

# Organe de Consultation du bassin de mobilité Liège-Verviers

## Evolution de l'offre de transport en commun

Vendredi 25 octobre 2019

# Programme

- 1. Délégation de la compétence de recommandation de l'OCBM pour ce qui relève de la Zone à Haut Niveau de Service (ZHNS) de l'agglomération de Liège (10')**
  
- 2. Plan de transport détaillé d'application en 2020 (30')**
  - 2.1 Réseau WEL
    - 2.1.1 Etude opérationnelle du déploiement des nouvelles lignes WEL et de la convergence WEL de lignes express existantes
    - 2.1.2 Modèle de financement du réseau WEL : état des lieux et perspectives
  - 2.2. Réseau TEC : modifications opérationnelles de l'offre mises en œuvre en 2019
    - 2.2.1 Identification des modifications opérationnelles de l'offre TEC mises en œuvre en 2019 et envisagées par l'OTW pour 2020

# Programme (suite)

## **3. Redéploiement de l'offre de transport public à l'horizon 2023 (30')**

3.1. Réseau WEL : extension aux communes non-couvertes

3.2. Réseau TEC : phasage du redéploiement progressif de l'offre TEC entre 2020 et 2023

## **4. Mobilité locale : Etat des lieux et perspectives de développement de services par les centrales locales de mobilité (20')**

## **5. Echange et lunch (11h30-13h00)**

# Présentation des participants



# Participants à la réunion

## INVITES

- **SPW Mobilité et Infrastructures**

- Autorité Organisatrice du Transport:
  - Marie VIDOTTO (gestionnaire en mobilité)
  - Justine MARNEFFE (gestionnaire en mobilité)
  - Martin DUFLOU (expert, responsable de la cellule)
- Direction de la Planification de la Mobilité:
  - Didier CASTAGNE (gestionnaire en mobilité)
  - Sophie LAMBERT (gestionnaire en mobilité)

- **Opérateur de Transport de Wallonie**

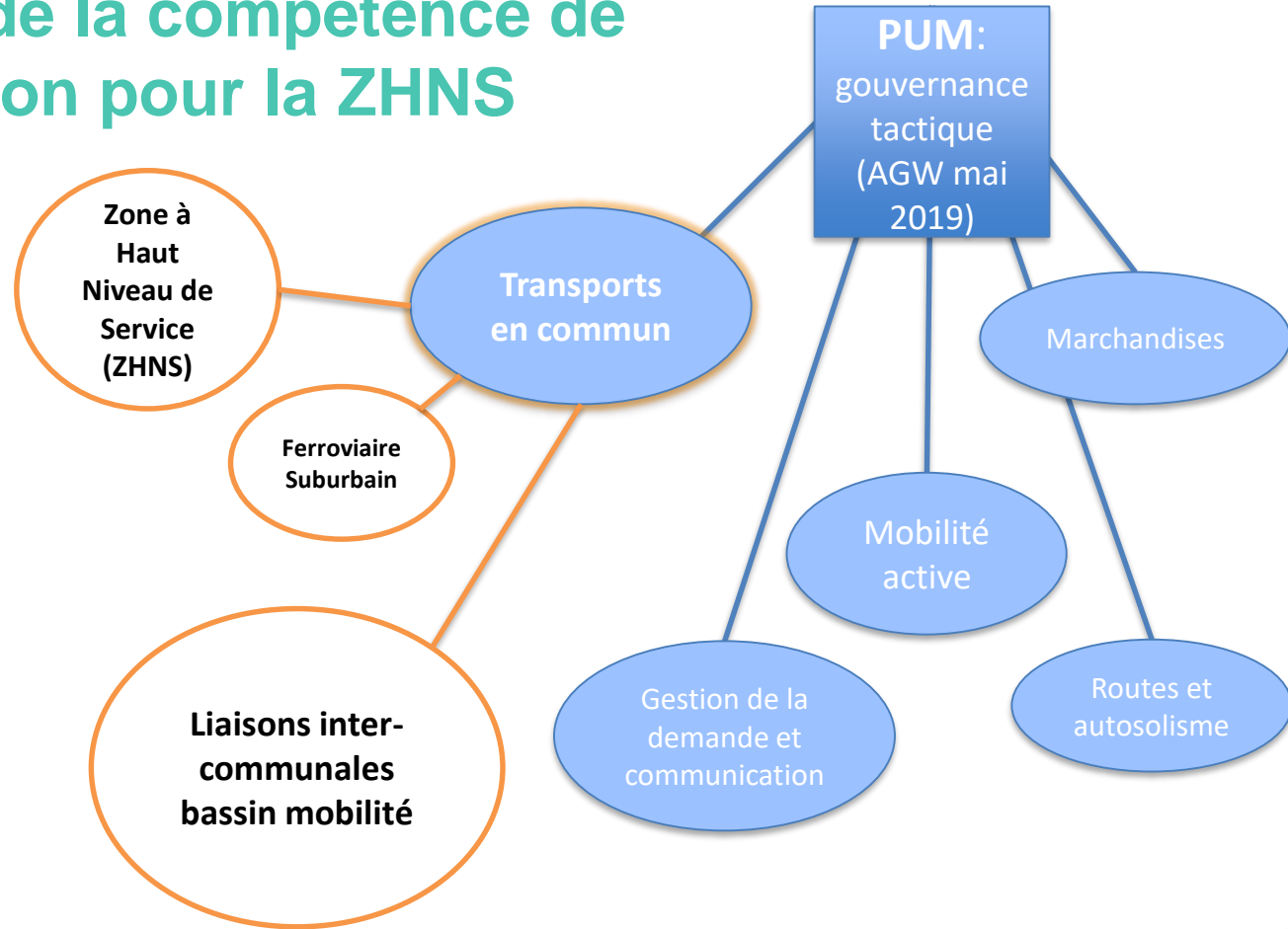
- Antoine GRUSELIN (Administrateur)
- Michel SCHOONBROODT (Directeur opérationnel d'exploitation de la Direction territoriale de Liège-Verviers)
- Olivia PERWEZ (Responsable du service Réseau de la Direction territoriale de Liège-Verviers)
- Stéphane THIERY (Directeur Marketing et Mobilité de la Direction générale)

- **Centrale Régionale de Mobilité**

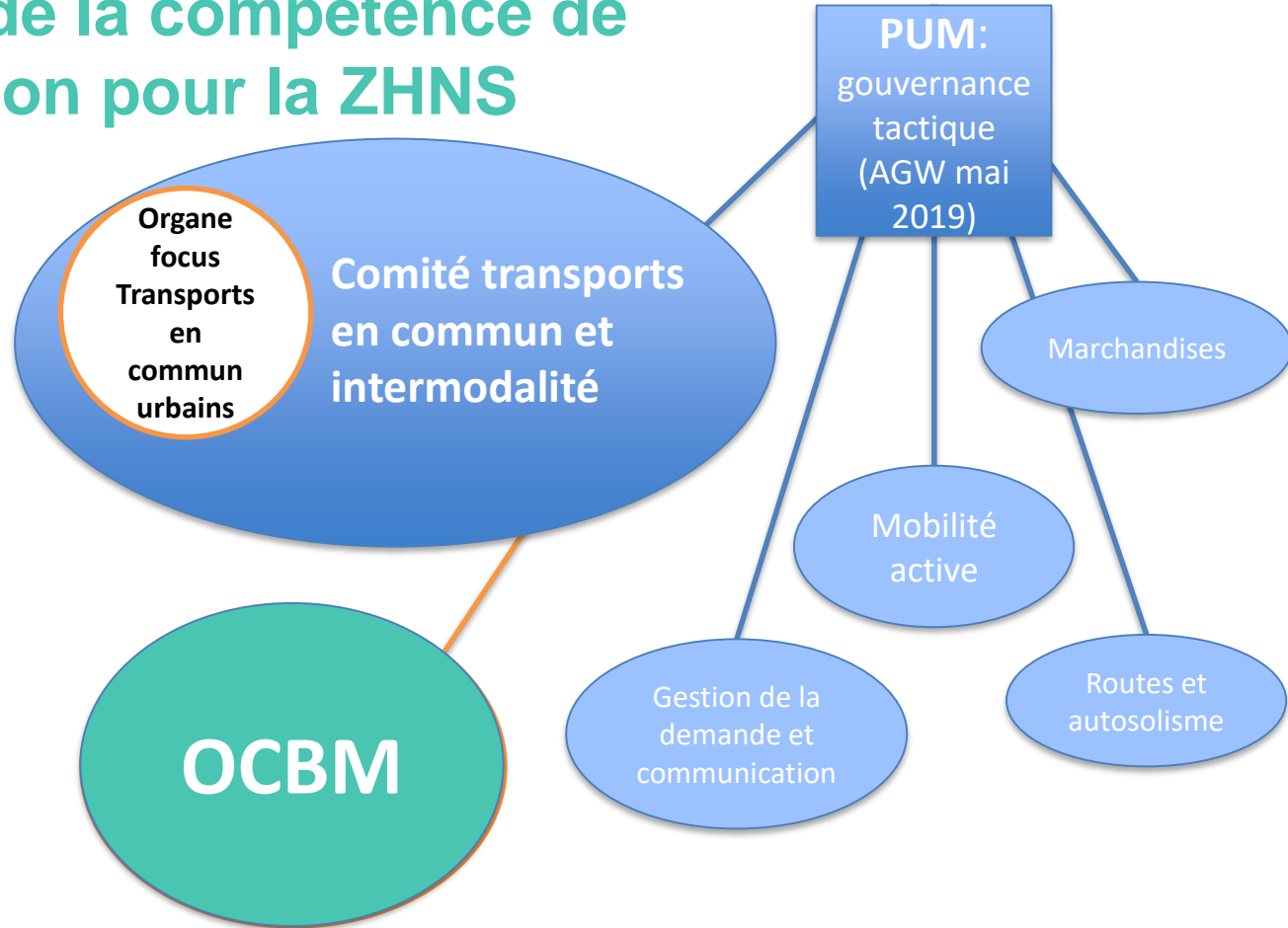
- Thierry JOTTARD (Président)

# 1. Délégation de la compétence de recommandation de l'OCBM pour ce qui relève de la ZHNS de l'agglomération de Liège

# 1. Délégation de la compétence de recommandation pour la ZHNS

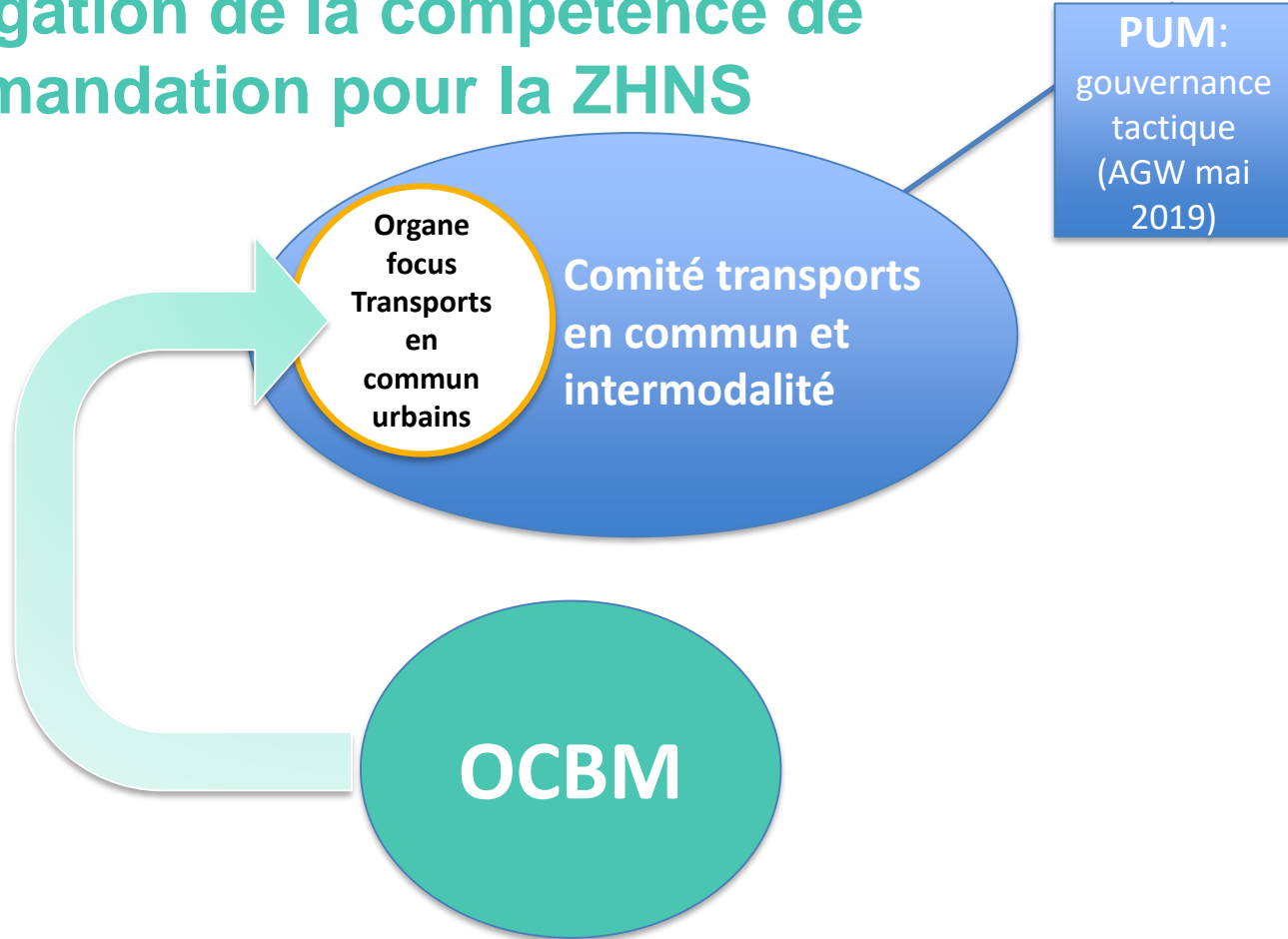


# 1. Délégation de la compétence de recommandation pour la ZHNS



# 1. Délégation de la compétence de recommandation pour la ZHNS

Délégation pour ZHNS



# Composition de l'Organe Focus TC urbains

- Les 24 communes visées par le PUM de Liège, représentées par un membre du Collège;
- Un représentant de la direction des routes de Liège (SPW MI) ;
- Un représentant de l'AOT (SPW MI) ;
- Un représentant de l'OTW (Direction opérationnelle de Liège-Verviers) ;
- Un représentant du Cabinet du Ministre de la Mobilité ;
- Un représentant de Liège Métropole ;
- Un représentant de la Cellule PUM (SPW MI)
- Un représentant de la SOFICO ;
- Un représentant de l'OTW (Infrastructure).

# Sur quoi porte la proposition de délégation?

**exclusivement sur les avis liés  
aux transports en commun urbains  
en agglomération liégeoise**

# Avis de l'Organe de Consultation

# 2.1 Plan de transport détaillé d'application en 2020


-

## Réseau WEL

## 2.1.1 Etude opérationnelle de déploiement de nouvelles lignes WEL et de la convergence WEL de lignes express existantes

Suite à l'avis positif de l'OCBM de mai, demande AOT formulée vers OTW (en juin 2019) sous forme de 8 fiches

- Liaisons interpôle
  - Marche - Somme-Leuze - Clavier - Tinlot - Nandrin - Neupré - Sart-Tilman – Liège (W04)
  - Burg Reuland - Saint-Vith - Amblève - Bullange - Bütgenbach - Waimes - Eupen
  - Malmédy - Jalhay - Verviers
  - Saint-Vith - Malmédy
  - Huy - Villers-le-Bouillet - Faimés – Waremme
  - Liège - Sprimont - Aywaille - Ferrières - Manhay - Houffalize – Bastogne
  - Waremme - Geer - Hannut - Burdinne - Fernelmont - Namur
- Liaison communes-pôle (heures de pointe)
  - Herve - Soumagne - Blégny - Liège



Date : 04/06/2019  
Page 1 sur 1

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Mise en œuvre du réseau WEL  
Liaison « Huy-Waremme »

| Généralités :                              |                                                       | Attentes régionales |
|--------------------------------------------|-------------------------------------------------------|---------------------|
| Liaison                                    | Huy-Waremme                                           |                     |
| Déploiement de l'offre                     | Nouvelle saison WEL, pour fin 2019                    |                     |
| Communes à desservir (1 arrêt par commune) | Huy - Villers-le-Bouillet - Faimés - Waremme          |                     |
| Prôles(s) connecté(s)                      | Huy-Waremme                                           |                     |
| Direction                                  | Bidirectionnelle                                      |                     |
| Zone(s) économique(s) à desservir          | Vinalmont                                             |                     |
| Gare SNCB à connecter                      | Huy - Waremme                                         |                     |
|                                            | = Lignes en correspondance<br>Bruxelles, Liège, Namur |                     |
| Matériel roulant et capacité               | Autocar confort, capacité normale                     |                     |

| Niveaux de service :                  |                        |                                                                  |
|---------------------------------------|------------------------|------------------------------------------------------------------|
|                                       | Attentes régionales    | Précisions                                                       |
| Amplitude                             | 14 heures              | De 6h à 20h                                                      |
| Distribution journalière              | 60 minutes             | 1 bus par heure (minimum)                                        |
| Constance spatiale                    | 2 itinéraires          | 1 itinéraire aller et 1 itinéraire retour                        |
| Constance temporelle                  | 69 %                   | Circulation du lundi au samedi, sauf jours fériés, toute l'année |
| Nombre de passages (par an)           | 8512                   | 1 bus par heure, entre 6h et 20h                                 |
| Vitesse commerciale                   | Temps voiture HP + 10% | Avec minimum 35 km/h                                             |
| Ampleur kilométrique annuelle estimée | 212800 kilomètres      |                                                                  |

Service public de Wallonie mobilité infrastructures

## 2.1.2 Modèle de financement de tout le réseau WEL : état des lieux et perspectives – structure des coûts globaux (en Wallonie)

- 38 liaisons prioritaires WEL, soit 9 114 296 km
- Prix moyen au km de 2,7 EUR (prix moyen au km des 6 lignes WEL actuellement en service, équipées d'autocars avec WiFi)
- Budget total estimé de **25 000 000** EUR (= 9 114 296 km x 2,7 EUR/km)



## 2.1.2 Modèle de financement de tout le réseau WEL : état des lieux et perspectives – structure des coûts globaux (en Wallonie)

- 3 347 000 km de lignes Conforto/Rapido/Express existantes qui convergent vers WEL
- Prix moyen au km de ces lignes de 3,5 EUR
- Coût actuel estimé de ces lignes de **12 000 000** EUR (= 3 347 000 km x 3,5 EUR/km)

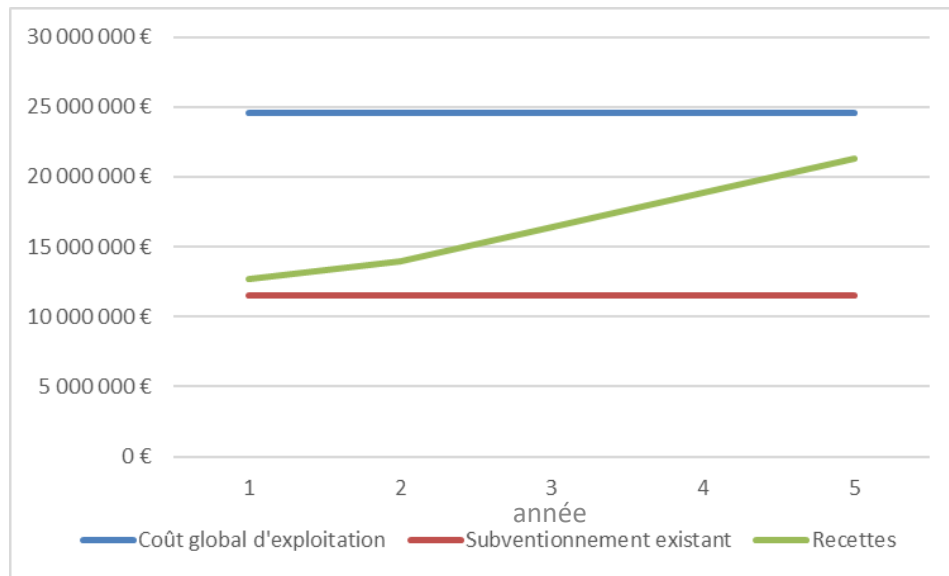


## 2.1.2 Modèle de financement de tout le réseau WEL : état des lieux et perspectives – structure des coûts globaux (en Wallonie)

- Coût global d'exploitation de **25 000 000** EUR (pour l'ensemble de la Wallonie)
- Subventionnement existant (convergence de lignes actuelles) de **12 000 000** EUR
- **Recette** de 5 EUR par trajet/personne



Besoin de financement complémentaire  
par rapport à l'offre existante de  
**5 000 000** EUR à terme par an



## 2.1.2 Modèle de financement du réseau WEL : état des lieux et perspectives – structure des coûts (bassin de mobilité Liège-Verviers)

- Coût global d'exploitation de **8 000 000** EUR (8 lignes)
- **2 000 000** EUR de subventionnement existant (convergence de 2 lignes)
- Besoin de financement complémentaire par rapport à l'offre existante de **2 750 000** EUR par an à terme

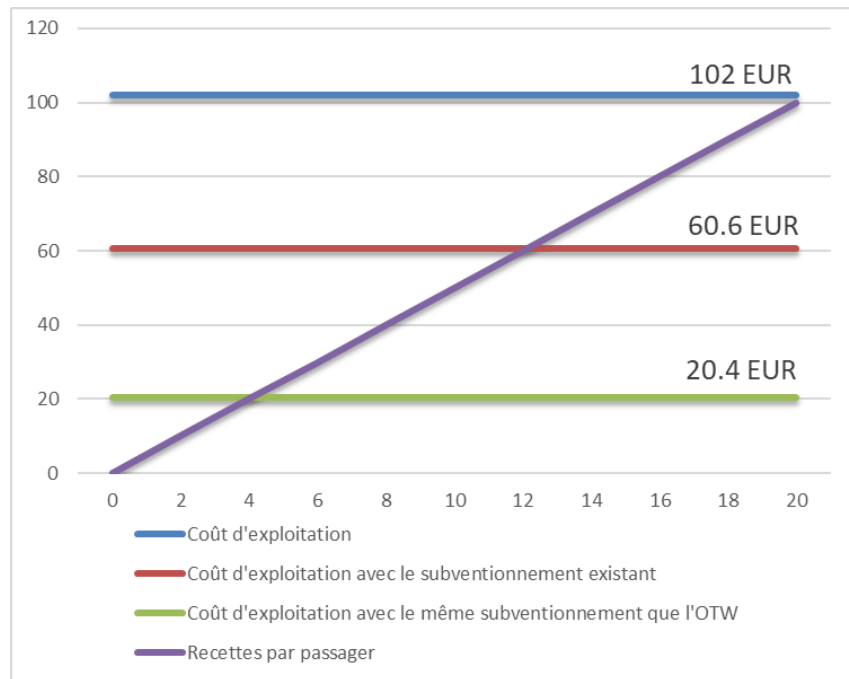
## 2.1.2 Modèle de financement du réseau WEL : état des lieux et perspectives – structure des coûts globaux (par trajet)

- 38 liaisons WEL, soit 9 114 296 km et 241 000 trajets
- Trajet moyen de **38 km** (= 9 114 296 / 241 000)
- Prix moyen au km de 2,7 EUR (prix moyen au km des 6 lignes WEL actuellement en service)
- Coût moyen d'un trajet de **102 EUR** (= 38 KM x 2,7 EUR/km)
- Recette de **5 EUR** par personne et par trajet

## 2.1.2 Modèle de financement du réseau WEL : état des lieux et perspectives – structure des coûts globaux (par trajet)

### Nombre de passagers en moyenne par trajet

- 4 passagers → même subventionnement que l'OTW
- 12 passagers → pas de subventionnement complémentaire à l'existant
- 20 passagers → aucun subventionnement



# 2.2 Plan de transport détaillé d'application en 2020

-

## Réseau TEC

## 2.2.1 Identification des modification opérationnelles de l'offre TEC mises en œuvre en 2019 et envisagées par l'OTW pour 2020

### Présentation OTW

# Avis de l'Organe de Consultation

# 3. Redéploiement de l'offre TEC à l'horizon 2023

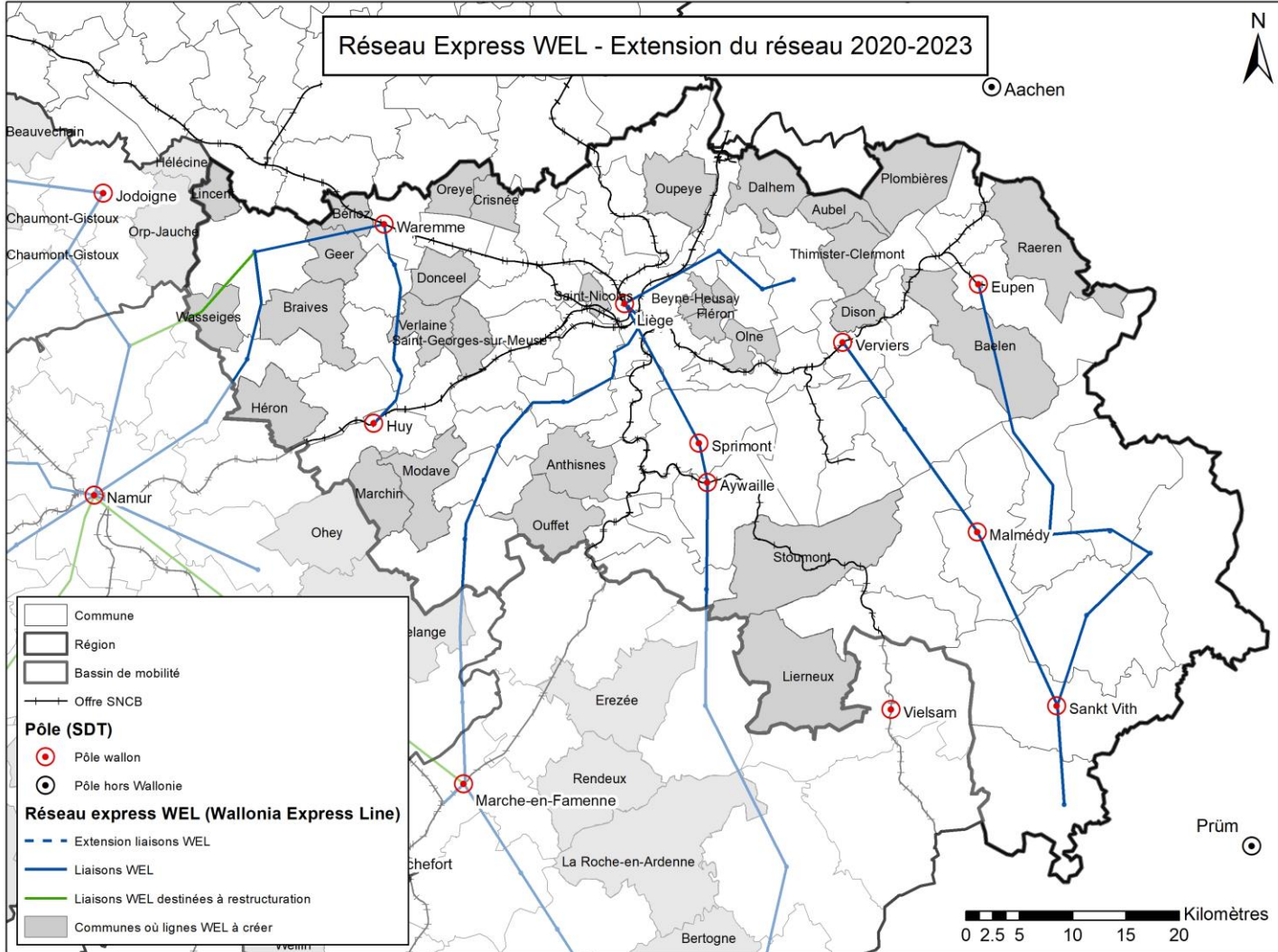
# 3.1 Réseau WEL : extension aux communes non couvertes

- Communes non couvertes par une offre structurante (ferroviaire ou WEL)

|              |          |                         |
|--------------|----------|-------------------------|
| Anthisnes    | Fléron   | Oupeye                  |
| Aubel        | Geer     | Plombières              |
| Baelen       | Héron    | Raeren                  |
| Berloz       | Lierneux | Saint-Georges-sur-Meuse |
| Beyne-Heusay | Lincet   | Saint-Nicolas           |
| Braives      | Marchin  | Stoumont                |
| Crisnée      | Modave   | Thimister-Clermont      |
| Dalhem       | Olne     | Verlaine                |
| Dison        | Oreye    | Wasseiges               |
| Donceel      | Ouffet   |                         |

- Proposition de planning
  - Etude par AOT : mai 2020
    - Rencontre des membres OCBM concernés (communes, OTW, ...) via des réunions techniques
    - Etude des liaisons et niveaux de service adéquats (dans les limites du financement régional prévu)
    - Validation au printemps 2020 lors de la prochaine réunion OCBM
  - Mise en œuvre par l'OTW : d'ici 2023
    - Etude opérationnelle de mise en œuvre par l'OTW
    - En lien avec le redéploiement progressif de l'offre TEC entre 2020 et 2023

# Réseau Express WEL - Extension du réseau 2020-2023



# Avis de l'Organe de Consultation

## 3.2. Réseau TEC : Phasage du redéploiement progressif de l'offre TEC entre 2020 et 2023

### Ambitions régionales

Objectif FAST / SRM

Atteindre 5% de part modale bus/tram à l'horizon 2023, et donc augmenter la charge moyenne par ligne

Objectifs AOT

- 50% d'offre km en charge totale redéployée
- 100% des lignes principales mise en conformité SRM

Etude menée à compensation financière régionale constante, les nouveaux montants disponibles pouvant financer l'amplification de l'offre structurante (intercommunale et urbaine).

## 3.2. Réseau TEC : Phasage du redéploiement progressif de l'offre TEC entre 2020 et 2023

### Un redéploiement de l'offre ?

- Amélioration de l'offre de transport en commun en regard des besoins de mobilité (tout mode tout motif) et de la fréquentation
- En conformité par rapport à la Stratégie Régionale de Mobilité

| Hierarchisation                                                                                           | Niveau de service                                                                                                                                                                                                            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Réseau structurant intercommunal (WEL/ferroviaire)                                                        | minimum 1 bus par heure et par sens, depuis le mobipôle communal vers le pôle le plus proche, de 6h à 20h, du lundi au samedi. La desserte du dimanche et jours fériés pouvant être adaptée à la demande réduite de mobilité |
| Réseaux urbains                                                                                           | offre structurante (dont BHNS) et réseau de desserte complémentaire de proximité                                                                                                                                             |
| Réseau secondaire intercommunal (pour les zones du territoire offrant une certaine densité de population) | réseau de rabattement sur le réseau structurant WEL/ferroviaire ou de desserte complémentaire de proximité, avec une large amplitude horaire                                                                                 |
| Réseau d'heures de pointe scolaire                                                                        | de 1 à 2 A/R par jour scolaire                                                                                                                                                                                               |
| Services de mobilité locale                                                                               | complémentaire et en rabattement vers les services réguliers                                                                                                                                                                 |

## 3.2. Réseau TEC : Phasage du redéploiement progressif de l'offre TEC entre 2020 et 2023

### Méthodologie :

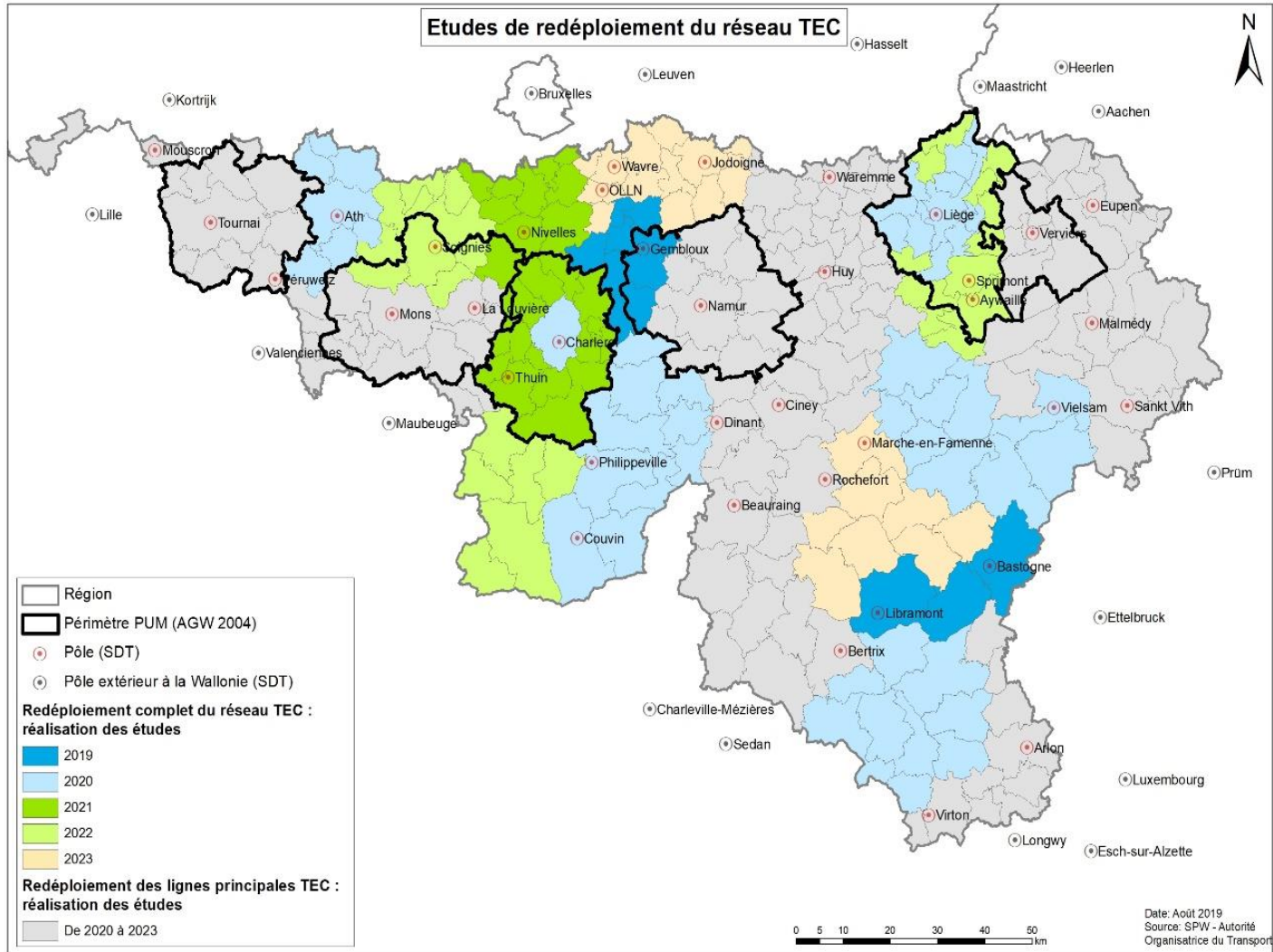
Elaboration des projets de Plans Régionaux de Transport Public

- Analyse du territoire (identification des pôles à connecter)
- Analyse de la demande de mobilité (par motif de déplacement et par public-cible)
- Identification des liaisons, des niveaux de service cible et des budgets

Concertation en OCBM de ces projets de Plans (article 19 du Contrat de Service Public)

- ➔ Nécessité d'une participation active des membres aux OCBM
- ➔ Données et analyses de flux de mobilité (sur le bassin de Liège-Verviers) seront rendues accessibles et compréhensibles (par AOT)

# Etudes de redéploiement du réseau TEC

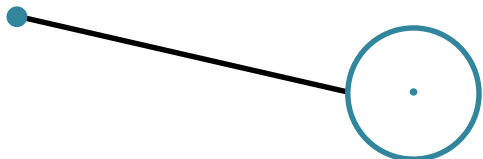


# Avis de l'Organe de Consultation

# 4. Mobilité locale

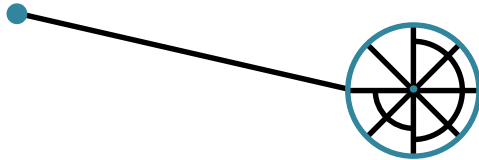
# 4.1. Stratégie régionale en matière de gouvernance des services de mobilité locale

Réseau structurant intercommunal (SNCB et WEL - OTW)



# 4.1. Stratégie régionale en matière de gouvernance des services de mobilité locale

Réseau structurant intercommunal (SNCB et WEL - OTW)  
Réseau urbain (TEC - OTW)

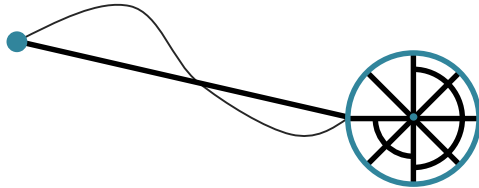


# 4.1. Stratégie régionale en matière de gouvernance des services de mobilité locale

Réseau structurant intercommunal (SNCB et WEL - OTW)

Réseau urbain (TEC - OTW)

Réseau secondaire intercommunal (TEC - OTW)



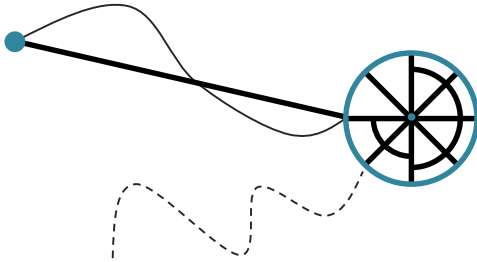
# 4.1. Stratégie régionale en matière de gouvernance des services de mobilité locale

**Réseau structurant intercommunal (SNCB et WEL - OTW)**

**Réseau urbain (TEC - OTW)**

**Réseau secondaire intercommunal (TEC - OTW)**

**Réseau d'heures de pointe scolaire (TEC - OTW)**



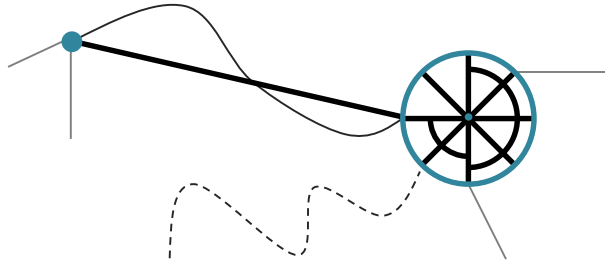
# 4.1. Stratégie régionale en matière de gouvernance des services de mobilité locale

**Réseau structurant intercommunal (SNCB et WEL - OTW)**

**Réseau urbain (TEC - OTW)**

**Réseau secondaire intercommunal (TEC - OTW)**

**Réseau d'heures de pointe scolaire (TEC - OTW)**



Solutions de mobilité locale partagées, régulières ou à la demande: en mode actif (vélo, micromobilité, marche), en transport collectif de faible capacité ou en transport routier individuel (carsharing, co-voiturage, LVC, STIG, taxi)

*En lien avec le développement de mobipôles = lieux où convergent différentes offres et infrastructures de mobilité.*

# 4.1. Stratégie régionale en matière de gouvernance des services de mobilité locale

- Transport à la demande doit offrir des solutions de mobilité **où** et **quand** il n'y a pas d'offre de transport régulier
- SPW/M&I: mettre en place un cadre en matière de régulation et d'organisation du réseau de mobilité locale à la demande/collectif (en lien avec la Centrale Régionale de Mobilité)

|              | Transport régulier                                                                                                                                                         | Solutions de mobilité locales                                                                      |
|--------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Produits     | Réseau structurant intercommunal (WEL - OTW)<br>Réseau urbain (TEC - OTW)<br>Réseau secondaire intercommunal (TEC - OTW)<br>Réseau d'heures de pointe scolaire (TEC - OTW) | Transport à la demande<br>Tellbus, Flexibus, STIG,<br>carsharing, co-voiturage, LVC,<br>taxi, .... |
| Régulation   | SPW M&I                                                                                                                                                                    | SPW M&I                                                                                            |
| Organisation | SPW M&I                                                                                                                                                                    | SPW M&I / CRM                                                                                      |
| Exploitation | OTW                                                                                                                                                                        | Divers                                                                                             |

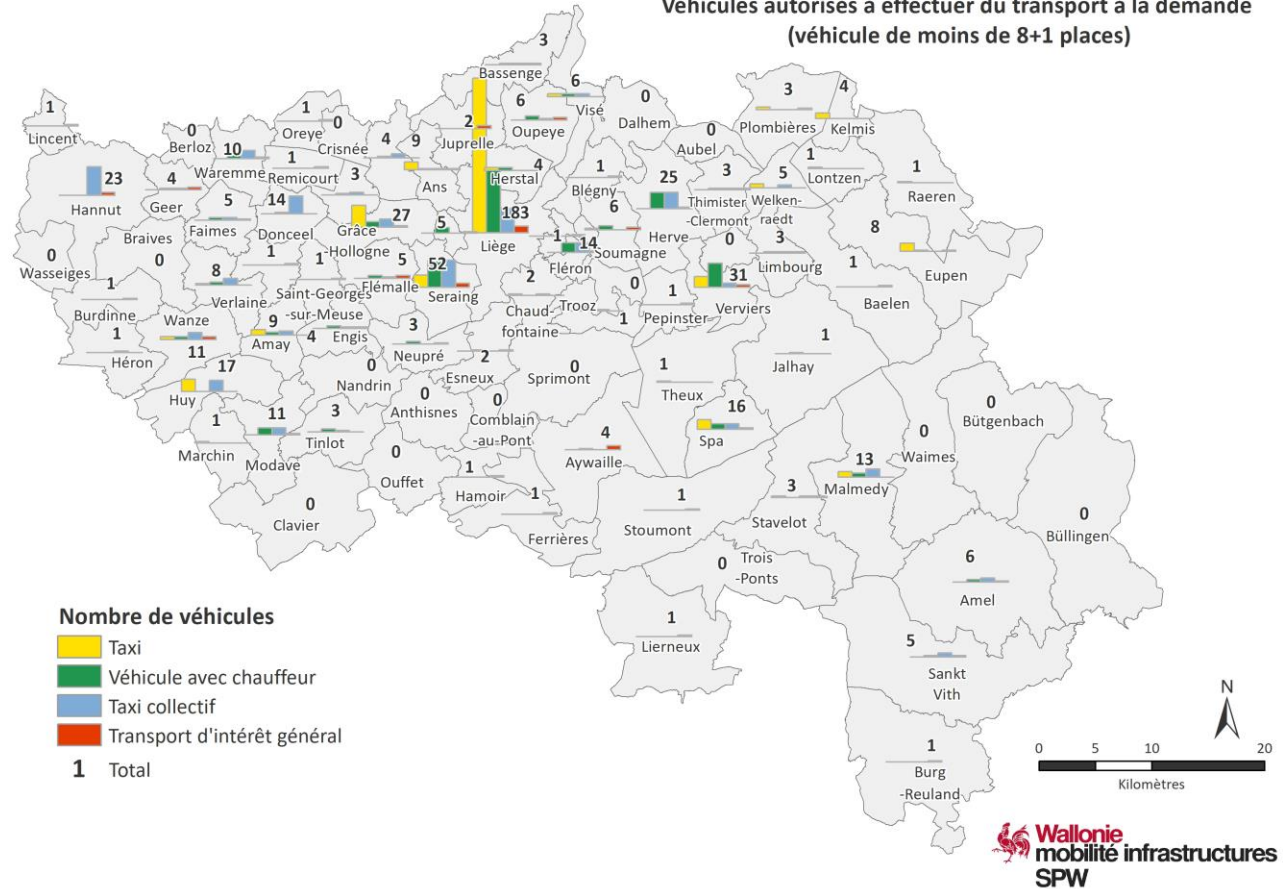
## ETATS DES LIEUX

- Demande de solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle (et complémentaires aux transports en commun) en augmentation
- Difficultés rencontrées sur l'ensemble du territoire wallon et particulièrement en milieu rural
- Problématique transversale à toutes les politiques sectorielles (santé, aides aux personnes à mobilité réduite, emploi, formation, éducation, culture, aides à la jeunesse, lutte contre la pauvreté, intégration des primo arrivants...)
- Services TAD autorisés en Wallonie: taxis, locations de véhicules avec chauffeurs, taxis collectifs et transport d'intérêt général (en ce compris les bénévoles)  
<http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-citoyen/en-taxi/services-et-solutions/services-autorises-par-le-spw.html>

## Véhicules autorisés à effectuer du transport à la demande (véhicule de moins de 8+1 places)

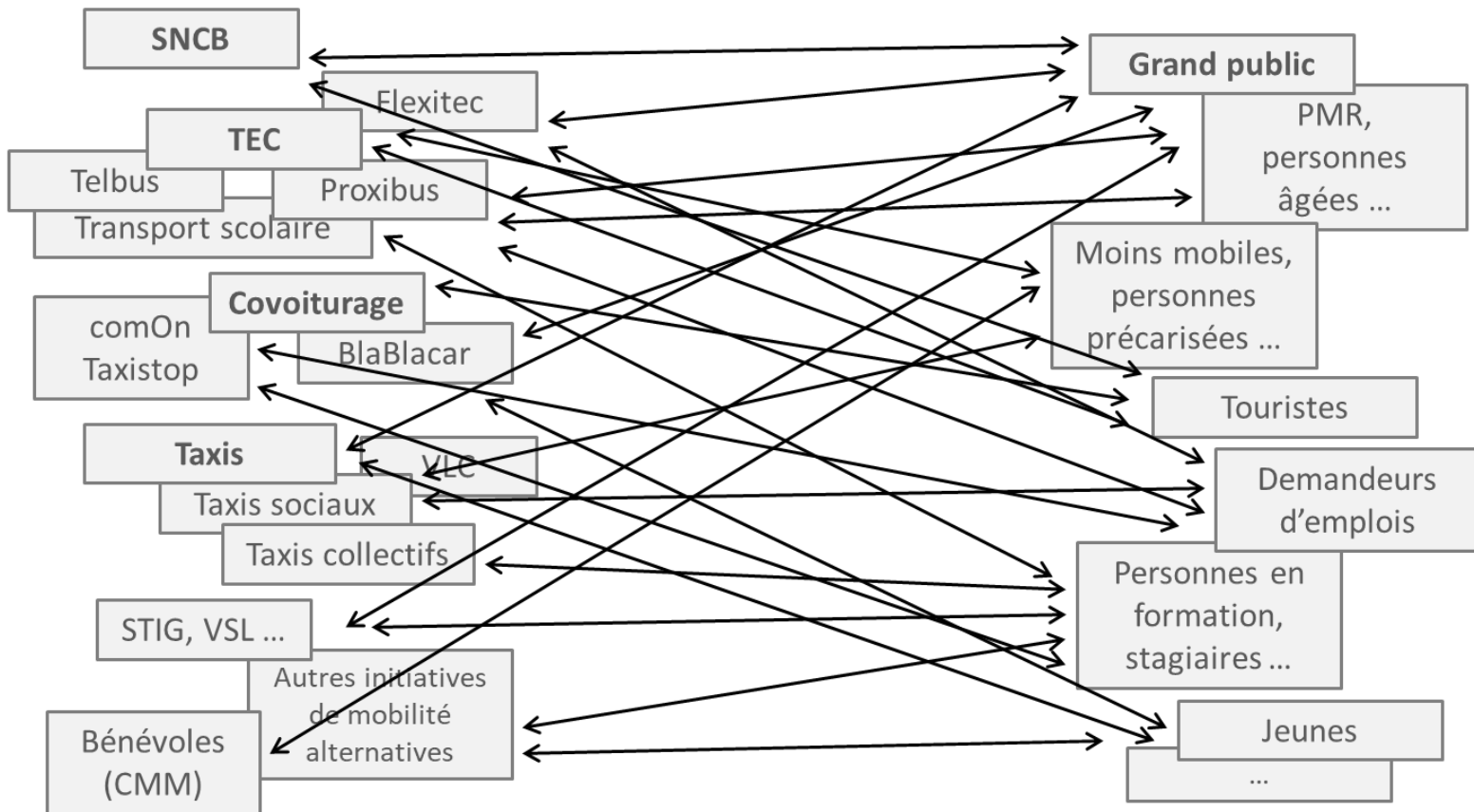
### ETATS DES LIEUX

- Exhaustivité ?
- Contraintes sectoriel ou locales ?
- Optimisation ?
- Mutualisation ?



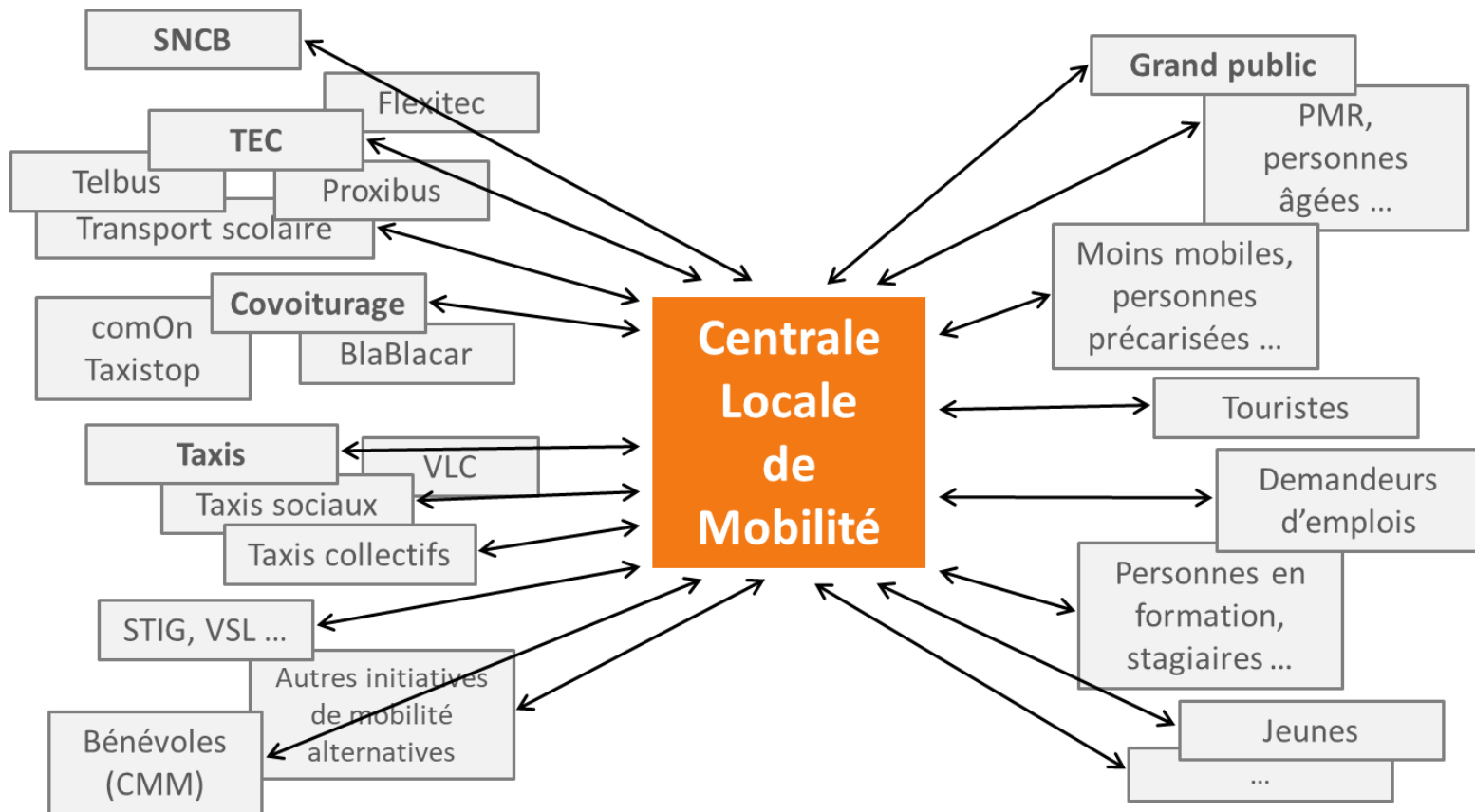
# OFFRE

# DEMANDE



## OFFRE

## DEMANDE



## Centrale Régionale de Mobilité

Centrale  
de  
mobilité  
locale

Centrale  
de  
mobilité  
locale

Centrale  
de  
mobilité  
locale

Centrale  
de  
mobilité  
locale

Centrale  
de  
mobilité  
locale

## Objectifs de la CRM et des CLM

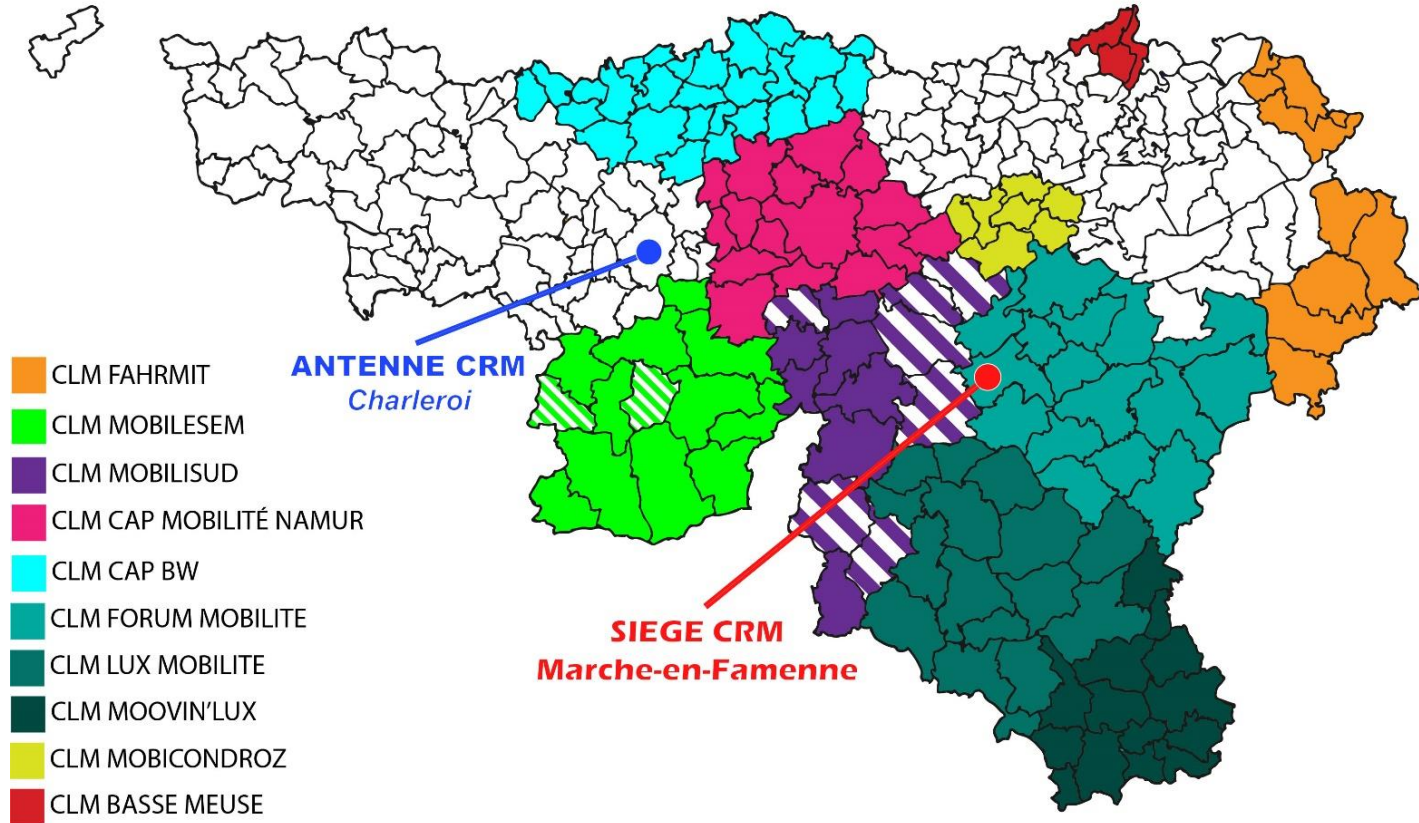
**La Centrale Régionale de Mobilité**, en collaboration avec les **Centrales Locales de mobilité**, poursuivent conjointement les **objectifs** suivants :

1. la mise en place d'un numéro d'appel unique destiné à répondre aux demandes de mobilité de l'ensemble des personnes vivant en Wallonie;
2. la coordination et la valorisation services locaux de transport à la demande alternatifs à la voiture individuelle en complément aux transports public ;
3. la recherche d'un usage optimal des deniers publics dans une approche privilégiant la mobilité durable à travers notamment la mutualisation des moyens disponibles et l'économie collaborative.

## Principales missions de la CRM et des CLM

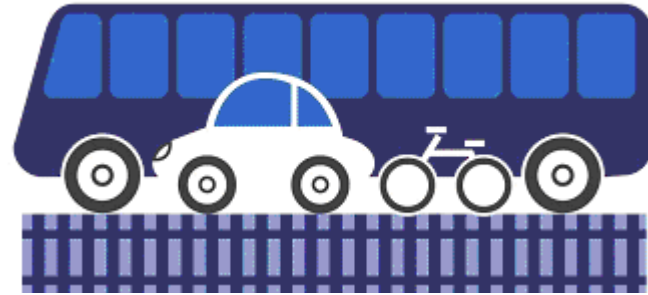
| CRM                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | CLM                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Communication et de promotion global d'un <b>Numéro Vert</b> et d'un <b>Site Internet</b> unique</li><li>• <b>Concertation</b> des acteurs wallons de la Mobilité, dont les CLM</li><li>• <b>Cofinancement des CLM</b></li><li>• <b>Négociation d'accords</b> de subsides et conventions avec d'autres secteurs que celui de la Mobilité</li><li>• <b>Surveillance</b> de l'application des réglementations et du respect de la priorisation des services de mobilité</li><li>• <b>Support</b> formation et informatique des CLM's</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Inventaire des services de mobilité</b> présents sur leur territoire;</li><li>• <b>Gestion des centrales téléphoniques locales</b></li><li>• <b>Education permanente</b> sur leur territoire</li><li>• <b>Veiller au respect de la réglementation</b></li><li>• <b>Représentation de la CRM</b> au niveau communal et supra-communal</li><li>• <b>Partenariat avec les Communes</b></li><li>• Recherche de <b>cofinancements complémentaires</b></li></ul> |

# La Centrale Régionale de Mobilité (CRM) et les Centrales Locales de Mobilité (CLM)





**MOBILITE BASSE-MEUSE**



MERCI POUR VOTRE ATTENTION

[Christiane.chermanne@spw.wallonie.be](mailto:Christiane.chermanne@spw.wallonie.be)  
[mobilite.wallonie.be](http://mobilite.wallonie.be)

# 5. Echange