

Rapport de la réunion de l'Organe de consultation du bassin de mobilité de Luxembourg

Date : 18 novembre 2025

Lieu : Marche-en-Famenne

Présents :

Présidence : Juliette WALCKIERS (SPW – Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés)

Secrétariat : Justine MARNEFFE (SPW – Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés)

Membres

- Jean-Pol BESSELING (Bastogne)
- François PONCELET (Chiny)
- Patrick BULTOT (Durbuy)
- Sylvie TOUSSAINT (Fauvillers)
- Fabrice JACQUES (Habay)
- Manon DUBOIS (La Roche en Ardenne)
- Stéphane GUSTIN (Léglise)
- Carole JANSSENS (Libramont)
- Marc POTTIER (Manhay)
- Nicolas GREGOIRE (Marche-en-Famenne)
- Daniel GUEBELS (Musson)
- Myriam GUENING (Nassogne)
- Jacques CHEPPE (Neufchâteau)
- Pierre PIRARD (Saint-Ode)
- Marc HUBERT (Saint-Léger)
- Wendy ORBAN (Tenneville)
- Simon LEJEUNE (Vielsalm)
- Samuel VANBUTSELE (LETEC - BU Namur-Luxembourg)
- Marie BAUWELINCKX (SPW – Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés)

Invités permanents

- Laurent CONROTTE (Le Forem)
- Alexandre PETIT (IDELUX)

Invités ad hoc

- Justine MARNEFFE (SPW – Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés)
- Ophélie ALSTEENS (SPW – Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés)
- Mélissa FRANÇOIS (SPW – Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés)
- Sophie ROLAND (SPW – Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés)
- Manon ELSER (SPW – Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés)
- Jérôme WIBRIN (LETEC - BU Namur-Luxembourg)
- Daniel DAVIN (LETEC-BU Namur-Luxembourg)
- Michaël FRANZIL (LETEC - BU Namur-Luxembourg)

Autres

- Elisabeth LIGNIAN (CEM-Fauvillers)
- Nicolas CHARLIER (CEM-Tenneville)

Absents/Excusés :

Marc KERGER (Arlon)
Laurent TESCH (Attert)
Stéphane GOOSSE (Aubange)
Laurent CONTOR (Bertrix)
Bouillon
Patricia PONCIN (Daverdisse)
Michel JACQUET (Erezée)
Mélissa HANUS (Etalle)
Bérenger GOFETTE (Florenville)
Raphaël SCHNEIDERS (Gouvy)
Fabienne HENRION (Herbeumont)
Caroline PLASMAN (Hotton)
Francis MARVELLE (Houffalize)
Mathieu TRIQUOIT (Martelange)
Patricia RICHARD (Meix-devant-Virton)
Jean-Raymond LICHTFUS (Messancy)

Anne CARROZZA (Paliseul)
Cédric LERUSSE (Rendeux)
Jérôme PETIT (Rouvroy)
Saint-Hubert
Freddy LAURENT (Tellin)
Benjamin DESTREE (Tintigny)
René Reyter (Vaux-sur-Sûre)
Michel MULLENS (Virton)
Thierry DENONCIN (Wellin)
Pierre-Yves TRILLET (SPW Routes)
Mourad BAOUCHE (SNCB)
Pierre GENTY (Cawab)
Gery BAELE (Navetteurs.be)
Anna TINEBRA (Tous à pied)

Abréviations courantes :

AOT = Autorité organisatrice des transports collectifs et partagés
BHNS = Busway = Bus à haut niveau de service
CCATM = Commission Consultative Communale d'Aménagement du Territoire et de Mobilité
CLM = Centrale locale de mobilité
CRM = Centrale régionale de mobilité
OCBM = Organe de consultation du bassin de mobilité
OTW = Opérateur de Transport de Wallonie (le TEC)
PAE = Parc d'activité économique
PCM = Plan communal de mobilité
PIMACI = Plan d'Investissement en Mobilité Active communale et en Intermodalité
PUM = Plan urbain de mobilité
SDT = Schéma de Développement Territorial
SRM = Stratégie Régionale de Mobilité
ZHNS = Zone à haut niveau de service

IMPORTANT – Avis communal sur le projet de schéma régional structurant de mobilité collective

Conformément au courrier du 10 novembre transmis aux communes de Wallonie, un avis communal est sollicité sur les propositions de connexion de leurs centralités et sur la localisation des mobipôles. Cet avis, sous forme de délibération du Conseil communal (validation de connexions proposées ou proposition alternative argumentée), est à transmettre à l'Autorité Organisatrice des Transports (SPW MI) dans les 3 mois à dater de l'envoi du procès-verbal définitif de l'OCBM. Au-delà de ce délai, l'avis est réputé favorable.

Les Communes concernées sont celles qui disposent sur leur territoire d'une centralité villageoise qui n'est pas connectée au réseau structurant (cfr point 1.1 de la séance). Pour le bassin du Luxembourg, les Communes de Libramont et Virton n'ont pas d'avis à remettre car elles disposent de liaison(s) identifiée(s) comme structurante(s) pour connecter toutes leurs centralités. Les autres Communes sont invitées à vérifier les pôles de destination D1 (connexion prioritaire à un pôle urbain) et D2 (connexion prioritaire à un pôle majeur) proposées par le SPW MI sur base des flux issus de la téléphonie mobile. Ce choix des destinations D1 et D2 doit permettre de mettre en évidence et de résorber d'éventuelles carences dans le réseau de transport public pour l'accessibilité de ces centralités villageoises aux services offerts dans les pôles urbains.

L'accessibilité au sein des pôles urbains majeurs et régionaux ne fait pas l'objet du présent schéma. Le pôle d'Arlon sera concerné à l'avenir. Aucun avis communal n'est sollicité à ce stade pour l'offre urbaine d'Arlon.

En cas de questions ou de divergence sur le choix de ces destinations et de la localisation des mobipôles, le SPW MI est à la disposition des communes, notamment pour s'assurer qu'une proposition alternative est bien crédible à la lumière des flux réels. L'adresse de contact est : bassins.mobilite@spw.wallonie.be

Accueil - Mot du président

La présidence est assumée temporairement par le SPW étant donné les travaux en cours au niveau de la politique régionale de mobilité, dont un rapide état des lieux est dressé.

La réforme au niveau de la gouvernance régionale de la mobilité et du devenir des bassins de mobilité n'a pas encore abouti.

La révision du contrat de service public du TEC est toujours en cours au niveau du Gouvernement.

Enfin, les travaux pour établir une politique d'accessibilité au territoire à l'échelle de la Région wallonne, basée sur le Schéma de Développement Territorial, ont bien avancé pour le volet mobilité collective et font l'objet d'une présentation ce jour.

Bref rappel, pour les quelques-uns dont cette session d'OCBM pourrait être la première, l'Organe de Consultation est, par décret, chargé d'émettre des recommandations. L'objectif commun est d'améliorer la mobilité pour tous les Wallons, en tenant compte des besoins spécifiques de chaque bassin et des connexions avec les pôles environnants. La volonté est de travailler ensemble et de trouver des solutions innovantes et durables pour l'accessibilité de nos territoires.

1. Ambitions régionales

1.1. Politique d'accessibilité au territoire. Projet de schéma structurant de mobilité collective (bus, train, mobipôles)

Point pour avis – voir les documents préparatoires – voir aussi les slides présentés par le SPW MI (Marie BAUWELINCKX, Justine MARNEFFE)

Le SPW MI présente le projet de politique d'accessibilité au territoire. Il s'agit d'un document d'orientation qui vise à :

- soutenir les objectifs d'optimisation spatiale du Schéma de Développement Territorial (SDT) en ciblant les besoins d'offres structurantes pour connecter les centralités ;
- guider la priorisation des programmations des projets de développement d'infrastructures et de services, au regard des écarts entre l'ambition du schéma et les réseaux existants, cette démarche permettant de repérer les territoires présentant un déséquilibre actuel ou prévisible entre l'offre et la demande, en tenant compte de l'évolution démographique, afin d'établir des priorités géographiques pour ajuster l'offre.

Le travail s'appuie sur les flux de déplacements -Tous Modes et Tous Motifs - issus de la téléphonie mobile. Ces données ont ensuite été confrontées avec les chiffres de fréquentation sur le réseau de bus et avec les différents résultats d'évaluation de lignes de bus. Un recensement des points d'intérêts majeurs générateurs de flux (zones d'activités économiques, sites touristiques majeurs, hôpitaux, pôles d'enseignement supérieur, ...) vient compléter les polarités villageoises et urbaines identifiées dans le SDT.

Le Schéma régional structurant de mobilité collective a pour ambition de définir :

- L'offre des liaisons structurantes par bus (+/- 1/3 de l'offre TEC) entre les pôles urbains, desservant sur leur parcours des centralités villageoises et des points d'intérêts majeurs et permettant de compléter le maillage de l'offre ferroviaire ;
- Les connexions des centralités villageoises et des points d'intérêt majeurs non desservis par une liaison structurante bus ou par le train ;
- La localisation des mobipôles, lieu où des correspondances et/ou du rabattement local doivent s'organiser prioritairement.

Il fixe également les orientations régionales, avec la mesure des écarts par rapport à la situation existante, pour :

- L'offre ferroviaire fédérale ;
- Les relations transrégionales et transfrontalières de transport public.

L'ensemble de ces éléments (liaisons, connexions, localisation des mobipôles) sont présentés sous forme d'une carte en annexe.

Point important : les offres au sein des pôles urbains majeurs et régionaux ne sont pas définies dans ce projet de Schéma régional à ce stade. Cette question sera traitée dans un second temps.

Remarques :

- Les Communes de Marche-Famenne, Bastogne, Saint-Ôde, Tenneville ainsi que LETEC font valoir l'importance de maintenir un axe structurant entre Bastogne et Marche-en-Famenne, à travers la ligne E78. La méthodologie appliquée pour le réseau structurant ne prend pas en compte les spécificités rurales de la province du Luxembourg si elle omet un barreau aussi structurant.

- Plusieurs communes font également valoir que les centralités du SDT font sens dans les zones plus denses mais pas dans la province du Luxembourg où l'habitat est plus dispersé. Souvent une centralité ne couvre qu'une faible partie de la population d'une commune. Le SPW MI répond que toutes les communes ont l'opportunité d'ici 2030 de réviser leurs centralités via l'adoption de Schémas de Développement Communaux (SDC). A cette échéance, le schéma régional structurant de mobilité collective sera actualisé pour prendre en compte les centralités définies. Pour les zones hors-centralités, des solutions de mobilité adaptées au besoin, comme le transport à la demande, sont à organiser.
- La Commune de Tenneville précise que la méthode appliquée pour les connexions villageoises ne semble pas en adéquation avec les spécificités de la province. Vu la faible densité de population, les flux observables avec les données TMTM sont tellement faibles et morcelés qu'ils sont susceptibles de changer complètement au moindre petit changement de population. La pluralité des déplacements dans la province est plus compliquée, de nombreuses communes ont des flux dispersés vers 2 ou 3 centralités urbaines différentes. Se prononcer sur une seule destination ne correspond pas à leur réalité de terrain. Le SPW MI répond que l'objectif ici est de prioriser une connexion vers une centralité afin de garantir un bon accès aux services qu'elle offre. Une dispersion de l'offre ne permet pas d'avoir un niveau d'offre attractif sur une connexion.
- Il est demandé que chaque Commune rende un avis endéans les 3 mois de la réception du PV définitif sur les connexions de leurs centralités villageoises non desservie par le réseau structurant ainsi que sur l'emplacement de leurs mobipôles, par le biais d'une délibération du conseil communal. Ce qui est présenté en séance est une proposition basée sur des données, mais qui demande confirmation au regard des réalités locales. Le SPW MI est disponible pour partager avec les Communes les données qui ont permis de faire ces propositions.
- Certaines liaisons transfrontalières qui apparaissent sur la carte sont assurées par le réseau RGTR.
- Le réseau structurant proposé représenterait à l'échelle régionale environ 1/3 de l'offre TEC. Il ne constitue donc pas le réseau complet de demain. Plusieurs lignes de desserte locale, scolaires ou autres continueront d'exister en complément du réseau structurant amené à être fortifié. LETEC identifie un risque que les ressources qui seront dédiées à moyen et long terme au transport public ne soient réparties différemment entre les liaisons structurantes et les liaisons "résiduelles", au détriment de ces dernières. **Dès lors, LETEC formule des réserves à émettre un avis sur ce projet de schéma de mobilité collective dès le moment où la finalité concrète de celui-ci n'est pas définie.**
- LETEC souligne l'importance du développement de Galaxia à Redu, qui représente beaucoup d'emplois, à identifier comme POI majeur.
- LETEC salue la démarche de structuration du réseau mais indique que, selon eux les lignes 16 « Virton-Aubange-Arlon » et 87 « Léglise-Librumont » sont également des barreaux structurants manquants dans la proposition de schéma d'accessibilité. Il souligne également que l'offre structurante peut avoir des niveaux de service adaptés aux différentes réalités de terrain, comme par exemple la E69 qui a actuellement une offre doublée le dimanche mais diminuée le samedi.
- L'objectif de la démarche est bien d'avoir une vision globale et partagée, afin que chacun puisse contribuer à coconstruire une mobilité articulée autour des réseaux structurants. La démarche a été faite à l'échelle régionale afin d'avoir l'approche la plus objective et neutre, et si possible également la plus équitable, entre les différentes régions de la Wallonie.

Avis de l'Organe :

L'Organe prend connaissance du projet de Schéma régional structurant de mobilité collective, basé sur le Schéma de Développement Territorial de la Wallonie, et des étapes d'adoption de la politique d'accessibilité au territoire.

Il prend acte des possibilités de connexion qu'offre le réseau ferroviaire fédéral ainsi que des principaux enjeux d'amélioration identifiés pour ce dernier.

Il émet un avis défavorable sur les liaisons structurantes routières étant donné que la cohérence avec le SDT n'est pas optimale, en particulier vis-à-vis de plusieurs pôles du bassin qui devraient pouvoir bénéficier d'une liaison structurante entre eux : à savoir la liaison (E78) Bastogne-Marche-Namur (empruntant la N4 qui est l'axe structurant de la Province du Luxembourg), la liaison (16) Arlon-Aubange-Virton et la liaison (87) Libramont-Neufchâteau-Léglise.

L'Organe estime, vu la densité de la population en Province de Luxembourg, qu'il y a lieu de pouvoir adapter, en fonction des spécificités rurales du territoire, les critères méthodologiques et le niveau de desserte le cas échéant, au sein de ce réseau structurant.

Par ailleurs, l'Organe souhaite insister sur l'importance que des dessertes qualitatives puissent continuer à exister à côté des liaisons structurantes.

Il prend connaissance de la procédure d'avis communal relative à la connexion des centralités villageoises non desservies par le réseau structurant et à la localisation des mobipôles. Concernant la méthode présentée à ce sujet, l'Organe insiste sur le fait que dans une province à caractère rural, avec des centralités de petite taille, il y a souvent un éclatement des flux entre plusieurs destinations, et qu'il y a régulièrement lieu de prévoir plusieurs destinations privilégiées.

2. Réseau ferroviaire

2.1. Nouvelle liaison ferroviaire Libramont-Luxembourg et impact sur le réseau TEC

Point pour information – voir les slides présentés par le SPW MI (Mélissa FRANCOIS)

Une étude de potentiel du ferroviaire transfrontalier a été réalisée par le bureau d'étude Stratec.

Différentes priorités d'étude avaient été identifiées :

- Doubler l'offre IC entre Bruxelles et Luxembourg à certains moments de la journée ;
- Prolonger la liaison locale Arlon-Luxembourg jusqu'à Libramont ;
- Résoudre les problèmes de parking à Arlon.

Les deux dernières ont été retenues et investiguées davantage, notamment grâce au modèle MMUST.

En conclusion, la création d'une ligne locale directe entre Libramont et Luxembourg fait sens. Elle permet en effet un gain en termes de temps de parcours, en supprimant le besoin de correspondance à Arlon.

Cette liaison ferroviaire sera dès lors mise en service à partir de décembre 2025. Un suivi sera mis en place pour estimer s'il faudra augmenter le niveau de service à l'avenir.

Comme points d'attention, on relève que :

- Les horaires des trains L seront adaptés (retardés de 9min) ;
- L'augmentation de l'offre ferroviaire directe Marbehan-Luxembourg aura des impacts sur l'évaluation de la ligne TEC 84 Marbehan-Luxembourg.

Remarques:

- Le TEC indique que les horaires des lignes suivantes seront adaptés pour prendre en compte cette évolution de l'offre SNCB : 6 « Libramont-Bastogne », 162b « Libramont – Jemelle » et 5 « St-Hubert – Poix ».

3. Réseau TEC

3.1. Offres évaluées. Ligne E69 Arlon – Bastogne - Liège

Point pour avis – voir les documents préparatoires – voir aussi les slides présentés par le SPW MI (Ophélie ALSTEENS)

La ligne E69 a fait l'objet d'une évaluation intermédiaire en 2023, les résultats de l'évaluation finale réalisée en mars 2025 sont présentés ici.

Les constats sont que les renforts mis en œuvre entre Martelange et Liège fonctionnent bien, et que les indicateurs de performance V/K (voyageurs par kilomètre) et V/N (voyageurs par parcours) ont doublé depuis 2022.

La pertinence et la pérennité de la ligne étant confirmées, les principaux enjeux du plan d'actions portent sur les améliorations suivantes :

- Surcharge le dimanche soir : encourager les étudiants à prendre les bus plus tôt et ne pas attendre le dernier ;
- Aménagement des arrêts : un audit a été réalisé, les résultats seront communiqués prochainement aux parties prenantes concernées ;
- Correspondances : Besoin de correspondance en gare d'Arlon vers Luxembourg confirmé. Une action de communication, visant à indiquer dans les horaires cette correspondance est à réaliser par LETEC.
- Amplitude horaire à étendre pour atteindre les ambitions cible.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- Certains notent que ce n'est pas forcément de la mauvaise volonté de la part des étudiants de prendre le dernier bus disponible et que c'est bien à l'offre de s'adapter à la demande et pas l'inverse. LETEC explique que d'expérience sur les 13 autocars qui remontent de Liège le dimanche, beaucoup d'étudiants attendent le dernier. Il réinsiste également sur les difficultés d'embarquer tout le monde en gare d'Arlon. Du fait de l'encombrement du site, il est difficile d'embarquer tous les bagages, ils ont donc délocalisé l'arrêt pour se mettre sur le parking de la Maison de la Culture. LETEC souhaiterait discuter avec la commune d'Arlon pour trouver un site sécurisé.
- La commune de Fauvillers note que la E69 constitue leur axe structurant au regard du Schéma de politique d'accessibilité. Ils souhaiteraient rajouter des arrêts, notamment ceux qui existaient lorsque roulait encore la 1011. LETEC explique que c'est avant tout pour des raisons de sécurité qu'ils ont supprimé certains arrêts, la ligne circulant le long de la N4. En son temps, ils s'étaient concertés avec la commune de Fauvillers pour desservir l'arrêt de Warnach. S'il y a besoin de davantage d'arrêts, il faut des aménagements pour que les usagers puissent embarquer de manière sûre. Le SPW MI doit entendre ces demandes pour que ces infrastructures puissent être réalisées.
- La commune de Vielsalm se demande s'il est possible de décaler en soirée certains voyages peu remplis en milieu de journée. LETEC explique les enchaînements de parcours sont compliqués à mettre en œuvre et dépendent du nombre de chauffeurs et du matériel roulant disponible. Par ailleurs, des bus plus tard en soirée coûtent plus cher et dépendent donc des finances publiques disponibles.

Avis de l'Organe :

L'Organe prend acte du bon fonctionnement de la ligne E69.

Il recommande d'améliorer l'aménagement autour de certains arrêts desservis (dont les arrêts de Fauvillers), d'informer clairement de l'organisation de la correspondance à Arlon vers Luxembourg, d'améliorer l'amplitude horaire et de sensibiliser les étudiants à leur répartition entre les parcours le dimanche.

3.2. Offres évaluées. Zone Optisud : lignes 20-26-29-38-39-83-84

Point pour avis – voir les documents préparatoires – voir aussi les slides présentés par le SPW MI (Ophélie ALSTEENS)

Un premier bilan du redéploiement tel que le prévoit le processus d'évaluation a été mené par l'AOT avec l'OTW et les parties prenantes en 2023. Les résultats ont été présentés à l'OCBM du Luxembourg le 1er février 2024.

Des analyses plus fines de 7 lignes de bus à plus faible fréquentation ont été menées en 2024-2025 pour compléter ce bilan.

L20 « Châtillon – Rachecourt – Arlon » :

- Fréquentation assez faible en-dehors du parcours scolaire de 16h10 ;
- Recommandation : faire évoluer vers un service flexible de petite capacité (sous réserve des capacités opérationnelles du TEC) et intégrer le parcours solaire de 16h10 à la ligne scolaire 201.

L26 « Arlon – Frassem – Arlon » :

- Fréquentations très faibles.
- Recommandation : optimiser l'offre de la ligne 26 en l'intégrant dans le réseau urbain d'Arlon en tenant compte de la desserte de Bonnert.

L29 « Heinstert – Arlon » :

- Fréquentations faibles.
- Recommandation : faire évoluer vers un service flexible de petite capacité (sous réserve des capacités opérationnelles du TEC).

L38 « Virton – Lamorteau – Virton » :

- Fréquentations faibles mais dessert en heures creuses les villages de Dampicourt, Harnoncourt et Lamorteau non-desservis par ailleurs.
- Recommandation : passer à des bus plus petits ou passer à du transport à la demande (sous réserve des capacités opérationnelles du TEC).

L39 « Musson – Ruelle – Virton » :

- Fréquentation un peu plus élevée que les lignes précédentes mais qui reste faible.
- Recommandation : continuer à desservir villages non-desservis par la ligne 16 qui représentent une part importante des montées. Les deux parcours du matin (9h46-10h46) pourraient être fusionnés en un seul. Le parcours de 16h pourrait être un dédoublement du parcours de la ligne 391 afin d'améliorer la lisibilité de l'offre pour les étudiants de Ruelle, Grandcourt et Saint Rémy. Un passage à des bus plus petits ou du transport à la demande est également envisageable (sous réserve des capacités opérationnelles du TEC).

L83 « Virton – Aubange – Luxembourg » :

- Les voyageurs montent essentiellement à Virton, Musson Messancy et Halanzy. Or, il existe des alternatives dans ces centralités (train ou bus).
- Recommandation : préparer la suppression de ces parcours.

L84 « Marbehan – Habay – Arlon – Luxembourg » :

- Les montées se font pour la plupart à Arlon, donc en parallèle du train ou d'autres alternatives bus.
- Recommandation : préparer la suppression de ces parcours.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- LETEC indique que, si certaines lignes d'heures creuses peuvent paraître chères, c'est parce que les chauffeurs ne sont pas payés uniquement quand ils circulent mais pour toute la journée. Par ailleurs, LETEC espère que sa volonté d'améliorer la lisibilité du réseau (en créant des lignes scolaires spécifiques séparées des autres lignes) ne les pénalise pas. Les parcours d'heure de pointe des lignes sont souvent les plus fréquentés. On ne peut pas comparer les performances des lignes secondaires du bassin luxembourgeois (sans parcours d'heure de pointe) avec d'autres lignes secondaires dont la fréquentation est boostée par les parcours d'heure de pointe.
- Concernant les lignes 83 et 84, LETEC constate que la fréquentation est relativement faible et qu'il existe des alternatives satisfaisantes à ces lignes de bus, notamment à travers les réseaux ferroviaires et RGTR. Il est donc

pertinent de réaffecter les moyens dévolus actuellement à ces lignes. Pour les autres lignes, LETEC partage également les constats, et réfléchit plutôt à des solutions de type « transport à la demande ».

- La réaffectation des moyens dégagés par ces optimisations d'offre doit rester dans le giron de la province du Luxembourg.
- Les parcours bien fréquentés de la ligne 20 seront transférés sur la ligne scolaire 201.
- Idelux constate que l'activité se diffuse de plus en plus autour de Luxembourg-Ville et de sa périphérie directe, notamment vers la frontière. La suppression des lignes 83-84 sera-t-elle compensée d'une manière ou d'autre par le réseau RGTR ? L'AOT répond que l'administration luxembourgeoise est en train d'étudier une liaison entre Esch et Aubange. L'AOT a demandé si une extension vers Arlon pouvait être étudiée, mais ce n'est pas dans leurs projets. Il est nécessaire de veiller à l'organisation des correspondances à Athus et Aubange.

Avis de l'Organe :

L'Organe prend acte des résultats de l'évaluation des lignes 20, 26, 29, 38, 39, 83 et 84.

Il recommande : De remplacer les lignes 20, 29, 38 et 39 par des services flexibles à la demande, dont l'opérationnalisation est à étudier par l'OTW, **sous réserve des capacités opérationnelles de celui-ci** ;

- De veiller à maintenir une desserte scolaire des entités de Wolkrange, Bébange et Guelff d'une part, et de Ruelle, Grandcourt et Saint-Rémy d'autre part.
- D'optimiser l'offre de la ligne 26 étant donné sa faible fréquentation et la mutualisation possible avec les lignes du réseau urbain d'Arlon, qui devrait dès lors assurer la desserte de Bonnert.
- De préparer la suppression des lignes transfrontalières 83 et 84, étant donné l'existence d'alternatives en transport en commun,

Il demande de maintenir, dans le bassin de mobilité du Luxembourg, les moyens financiers affectés à ces lignes pour renforcer le transport public existant selon les besoins.

3.3. Prochaines évaluations. Lignes E20 (Marche-Liège), lignes 6 et 601 (Libramont-Bastogne) et le redéploiement de la zone Gaume – Sud-Ardenne

Point pour avis – voir les documents préparatoires – voir aussi les slides présentés par le SPW MI (Justine MARNEFFE)

Après une présentation du processus d'évaluation et de ses enjeux, la présentation parcourt les différentes lignes qui seront évaluées au premier semestre 2026.

Les lignes évaluées au premier semestre 2026 sont les suivantes :

- E20 Marche - Liège (évaluation finale)
- Lignes 6 et 601 Libramont - Bastogne (évaluation finale)
- Redéploiement de la zone Gaume – Sud-Ardenne (évaluation intermédiaire)

Remarques :

- Idelux indique que la France souhaite être associée à l'évaluation de la ligne 22 Carignan-Florenville-Arlon.

Avis de l'Organe :

L'Organe prend acte que les lignes TEC E20, 6 et 601 et les lignes du redéploiement de la zone « Gaume – Sud-Ardenne » feront l'objet d'une évaluation durant le prochain semestre. Il identifie les enjeux suivants à prendre en compte dans ces évaluations :

- Ligne Express E20 :
 - o D'analyser la pertinence des différents renforts d'offre implémentés ;

- D'améliorer la complémentarité horaire des trains L et bus E20 entre les terminus (bus et train partent quasiment aux mêmes heures), tout en desservant des centralités différentes sur leur parcours ;
 - D'évaluer l'amélioration de la vitesse commerciale et de la ponctualité de l'offre suite aux aménagements réalisés en faveur du Busway entre le Sart Tilman de la gare de Liège Guillemins ;
 - D'évaluer les actions d'amélioration de l'accessibilité aux arrêts ;
- Lignes 6 et 601 :
- Vérification du respect des correspondances bus-train ;
 - Analyse de la pertinence de l'extension vers le Mardasson ;
- Redéploiement de la zone « Gaume – Sud-Ardenne » :
- S'assurer de la pertinence des différentes offres mises en place, au regard des moyens régionaux consacrés et de la réponse du marché aux offres déployées, en particulier :
 - L'extension transfrontalière de la ligne 22 Carignan – Florenville – Arlon ;
 - Les services de transport à la demande (D3, D4, D5 et D6) ;
 - L'offre scolaire.
 - Suivi de l'amélioration de l'accessibilité aux mobipôles, suite à l'étude infra réalisée avec Tractebel et partagée aux communes en juillet 2025 ;
 - Identifier les actions nécessaires à l'amélioration de l'attractivité de l'offre sur la zone.

L'Organe recommande à l'ensemble des parties prenantes (autorité française incluse) de contribuer activement aux ateliers d'évaluation qui seront organisés par l'AOT en vue d'optimiser l'offre et d'en améliorer son attractivité.

3.4. Transformation des TelBus en TEC à la demande

Point pour information – voir les slides présentés par LETEC (Jérôme WIBRIN)

Point reporté au prochain OCBM ce qui permettra de disposer de plus de recul.

3.5. Adaptation horaire de la ligne 6 (Libramont-Bastogne) suite au nouveau plan de transport SNCB

Point pour information – voir les slides présentés par LETEC (Jérôme WIBRIN)

Point abordé au point 2 « Nouvelle liaison ferroviaire Libramont-Luxembourg et impact sur le réseau TEC ».

4. Services proposés par le LETEC pour l'aménagement des abris pour voyageurs et équipements pour les vélos.

Point pour information – voir les slides présentés par LETEC (Kévin LEDUC)

Point reporté au prochain OCBM.

Divers : suggestions de points pour un OCBM ultérieur

La Ville de Durbuy demande quelle suite sera donnée au FLEXITEC. L'AOT précise que Durbuy est la seule commune à avoir réagi au courrier envoyé. Un retour sera communiqué rapidement. La problématique de la desserte rurale est effectivement un enjeu, auquel le Gouvernement apparaît attentif.