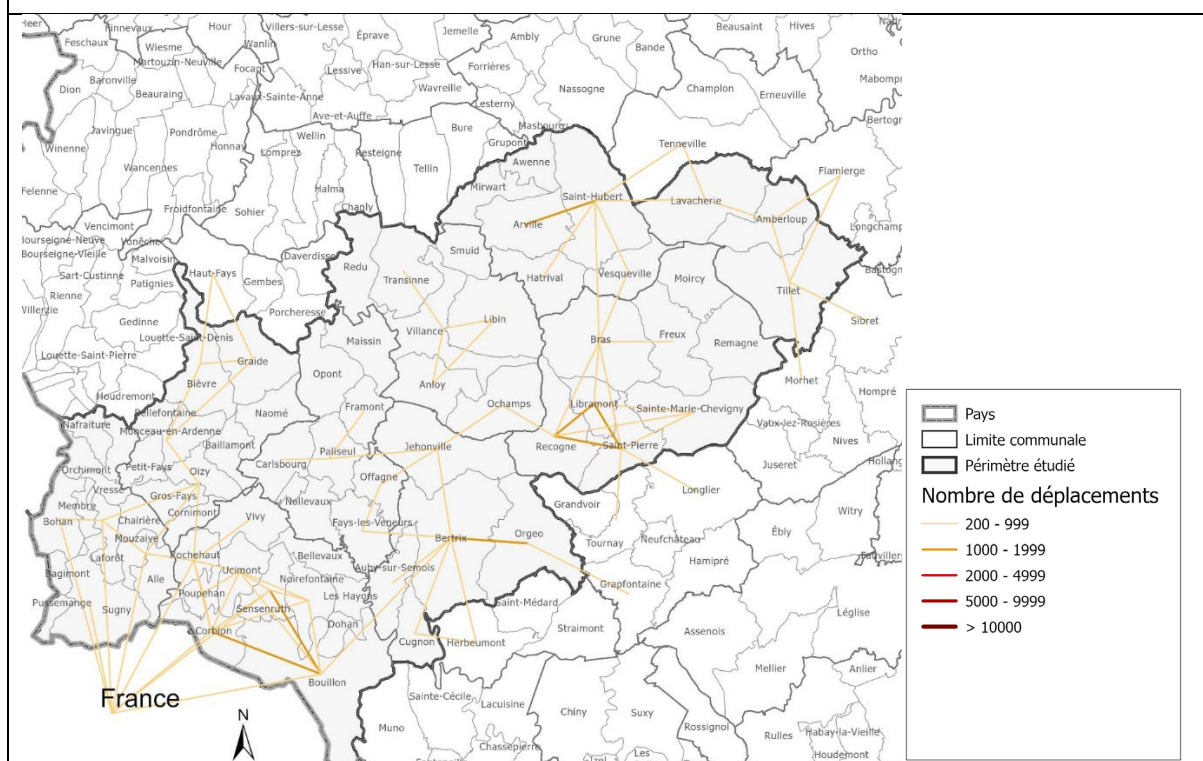


Figure 14: Carte des flux « tous modes tous motifs » – échelle des anciennes communes – un dimanche moyen (Proximus 2022)

Analyse de la fréquentation actuelle du réseau TEC

Comme évoqué précédemment, le réseau actuel est composé pour une part importante de lignes scolaires. A quelques exceptions près, ces lignes ne souffrent absolument pas de problèmes de fréquentation et peuvent être maintenues en l'état dès lors qu'elles répondent à une demande suffisante. Pour rappel, ces lignes sont ajustées chaque année par le TEC en fonction d'éventuels problèmes de surcharges, adéquation d'horaires, demande fluctuante en fonction de l'âge des enfants, émergence de nouveaux lotissements, engouement pour une école, etc.

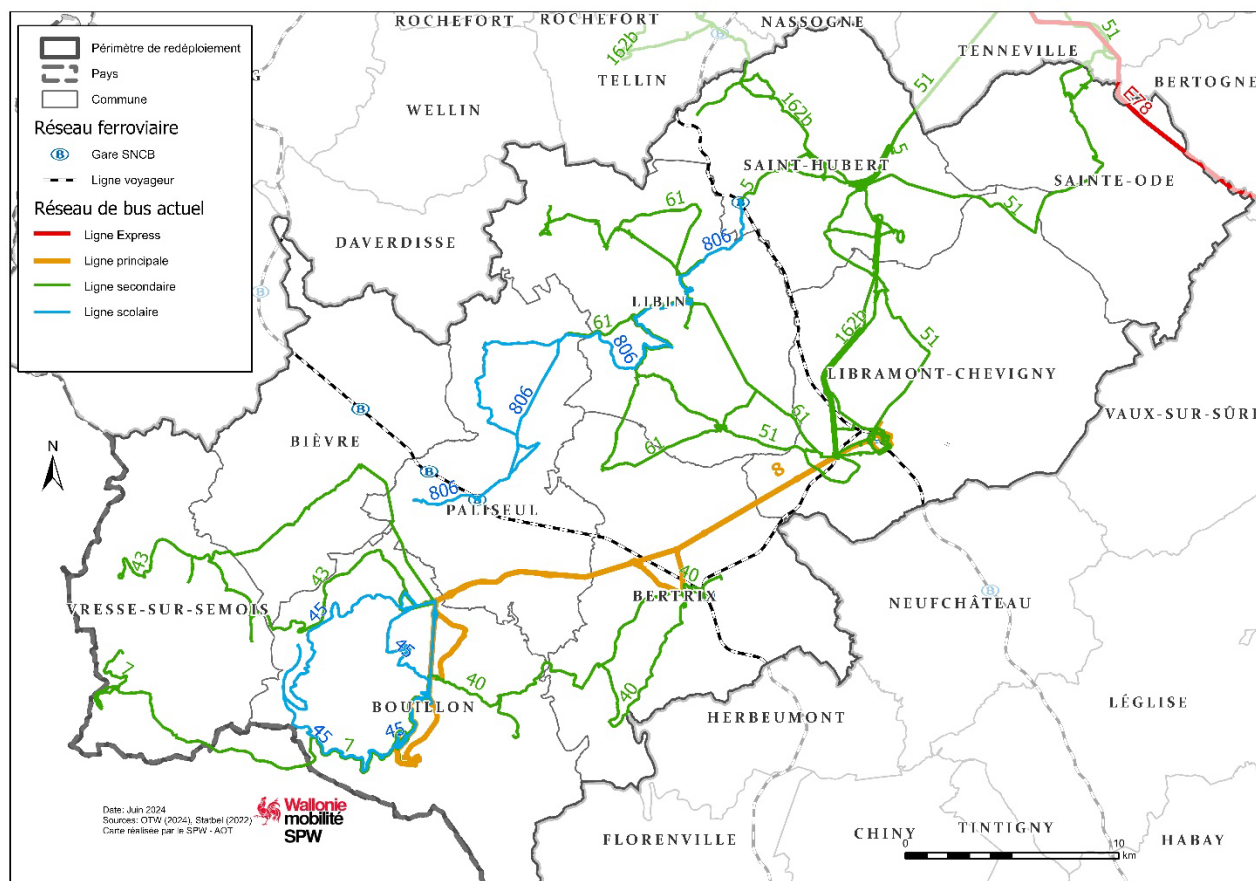


Figure 15: Réseau actuel du bus TEC - 2024

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.

Tableau 8: Indicateur V/K et V/N des lignes de Semois-Libramont (OTW, 2023)

Ligne	Dénomination	V/K	V/N	Km/an
5	St-Hubert – Poix	0.50	4.08	28.569
7	Sugny – Bouillon	0.45	12.90	58.045
8	Bouillon – Libramont	0.58	21.93	301.379
40	Bouillon – Bertrix	0.39	12.25	50.023
43	Bohan – Alle – Menuchenet	0.19	4.47	51.351
45	Menuchenet – Bouillon – Menuchenet	0.53	12.81	26.403
51	Amberloup – Ste-Ode – St-Hubert – Libramont	0.53	16.99	105.536
61	Libramont – Redu	0.50	18.18	117.062
162b	Libramont – Jemelle	0.48	14.98	213.471
806	Poix – Paliseul	0.31	8.34	33 162

A la lecture de ce tableau il ressort que :

- la ligne 8 Libramont – Bouillon se voit confirmée dans son rôle d'épine dorsale de la zone tant sur le plan de l'offre que de la fréquentation. Des améliorations pourraient être encore apportées dans le cadencement de cette ligne ;
- les corridors desservis par les lignes 5, 7, 43, 806 entre St-Hubert et Paliseul ainsi qu'entre Vresse-sur-Semois et Bouillon nécessiteraient d'être repensés en termes de desserte et de solutions alternatives de mobilité dès lors que les indices de ces lignes sont relativement faibles.

3.5. Synthèse du diagnostic

Les principaux éléments qui émanent du diagnostic sont :

- une zone de faible densité de population, caractérisée par des noyaux d'habitat de petites ou de moyennes tailles, dispersés sur le territoire ;
- le caractère touristique de la zone avec notamment des flux variant peu en intensité entre la semaine et le week-end ;
- la présence de POI existants/projetés situés hors polarités et nécessitant une desserte en transport public (Prison de Sugny, Euro Space Center).

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. Néanmoins quelques cas de non-adéquation entre l'offre et la demande peuvent être pointés. Il s'agit notamment :

- des connections entre les communes de Libin, de Saint-Hubert et la polarité principale qu'est Libramont. Les usagers disposent comme alternatives à la voiture soit le train mais avec une gare complètement excentrée et desservie uniquement par un train L toutes les deux heures soit : les lignes 162b et 51, mais avec des horaires qui ne sont pas parfaitement cadencés, ni homogènes tout au long de l'année ;

- du nombre important de déplacements transfrontaliers liés principalement au travail pour lesquels la liaison de train Bruxelles – Luxembourg avec rabattement préalable au niveau de la gare de Libramont constitue la seule alternative crédible à la voiture. Plusieurs enjeux sont identifiés en lien avec ces déplacements transfrontaliers, dont certains aspects dépassent le cadre de cette étude : la tarification différente entre la Belgique et le Luxembourg, la vitesse commerciale sur la ligne de chemin de fer 162 et le déploiement de P+R pour accéder à la ville de Luxembourg,
- de l'importance des déplacements « tous modes tous motifs » constatés le dimanche dans les environs de Bouillon et de la vallée de la Semois et induits par le caractère touristique de cette portion du territoire. Le prolongement de la ligne « évasion V1 Orval – Bouillon » notamment dans le cadre de la mise sur pied du Parc National de la Vallée de la Semois devrait offrir une alternative de mobilité collective durant l'été. Néanmoins ces flux resteront difficiles à capter compte tenu de leur caractère extrêmement dispersé dans l'espace et dans le temps.

4. RESEAU PROJETE

En préambule, il y a lieu de rappeler que le réseau actuel a fait l'objet d'un remaniement important en 2009, piloté par le TEC. Les adaptations proposées ci-dessous relèvent avant tout d'une mise à jour qui, après 15 ans, s'avère indispensable.

Dès lors, le futur réseau TEC couvrant les communes de la zone Semois – Libramont devrait être composé de :

Partie redéployée

- **6 liaisons « à enjeux régionaux »** que la **Wallonie** souhaite voir implémentées. Une de ces liaisons correspond à l'actuelle ligne 8 Bouillon – Libramont qui sera légèrement renforcée.
- Environ **30 liaisons « à enjeux locaux »** destinées à répondre aux besoins de déplacements **scolaires**, au souhait de développer une **offre touristique** entre Bouillon et Bohan dans la vallée de la Semois et à la nécessité d'offrir une alternative de déplacement sur certaines parties de la zone faiblement urbanisées.
- **2 lignes au statut particulier**, susceptibles d'évoluer ultérieurement à la lumière des conclusions de l'étude de redéploiement de la zone de Marche – Rochefort.
 - la **162b Jemelle – Libramont** dont l'offre sur le tronçon Jemelle – St-Hubert va rester plus ou moins en l'état tandis que celui entre St-Hubert et Libramont sera inclus dans une des liaisons « à enjeux régionaux » mentionnées ci-dessous ;
 - la **1 Bastogne – Marche-en-Famenne**, dont le tronçon **St-Ode – Bastogne** répond déjà à la demande de déplacements entre ces deux communes et aux niveaux de service qu'il aurait lieu de mettre en œuvre. Celle-ci sera maintenue en l'état provisoirement.

Partie maintenue en l'état

- **2 lignes structurantes existantes** : la **6 Bastogne - Libramont** et l'**express E78 Bastogne – Marloie – Marche – Namur**, dont l'offre a déjà été définie antérieurement
- **8 lignes** récemment remaniées dans le cadre du redéploiement du réseau de la zone **Gaume – Sud Ardenne** ;
- **5 lignes** qui seront étudiées ultérieurement lors du redéploiement de la zone voisine de **Beauraing – Dinant – Ciney**,

La plus-value apportée par le redéploiement peut être synthétisée en 5 points.

- Un réseau plus structuré, plus hiérarchisé et une offre qui de ce fait devrait être plus lisible pour l'usager, notamment avec la mise en place des liaisons Libramont - Saint-Hubert et Euro Space Center - Libin – Libramont ;
- La mise en place d'une offre cadencée permettant d'améliorer l'intermodalité avec le réseau SNCB, moyennant par exemple l'ajout d'un service supplémentaire sur la ligne 8 existante entre Bouillon et Libramont, l'imposition de correspondances à organiser et de protocoles en cas de retard d'un train ;

- Le déploiement de liaisons, qui pourraient être exploitées sous forme de « TEC à la demande », destinées à offrir une alternative de mobilité dans des nombreuses zones du territoire où l'habitat est dispersé et la demande en déplacements faible. De ce fait, la quasi-totalité devrait être couvert par une offre en transport collectif.
- Une accessibilité accrue des pôles touristiques pendant l'été, notamment de l'Euro Space Center et de la vallée de la Semois dans le cadre du développement du Parc National.
- Le maintien de l'enveloppe kilométrique actuelle consacrée à l'offre scolaire, la quasi-totalité des lignes scolaires étant confirmées dans leur pertinence.

4.1. Liaisons à « enjeux régionaux »

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

Pour la zone « Semois – Libramont », les liaisons « à enjeux régionaux » que la Wallonie souhaite voir implémentées sont les suivantes :

- **Bouillon - Bertrix - Libramont**
- **Libramont - Saint-Hubert**
- **Redu - Euro Space Center - Libin – Libramont**
- **Poix-Saint-Hubert - Saint-Hubert**
- **Bièvre - Vresse-sur-Semois - Alle – Sugny**
- **Bouillon - Alle - Vresse-sur-Semois**

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

Les deux dernières liaisons sont avant tout destinées à offrir une alternative de mobilité dans des zones du territoire où l'habitat est dispersé et la demande en déplacements faible. C'est pourquoi un large corridor (ou une organisation par zone) est préconisé afin de desservir le plus de villages possibles. Les horaires seront établis afin de pouvoir réaliser en journée des achats, des formalités administratives, se rendre à un rendez-vous médical, à la bibliothèque ou à une activité extra-scolaire située dans la polarité principale.

Dans le cas spécifique de la liaison « Bièvre – Sugny », les horaires seront étudiés afin de pouvoir rendre visite aux détenus du futur centre carcéral et afin que les réfugiés du centre FEDASIL puissent accéder à la gare la plus proche le matin et pouvoir en revenir en fin de journée. L'objectif est de desservir les villages suivants : Sugny, Membre, Vresse, Petit-Fays, Monceau, Oizy, Baillamont, Bièvre.

Dans le cas spécifique de la liaison « Bouillon – Vresse », le service sera interrompu durant l'été dès lors qu'une offre touristique régulière sera mise en place.

Pour chacune de ces liaisons, l'AOT a défini des objectifs, des POI à desservir, d'éventuelles 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.

La mise en œuvre de ces liaisons devrait également être l'opportunité de connecter certains villages non repris dans les centralités du SDT où des densités, des flux significatifs ou encore un point de rabattement ont été identifiés, à savoir :

- **Libramont - Saint-Hubert** : Bras (Haut et Bas). (NB : à ce stade la desserte de Hatrival n'a pas été résolue, néanmoins il ressort que les flux de cette localité sont principalement orientés vers Saint-Hubert et ne justifient pas pleinement le passage de la liaison par cette localité) ;
- **Redu - Euro Space Center - Libin – Libramont** : Redu ;
- **Bièvre -Vresse-sur-Semois - Alle – Sugny** : Graide ;
- **Bouillon - Alle - Vresse-sur-Semois** : Bohan.

Les caractéristiques de ces liaisons sont reprises sur la carte et le tableau ci-dessous ainsi que sur les fiches en annexe.

Au total, la mise en œuvre de ces liaisons représente une **ampleur kilométrique annuelle de 686.000 km/an**.

Réseau cible

Zone de Semois - Libramont







RESEAU SNCB



Gare



Ligne voyageur

RESEAU CIBLE TEC (hors offre scolaire)



Ligne express



Ligne classique maintenue



Liaison classique projetée



Liaison TEC à la demande projetée



Développement complémentaire transfrontalier



Ligne touristique existante



Liaison touristique projetée



Mobipôle/point proposé par les communes

Classification pôles SDT



Centralité villageoise



Centralité urbaine



Centralité urbaine-pôle d'ancrage



Centralité urbaine-pôle régional



Centralité urbaine-pôle majeur

Pôle générateur de déplacements



Pôle d'emplois



Pôle scolaire



Centre carcéral



Pôle touristique

0



10 km

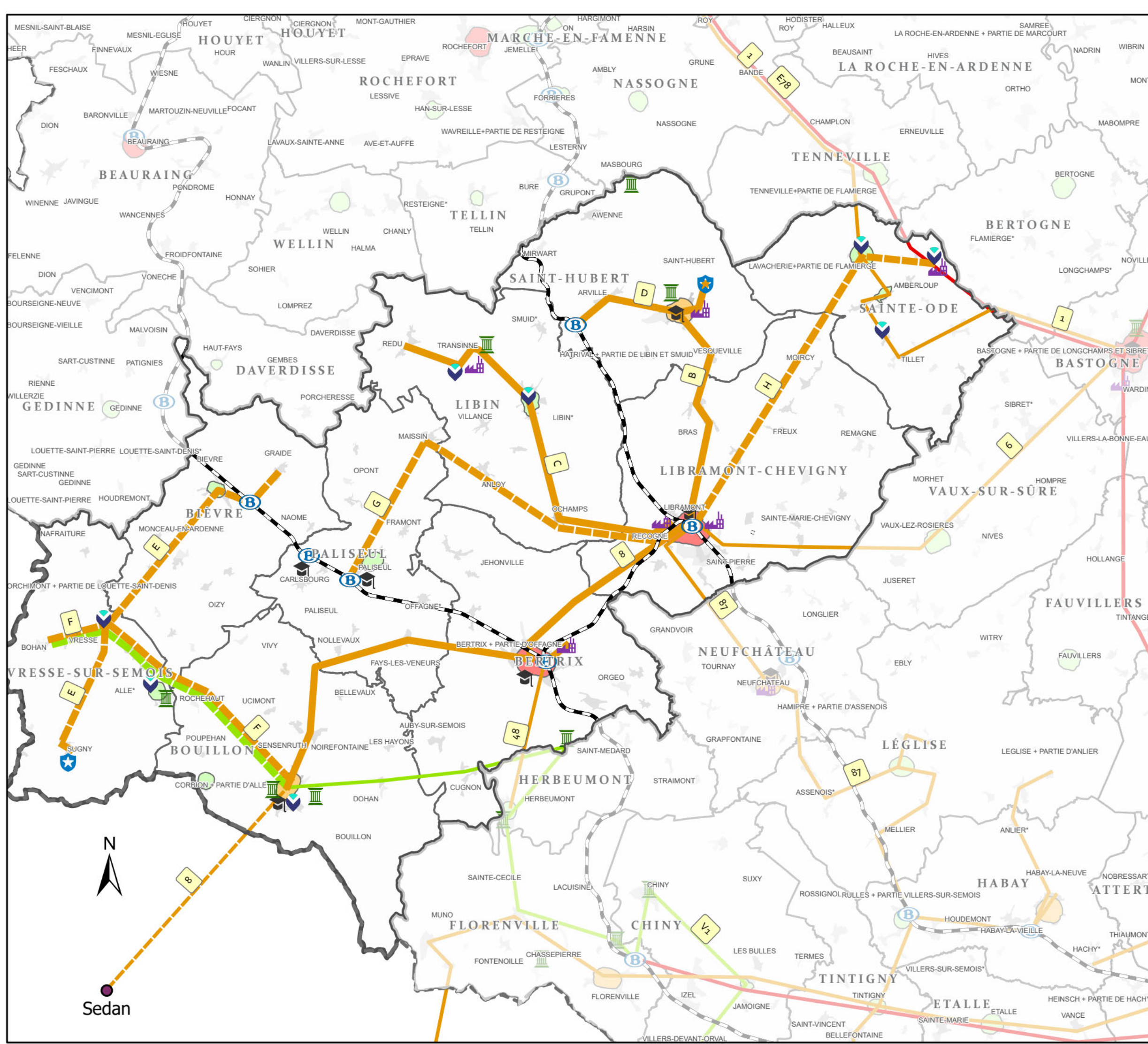
Date: Juin 2024

Sources: AOT (2024), Statbel (2022)

Carte réalisée par le SPW - AOT



Wallonie
mobilité
SPW



	Liaison	Redéploiement concerné	Centralités urbaines concernés	Objectif de la liaison	Point d'attention pour le scénario	POI	Noeud de correspondance	Destination correspondance	Fréquence				Amplitude				Remarques	Ampleur Km
									Freq SCO	Freq VAC	Freq SAM	Freq DIM	Amplitude SCO	Amplitude VAC	Amplitude SAM	Amplitude DIM		
Enveloppe liaisons structurantes AOT																	685.900	
B	Bouillon - Noirefontaine - Plaineveaux - Pays-les-Vendeux - Bertrix - Libramont	Semois (Modification fiche liaison réseau structurant)	Centralité urbaine - pôle d'ancrage de Libramont	Interconnexion des pôles de Bouillon, Bertrix et Libramont (travail, écoles, services, tourisme)	Uniformisation du cadencement (ajout d'un parcours le matin)	Desserte urbaine de Bertrix et Libramont, PAE Recogne, Hôpital Vivallia (CHA), Haute Ecole Robert Schuman, Château fort de Bouillon	Gare de Libramont	Bruxelles	60	60	120	120	6h-20h	6h-20h	9h-19h	9h-19h	Amplitude à adapter à la marge selon besoin	305.000
B	Libramont - Saint-Hubert	Semois	Centralité urbaine - pôle d'ancrage de Libramont	Répondre aux flux entre St-Hubert et Libramont et desservir le centre de détention de St-Hubert	Section de la ligne 162b actuelle, avec extension vers le centre de détention	Centre de détention de Saint-Hubert	Gare de Libramont	Arlon	120	120	120	120	6h-20h	6h-20h	9h - 19h	9h - 19h	Desserte de la prison selon besoin	98.300
C	Redu - Euro Space Center - Libin - Libramont	Semois	Centralité urbaine - pôle d'ancrage de Libramont	Répondre aux flux entre Libin et Libramont et desservir les PAE de Recogne et de Galaxia.	Structuration de la ligne actuelle 61 . Renfort de l'offre les wk et durant les vacances.	PAE Galaxia, PAE Cerisier, Euro Space Center, Centre sportif Libin, PAE Recogne	Gare de Libramont	Namur	120	120	120	120	6h-20h	6h-20h	9h - 19h	9h - 19h	Amplitude à adapter à la marge selon besoin, inclure Redu	130.700
D	Poix-Saint-Hubert- Saint-Hubert	Semois	Centralité urbaine de Saint-Hubert	Connecter le pôle de Saint-Hubert et sa gare	Prolongement de la ligne 5 actuelle jusqu'au centre de détention de Saint-Hubert, limitation de l'offre à 4 passages/jours/sens en semaine et ajout de la desserte le samedi	Centre de Saint-Hubert (services, commerces, ...), gare SNCB de Poix-Saint-Hubert	Gare de Poix-Saint-Hubert	Namur	Selon Besoin	Selon Besoin	Selon Besoin	/	6h-20h	6h-20h	9h-19h	/	Suggestion : 8 passages par jour en semaine 4 passages par jour le samedi	15.600
E	Bièvre -Vresse-sur-Semois - Alle - Sugny	Semois	Centralité villageoise de Bièvre	Connecter la commune de Vresse, le centre Fedasil et la future prison de Sugny au réseau SNCB (éventuellement en TEC à la demande)	Nouvelle ligne à créer	Centre de détention de Sugny, Centre FEDASIL, gare SNCB de Graide	Gare de Graide	Namur	Selon Besoin	Selon Besoin	Selon Besoin	Selon Besoin	6h-20h	6h-20h	9h-19h	9h-19h	Suggestion : 6 passages par jour tous les jours de la semaine, inclure Graide	97.000
F	Bouillon - Alle - Vresse-sur-Semois	Semois	Centralité urbaine de Bouillon	Offrir une alternative en transport public, en heures creuses et hors période de vacances, aux habitants des villages entre Vresse-sur-Semois, Bouillon et éventuellement Menuchenet (éventuellement en TEC à la demande).	Transformation de la ligne 7actuelle en TEC à la demande	Centre de Bouillon (services, commerces, ...), Administration de Vresse	Bouillon	Libramont	Selon Besoin	/	Selon Besoin	/	Heure creuse	/	Heure creuse	/	Suggestion: 4 passages par jour en semaine scolaire et le samedi en HC, complémentarité avec l'offre touristique, inclure Bohan	39.300
Enveloppe liaisons à définir par le TEC																	869.746	
<i>Lignes destinées à répondre aux besoins à caractère local dont :</i> - l'offre scolaire - les besoins d'offre complémentaire, en période scolaire, pour épauler aux heures de pointes 4 des liaisons définies par l'AOT à savoir : Bouillon - Bertrix – Libramont, Libramont - Saint-Hubert, Redu - Euro Space Center - Libin – Libramont, Poix-Saint-Hubert - Saint-Hubert - l'offre touristiques entre Bohan, Vresse, Alle, Rochechaut, Carblon et Bouillon durant les vacances d'été - l'offre , en heures creuses, pour connecter les villages compris entre les pôles de Libramont et de la Barrière Hinck à ces deux pôles. (éventuellement en TEC à la demande) - l'offre, en heures creuses, pour connecter les villages compris entre les pôles de Paliseul et Libramont à ces deux pôles. (éventuellement en TEC à la demande)																		
TOTAL offre sur la zone																	1.555.646	

4.2. Offre à enjeux locaux

Sur base d'une enveloppe déterminée, le TEC aura également à sa charge de définir les lignes destinées à répondre à des besoins en déplacements à caractère local, notamment vers les pôles scolaires.

Il s'agit :

- des liaisons scolaires. Une analyse préalable a été menée et a confirmé la pertinence de la quasi-totalité des lignes scolaires actuelles qui seront donc maintenues en l'état. Ces dernières sont toutefois susceptibles d'être ajustées à la marge, chaque année, en fonction de la demande réelle.
- des besoins d'offre complémentaire, en période scolaire, pour épauler aux heures de pointe 4 des liaisons « à enjeux régionaux » définies par l'AOT à savoir :
 - **Bouillon - Bertrix – Libramont**
 - **Libramont - Saint-Hubert**
 - **Redu - Euro Space Center - Libin – Libramont**
 - **Poix-Saint-Hubert - Saint-Hubert**
- de l'offre touristique entre **Bohan, Vresse, Alle, Rochehaut, Corbion et Bouillon** durant les vacances d'été ;
- de la requalification de l'actuel TELBUS **Libramont – Bastogne** sous forme de TEC à la demande pour desservir notamment des polarités de Ste-Ode, Lavacherie ainsi que les villages de part et d'autre de RN 826.
- de la desserte sous forme de TEC à la demande de la zone nord de Paliseul (villages de Maissin, Opont, Our, Framont, Villance, Jehonville, Anloy, ...) avec comme points de rabattement de la liaison : **Libramont et Paliseul**.

Ces deux dernières liaisons sont avant tout destinées à offrir une alternative de mobilité dans des zones du territoire où l'habitat est dispersé et la demande en déplacements faible. C'est pourquoi un large corridor (ou une organisation par zones) est préconisé afin de desservir le plus possible de villages. Les horaires seront établis afin de pouvoir réaliser en journée des achats, des formalités administratives, se rendre à un rendez-vous médical, à la bibliothèque ou à une activité extra-scolaire située dans la polarité principale.

Comme évoqué ci-dessus cette offre dite « à enjeux locaux » englobera un grand nombre de lignes qui resteront identiques tant dans leurs horaires que dans leurs itinéraires. Néanmoins, il est recommandé d'adopter une numérotation spécifique permettant de les distinguer des autres lignes et d'accroître ainsi la lisibilité du réseau.

Au total, le TEC dispose d'une enveloppe d'environ **869.000 km** par an pour mettre en œuvre cette offre.

4.3. Intermodalité

4.3.1. Correspondances

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

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

Tableau 9 : Correspondances Bus – Train suggérées

Liaison	Gare	Train	Direction
Saint-Hubert – Libramont	Libramont	IC	Arlon
Poix-St-Hubert – Saint-Hubert	Poix-St-Hubert	L	Ciney
Redu – Libin – Libramont	Libramont	IC	Namur
Bouillon – Libramont (ligne 6)	Libramont	IC	Bruxelles
Bastogne – Libramont (ligne 8)	Libramont	IC	Bruxelles
Sugny – Vresse – Bièvre	Graide	L	Namur

Au niveau de la gare de Libramont, les correspondances seront adaptées en fonction du/des:

- Temps de parcours :
 - quai de débarquement => quai embarquement train : prévoir 4 minutes ;
 - quai débarquement bus => bus => horaires train => automate => quai embarquement train : prévoir 8 minutes ;
 - extrémité quai débarquement train => quai embarquement bus : prévoir 5 minutes
- Temps de correspondance idéal de 8 minutes, ne pouvant en aucun cas être inférieur à 5 minutes ou supérieur à 15 minutes ;
- Minutage fixe au départ mais aussi à l'arrivée à la gare de correspondance sachant que les horaires des parcours varient souvent de plusieurs minutes en fonction de la congestion du trafic
- Mise en place d'un protocole de correspondance en cas de retard supérieur à 5 minutes, adaptation des temps de battement afin d'amortir d'éventuels fluctuations d'horaires et intégration dans la plate-forme embarquée (compte tenu des retards réguliers des trains venant de Bruxelles, données précises à fournir par la SNCB) ;
- Majoration adaptée le samedi et le dimanche du temps de correspondance train>bus sachant que l'offre en bus et en train est moindre et que les usagers sont généralement moins contraints par le temps. Le temps de correspondance train>bus ne pourra néanmoins pas dépasser 20 minutes.

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

Tableau 10: Correspondances Bus-Bus suggérées

Liaison	Liaison	Lieu	Direction
Bouillon – Bohan (touristique)	Libramont–Bouillon	Bouillon	Libramont
Vresse – Bouillon (TEC à D)	Libramont–Bouillon	Bouillon	Libramont
Libramont – Ste-Ode	Ligne express E78	Bar. Hinck *	Bastogne
Libramont–Bouillon	Ligne 6 Libramont-Bastogne	Libramont	Bastogne

* Arrêt à créer à terme

Par ailleurs, dès lors que les lignes 6 et 8 doivent assurer des correspondances avec les trains en relation vers Bruxelles, l'organisation de correspondances entre ces deux lignes est recommandée.

4.3.2. Mobipôles

Outre les gares et les points de correspondances bus-bus mentionnés ci-dessus, d'autres lieux ont également été ciblés, en atelier, comme point de rabattement sur le réseau de transport public que ce soit à pied, à vélo ou en voiture. Ceux-ci sont repris sous l'appellation « Mobipôles ».

Il s'agit des lieux d'intermodalité suivants qui devraient dès lors disposer d'équipements adéquats en termes d'infrastructure (cheminements, stationnement ...) et de service. Les besoins précis seront identifiés après validation du scénario de réseau retenu (phase 2 du processus de redéploiement)

Mobipôles pressentis suite aux concertations avec les communes

Sainte-Ode : rue de la Station, Amberloup

Saint-Hubert : au centre-ville de Saint-Hubert ou à proximité

Libin : au centre du village de Libin et au parc Galaxia

Vresse-sur-Semois : Vresse et Alle

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

Pour rappel, 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 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 (urbain) : points urbains de multimodalité sans Transport Public structurant
- Mobipoints XS : points non urbains de multimodalité sans Transport Public structurant

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.

5. CADRAGE KILOMÉTRIQUE ET FINANCIER

Plusieurs mécanismes ont été mis en œuvre dans le cadre du redéploiement de la zone Semois – Libramont. Ceux-ci peuvent être synthétisés en trois points :

1. Maintien de l'enveloppe scolaire existante, indispensable dans un contexte fortement rural ;
2. Développement de liaisons davantage hiérarchisées, entre les principales polarités de la zone, afin d'accroître la lisibilité et l'attractivité du réseau, avec notamment une uniformisation du cadencement ;
3. Développement de liaisons de type « TEC à la demande » afin d'améliorer la desserte et de mieux couvrir les vastes parties du territoire où la demande en déplacements est par essence faible. Ce type de solution présente le double avantage d'être plus économique et de desservir de plus larges zones comparativement à une offre de lignes classiques qui serait ici lourdement déficitaire.

Les moyens nécessaires pour développer et renforcer des liaisons structurantes sont, dans le cas présent, compensés par les économies induites par le développement du « TEC à la Demande ».

Tout en offrant globalement un meilleur service à l'usager, ces mécanismes devraient permettre de maintenir une l'enveloppe kilométrique annuelle constante et alléger légèrement les couts d'exploitation du réseau. Par ailleurs, du fait de l'élargissement de sa couverture et du développement de lignes structurantes, beaucoup plus attractives, le réseau devrait en principe être utilisé par un plus grand nombre de personnes et ainsi contribuer aux objectifs d'accroissement de la part modale des transports en commun, de réduction de la dépendance à l'automobile, etc. Ces évolutions sont clairement perceptibles dans le tableau ci-après.

Le développement du TEC à la demande sur certaines parties du territoire induit également un réajustement de la capacité de transport par rapport à la demande (utilisation de plus petits bus) qui devrait également être bénéfique en terme réduction de CO2.

Enfin, il y a lieu de signaler que ne sont pas repris dans le budget proposé, les liaisons :

- **Bouillon – Sedan** (prolongement de la ligne 8 aux heures de pointe) estimée par le TEC à 120.000 km/an qui aurait absorbé une part substantielle de l'enveloppe disponible ;
- **St-Hubert – Fourneau St-Michel – Mirwart** estimée à 12.000 km/an.

La question pourrait néanmoins être réenvisagée en fonction des moyens que le nouveau gouvernement attribuera à l'avenir aux transports collectifs.

6. PROJECTION D'IMPACT ET ÉVALUATION

Le tableau ci-dessous, réalisé sur base du référentiel analytique partagé (RAP)² 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 et 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 et la sous-traitance ont été utilisés selon une répartition conforme à l'existant (50% régie, 50% sous-traitance)

		Wallonie	Zone d'étude		
		2023	Avant redéploiement	Après redéploiement	Comparaison
			(Offre de référence + fréquentation)	(KM SIM + RAP)	avant - après
Marché	Population	3.681.575	51.046	51.046	
	Surface (km ²)	16.519	1.139	1.139	
	Densité de population (hab/km ²)	223	45	45	
Offre	km impactés par ce SIM	99.229.389	1.555.647	1.555.646	0%
	dont liaisons à enjeux régionaux			685.900	
	dont liaisons à enjeux locaux			869.746	
	Places*km		101.117.047	82.407.085	
	km offre /km ² surface	5.876	1.366	1.366	
	km offre /hab	26,5	30,48	30,48	
Réponse du marché (fréquentation)	Validations annuelles	131.897.043	858.158	894.845	4%
	Validation/hab	35,83	16,81	17,53	
	Validation/km d'offre	1,33	0,55	0,58	
Impact financier de ce SIM	€ (coût d'exploitation)	463.000.000	6.883.008	6.411.638	-7%
	dont liaisons à enjeux régionaux			2.868.183	
	dont liaisons à enjeux locaux			3.543.455	
	Recettes commerciales	118.000.000	754.891	787.163	
	dont liaisons à enjeux régionaux			428.836	
	dont liaisons à enjeux locaux			358.327	
	financement régional	345.000.000	6.128.117	5.624.475	

Tableau 12: Impacts du redéploiement

Les indicateurs suivants font l'objet d'une comparaison entre la situation existante et la situation après mise en service du redéploiement :

- 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 ;

² Pour le TECàD, une estimation des coûts/km et des recettes a été réalisée sur base des paramètres des TECàD existants (coût : 2,07 €/km, recette 0,04 €/km)

- 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).

Ce suivi est assuré par l'OTW.

Après la mise en œuvre effective du SIM, l'OTW 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.

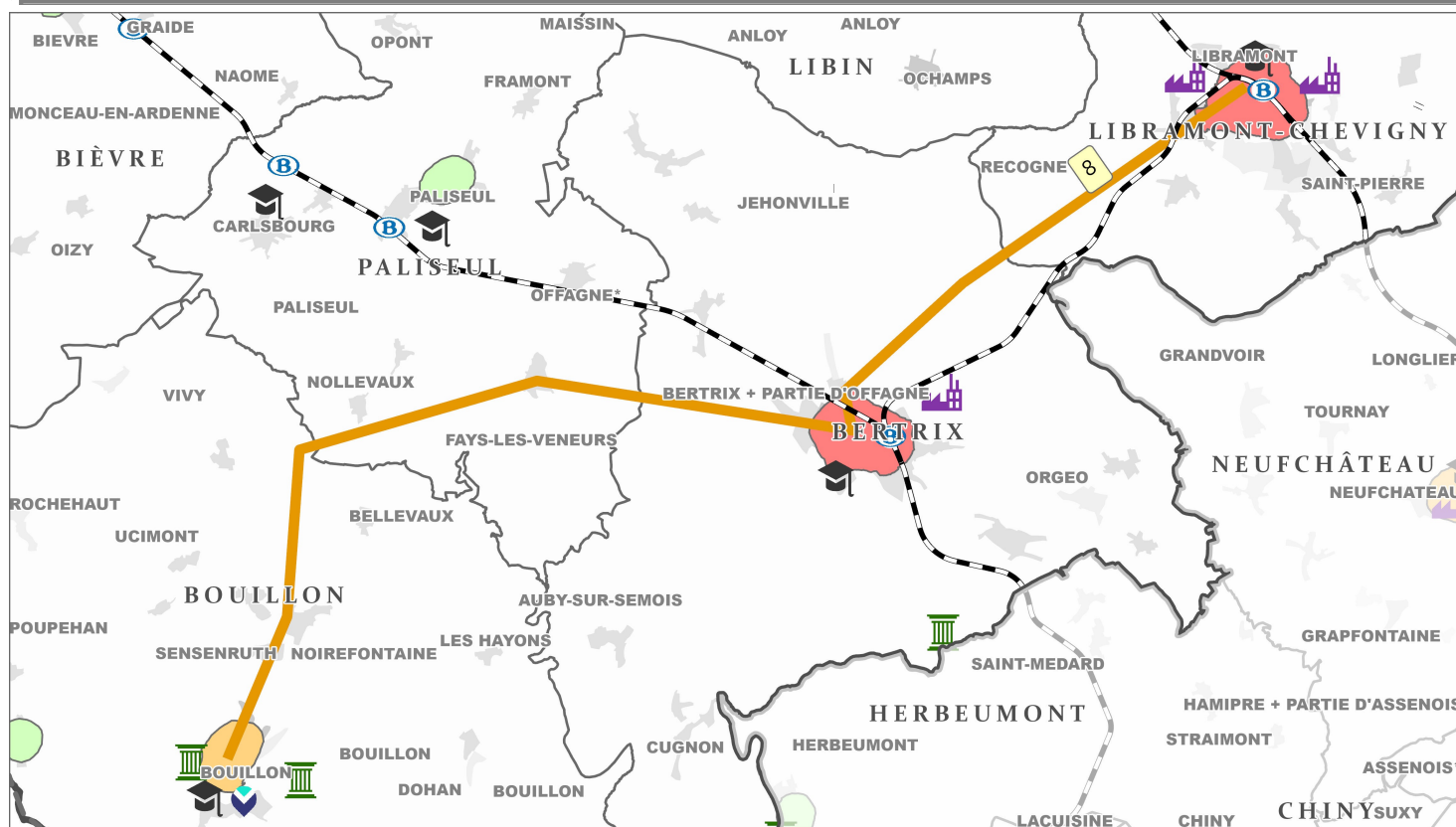
7. ANNEXES

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 : Semois - Libramont

LIAISON : Bouillon - Noirefontaine - Plainevaux - Fays-les-Veneurs - Bertrix - Libramont



OBJECTIFS

Interconnexion des pôles de Bouillon, Bertrix et Libramont (travail, écoles, services, tourisme)

DESSERTE

Centralités urbaines : Centralité urbaine - pôle d'ancrage de Libramont

POI : Desserte urbaine de Bertrix et Libramont, PAE Recogne, Hopital Vivalia (CHA), Haute Ecole Robert Schuman, Château fort de Bouillon

Mobipôle de correspondance : Gare de Libramont

Destination de correspondance : Bruxelles

Ampleur Km : 305 000 km

NIVEAU DE SERVICE

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

Précisions :

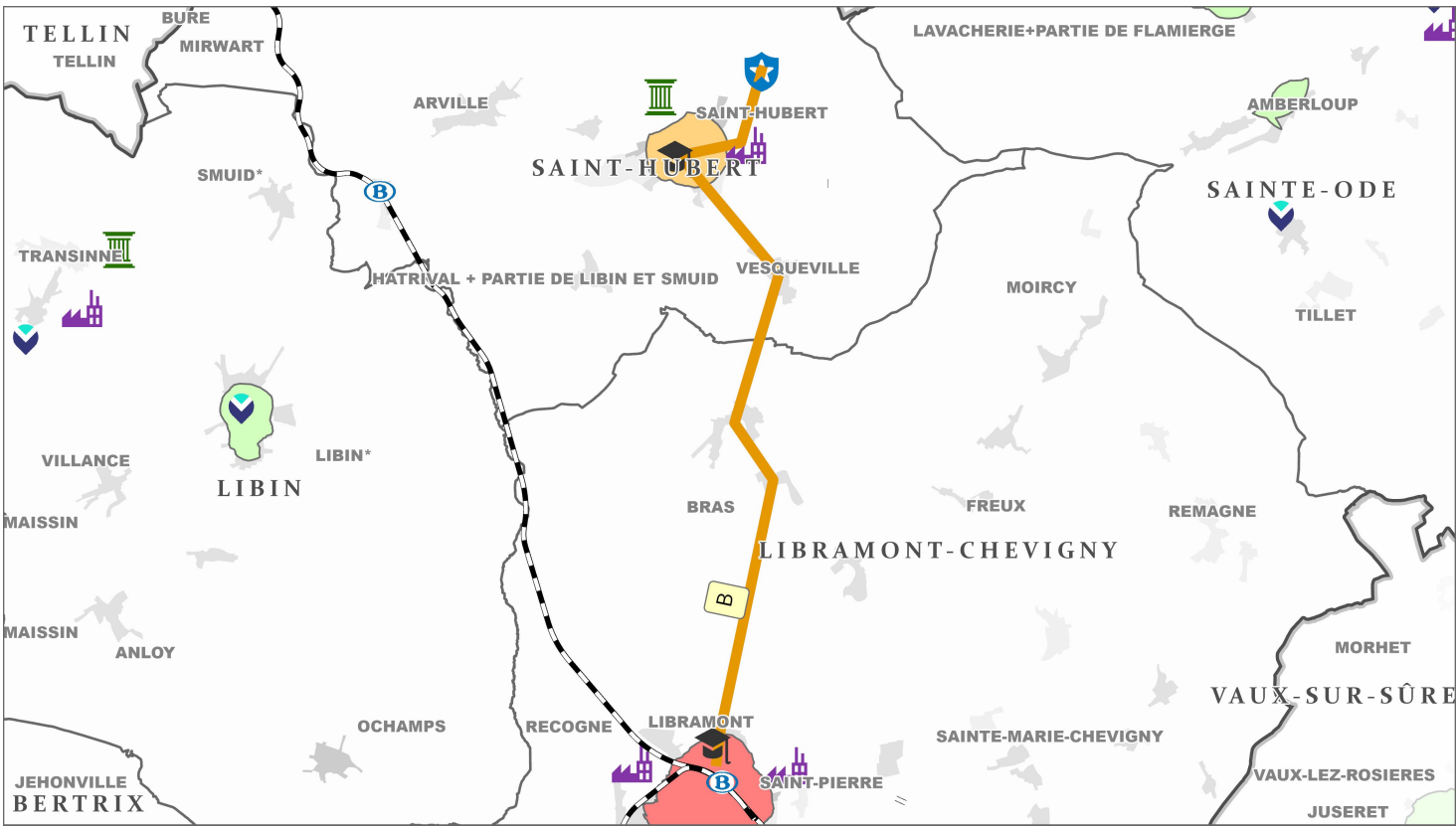
Amplitude à adapter à la marge selon besoin

POINT D'ATTENTION

Uniformisation du cadencement (ajout d'un parcours le matin)

Zone de redéploiement : Semois - Libramont

LIAISON : Libramont - Saint-Hubert



OBJECTIFS

Répondre aux flux entre St-Hubert et Libramont et desservir le centre de détention de St-Hubert

DESSERTE

Centralités urbaines : Centralité urbaine - pôle d'ancrage de Libramont

POI : Centre de détention de Saint-Hubert

Mobipôle de correspondance : Gare de Libramont

Destination de correspondance : Arlon

Ampleur Km : 98 300 km

NIVEAU DE SERVICE

Précisions :

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

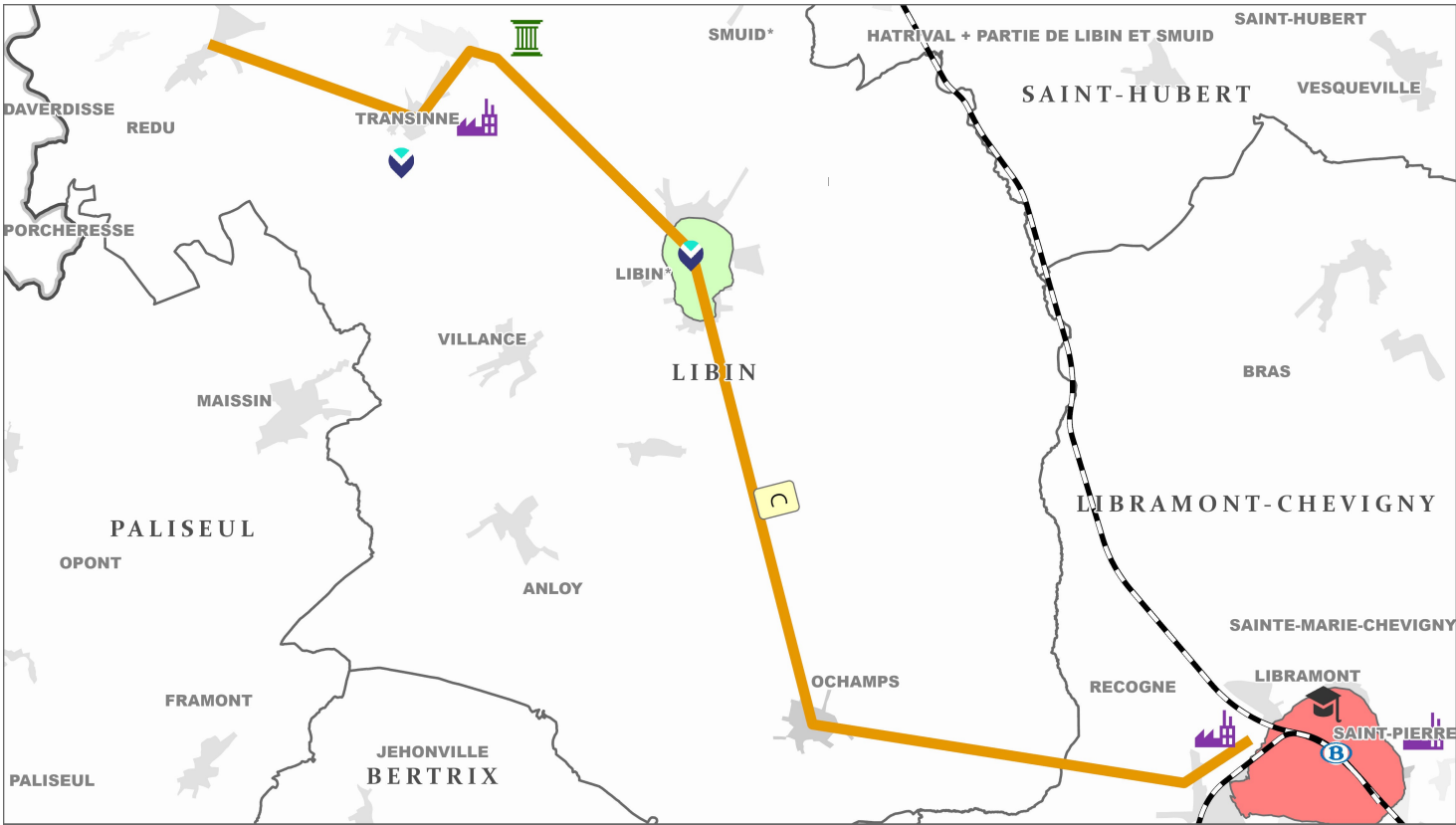
Desserte de la prison selon besoin

POINT D'ATTENTION

Section de la ligne 162b actuelle, avec extension vers le centre de détention

Zone de redéploiement : Semois - Libramont

LIAISON : Redu - Euro Space Center - Libin - Libramont



OBJECTIFS

Répondre aux flux entre Libin et Libramont et desservir les PAE de Recogne et de Galaxia.

DESSERTE

- Centralités urbaines :** Centralité urbaine - pôle d'ancrage de Libramont
- POI :** PAE Galaxia, PAE Cerisier, Euro Space Center, Centre sportif Libin, PAE Recogne
- Mobipôle de correspondance :** Gare de Libramont
- Destination de correspondance :** Namur

Ampleur Km : 130 700 km

NIVEAU DE SERVICE

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

Précisions :

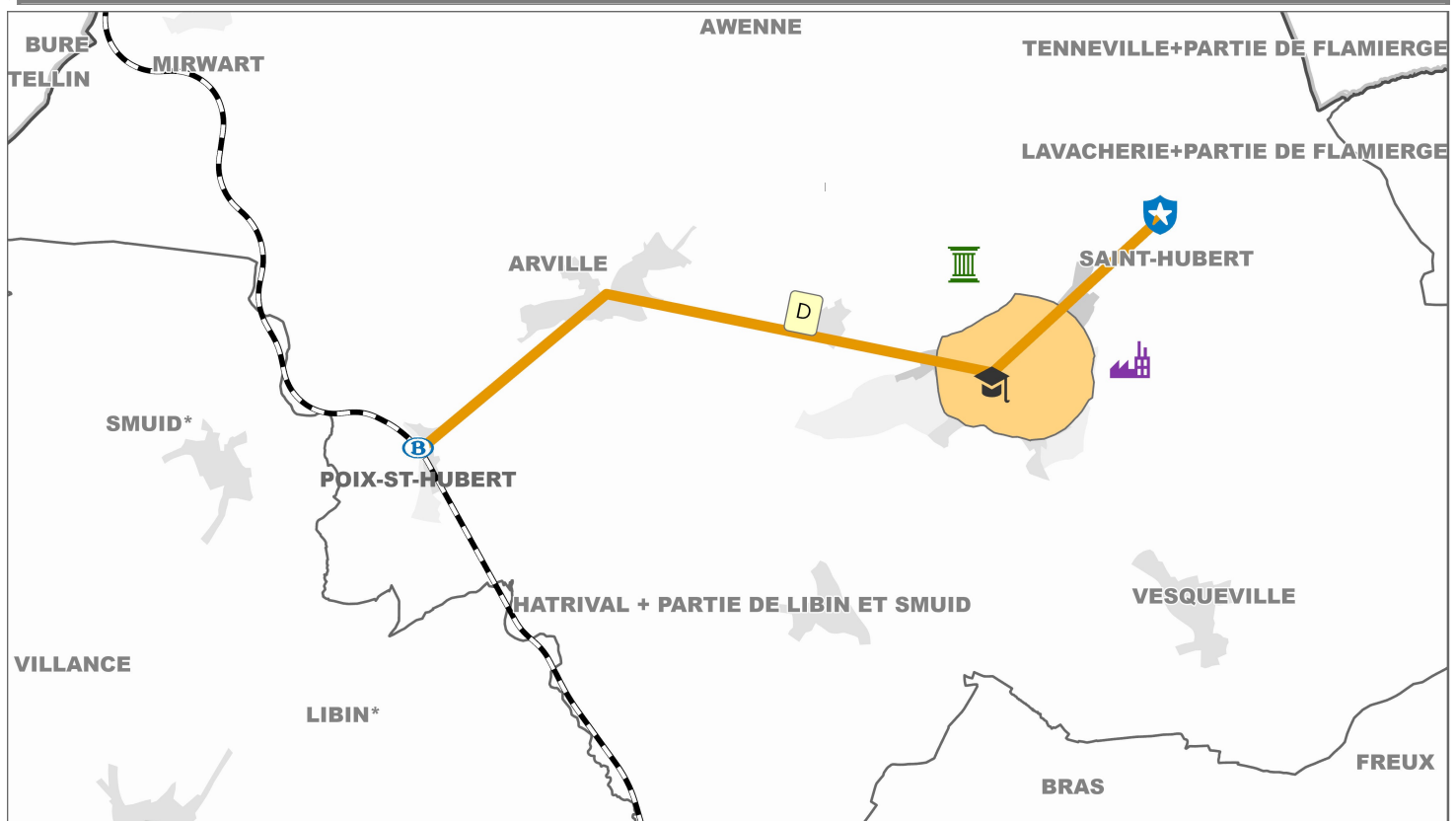
Amplitude à adapter à la marge selon besoin,inclure Redu
--

POINT D'ATTENTION

Structuration de la ligne actuelle 61 . Renfort de l'offre les wk et durant les vacances.

Zone de redéploiement : Semois - Libramont

LIAISON : Poix-Saint-Hubert- Saint-Hubert



OBJECTIFS

Connecter le pôle de Saint-Hubert et sa gare

DESSERTE

Centralités urbaines : Centralité urbaine de Saint-Hubert

POI : Gare SNCB de Poix-Saint-Hubert, Centre de Saint-Hubert (services, commerces, ...)

Mobipôle de correspondance : Gare de Poix-Saint-Hubert

Destination de correspondance : Namur

Ampleur Km : 15 600 km

NIVEAU DE SERVICE

	Fréquence	Amplitude
JS scolaire	selon besoin	6h-20h
JS vacance	selon besoin	6h-20h
Samedi	selon besoin	9h-19h
Dimanche	/	/

Précisions :

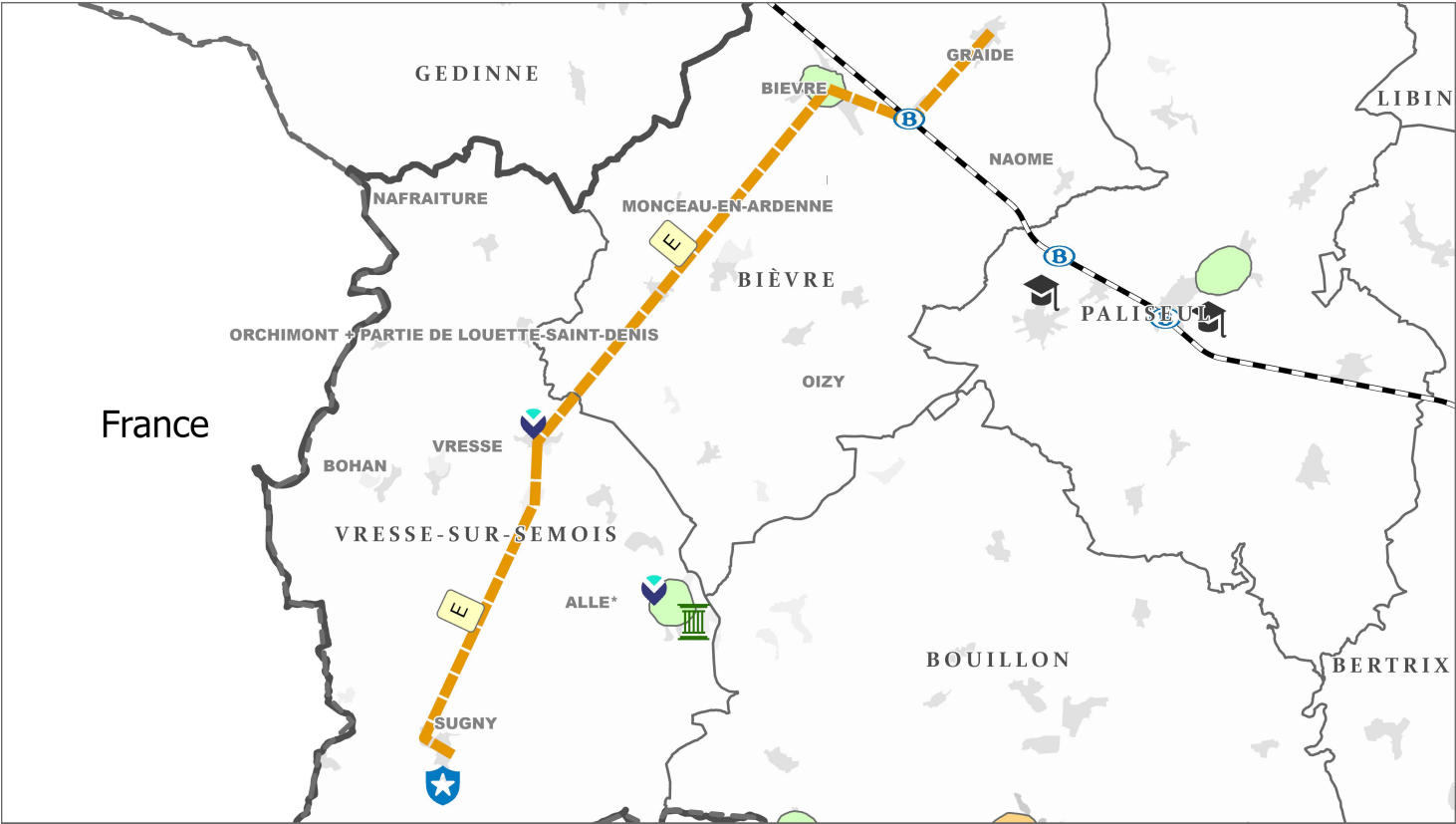
Suggestion : 8 passages par jour en semaine 4 passages par jour le samedi

POINT D'ATTENTION

Prolongement de la ligne 5 actuelle jusqu'au centre de détention de Saint Hubert, limitation de l'offre à 4 passages/jours/sens en semaine et ajout de la desserte le samedi

Zone de redéploiement : Semois - Libramont

LIAISON : Bièvre -Vresse-sur-Semois - Alle - Sugny



OBJECTIFS

Connecter la commune de Vresse, le centre Fedasil et la future prison de Sugny au réseau SNCB (éventuellement en TEC à la demande)

DESSERTE

Centralités urbaines : Centralité villageoise de Bièvre

POI : Gare SNCB de Graide, Centre de détention de Sugny, Centre FEDASIL

Mobipôle de correspondance : Gare de Graide

Destination de correspondance : Namur

Ampleur Km : 97 000 km

NIVEAU DE SERVICE

	Fréquence	Amplitude
JS scolaire	selon besoin	6h-20h
JS vacance	selon besoin	6h-20h
Samedi	selon besoin	9h-19h
Dimanche	selon besoin	9h-19h

Précisions :

Suggestion : 6 passages par jour tous les jours de la semaine,inclure Graide

POINT D'ATTENTION

Nouvelle ligne à créer

Zone de redéploiement : Semois - Libramont

LIAISON : Bouillon - Alle - Vresse-sur-Semois



OBJECTIFS

Offrir une alternative en transport public, en heures creuses et hors période de vacances, aux habitants des villages entre Vresse-sur-Semois, Bouillon et éventuellement Menuchenet (éventuellement en TEC à la demande).

DESSERTE

- Centralités urbaines : Centralité urbaine de Bouillon
- POI : Centre de Bouillon (services, commerces, ...), Administration de Vresse
- Mobipôle de correspondance : Bouillon
- Destination de correspondance : Libramont

Ampleur Km : 39 300 km

NIVEAU DE SERVICE

	Fréquence	Amplitude
JS scolaire	selon besoin	HC
JS vacance	/	/
Samedi	selon besoin	HC
Dimanche	/	/

Précisions :

Suggestion: 4 passages par jour en semaine scolaire et le samedi en HC, complémentarité avec l'offre touristique, inclure Bohan

POINT D'ATTENTION

Transformation de la ligne 7 actuelle en TEC à la demande