



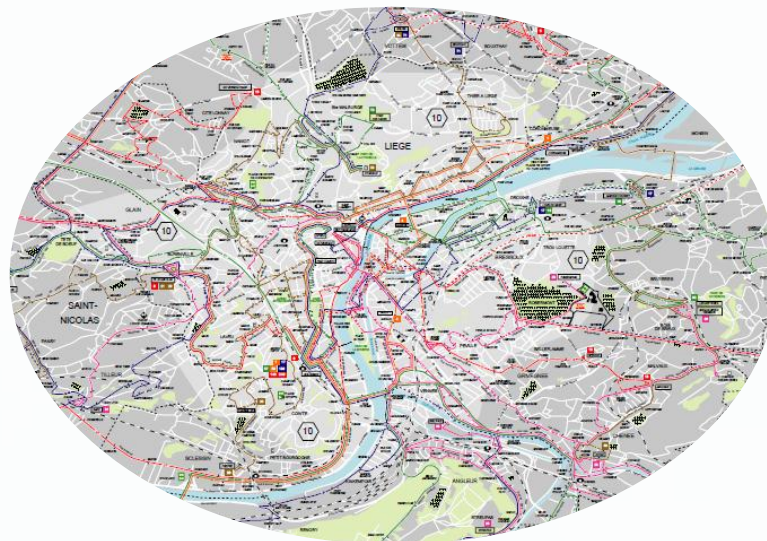
Un réseau moderne,
connecté, accessible.

Le TEC adapte son réseau
liégeois en vue de l'arrivée
du tram.

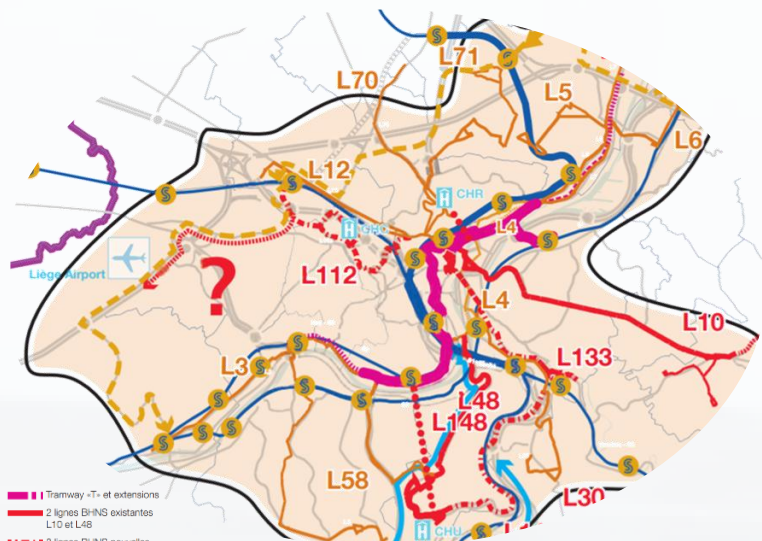
Note de synthèse
Juillet 2020

Pourquoi une étude sur le Réseau 2025 de transport public urbain?

Le TEC transporte chaque jour 289 000 voyageurs dans la douzaine de communes desservies par le réseau urbain liégeois. La mise en œuvre du Tram répondra à la problématique actuelle de la saturation de l'axe central, qui menace également d'autres lignes. C'est pourquoi, dans une logique globale, le TEC souhaite réorganiser l'ensemble de son réseau afin d'améliorer l'offre de transport au profit du plus grand nombre. Cette démarche, allant bien au-delà des adaptations « quotidiennes » de service, s'inscrit dans un processus entamé il y a plus de 10 ans.



Plan du réseau de bus de l'agglomération liégeoise, TEC Liège-Verviers



Plan Urbain de Mobilité

La création de nouvelles gares dépend de décisions de l'autorité fédérale, des budgets disponibles, et de décisions des organes de la SNCB et d'Infrabel

Entre 2008 et 2011, l'élaboration du projet du Plan Urbain de Mobilité (PUM) concrétise une vision partagée de l'évolution de la mobilité entre les acteurs du territoire. Il identifie notamment des axes bus renforcés et réaffirme la nécessité de mettre en place un tramway à Liège.

Entre 2016 et 2019, le projet de tramway de Liège entre dans une phase concrète avec la finalisation des études de conception et le début des travaux. L'arrivée de ce nouveau mode de transport rend nécessaire la définition concrète du réseau de bus à cet horizon.



Le PUM, approuvé en 2019 par les Communes de l'arrondissement de Liège et le Gouvernement wallon, trace les lignes de force d'une stratégie multimodale, où le TEC occupe un rôle central. En matière de transport urbain, complémentaire à d'autres moyens de déplacement, le PUM prévoit la mise en place d'un réseau bus mieux structuré, offrant un meilleur service et capable de transporter davantage de voyageurs. Lancée en 2018, l'étude de restructuration des lignes de bus au sein de l'agglomération liégeoise traduit concrètement ces objectifs et propose un réseau:

- **exploitable** car décliné selon les périodes d'exploitation, sans problème de capacité dans les pôles d'échanges ou de contrainte technique de mise en œuvre
- **accepté** tant financièrement que politiquement par toutes les parties prenantes (Région Wallonne, élus communaux, TEC)
- **attractif** pour les voyageurs, leur permettant d'utiliser les transports en commun de l'agglomération de manière toujours plus efficace et simple

Octobre 2022 : mise en service du Tram de Liège et du nouveau réseau

Dès 2020 et jusqu'à 2025 : réflexion et mise en service progressive des aménagements bus et BHNS

MÉTHODOLOGIE DE TRAVAIL

Les trois phases de l'étude

DIAGNOSTIC

AVRIL À DÉCEMBRE 2018

- Actualisation de l'enquête Origine Destination menée en 2012
- Analyse de l'offre et de la demande de déplacements
- Etude de l'adéquation entre offre et demande à court, moyen et long termes
- Recueil des attentes des acteurs pour mieux les comprendre puis faire émerger un objectif partagé
- Définition des principes de la restructuration

Définition d'une hiérarchie du réseau en fonction de critères de fréquentation, de niveau d'offre et des possibilités d'aménagement :

Ligne HNS / Lignes Structurantes / Lignes Urbaines / Ligne Interurbaines

ELABORATION DE SCÉNARIIS ET CHOIX D'UN SCÉNARIO PRIVILÉGIÉ

DÉCEMBRE 2018 À SEPTEMBRE 2019

- Elaboration de scénariis contrastés
- Modélisation et évaluation du réseau actuel et des différents scénariis (trafics, recettes, coûts...)
- Analyse multicritère et comparaison des scénariis

Choix du scénario présentant les plus grands avantages : meilleure attractivité, transfert modal le plus important, désengorgement des pôles d'échanges

PHASAGE ET APPROFONDISSEMENT

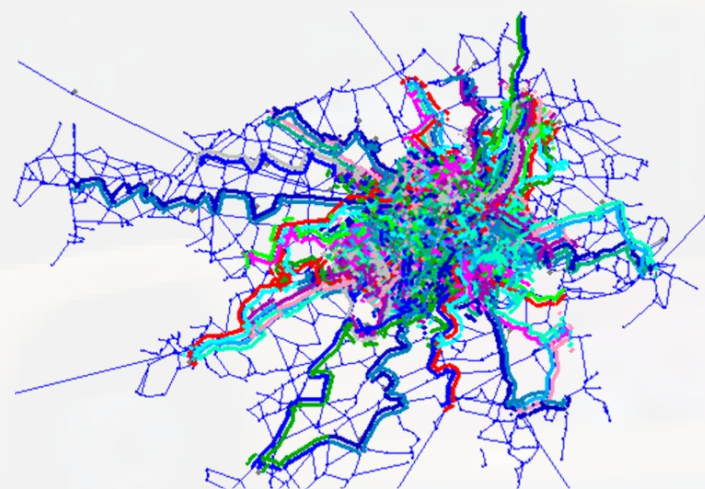
SEPTEMBRE 2019 À FÉVRIER 2020

- Etude de la préféabilité technique et des contraintes de capacités
- Déclinaison du scénario, selon les périodes (heure de pointe, heure creuse, soirée, samedi, dimanche, ...)
- Evaluation et indicateurs par ligne (voyages, coûts)

La modélisation de trafic

Un modèle de prévision de trafic a été utilisé pour permettre de tester les impacts des modifications sur la clientèle actuelle et les gains possibles de nouveaux clients. Ce modèle calcule des trafics et des volumes de déplacements futurs à partir d'informations sur :

- la situation actuelle (offre bus et nombre de déplacements)
- l'offre de transport future (les scénariis envisagés)
- l'évolution du contexte socio-économique en particulier sur celle de la population et des emplois sur le territoire



Les partenaires

A chacune des étapes de concertation et de validation, les partenaires suivants ont été associés :

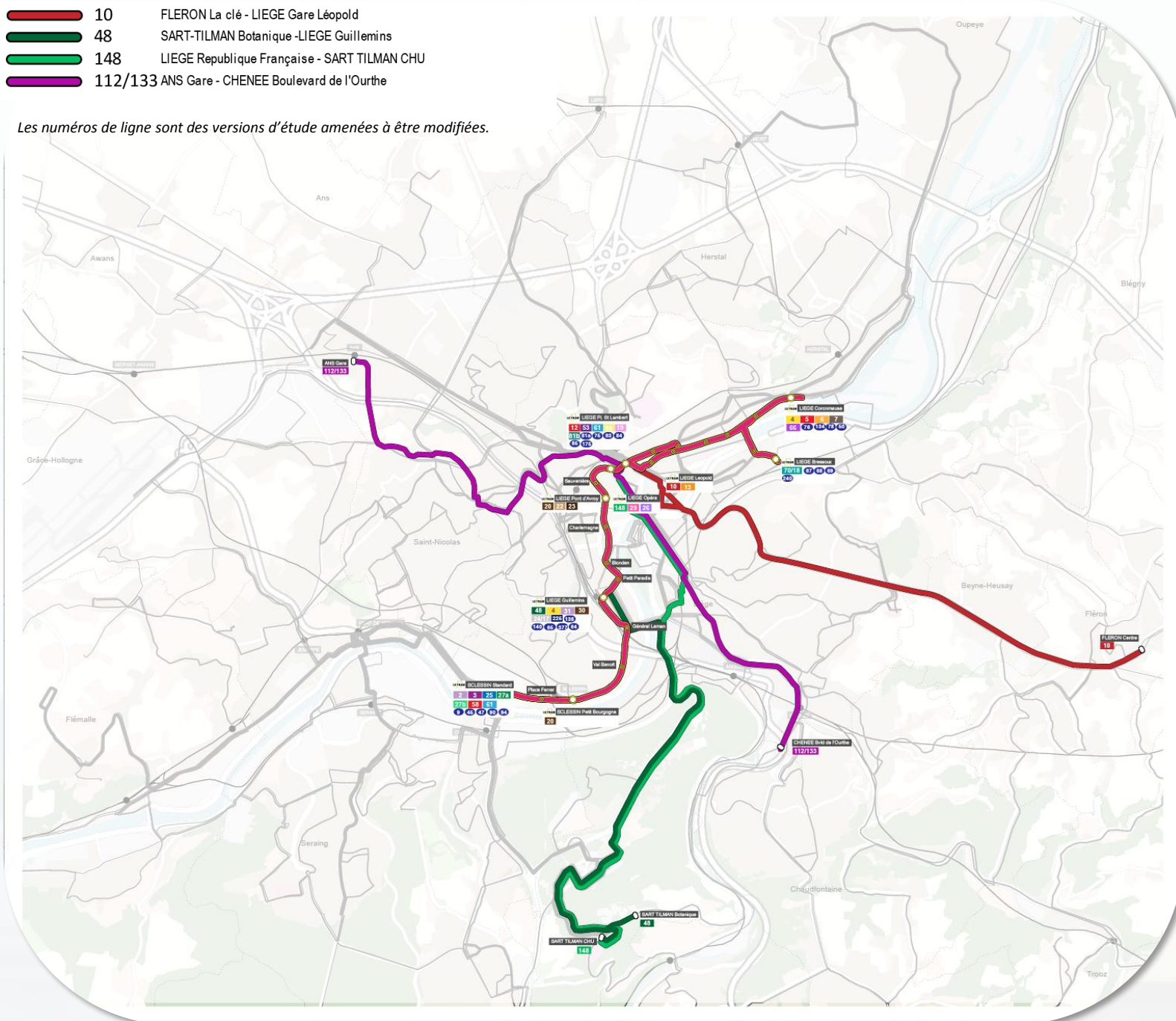


Par ailleurs le TEC a mis en place un travail de concertation avec les 24 communes de l'agglomération liégeoise.

LIGNES À HAUT NIVEAU DE SERVICE

- 10 FLERON La clé - LIEGE Gare Léopold
- 48 SART-TILMAN Botanique -LIEGE Guillemins
- 148 LIEGE Republique Française - SART TILMAN CHU
- 112/133 ANS Gare - CHENEE Boulevard de l'Ourthe

Les numéros de ligne sont des versions d'étude amenées à être modifiées.



Elles desservent les grands équipements métropolitains et se connectent au Tram



Elles circulent sur les axes à fort potentiel de fréquentation



Elles ont des itinéraires directs et sans détours



Elles profitent d'aménagements pour garantir la performance



Elles bénéficient de la même amplitude que le Tram avec un niveau de service attractif



Quatre lignes à Haut Niveau de Service (confort, accessibilité, régularité)

La ligne **112/133** constitue le premier axe structurant bus sur le territoire et offre une nouvelle liaison directe entre Ans et Chênée via Saint-Lambert. Transportant près de 30 000 voyageurs par jour, elle est la deuxième ligne du réseau après le Tram. Elle s'appuie sur des axes bien fréquentés du réseau actuel et connecte des équipements structurants de l'agglomération (Mont Léglia) et des pôles urbains importants (Ans, Chênée).

Si aujourd'hui la desserte du pôle Sart Tilman depuis le centre de Liège est effectuée par la seule ligne 48, elle est assurée par deux lignes dans le nouveau réseau: **48**, connectant le Sart Tilman à la gare des Guillemins et **148**, reliant le Sart Tilman au centre-ville de Liège. Cette nouvelle organisation va permettre de lisser les forts pics de charge entre les deux lignes et offrir des alternatives aux voyageurs par le maintien d'une liaison directe depuis Saint-Lambert et une connexion rapide vers le tramway ou le train.

Par ailleurs, la ligne **148** assure également une desserte structurante, en rive droite de la Meuse, de quartiers densément peuplés et de plusieurs équipements de l'hypercentre (Mediacité, ...).

La ligne **10**, troisième ligne du réseau actuel, est renforcée. Grâce à un cadencement et à des aménagements, elle gagne en performance et en fiabilité assurant ainsi la pérennité de cet axe fort.

Les + voyageurs



Deux lignes Haut Niveau de Service reliant le **Sart Tilman** au centre de Liège



Plus de 30% des habitants sont desservis à 500m du Tram ou d'une ligne HNS



Une **nouvelle liaison Ans / Chênée** effectuée en 35mn répondant à une demande forte

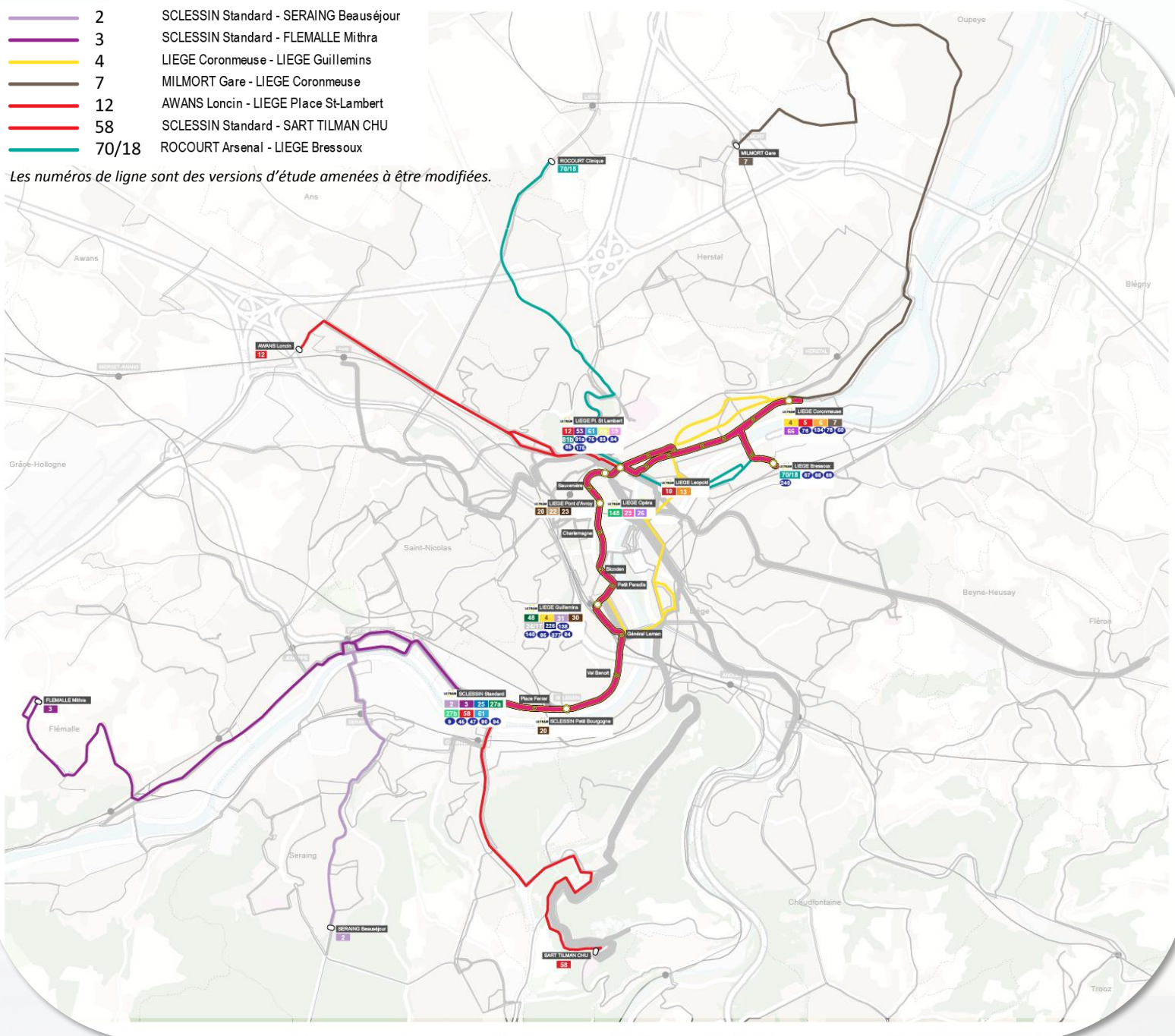


Du matériel roulant **différencié et très capacitair** pour améliorer le confort des voyageurs

LIGNES STRUCTURANTES

- 2 SCLESSIN Standard - SERAING Beauséjour
- 3 SCLESSIN Standard - FLEMALLE Mithra
- 4 LIEGE Coronmeuse - LIEGE Guillemins
- 7 MILMORT Gare - LIEGE Coronmeuse
- 12 AWANS Loncin - LIEGE Place St-Lambert
- 58 SCLESSIN Standard - SART TILMAN CHU
- 70/18 ROCOURT Arsenal - LIEGE Bressoux

Les numéros de ligne sont des versions d'étude amenées à être modifiées.



Elles se connectent au Tram, sont maillées avec le réseau HNS et le train



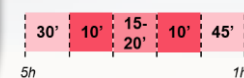
Elles desservent les quartiers denses de Liège et les pôles urbains de l'agglomération



Elles peuvent bénéficier d'aménagements pour garantir la performance



Elles circulent sur des horaires synchronisés au Tram, avec un niveau de service attractif



Ces lignes ont pour vocation d'être des lignes structurantes dans les zones denses du territoire.

Le tronc commun des lignes 2 et 3 est considéré comme une liaison structurante, préfigurant le prolongement du Tram entre le Standard et Jemeppe. Au-delà, la ligne 2 dessert Seraing et la ligne 3 offre une connexion avec Flémalle.

Cette même fonction de « prolongement » de la ligne de tramway est assurée jusqu'à Herstal par la ligne 7 partiellement en tronc commun avec les lignes 5 et 6. La ligne 7 améliore la desserte des zones d'emplois des bords de Meuse et du Parc d'Activité des Hauts Sarts.

La ligne 4 offre un maillage complémentaire au Tram au centre de Liège et permet d'offrir une desserte structurante en rive droite (Fétinne, Gretry, Outremeuse, Bavière) ainsi que dans le secteur Saint-Léonard – Coronmeuse. Sa structure permet de multiplier les connexions entre les lignes radiales et l'axe du Tram.

La ligne 12 conserve sa fonction de desserte de l'axe Nord-Ouest de la N3 et ses principales centralités et densités sur la commune d'Ans. Certaines missions spécifiques ont été transférées sur des lignes Urbaines et Interurbaines afin de la simplifier.

La ligne 58 complète les possibilités pour rejoindre le Sart Tilman avec une desserte rapide en 15mn depuis le Standard.

La ligne 70/18 offre une nouvelle liaison directe entre les deux rives de la Meuse (Rocourt-Bressoux) en se connectant au centre-ville.

Les + voyageurs



Une **offre attractive** vers Jemeppe et Herstal préfigurant les futures extensions du Tram



Plus de 50% des habitants sont **desservis** à 500m du Tram ou d'une ligne HNS ou Structurante



Les principales **gares** situées à moins de 500m d'une ligne de HNS ou Structurante



Une **nouvelle liaison traversant la Meuse** entre Rocourt et Bressoux



Des **véhicules capacitaires** absorbant la charge

LIGNES URBAINES



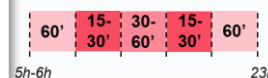
Elles complètent le maillage des lignes HNS et Structurantes



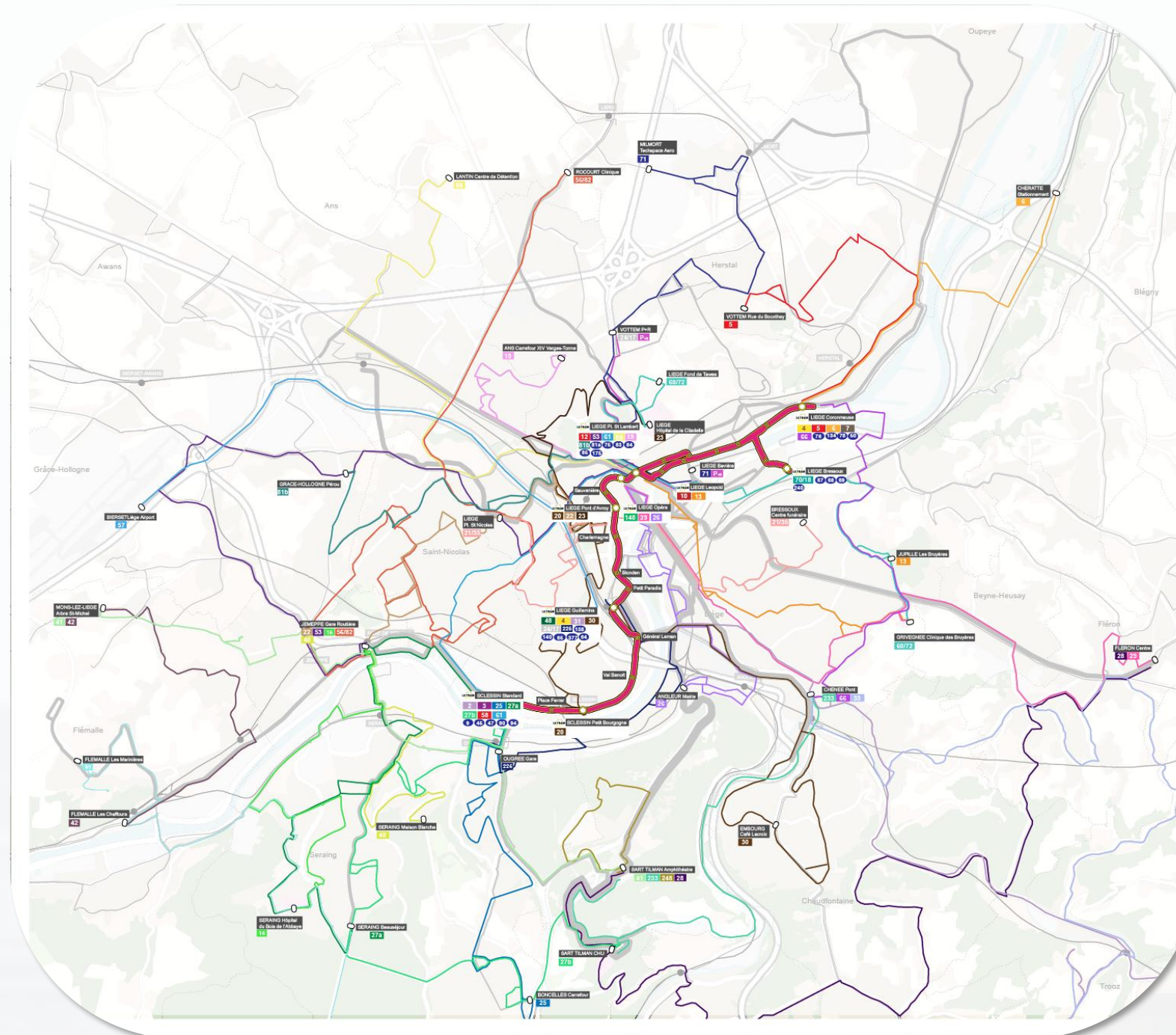
Elles desservent finement les communes périphériques proches et les quartiers. Elles peuvent assurer des liaisons de rocade



La majorité des lignes bénéficient d'une offre régulière



Une minorité de lignes bénéficie d'horaires adaptés aux besoins des établissements scolaires et des liaisons entre quartiers périphériques



5	VOTTEM Rue du Bouxthay - LIEGE Coronmeuse	53	JEMEPPE gare routière - LIEGE Place St-Lambert
6	CHERATTE Stationnement - LIEGE Coronmeuse	57	LIEGE Guillemins - BIERSET Airport
13	LIEGE Gare Léopold - JUPILLE Les Bruyères	61	SCLESSIN Standard - LIEGE Place St-Lambert
15	SERAING Hôpital du Bois de l'Abbaye - JEMEPPE gare routière	66	CHENEE Rue de l'Eglise - LIEGE Coronmeuse
19	ANS Carrefour XIV Verges-Tonne - LIEGE Place St-Lambert	71	MILMORT Techspace Aéro - LIEGE Bavière
20	LIEGE Pont d'Avroy - LIEGE Pont des Modeleurs	72/60	LIEGE Fond de Tawes - GRIVEGNEE Clinique des Bruyères
21/35	LIEGE Place St-Nicolas - BRESSOUX Centre Funéraire Robermont	81B	GRACE-HOLLOGNE Pérou - LIEGE Saint Lambert
22	LIEGE Pont d'Avroy - JEMEPPE Gare routière	82/56	JEMEPPE Gare routière - ROCOURT Arsenal
23	LIEGE Hôpital de la Citadelle - LIEGE Pont d'Avroy	88	LANTIN Centre de détention - LIEGE Place St-Lambert
24/17	VOTTEM P+R - LIEGE Guillemins	91	SERAING Athénée - FLEMALLE Centre Culturel
25	SCLESSIN Standard - BONCELLES Carrefour	225	LIEGE Guillemins - OUGREE Gare
26	LIEGE République Française - ANGLEUR Mairie	233	CHENEE Pont - SART TILMAN Amphithéâtre
27A	SCLESSIN Standard - SERAING Beauséjour	248	SART TILMAN Amphithéâtre - SART TILMAN Amphithéâtre
27B	SCLESSIN Standard - SART TILMAN CHU	P+R	VOTTEM P+R - LIEGE Bavière
28	SART-TILMAN Amphithéâtres - FLERON La clé		
29	FLERON Cité du Fort - LIEGE République Française		
30	EMBOURG Café Lacroix - LIEGE Guillemins		
31	TROOZ Gare - LIEGE Guillemins		
33	CHENEE Pont - TROOZ Gare		
40	SERAING Maison Blanche - JEMEPPE gare routière		
41	MONS-LEZ-LIEGE Arbre St-Michel - SART TILMAN Amphithéâtre		
42	MONS-LEZ-LIEGE Arbre St-Michel - FLEMALLE Les Chaffours		

Les numéros de ligne sont des versions d'étude amenées à être modifiées.

Certaines fusions de lignes actuelles permettent d'offrir de nouvelles liaisons directes : la ligne **21/35** entre St-Nicolas et Robermont, la ligne **60/72** entre le CHU des Bruyères et la Citadelle, la ligne **24/17** entre Vottem et les Guillemins via la rive droite.

A l'inverse, les lignes **27** et **81**, trop complexes, ont été scindées en deux afin de simplifier leur fonctionnement.

Les lignes Urbaines assurent la desserte fine des quartiers et communes périphériques proches avec un niveau d'offre régulier.

Sur les 36 lignes de desserte locale, 26 sont en connexion directe avec le Tram, 7 lignes le sont avec un axe HNS (lignes 15, 33, 40, 41, 42, 233, 248) et 3 lignes sont des dessertes de rocade maillées avec le réseau structurant (lignes 28, 91 et 56/82).

Les + voyageurs



Des itinéraires et des horaires simples d'usage pour le voyageur



Plusieurs nouvelles liaisons diamétralisées pour relier les quartiers entre eux



26 lignes en connexion avec le Tram et des correspondances facilitées (aménagement de pôles d'échange)

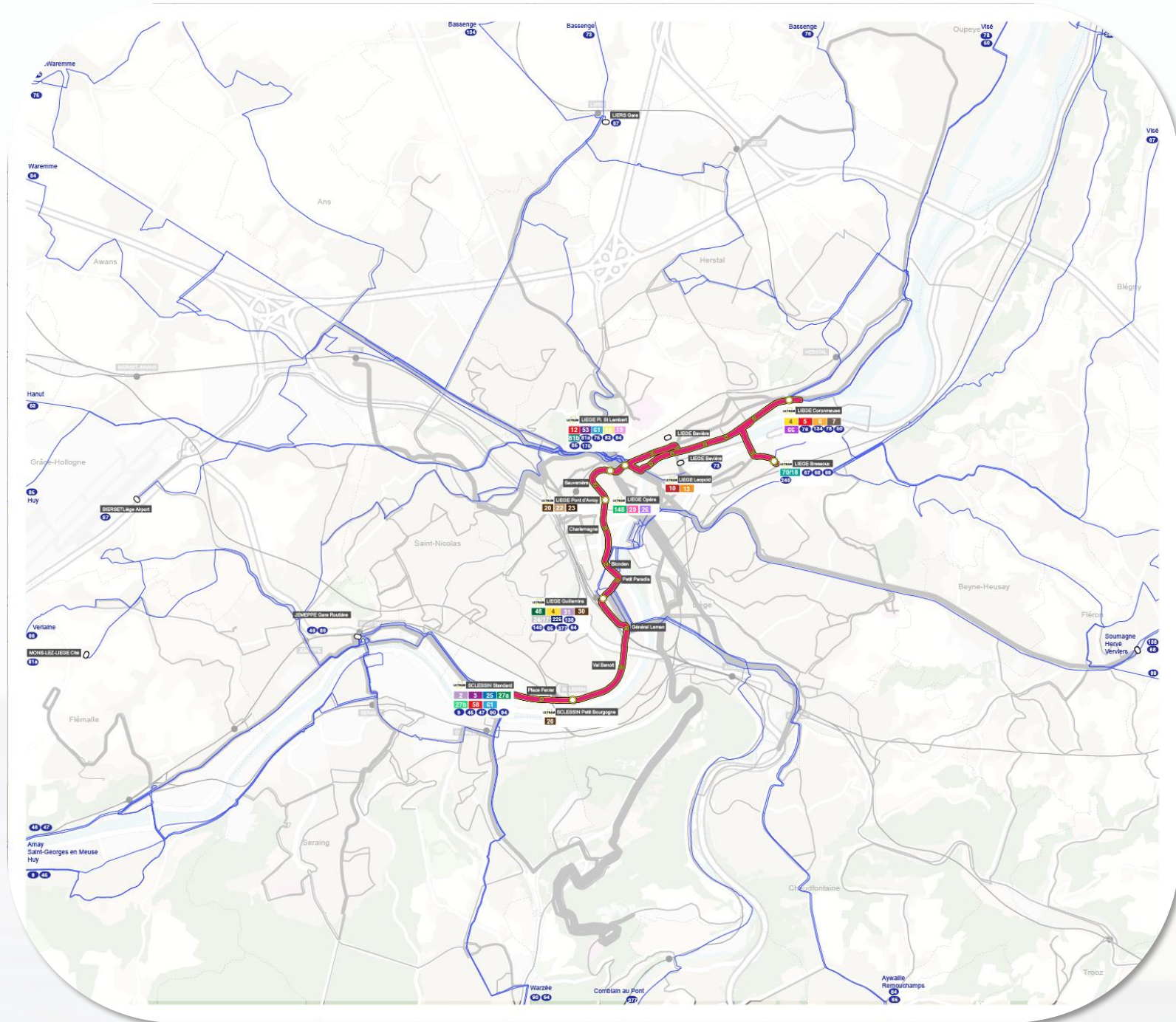


Des liaisons de rocade confortées et renforcées



Une navette interne au Sart Tilman, évolutive et bénéficiant d'une offre importante

LIGNES INTERURBAINES



Elles assurent la desserte des communes périphériques éloignées et les connectent au centre de Liège



Elles bénéficient d'horaires adaptés aux besoins

5 à 70 voyages par jours



Une offre plus forte sur 3 lignes pour desservir des pôles périphériques importants ou de multiples pôles scolaires

Lignes 65, 76, 138

Les lignes Interurbaines offrent des liaisons vers des communes de la deuxième couronne de l'agglomération liégeoise et complètent les lignes Urbaines.

9	HUY Gare - SCLESSIN Standard	94	ROTUEUX-RIMIERE Croix André - SCLESSIN Standard
45	ENGIS Rue du 15 Août - SCLESSIN Standard	134	GLONS Gare - LIEGE Coronmeuse
46	AMAY Super Delhaize - JEMEPPE gare routière	138	LIEGE Guillemins - VERVIERS Gare Centrale
47	STOCKAY Place A. Renard - SCLESSIN Standard	140	VISE Place des Déportés - LIEGE Guillemins
50	VISE Résidence des Trois Rois - LIEGE Coronmeuse	175	OREYE Dépôt TEC - LIEGE Place St-Lambert
64	BANNEUX Eglise - LIEGE Guillemins	240	VISE Place des Déportés - LIEGE Bressoux
65	REMOUCHAMPS Gare - LIEGE Guillemins	377	COMBLAIN-AU-PONT Place Leblanc - LIEGE Guillemins
67	DALHEM Château - LIEGE Bressoux		
68	SOUMAGNE Voie de l'eau - LIEGE Bressoux		
69	VERVIERS Gare Centrale - LIEGE Bressoux		
73	GLONS Gare - LIEGE Bavière		
75	OREYE Dépôt TEC - LIEGE Place St-Lambert		
76	BASSENGE Dépôt TEC - LIEGE Coronmeuse		
78	MAASTRICHT Station - LIEGE Coronmeuse		
81A	MONZ-LEZ-LIEGE Cité - LIEGE Saint Lambert		
83	OMAL Dépôt TEC - LIEGE Place St-Lambert		
84	WAREMME Gare - LIEGE Place St-Lambert		
85	HUY Place Lebeau - LIEGE Place St-Lambert		
86	VERLAINE Dépôt TEC - JEMEPPE gare routière		
87	LIERS Gare - BIERSET Liège Airport		
90	OCQUIER Eglise - SCLESSIN Standard		

Les numéros de ligne sont des versions d'étude amenées à être modifiées.

Les + voyageurs



Maintien de la desserte sur l'ensemble du territoire de l'agglomération liégeoise

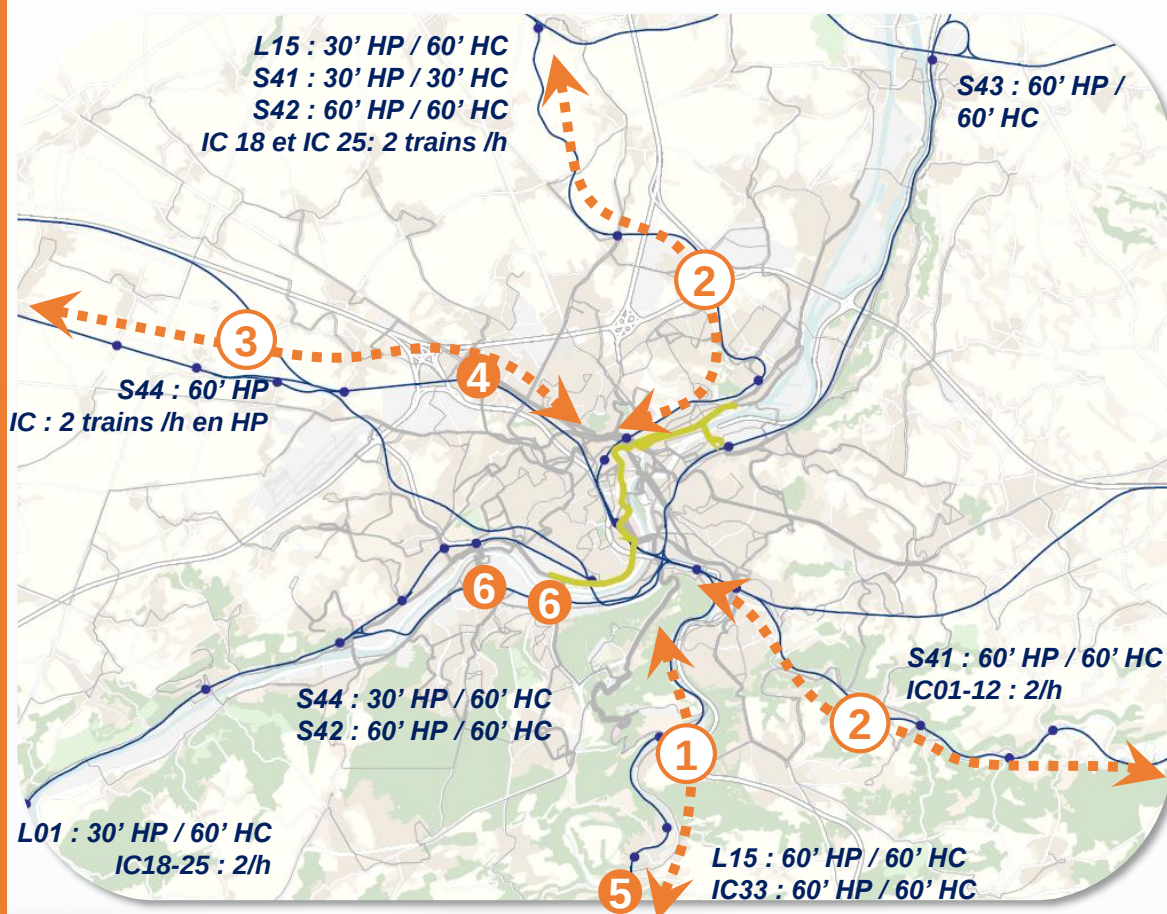


Complètent l'offre des lignes Urbaines



L'ensemble des lignes en connexion avec le Tram et/ou le réseau HNS

INTERMODALITÉ AVEC LE TRAIN



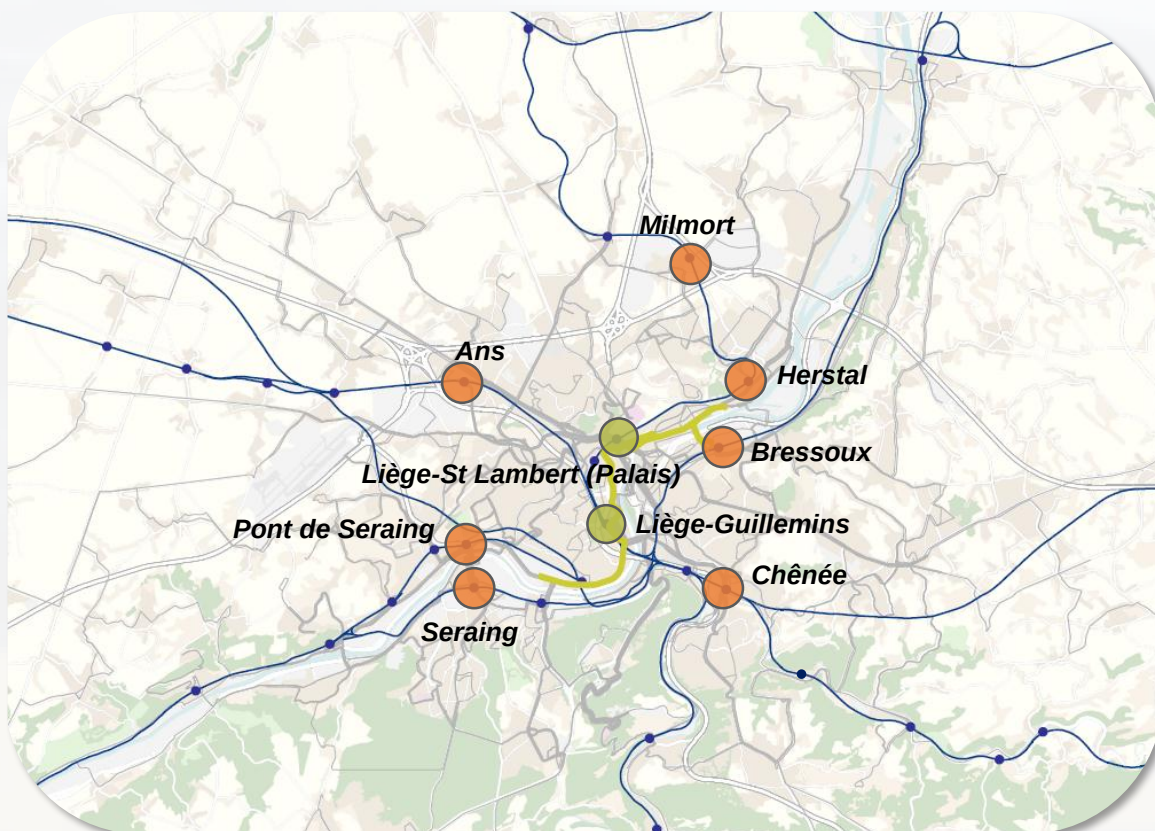
Le nouveau réseau bus de l'agglomération de Liège s'articule autour d'une offre ferroviaire suburbaine disposant d'un niveau de service important et va accompagner les renforts d'offre prévus.

Les principaux renforts d'offre ferroviaires attendus entre 2020 et 2022 :

- ① **IC 33** : circule toutes les heures vers Gouvy au lieu d'une heure sur deux
- ② **S41** : roule toute la journée vers Seraing et Flémalle + amplitude élargie d'une heure
- ③ **S44** : amplitude élargie d'une heure
- ④ **Gare d'Ans** : + 1 train / heure (IC12)
- ⑤ **Gare d'Esneux** : 2 trains par heure toute la journée
- ⑥ **Gares d'Ougrée et Seraing** : S44 et S42 toute la journée

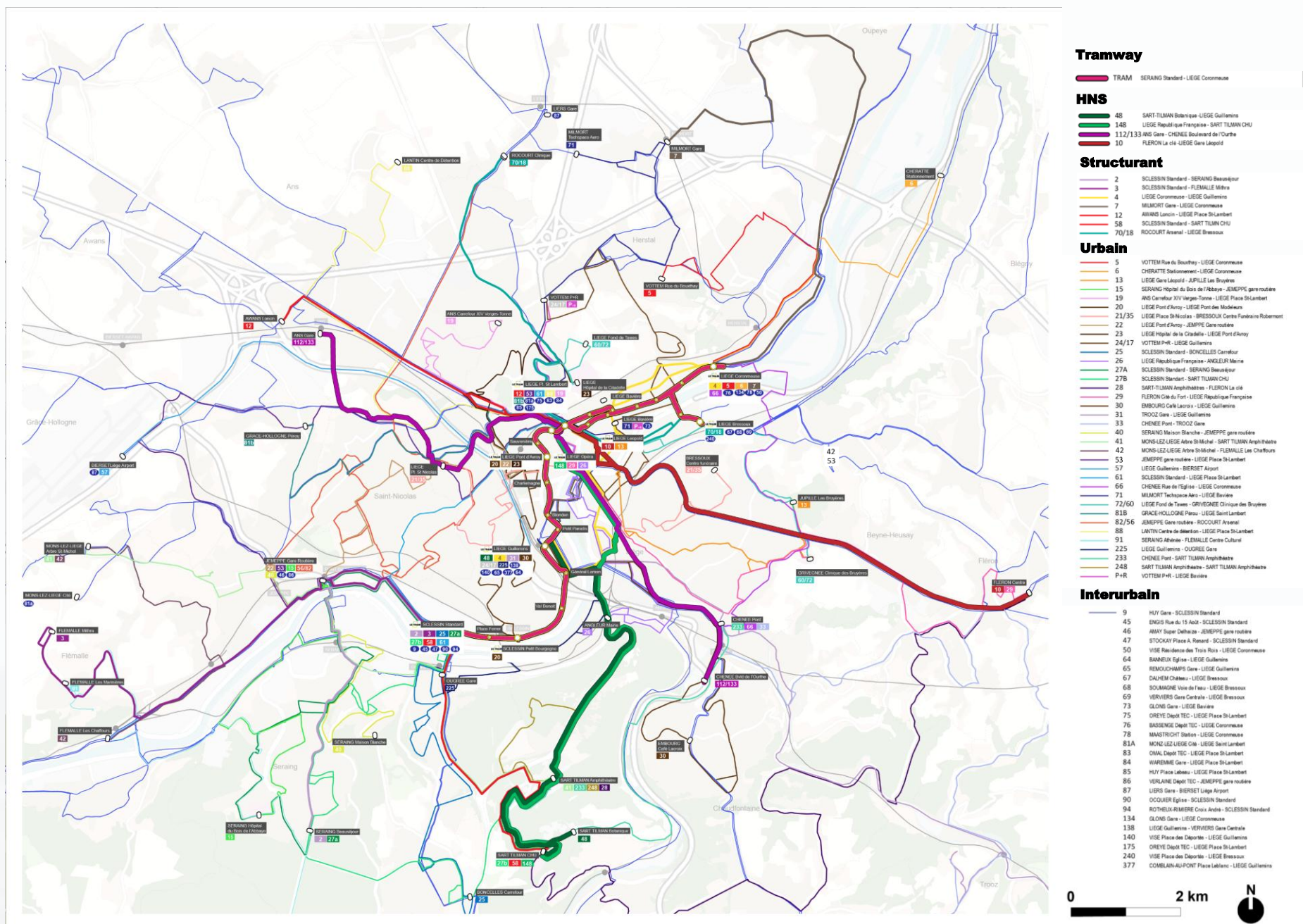
L'intermodalité entre les réseaux SNCB et TEC s'articulera autour des pôles de correspondance suivants :

- Au cœur du réseau, deux pôles majeurs, Guillemins et Saint-Lambert, permettent les correspondances entre les offres fortes de train, tramway et bus.
- Le réseau TEC se structure autour de sept gares stratégiques, desservies par au moins une ligne Structurante, permettant un rabattement de certaines lignes secondaires vers le train ou une autre ligne de bus.
- Une large majorité des gares du périmètre (22 sur 28) est desservie efficacement (à moins de 300 mètres d'un arrêt de bus).



22 des 28 gares sont desservies par le réseau bus avec des correspondances facilitées. Les 6 gares non desservies ont une offre beaucoup plus faible au regard du réseau ferré liégeois.

Les études détaillées d'aménagement des axes à HNS et structurants prennent en compte les besoins intermodaux avec les piétons, les cyclistes et les automobilistes (P+R).



La mise en œuvre du réseau cible permettra un transfert modal accru vers le transport public, participant ainsi à l'objectif FAST 2030 de la Wallonie. Sa performance dépendra de la réalisation effective des aménagements nécessaires à sa fiabilité et au confort des usagers. Cette restructuration du réseau urbain vise :

Une meilleure efficacité



23% d'augmentation de la FREQUENTATION quotidienne sur le nouveau réseau, soit près de 67 000 voyageurs supplémentaires par jour



25% de « PLACES*KILOMETRE » offertes supplémentaires, malgré une diminution de 7% des kilomètres parcourus en bus

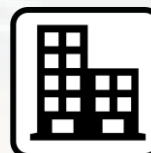


Un meilleur taux de REMPLISSAGE sur les Lignes HNS



Une baisse de 10% de l'EMISSION DE CO₂

Une meilleure desserte



Une meilleure COUVERTURE avec 88% des habitants concernés à moins de 300m d'une ligne de bus du réseau (et près de la totalité à moins de 500m)



80% des GARES desservies par le réseau, avec des correspondances facilitées



Une SIMPLIFICATION du réseau par le biais d'une réduction du nombre de variantes spécifiques par ligne