

COMBali



ANALYSE DU NOUVEAU RÉSEAU TEC LIÈGE-VERVIERS

ENTRE VISION BUDGÉTAIRE ET BESOINS DES USAGERS

RAPPORT PROVISOIRE

Collectif pour la Mobilité du Bassin Liégeois

Août 2025

Analyse du nouveau réseau de bus du TEC Liège-Verviers

Entre vision budgétaire et besoins des usagers
Rapport provisoire

CoMBaLi

Collectif pour la Mobilité du Bassin Liégeois
Août 2025

1. Introduction générale	4
2. Analyse du questionnaire avant le redéploiement du nouveau réseau de bus TEC Liège-Verviers : Quels sont les besoins des usagers ?	5
2.1. Introduction	5
2.2. Analyse du questionnaire en ligne	5
2.2.1.1. Analyse de la méthode de collecte des témoignages	5
2.2.1.2. Méthodologie utilisée pour l'analyse des questions ouvertes	6
2.2.1.3. Méthodologie utilisée pour l'analyse des questions à choix multiples	6
2.2.1.4. Analyse des questions demandant aux usagers de citer des lignes de bus	7
2.2.2. Qualité de l'information sur le déploiement du nouveau réseau de bus	7
2.2.3. Habitudes des usagers	8
2.2.3.1. Fréquence de l'utilisation des transports en commun	8
2.2.3.2. Raisons d'utiliser le bus comme moyen de transport	8
2.2.4. Adéquation des horaires aux besoins des usagers	9
2.2.4.1. Analyse des réponses concernant la tranche horaire avant 7h30	9
2.2.4.2. Analyse concernant la tranche horaire après 17h30	11
2.2.4.3. La pertinence d'une desserte nocturne pour les usagers	13
2.2.5. Heures de pointe : un parcours du combattant permanent pour l'utilisateur ?	14
2.2.6. A quels problèmes sont confrontés les usagers du transport public ?	16
2.3. Discussion	17
2.3.1. Les besoins à combler	17
2.3.2. La nécessité d'une fiabilité renforcée	18
2.3.3. Intermodalité et information : des chantiers prioritaires.	18
2.4. Conclusion	18
3. Analyse des fréquences et des amplitudes du nouveau réseau de bus	19
3.1. Introduction	19
3.2. Définition d'un quartier isolé	19
3.3. Méthodologie	21
3.3.1. Méthodologie utilisée pour calculer le nombre de bus par plage horaire	21
3.3.2. Méthodologie pour l'analyse des amplitudes	22
3.3.3. Cas des lignes fusionnées	22
3.4. Analyse de cas concrets	23
3.4.1. Le cas du quartier de Kinkempois à Liège	23
3.4.2. Le cas du quartier des Vennes-Fétinne à Liège	23
3.4.3. Le cas du quartier de Tilleur-Haut à Saint-Nicolas	24
3.4.4. Le cas du quartier des Trixhes à Flémalle	24
3.4.5. Le cas du quartier de Cointe à Liège	25
3.5. Discussion et conclusion	25
4. Propositions d'améliorations générales pour le TEC Liège-Verviers	26
4.1. Introduction	26
4.2. Propositions	27
4.2.1. Pour une représentation des usagers dans le processus décisionnel	27
4.2.2. Améliorer les horaires des différentes lignes	27
4.2.3. Assurer des meilleurs correspondances	27

4.2.4. Pour des bus de nuit et des amplitudes étendues	28
4.2.5. Prioriser la mobilité intra-urbaine sur la pénétration urbaine	28
4.2.6. Des arrêts pensés dans une optique d'intermodalité	28
4.2.7. Pour un confort accru dans les bus et aux arrêts	29
4.2.8. Plus de fiabilité dans le service	29
4.2.9. Optimiser le service des bus "retour dépôt"	29
4.3 Plan d'action phasé pour l'amélioration du réseau TEC à Liège	29
4.3.1. Introduction	29
4.3.2. Court terme : rentrée scolaire	30
4.3.3. Moyen terme: Printemps 2026	30
4.3.4. Long-terme: Rentrée scolaire 2026	30
4.4. Conclusion	30
5. Enjeux et défis d'un transport public de qualité face aux contraintes budgétaires	31
5.1 Introduction	31
5.2. Argumentaire en faveur de l'augmentation de l'enveloppe budgétaire	32
5.2.1. Le transport en commun comme mission de service public	32
5.2.2. Le transport public : un pilier de la lutte contre l'étalement urbain	32
5.2.3. Un levier pour la transition écologique	32
5.2.4. L'accès à l'emploi, à la santé et à la cohésion sociale	33
5.2.5. Une fausse économie aux conséquences budgétaires indirectes	33
5.3. Conclusion	33
6. Conclusion générale	34
7. Annexes	35

1. Introduction générale

Ce rapport résulte d'une réaction citoyenne provoquée par les changements liés au redéploiement du réseau de bus dans le bassin de mobilité de Liège-Verviers.

Face à un changement ressenti comme "imposé du dessus" et sans possibilité claire et déjà existante de s'exprimer sur celui-ci et de peser dans les décisions, des citoyens se sont réunis afin de nourrir un point de vue collectif et le plus territorialement exhaustif possible.

Pour ce faire, des comités de quartier et des associations se sont mobilisés et deux questionnaires en ligne ont été distribués afin de collecter de l'information.

De cette dynamique collective a émergé la nécessité de se rassembler sous une bannière commune à même d'être identifiable par le citoyen et d'avoir du poids dans les demandes qui seront formulées. Ainsi est né CoMBaLi, un Collectif pour la Mobilité du Bassin Liégeois réunissant des acteurs de terrain engagés en faveur d'une mobilité accessible, cohérente et adaptée aux besoins des usagers des transports publics.

L'accès au transport public est un droit fondamental permettant à chaque citoyen d'exercer ses autres droits tels que le droit de s'instruire, de travailler, de participer à la vie culturelle et sociale de sa communauté ou encore de se soigner.

Ainsi, ce rapport a pour objet d'alerter les autorités sur les conséquences du redéploiement, de questionner certaines options choisies et de présenter des contre-propositions. Ce rapport s'adresse également à toute personne intéressée par la question et qui souhaite construire une réflexion sur la mobilité à l'échelle du bassin liégeois.

Ce rapport et notre analyse s'insèrent aussi dans une réflexion plus générale : nous avons besoin de services de transport public à même de répondre aux besoins des usagers afin que ce mode de transport puisse être envisagé comme un complément voire une alternative à l'usage de la voiture individuelle.

Pour ce faire, le réseau de bus doit être en mesure de :

- Capter de nouveaux usagers
- Faire en sorte que davantage de déplacements s'effectuent en bus

Disposer d'un service public de transport collectif à même de répondre aux besoins des (futurs) usagers permet donc d'encourager cette transition (de la voiture vers le bus) et de renforcer leur usage.

Ce rapport a aussi pour objet de visibiliser des situations vécues par certains usagers afin de montrer la nécessité d'améliorer les "conditions" de transport à Liège. En effet, un certain nombre de personnes sont principalement dépendantes de ce mode de transport : sa qualité, sa fiabilité et son accessibilité sont donc des enjeux cruciaux.

2. Analyse du questionnaire avant le redéploiement du nouveau réseau de bus TEC Liège-Verviers : Quels sont les besoins des usagers ?

2.1. Introduction

Suite à l'annonce du déploiement du nouveau réseau de bus de l'arrondissement de Liège, consécutif à la mise en service du tram, les comités de quartier et Urbagora ont créé un questionnaire pour mieux connaître le comportement et les besoins des usagers du bus.

Les réponses à ce questionnaire doivent permettre de vérifier si le redéploiement du nouveau réseau répond aux besoins des usagers. En effet, on attend d'un réseau de transport public qu'il prenne en considération les besoins de ses utilisateurs.

Or, l'organisation du réseau, déjà très centralisée, le devient encore plus avec l'arrivée du tram. En effet, le nouveau réseau a considérablement réduit la desserte fine des quartiers, la plus grande partie des flux étant désormais concentrée sur un nombre limité de grands axes. Ce redéploiement implique de nombreux changements en termes d'itinéraires, d'amplitudes horaires et de fréquences.

Un second questionnaire, mis en ligne depuis le mois d'août 2025, devrait permettre d'évaluer la manière dont les usagers perçoivent ces changements.

Les résultats de ce rapport proviennent donc du premier questionnaire. Ils ne sont pas encore entièrement dépouillés, et une deuxième analyse sera nécessaire dans les mois à venir. Toutefois, ce rapport met déjà en évidence de nombreux besoins des usagers que les responsables du transport public doivent prendre en compte.

2.2. Analyse du questionnaire en ligne

Pour l'analyse de ce questionnaire, nous avons utilisé l'ancienne numérotation des lignes de bus.

2.2.1. Méthodologie

2.2.1.1. Analyse de la méthode de collecte des témoignages

Plus de 3 000 usagers du TEC ont répondu à notre questionnaire en ligne. La taille de notre échantillon est donc comparable à celle des enquêtes sur la mobilité organisées par la Région Wallonne. Bien que cet échantillon présente un biais par rapport à une méthode classique basée sur un tirage au sort dans le Registre national, notre questionnaire cible spécifiquement les usagers du TEC, ce qui rend cette méthode pertinente pour notre étude.

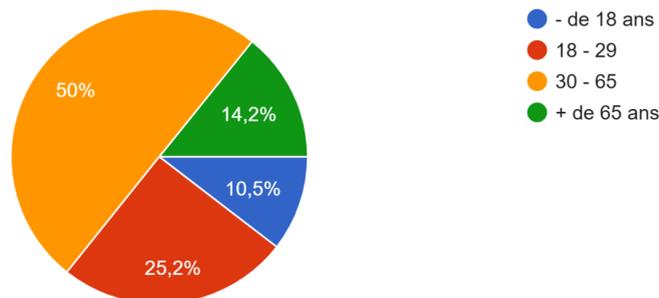
Le tableau ci-dessous, basé sur les données de Statbel, présente la répartition de la population totale par tranche d'âge, exprimée en pourcentage, pour une population de 3 682 608 habitants.

- **Moins de 18 ans** : 22 %
- **19-29 ans** : 12 %
- **30-65 ans** : 45 %
- **Plus de 65 ans** : 20 %

La première question de notre questionnaire portait sur l'âge des répondants.

Quel est votre âge ?

3 039 réponses



En comparant les données de Statbel à notre échantillon, nous constatons une sous-représentation des moins de 18 ans. Néanmoins, si l'on se concentre sur la tranche d'âge des 10-19 ans, plus susceptible de répondre de manière autonome à un questionnaire en ligne, celle-ci représente 12 % de la pyramide des âges.

De même, les plus de 65 ans sont légèrement sous-représentés. Cela peut s'expliquer par le fait que cette classe d'âge utilise potentiellement moins les transports en commun pour des raisons de santé et est parfois moins à l'aise avec les outils numériques.

En conclusion, la méthode de collecte en ligne a probablement influencé la représentativité de l'échantillon en ce qui concerne les plus jeunes (moins de 10 ans) et les personnes très âgées.

2.2.1.2. Méthodologie utilisée pour l'analyse des questions ouvertes

Pour les questions ouvertes, nous avons d'abord nettoyé les données en supprimant les réponses vides afin de ne retenir que le nombre de personnes ayant réellement répondu à chaque question. Cette approche permet de prendre en compte le fait que certains répondants n'ont pas répondu à toutes les questions, soit par manque de temps, de motivation, ou pour d'autres raisons.

Ensuite, nous avons utilisé des mots-clés pour analyser l'occurrence de thèmes spécifiques. Pour garantir l'exactitude des résultats, nous avons recherché les termes à la fois au singulier et au pluriel.

2.2.1.3. Méthodologie utilisée pour l'analyse des questions à choix multiples

Étant donné que les questions permettaient plusieurs choix, la somme des pourcentages dépasse 100 %. Chaque pourcentage représente la proportion de répondants ayant sélectionné cette option.

2.2.1.4. Analyse des questions demandant aux usagers de citer des lignes de bus

Il est crucial de faire preuve de prudence lors de l'analyse des résultats des questions concernant la citation par les usagers de lignes de bus. L'interprétation pourrait être biaisée pour deux raisons principales :

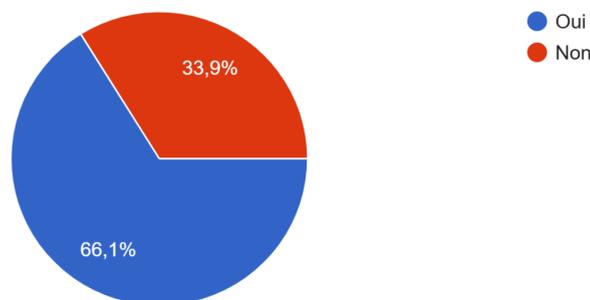
- **Le biais méthodologique** : La méthode de diffusion du questionnaire n'a pas permis de toucher de manière égale tous les usagers du TEC. Par conséquent, les lignes les plus citées peuvent simplement correspondre aux usagers les plus représentés dans notre échantillon.
- **La fréquentation naturelle** : Certaines lignes sont, par nature, utilisées par un moins grand nombre d'usagers car elles desservent des quartiers moins denses ou ont un itinéraire plus court. Il est donc logique qu'elles soient moins citées dans les réponses, indépendamment de la qualité de leur service.

Cette prudence dans l'interprétation est indispensable pour ne pas sous-estimer les besoins des usagers des lignes les moins fréquentées.

2.2.2. Qualité de l'information sur le déploiement du nouveau réseau de bus

Etiez-vous informé que des changements au niveau de l'organisation du réseau de bus, notamment en termes d'itinéraire et de fréquence, allaient survenir en 2025 ?

3 039 réponses



La question de notre questionnaire portant sur la communication du TEC s'est avérée peu pertinente, car le TEC a amélioré et intensifié sa communication envers les usagers durant la période de l'enquête.

Néanmoins, nous relevons que, malgré cette communication accrue (par affichage dans les bus, etc.) au cours des semaines précédant le redéploiement, l'information destinée aux usagers a pu être complexe et a accentué la fracture numérique entre les personnes connectées à internet et celles qui ne le sont pas. À cet égard, l'absence d'horaires papier demeure un problème pour un certain nombre d'usagers.

2.2.3. Habitudes des usagers

2.2.3.1. Fréquence de l'utilisation des transports en commun

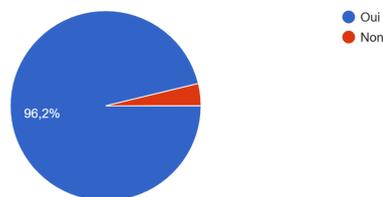
La majorité des usagers ayant répondu au questionnaire ont utilisé le bus au cours des six derniers mois. Les autres participants privilégient la voiture, la marche à pied ou d'autres moyens de transport.

Plusieurs raisons expliquent ce choix, et certaines reviennent fréquemment, telles que :

- Le manque de desserte (fréquence ou amplitude).
- Le manque de confort.
- Le manque de rapidité.

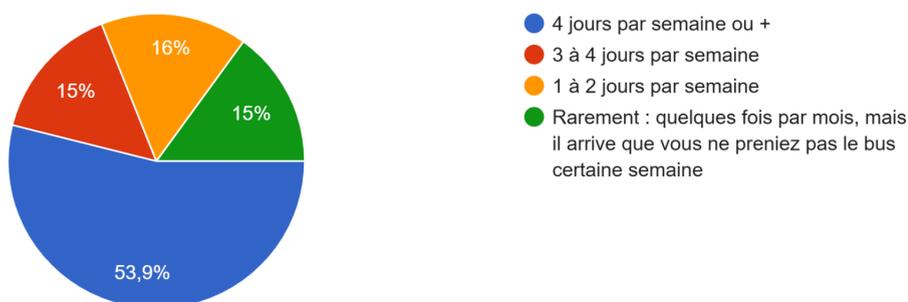
Lorsqu'on demande à quelle fréquence les usagers prennent le bus, on observe que plus de 50 % des usagers l'utilisent très régulièrement.

Avez-vous pris le bus depuis les 6 derniers mois ?
3 039 réponses



A quelle fréquence empruntez-vous le bus (quand vous êtes à Liège) ?

2 924 réponses



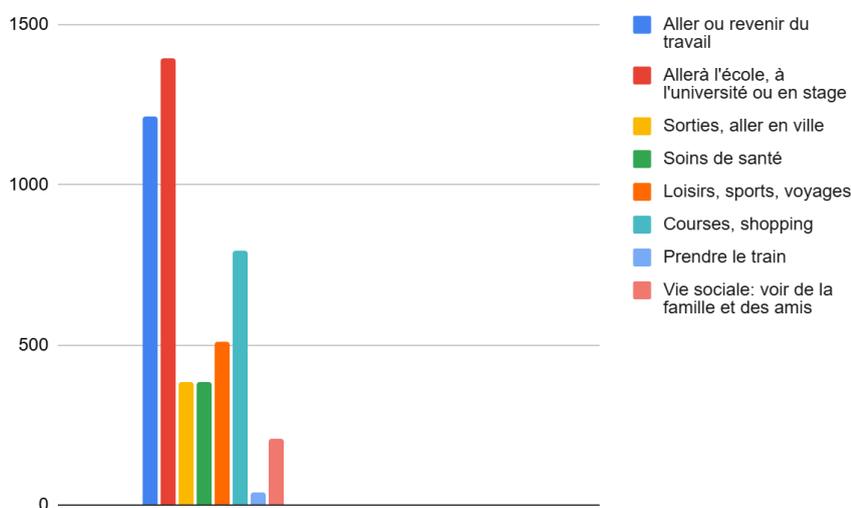
2.2.3.2. Raisons d'utiliser le bus comme moyen de transport

Les raisons d'utiliser le bus sont diverses, mais les plus importantes sont le travail et l'école à plus de 40%.

Or, lorsqu'on examine les horaires des bus pré-redéploiement, on observe qu'ils sont adaptés au calendrier scolaire. Mais en ce qui concerne le travail, cela est beaucoup moins évident. On remarque que les travailleurs ayant des horaires décalés ou des pauses coupées ne trouvent pas nécessairement des bus aux horaires qui leur correspondent. De plus, la différence entre les horaires des jours scolaires et non scolaires aggrave cette situation en ayant moins de bus très tôt le matin ou très tard le soir.

Les autres raisons de prendre le bus sont les courses, les soins de santé, les sorties, les loisirs et les relations sociales (amis et famille) à plus de 10%, avec même un pic à 27% pour les courses et le shopping.

Enfin, on observe que peu de personnes utilisent le bus pour rejoindre ou quitter la gare. Cette faible intermodalité constitue un problème majeur, car elle est en contradiction directe avec la politique de la Région wallonne. Celle-ci vise à encourager les usagers à délaisser la voiture au profit d'une combinaison de transports durables, comme le bus et le train. L'absence d'une connexion efficace entre les arrêts de bus et la gare compromet l'attractivité et l'efficacité de l'ensemble du réseau, freinant ainsi la transition vers une mobilité plus durable. Nous observerons à travers notre deuxième questionnaire si le nouveau réseau permet d'améliorer cette intermodalité.

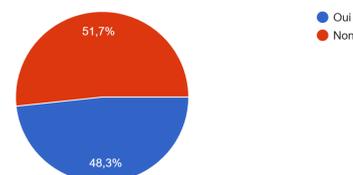


2.2.4. Adéquation des horaires aux besoins des usagers

2.2.4.1. Analyse des réponses concernant la tranche horaire avant 7h30

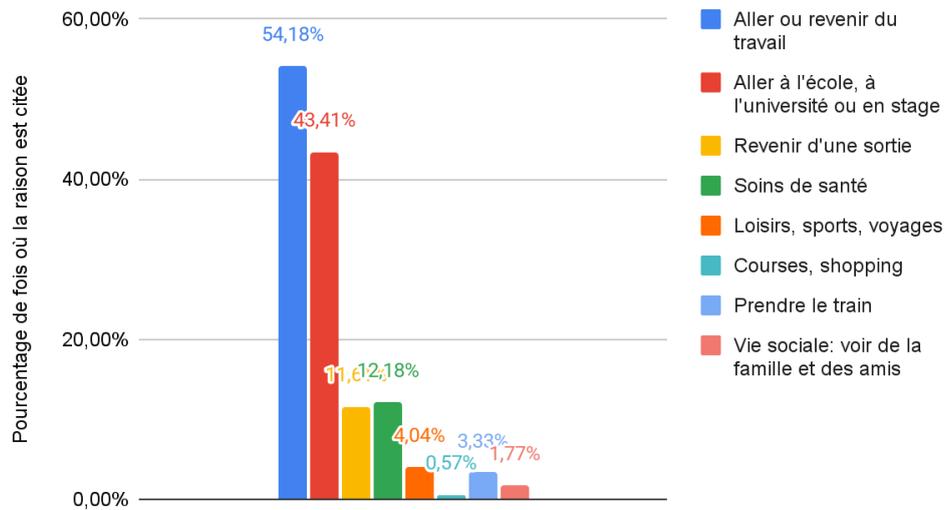
Pratiquement la moitié des usagers prennent le bus tôt le matin. Il est donc indispensable que les horaires tiennent compte de cette donnée.

Prenez-vous parfois le bus avant 7h-7h30 ?
2 924 réponses



Ce sont les travailleurs et les étudiants qui utilisent majoritairement le bus tôt le matin. Contrairement aux données globales, la catégorie des travailleurs est ici la plus représentée. On note aussi qu'une partie de ces usagers matinaux emprunte également le train, ce qui met en évidence le besoin d'intermodalité entre ces deux modes de transport.

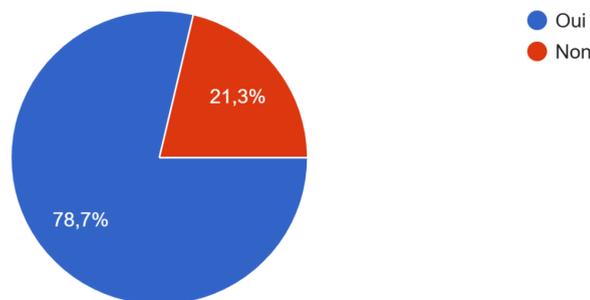
Raisons de prendre le bus avant 7h - 7h30



Le besoin d'une fréquence accrue le matin est unanime. Interrogés sur l'intérêt d'avoir plus de bus tôt, 80 % des usagers matinaux ont exprimé ce besoin, ce qui démontre une forte attente sur ce créneau horaire.

Cela vous semblerait-il utile que davantage de bus en terme de fréquence soient prévus avant 7h-7h30 ?

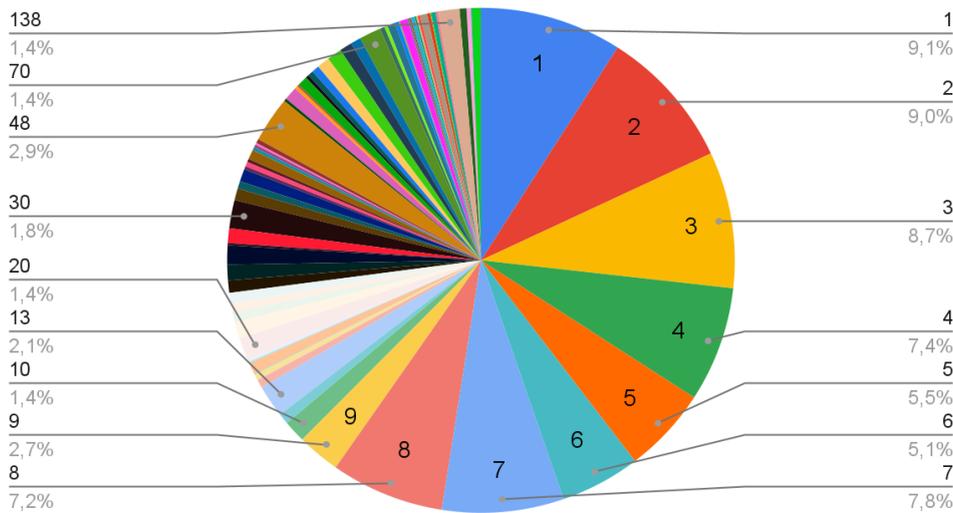
1 412 réponses



Le questionnaire abordait aussi la question des lignes nécessitant un renforcement de la desserte. Il en ressort que certaines lignes sont beaucoup plus citées que d'autres. Toutefois, cela ne signifie pas que les lignes moins mentionnées sont suffisamment desservies ou ne nécessitent pas d'amélioration.

L'analyse des horaires du nouveau réseau devrait permettre de déterminer si les nouveaux horaires répondent au besoin des usagers d'avoir plus de bus tôt le matin.

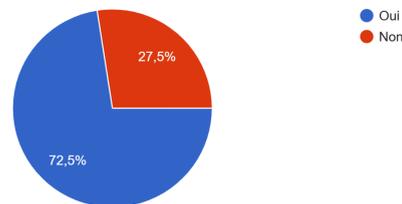
Nombre de fois qu'une ligne est citée pour avoir plus de bus avant 7H-7H30



2.2.4.2. Analyse concernant la tranche horaire après 17h30

Plus de 70 % des usagers empruntent le bus après 18h30. Ce créneau horaire a été choisi pour l'étude car, sur la plupart des lignes, la fréquence diminue fortement, voire drastiquement. De plus, l'amplitude de service est souvent très faible, certaines lignes s'arrêtant parfois avant 21h. À titre d'exemple, le dernier bus de la ligne 72 quitte la place Saint-Lambert dès 19h.

Prenez-vous parfois le bus après 18h30-19h ?
2 924 réponses



Ici encore, les usagers utilisent en grande majorité le bus pour aller ou revenir du travail. 39,9 % des répondants l'utilisent pour revenir du travail et 5,4 % pour aller au travail. Il est donc indispensable de permettre à ces travailleurs de se rendre sur leurs lieux de travail ou de rentrer chez eux en adaptant les horaires.

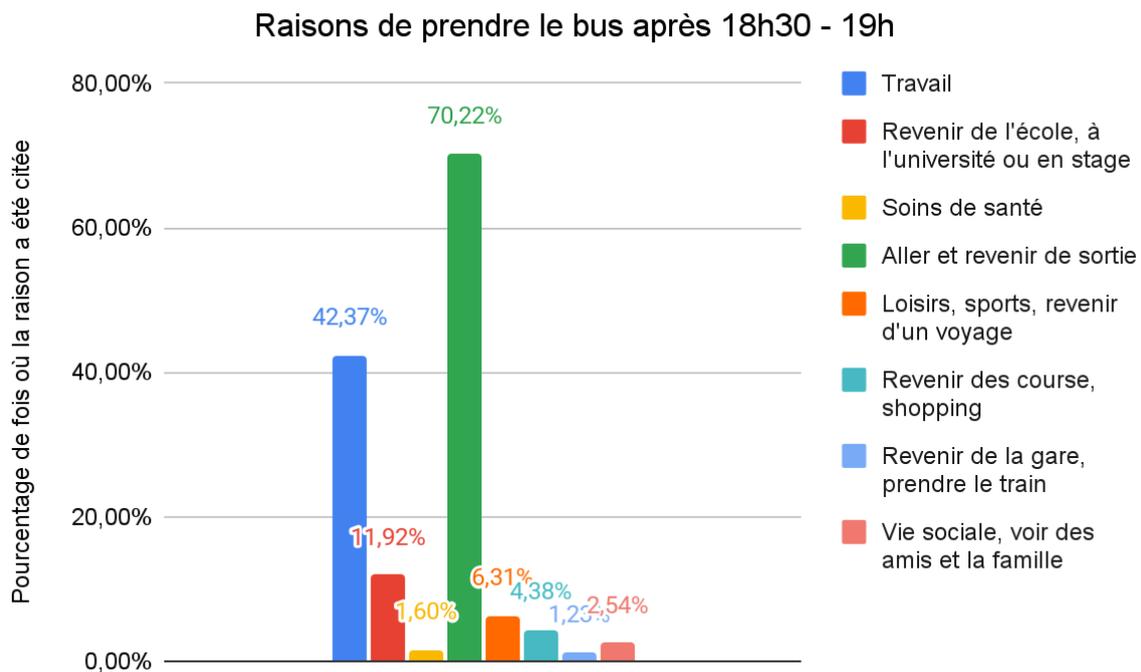
Une autre catégorie de besoins est également très importante : celle des sorties qui représente plus de 70% des raisons citées par les usagers. Le mot « sorties » représente plusieurs réalités : aller au théâtre, aux spectacles, à l'opéra, au cinéma, manger ou boire avec des amis et/ou de la famille, etc.

Plus qu'un simple loisir, ces activités constituent une composante essentielle de la vie sociale des citoyens.

En effet, la possibilité de se déplacer pour des sorties culturelles, de loisirs ou sociales est directement liée au bien-être et à la santé publique. De nombreuses études scientifiques, notamment celles de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), montrent que l'isolement social

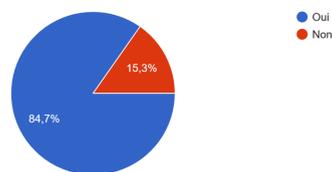
est un facteur de risque pour la santé physique et mentale, tout comme le tabagisme ou l'obésité. A contrario, des interactions sociales régulières contribuent à réduire le stress, l'anxiété et la dépression.

Un réseau de transport public efficace ne sert donc pas uniquement à des fins économiques (travail, courses), mais joue un rôle fondamental en tant que service social. Il permet aux individus de maintenir des liens avec leurs proches, de participer à la vie culturelle et associative de leur quartier ou de leur ville, et de trouver ainsi un équilibre personnel et un sentiment d'appartenance. C'est pourquoi la desserte des soirées et des week-ends est aussi cruciale que celle des heures de pointe.



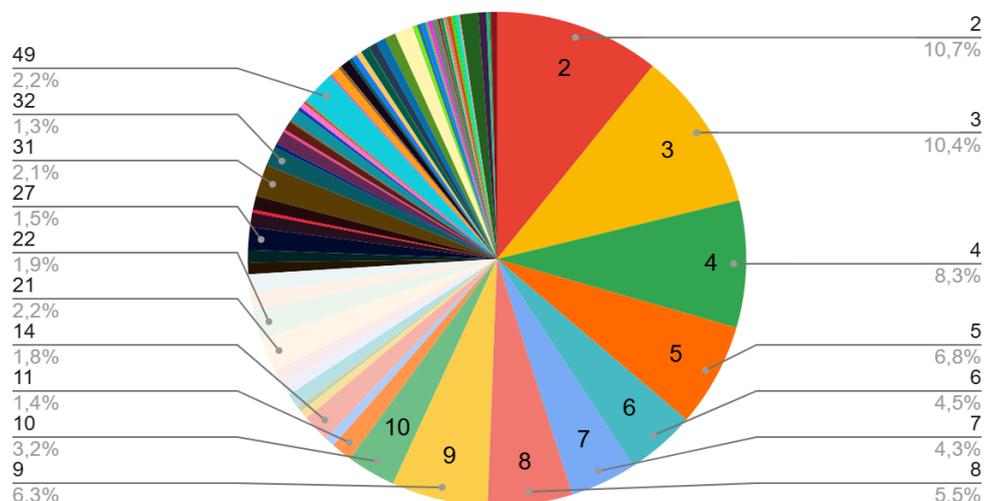
C'est pratiquement à l'unanimité que les usagers demandent une augmentation de la fréquence des bus le soir.

Cela vous semblerait-il utile que davantage de bus en terme de fréquence soient prévus après 18h30-19h ?
2121 réponses



Certaines lignes de bus sont citées plus fréquemment que d'autres. Pour interpréter ces résultats, et éviter de sous-estimer les besoins des usagers des lignes moins mentionnées, il convient de faire preuve de la même prudence que pour l'analyse des créneaux horaires matinaux.

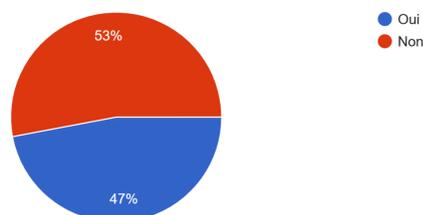
Pourcentage des lignes citées devant être augmentées en fréquence après 18h30



2.2.4.3. La pertinence d'une desserte nocturne pour les usagers

Selon notre enquête, une proportion significative de 47 % des usagers a exprimé le besoin d'un service de bus de nuit. Ce chiffre est d'autant plus pertinent qu'il n'est pas réparti de manière uniforme sur la semaine. Les jours les plus plébiscités sont les vendredi et samedi, suivis par le jeudi et le dimanche.

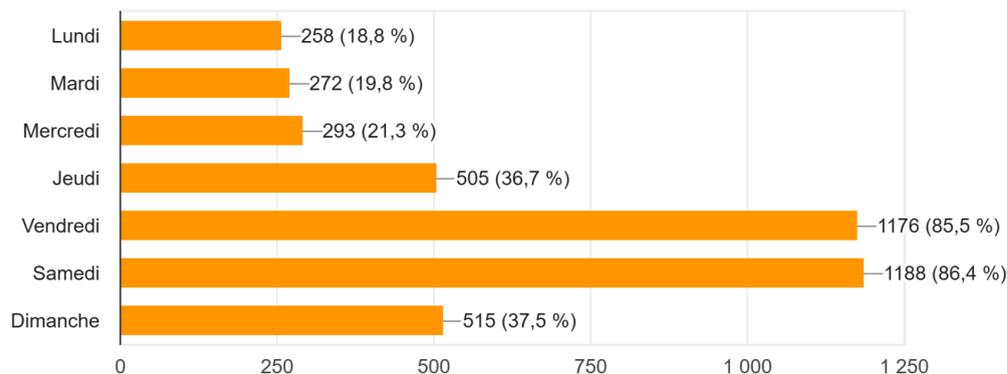
Si un service était assuré de nuit, entre 23h et 5h, pensez-vous que vous en seriez un usager ?
2924 réponses



Cette demande souligne le rôle crucial des transports publics pour les activités sociales et de loisirs en soirée et le week-end. Elle montre que, pour une grande partie de la population, l'accès à la mobilité ne se limite pas aux heures de travail ou d'études. Un service de nuit efficace permettrait de désenclaver les quartiers en soirée et offrirait une alternative sûre et fiable à la voiture, tout en contribuant à la vie économique et culturelle de la ville.

Quel(s) jour(s) de la semaine seriez-vous le plus susceptible d'utiliser un service de nuit ?

1 375 réponses

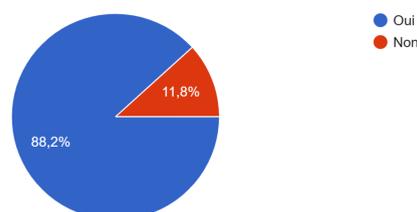


2.2.5. Heures de pointe : un parcours du combattant permanent pour l'utilisateur ?

Plus de 82% des répondants à notre questionnaire prennent le bus aux heures de pointe.

Prenez-vous les bus en heures de pointe ?

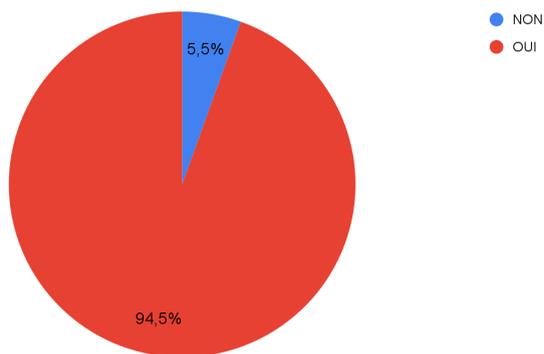
2 924 réponses



Parmi ces usagers, 95 % estiment que leur ligne est saturée à ces moments-là. Ces chiffres révèlent un décalage criant entre le service offert et le besoin des usagers, pour qui les trajets quotidiens s'apparentent à un véritable parcours du combattant.

Les bus bondés ne sont pas seulement un problème de confort : ils ont aussi un impact direct sur la santé, le bien-être et la productivité. La surcharge réduit la sécurité, augmente le stress et peut même décourager l'utilisation des transports en commun au profit de la voiture individuelle. Ce phénomène est d'autant plus préoccupant qu'il touche la majorité des usagers, comme le montrent nos données.

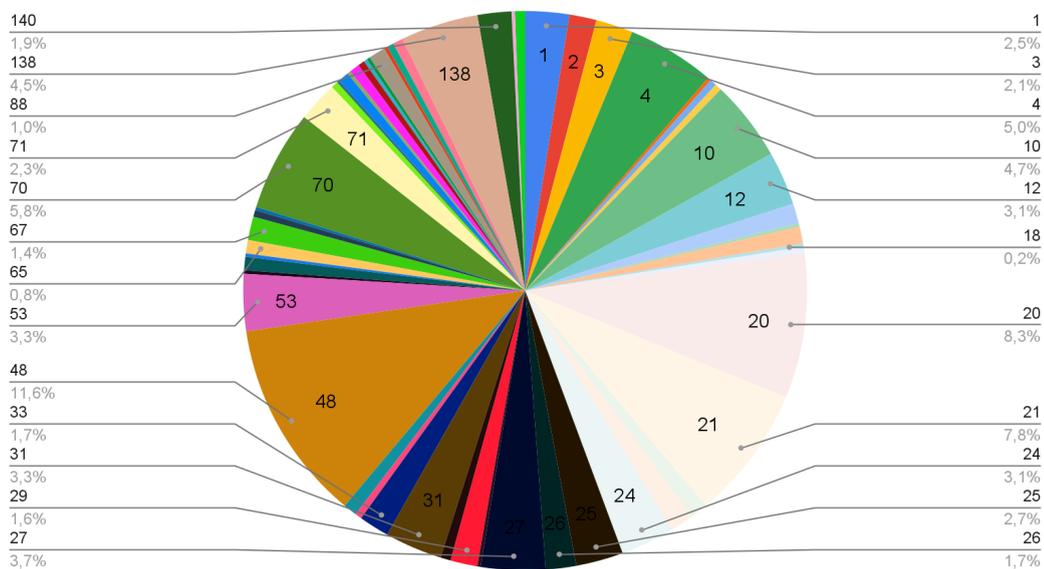
Les lignes que vous empruntez sont-elles saturées en heures de pointe?



Le graphique ci-dessous illustre les lignes jugées saturées aux heures de pointe. Il est essentiel d'interpréter ces données avec prudence. L'absence d'une ligne dans ce graphique ne signifie pas qu'elle n'est pas saturée ou que ses usagers ne subissent pas les mêmes désagréments.

Ces données doivent donc être perçues comme un indicateur de la pression qui pèse sur les lignes les plus fréquentées du réseau actuel. Il sera d'ailleurs très intéressant de voir si le nouveau réseau parvient à pallier ces inconvénients et à améliorer le confort et le service pour les milliers d'usagers concernés.

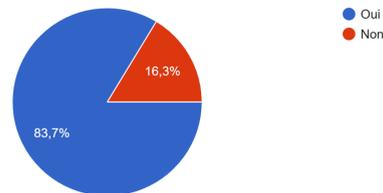
Ligne saturées aux heures de pointe selon les témoignages des usagers



2.2.6. A quels problèmes sont confrontés les usagers du transport public ?

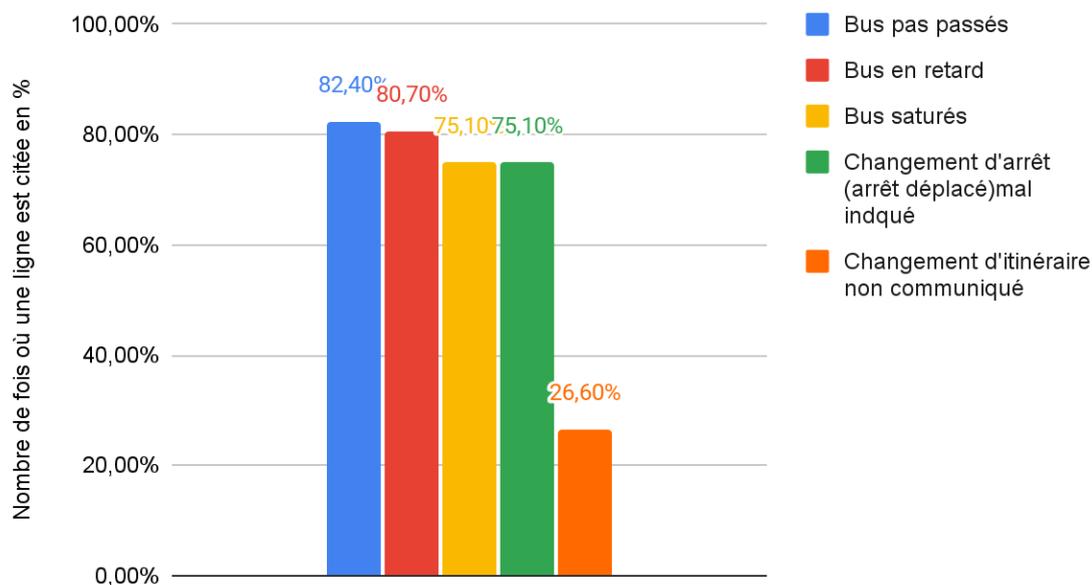
L'analyse des désagréments vécus par les usagers révèle que 83,7% d'entre eux ont déjà été confrontés à des problèmes de service imputables au TEC.

Au cours des 3 derniers mois, avez-vous été mis dans une situation que vous qualifieriez de contraignante et imputable aux services du TEC (exe...gé d'itinéraire - sans que vous le sachiez, etc) ?
2925 réponses



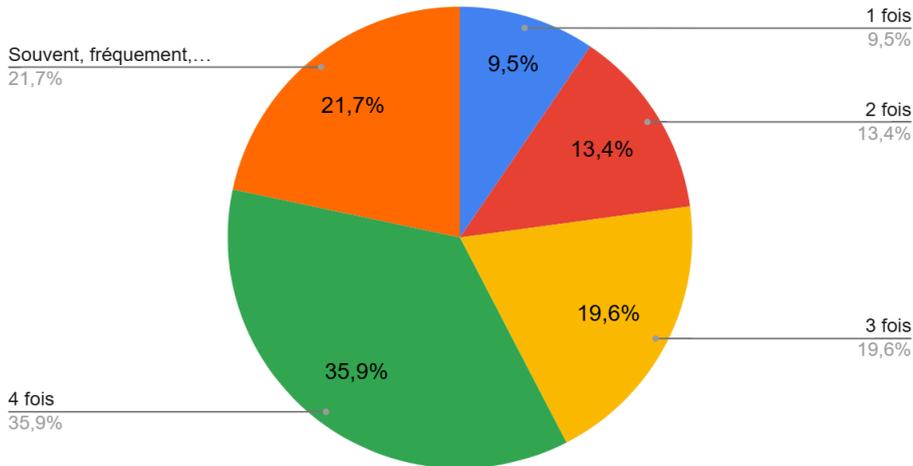
La principale source de désagrément citée est l'absence de passage des bus. Cette défaillance, qui devrait être exceptionnelle, est perçue comme un problème récurrent et a des conséquences directes sur le quotidien des usagers, causant des retards au travail, à l'école ou à des rendez-vous importants. Viennent ensuite, avec des pourcentages pratiquement similaires, les problèmes de bus en retard, de bus saturés et de changements d'arrêts.

Les problèmes rencontrés par les usagers



En ce qui concerne la fréquence de ces désagréments, le constat est significatif : au cours des trois derniers mois, plus de 21% des usagers ont été confrontés à ces problèmes très souvent, voire quotidiennement.

Fréquence des désagréments rencontrés par les usagers du TEC Liège-Verviers



Il est essentiel de comprendre pourquoi un bus ne passe pas, est en retard ou saturé. Est-ce un problème de manque de personnel (un manque de chauffeurs) ? Est-ce lié à des conditions de circulation imprévisibles (embouteillages, accidents) ? Ou s'agit-il d'un problème de gestion du réseau, avec des ajustements d'horaires qui ne correspondent pas à la réalité du terrain ?

Quelles que soient la ou les raisons, ces désagréments provoquent une défiance de l'utilisateur à l'égard du service public. Cela devient un facteur de stress et de frustration. Chaque trajet annulé sans explication visible fragilise la confiance de l'utilisateur. À la longue, si le problème est récurrent, les usagers pourraient se dire : "Je ne peux plus compter sur les bus pour arriver à l'heure", et se tourner vers d'autres moyens de transport, comme la voiture, même si c'est plus coûteux ou moins écologique.

2.3. Discussion

Les résultats de ce questionnaire, réalisé avant le déploiement du nouveau réseau, constituent une cartographie précise et détaillée des attentes et des frustrations des usagers. Ils mettent en évidence une dissonance majeure entre le réseau qui existait avant la mise en service du tram et la réalité vécue par les citoyens. Ce rapport permet de définir clairement les besoins qui devront être impérativement rencontrés par le nouveau plan de transport.

2.3.1. Les besoins à combler

Un service pour tous les usagers L'analyse montre que le réseau pré-redéploiement ne répondait pas à l'ensemble des besoins des usagers. Les données soulignent des lacunes pour les travailleurs en horaires décalés, les étudiants de l'enseignement supérieur et, plus généralement, tous ceux dont l'activité ne se limite pas aux heures de pointe. Les besoins pour les trajets liés aux loisirs, à la culture et aux relations sociales étaient également peu

pris en compte, limitant les possibilités de participation à la vie de la cité. Le nouveau réseau a le devoir de combler ces lacunes.

2.3.2. La nécessité d'une fiabilité renforcée

Les problèmes de fiabilité - bus qui ne passent pas, retards ou saturés - étaient déjà la principale source de frustration. Pour que le nouveau réseau gagne la confiance des usagers et les encourage à délaisser la voiture, ces dysfonctionnements doivent être considérés comme une priorité absolue.

En effet, un réseau de bus fiable est un pilier de la politique de mobilité durable. Si cette fiabilité s'effrite, les efforts pour réduire la congestion urbaine et les émissions de CO2 peuvent être compromis.

Il y a aussi un impact sur l'inclusion sociale : pour les personnes n'ayant pas de voiture, un bus manquant peut signifier l'impossibilité d'accéder à des services essentiels (soins de santé, démarches administratives) ainsi qu'à exercer leur droit au travail, à l'instruction ou encore à avoir une vie sociale de qualité.

2.3.3. Intermodalité et information : des chantiers prioritaires.

L'intermodalité, en particulier avec les gares, était un point faible du réseau existant. Une comparaison avec le nouveau réseau devrait permettre d'observer si la situation s'est améliorée.

L'information aux usagers, quant à elle, doit permettre de mieux informer le public en tenant compte de la fracture numérique de la population.

Le nouveau réseau doit impérativement améliorer la connexion entre les modes de transport et proposer une information claire, accessible à tous, y compris aux personnes en situation de fracture numérique.

2.4. Conclusion

Ce rapport, qui dresse un état des lieux des besoins des usagers avant la mise en service du nouveau réseau, met en lumière un enjeu essentiel : un transport public efficace est un service qui se construit en fonction des attentes réelles des citoyens. Les problèmes de fréquences, de plages horaires et de fiabilité identifiés ici sont des points de friction majeurs, que le nouveau réseau devra impérativement résoudre pour être considéré comme un succès.

Les résultats de ce premier questionnaire serviront de base d'analyse pour évaluer l'efficacité du nouveau réseau.

Ce n'est qu'en écoutant les usagers et en travaillant de concert avec eux, que le TEC Liège-Verviers pourra construire un service de transport public véritablement fiable, adapté et qui contribue au bien-être de l'ensemble des usagers.

3. Analyse des fréquences et des amplitudes du nouveau réseau de bus

3.1. Introduction

Le redéploiement, tel que présenté par les autorités, ne propose aucune comparaison avec la situation antérieure. C'est l'objectif de cette première partie du rapport : mettre en perspective le nouveau réseau avec l'ancienne configuration, afin de mieux comprendre l'impact sur les usagers.

Afin de réaliser cette étude, nous avons réuni les diverses informations dans des tableaux résumant les fréquences et les amplitudes des différentes avant et après la mise en service du tram. Nous avons analysé le busway, les lignes connects et les lignes urbaines. Malheureusement, nous n'avons pas pu analyser les lignes urbaines, faute de temps.

Le présent rapport n'a pas pour vocation d'analyser le réseau de bus ligne par ligne, une mission qui relève de l'Autorité Organisatrice de Transport (AOT) et de l'Opérateur Transport de Wallonie (OTW).

Il vise plutôt à démontrer que le TEC continue de ne pas prendre en compte les besoins des usagers. Plus grave encore, le nouveau réseau a aggravé la situation en termes de facilité d'usage et de qualité de service. Cette dégradation se manifeste par une diminution des fréquences et des amplitudes, ainsi que par une augmentation des "pertes de charge", ce qui rend les trajets plus longs et moins fluides.

Pour illustrer notre propos, nous présenterons dans la suite de ce rapport une série d'exemples non exhaustifs de quartiers mal desservis par le nouveau réseau de transports en commun.

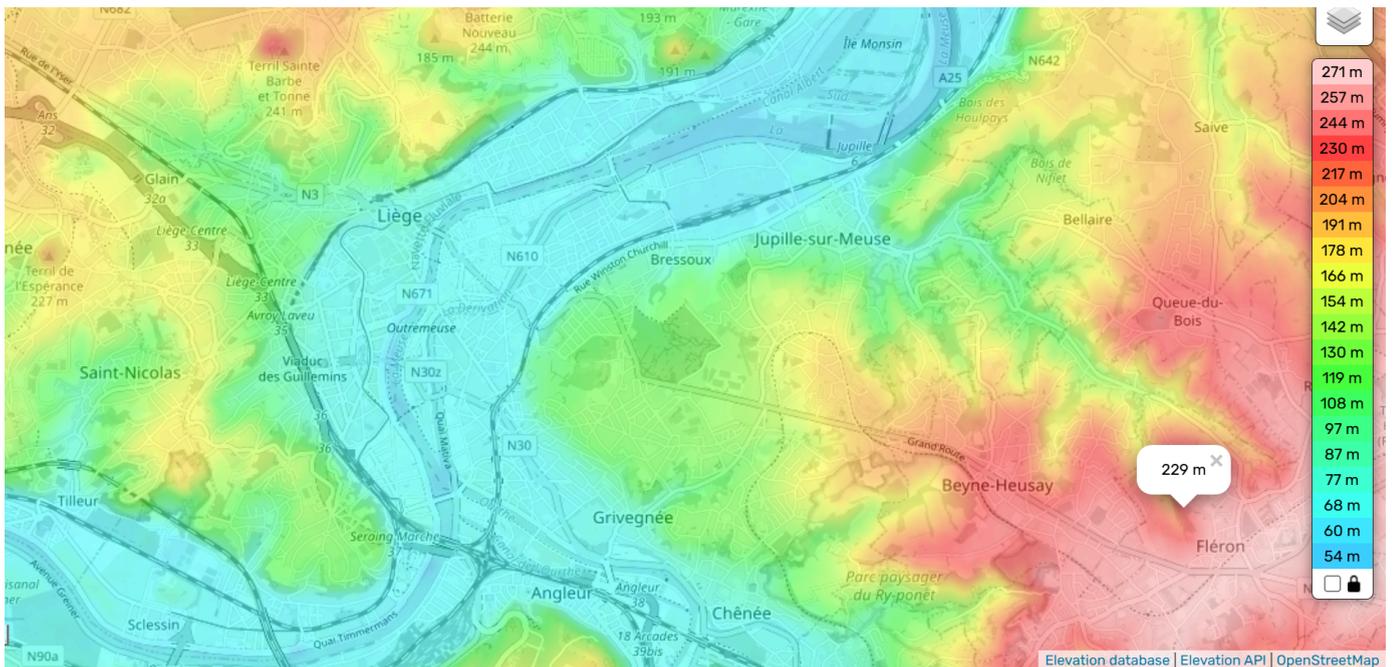
3.2. Définition d'un quartier isolé

Afin de mesurer le niveau de service du nouveau réseau, CoMBaLi a établi une définition d'un **quartier isolé**. Cette définition, créée pour les besoins de notre analyse, désigne une zone urbaine où l'offre de transport public est insuffisante pour permettre un accès fluide aux principaux pôles d'activité (écoles, emplois, santé, gares, loisirs).

Pour les besoins de ce rapport, nous avons considéré qu'un quartier est isolé s'il ne bénéficie que de dessertes à amplitude trop limitée (par exemple, de 6h à 22h) et/ou à fréquence insuffisante (moins de 2 bus/heure en journée en semaine et moins de 3 bus/2 heures en soirée, les samedis, dimanches et jours fériés).

Il est toutefois crucial de reconnaître que cette définition, bien que fonctionnelle pour notre analyse, reste restrictive et ne saurait s'appliquer telle quelle à une future réorganisation du réseau. Pour une évaluation complète, d'autres critères doivent être pris en compte :

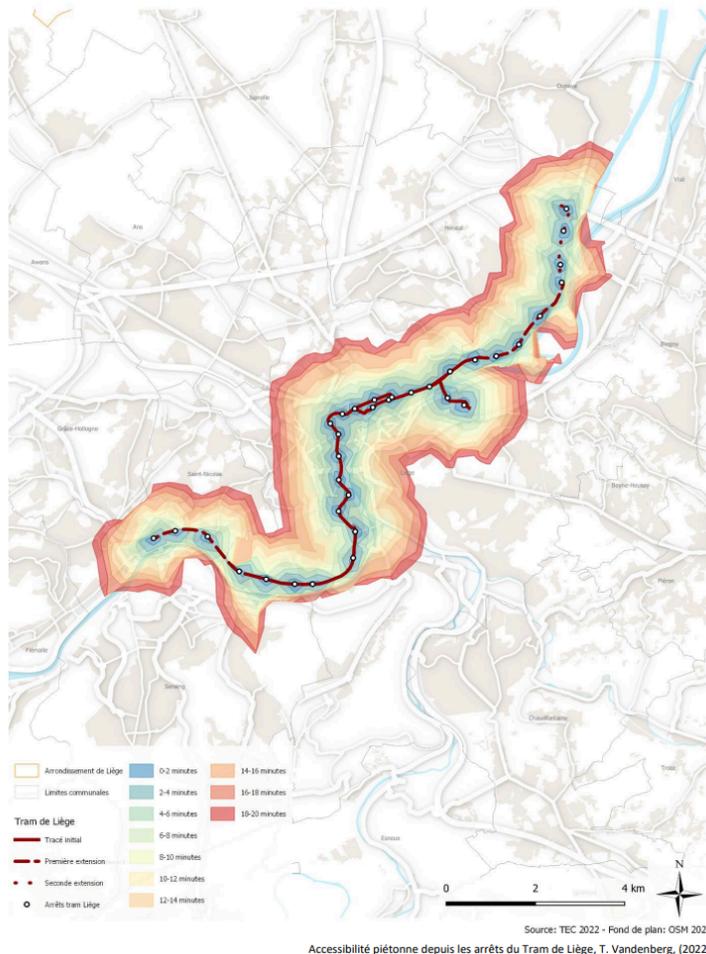
- **La couverture géographique** : Une faible densité de lignes ou des arrêts trop espacés obligent les habitants à de longs trajets à pied pour accéder au bus.
- **La qualité du service** : Les temps de trajet peuvent être excessifs en raison des pertes de temps ou des embouteillages. De plus, des correspondances peuvent être rendues difficiles par des temps d'attente trop longs ou des trajets complexes pour passer d'une ligne à l'autre ou d'un mode de transport à un autre (intermodalité).
- **Les facteurs économiques et démographiques** : Les besoins en transport varient considérablement selon la densité de la population et les profils d'utilisateurs (étudiants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite). La desserte doit également être adaptée aux zones d'emploi, aux commerces et aux services.
- **La topographie des lieux**



Sur une carte topographique, nous voyons que les quartiers situés sur les versants de la Meuse s'élèvent rapidement en altitude. Dans certains quartiers, comme Cointe, le Laveu, Tilleur-Haut ou Grivegnée, des rues ont des pentes de plus de 12 %, allant jusqu'à 18 %. Cela engendre des difficultés d'accessibilité piétonne pour les habitants souhaitant rejoindre la vallée.

La carte d'accessibilité piétonne réalisée par T. Vandenberg montre bien cette difficulté d'accès, ce qui signifie que ces quartiers nécessitent une desserte en bus renforcée.

Accessibilité piétonne depuis les arrêts du Tram de Liège



En résumé, un quartier est mal desservi lorsqu'il présente des difficultés d'accès régulier et efficace aux transports en commun, non seulement en termes de fréquence et de temps de trajet, mais aussi de couverture géographique et de correspondances avec les autres modes de transport. L'analyse doit également tenir compte de la topographie des lieux et des spécificités du quartier en termes de facteurs économiques et démographiques.

3.3. Méthodologie

3.3.1. Méthodologie utilisée pour calculer le nombre de bus par plage horaire

La méthodologie que nous avons développée permet à quiconque d'analyser les changements de fréquences des bus liés au redéploiement, en utilisant une méthode commune. Notre approche repose sur la comparaison des horaires de l'année 2024 avec ceux du nouveau réseau. Pour ce faire, nous avons compté le nombre de bus pour chaque ligne et pour chaque plage horaire, en utilisant les mêmes définitions que celles du graphique de fréquence 2025. Notre décompte a été limité au sens "ville de Liège vers l'extérieur".

L'annexe 1 résume les fréquences des différentes lignes de bus.

Une précision méthodologique est à noter : si un bus est à l'heure exacte à la fin d'une plage horaire, il est comptabilisé dans la plage horaire suivante.

3.3.2. Méthodologie pour l'analyse des amplitudes

L'annexe 2 ne présente que les amplitudes des lignes en partant du centre-ville. Pour certains quartiers, il sera cependant pertinent d'analyser également les amplitudes partant de ces zones vers la ville, afin de les mettre en perspective avec les besoins des usagers définis dans notre questionnaire. Ces données seront incluses dans le rapport définitif.

3.3.3. Cas des lignes fusionnées

Cas des lignes fusionnées : l'exemple de la ligne 11

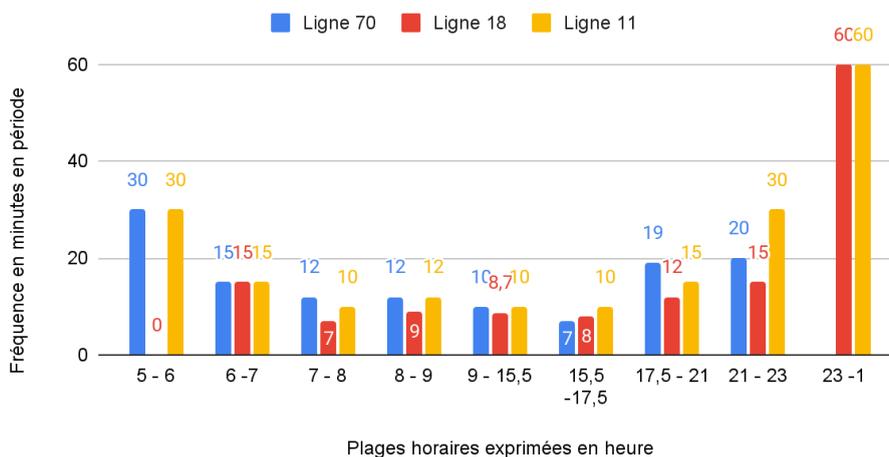
L'addition du nombre de bus lors de la fusion de lignes peut créer un biais méthodologique, masquant les différences de service au sein d'une même ligne. Le cas de la ligne 11 en est un parfait exemple.

Bien qu'elle ait perdu entre 49 et 57 % de bus par rapport à l'ancienne desserte, la situation varie grandement selon les tronçons. En comparant ses fréquences à celles des lignes 70 et 18, nous constatons :

- Une fréquence comparable à la ligne 70, sauf aux heures de pointe de l'après-midi.
- Peu de changement par rapport à la ligne 18 sur la tranche horaire 15h30-17h30.
-

Cependant, il est frappant de noter qu'après 21h, la ligne 11 a une fréquence nettement inférieure à celle des lignes 70 et 18. Ce constat de perte drastique de fréquence le soir et tôt le matin est récurrent sur de nombreuses lignes du nouveau réseau.

Comparaison des fréquences exprimées en minutes entre les lignes 70, 18 et 11



et 18. Ce constat de perte drastique de fréquence le soir et tôt le matin est récurrent sur de nombreuses lignes du nouveau réseau. Selon les quartiers desservis, la fréquence peut donc être meilleure, identique ou bien moindre qu'en 2024.

3.4. Analyse de cas concrets

Ce rapport est un document provisoire en ce qui concerne ce chapitre. Les rapports des différents comités de quartier impactés par le nouveau réseau n'ont pas tous été collationnés. Pour ne pas

favoriser un quartier par rapport à un autre, la décision a été prise de ne donner que des exemples non exhaustifs des différentes situations que peut rencontrer un quartier mal desservi en bus.

Compte tenu des biais méthodologiques expliqués précédemment, et du temps imparti à la rédaction de ce rapport provisoire, il est apparu qu'il serait illusoire d'analyser les lignes une par une. Nous avons donc choisi de donner des exemples, non exhaustifs, des différentes situations que peut rencontrer un quartier mal desservi en bus.

Comme expliqué ci-dessus, les deux annexes qui figurent à la fin de ce document reprennent un résumé des fréquences, des amplitudes ainsi que des itinéraires du busway T2, des lignes Connects et urbaines. Ces tableaux permettent de visualiser les pertes ou les gains en fréquence et en amplitude, et servent de base de travail pour l'analyse des situations vécues par les quartiers.

3.4.1. Le cas du quartier de Kinkempois à Liège

Le quartier de Kinkempois, une zone ouvrière caractérisée par une faible présence de commerces, est désormais desservi par une unique ligne de bus, la ligne 58. L'absence d'alternatives en transport public, que ce soit d'autres lignes ou une gare, renforce la dépendance de ses habitants à cette unique desserte.

Les changements récents ont eu un impact significatif sur la qualité du service :

- Amplitude réduite : Le service s'arrête à 20h00, sauf le dimanche (20h30), ce qui ne permet pas de répondre aux besoins des usagers pour les trajets en soirée.
- Fréquence insuffisante : La fréquence a chuté de plus de 60 %, quelle que soit la période. Il n'y a plus qu'un seul bus par heure en semaine et le week-end, même si les heures de pointe en période scolaire bénéficient de deux bus par heure.

Ce quartier répond donc parfaitement aux critères que nous avons établis pour un "quartier isolé". Cette situation est d'autant plus préoccupante qu'elle impacte directement un public scolaire, puisque l'Institut Maria Goretti, une école d'enseignement secondaire, est situé dans ce quartier.

3.4.2. Le cas du quartier des Venues-Fétinne à Liège

L'itinéraire de la ligne 31 a été modifié, coupant le lien direct entre les quartiers des Venues-Fétinne et les communes de Trooz, Chaudfontaine et Chênée avec le centre-ville et la Médiacité. Le bus est désormais dévié vers la gare des Guillemins, obligeant les usagers à prendre une correspondance.

Ce changement entraîne plusieurs difficultés majeures pour les habitants :

- Allongement du temps de trajet : Un parcours qui prenait moins de 10 minutes peut désormais dépasser 30 minutes, un impact particulièrement lourd pour les personnes à mobilité réduite.
- Correspondances problématiques : Les correspondances ne sont pas garanties, et l'arrêt de transfert est jugé inconfortable.

- Service insuffisant le week-end : La faible fréquence des bus le week-end rend les retours de soirée particulièrement difficiles.

Cette situation a également un impact négatif sur l'attractivité de la zone commerciale du Longdoz (Médiacité) et complique l'accès aux écoles locales. Cet exemple démontre clairement les conséquences d'un changement d'itinéraire qui ne tient pas compte des besoins réels des usagers.

3.4.3. Le cas du quartier de Tilleur-Haut à Saint-Nicolas

Depuis la réorganisation du réseau, le quartier de Tilleur-Haut, caractérisé par un grand nombre de logements sociaux, est privé de liaison directe avec le centre-ville de Liège et l'hôpital MontLégia. Cette situation est aggravée par une topographie difficile, avec des rues présentant de fortes pentes (jusqu'à 17 %), rendant l'accès à pied aux arrêts de bus particulièrement pénible.

La nouvelle desserte par la ligne 48 est jugée totalement inadaptée.

- La fréquence a chuté de plus de 40 % en jours scolaires et de plus de 60 % en jours non scolaires, avec seulement quatre bus le week-end et les jours fériés.
- Les horaires sont insuffisants, le service se terminant très tôt en soirée, et les correspondances sont trop longues.

Cette situation fait de Tilleur-Haut un cas d'école d'un quartier dont la desserte a été sacrifiée. La suppression des anciennes lignes 61 et 82 oblige les usagers à deux correspondances pour rejoindre le centre-ville, entraînant une perte de temps considérable et une dégradation significative de la qualité du service.

3.4.4. Le cas du quartier des Trixhes à Flémalle

La réorganisation du réseau a entraîné une rupture de service majeure pour le quartier des Trixhes. L'ancienne ligne 3, qui assurait une liaison directe avec le centre-ville de Flémalle et Liège, ne dessert plus le plateau. En compensation, l'ancienne ligne 91 a été réorganisée sous le numéro 46, mais elle oblige désormais les habitants à effectuer une correspondance pour rejoindre les services essentiels et le tram de Sclessin.

Ce changement a des conséquences significatives pour les usagers :

- Fréquence et amplitude réduites : La fréquence a chuté de 33 % en période scolaire et jusqu'à 67 % en dehors de cette période. L'intervalle entre les bus est passé de 20 minutes à 60 minutes, augmentant drastiquement le temps d'attente.
- Allongement des trajets et manque de fiabilité : Les correspondances obligatoires allongent le temps de trajet et le rendent moins fiable. En cas de correspondance manquée, l'attente peut désormais atteindre une heure complète.
- Isolement du quartier : La suppression de la liaison directe fragilise l'accessibilité du quartier des Trixhes, un pôle important de logements sociaux et d'emploi.

Cet exemple démontre comment un simple changement d'itinéraire peut induire une perte de charge importante pour les usagers, rendant les déplacements plus difficiles en raison de l'allongement du temps de trajet et de la diminution des fréquences.

3.4.5. Le cas du quartier de Cointe à Liège

Le quartier de Cointe, bien que proche du centre-ville de Liège, est exclusivement desservi par la ligne 20. Depuis la mise en service du nouveau réseau le 28 avril 2025, la situation est devenue insoutenable pour les usagers en raison de la multiplication des annulations de bus.

Les principaux problèmes constatés sont les suivants :

- Réduction de la fréquence : Les fréquences de la ligne 20 ont été significativement réduites, soit de 14 % en jours scolaires, 26 % en jours non scolaires et jusqu'à 28 % le week-end et les jours fériés. La perte de 10 minutes en amplitude sur le dernier bus du soir rend en outre l'accessibilité de la ville difficile pour les sorties culturelles ou de loisirs.
- Annulations récurrentes : Les bus sont souvent annulés aux heures de pointe, entraînant une surcharge des véhicules suivants qui ne peuvent pas absorber l'ensemble des passagers. Les temps d'attente peuvent ainsi atteindre jusqu'à deux heures.
- Absence d'alternatives : Les habitants de Cointe n'ont pas la possibilité de se rabattre sur une autre ligne. La topographie du quartier, avec des rues dont le dénivelé peut atteindre 14 %, rend difficile la progression à pied vers le tram ou la gare, située à une vingtaine de minutes de marche pour certaines zones.

Ces difficultés ont des conséquences directes sur la vie quotidienne des usagers, causant des retards à l'école, au travail et aux rendez-vous médicaux.

Ces problèmes sont d'autant plus préoccupants que la ligne 20 est considérée par le TEC comme une ligne non prioritaire. En cas de manque de chauffeurs, les bus sont souvent supprimés sur ces lignes au profit des lignes "Connects", jugées prioritaires. Ce choix stratégique, qui pénalise des lignes déjà fragilisées par la réduction de leur fréquence, soulève des questions sur la pertinence d'un plan qui ne garantit pas la fiabilité d'un service de base pour l'ensemble des usagers.

3.5. Discussion et conclusion

Suite à l'analyse de notre questionnaire, de nos tableaux de données et des témoignages d'usagers, il est évident que le nouveau réseau n'a pas répondu aux attentes, et que la situation s'est même aggravée par rapport au réseau précédent.

Cette dégradation se constate à plusieurs niveaux : le nouveau réseau a échoué à améliorer les fréquences et les amplitudes de service, tout en augmentant la saturation des bus et en diminuant la fiabilité perçue. En outre, la communication du TEC envers les usagers demeure déficiente. Elle repose de manière quasi exclusive sur des outils numériques, ce qui exige de chaque usager de posséder un smartphone pour consulter les horaires en temps réel. Cette dépendance au numérique accentue la fracture numérique et devient un véritable enjeu de société. Elle est

d'autant plus problématique que les usagers captifs, ceux qui n'ont pas d'autre choix que d'utiliser les transports en commun, sont souvent ceux qui n'ont pas les moyens de s'équiper d'un smartphone, les excluant ainsi d'un service public qui se devrait d'être accessible à tous.

Au-delà des chiffres, les études de cas présentées démontrent le coût humain d'une telle politique. Elles révèlent l'isolement social et la perte d'autonomie pour les populations les plus vulnérables (personnes âgées, étudiants, travailleurs), mais aussi pour les habitants de quartiers entiers. Les retards, les correspondances manquées et les bus supprimés ne sont pas de simples inconvénients ; ils perturbent la vie quotidienne et engendrent un stress permanent.

Le problème réside dans une vision du service de transport public qui privilégie la rentabilité et la logique de réseau au détriment des besoins réels des citoyens. Les décisions d'affectation des ressources, notamment le transfert des chauffeurs vers les lignes "prioritaires" au détriment des lignes "non prioritaires", prouvent que l'approche actuelle ne se concentre pas sur la garantie d'un service minimum pour tous.

En conclusion, le nouveau réseau ne parvient pas à répondre aux attentes des usagers liégeois. Il échoue à garantir un service de base fiable, accessible et équitable, ce qui soulève des questions fondamentales sur la mission même du TEC en tant que service public. La confiance, une condition essentielle pour l'utilisation des transports en commun, a été ébranlée. Il est aujourd'hui impératif de replacer le service au cœur de la stratégie et de mettre en œuvre des solutions qui garantissent la dignité et la mobilité de chaque citoyen.

4. Propositions d'améliorations générales pour le TEC Liège-Verviers

4.1. Introduction

Ce chapitre présente une série de propositions concrètes et argumentées visant à améliorer la qualité du service de transport public à Liège et à restaurer la confiance des usagers. Ces recommandations sont le fruit des analyses détaillées menées dans ce rapport, notamment de l'étude des témoignages d'usagers, de l'analyse des fréquences et des amplitudes, et de l'évaluation de la performance du réseau.

Nos propositions s'articulent autour de deux principes fondamentaux : la nécessité de replacer les usagers au cœur du processus décisionnel, et l'impératif de faire évoluer le réseau du TEC vers une logique de service, et non plus uniquement de rentabilité. Nous démontrerons que les enjeux de fiabilité, de confort, d'intermodalité et de pertinence des horaires sont indissociables d'une vision de la mobilité qui est réellement au service de la population.

4.2. Propositions

4.2.1. Pour une représentation des usagers dans le processus décisionnel

L'architecture du réseau et ses itinéraires sont actuellement conçus sans une réelle concertation avec les citoyens. Il serait préférable que les changements qui impactent directement la population soient présentés et discutés dans le cadre d'un processus démocratique et participatif.

En effet, c'est seulement lorsqu'il constate un problème d'itinéraire ou de saturation de ses lignes que le TEC envisage un aménagement ou un renforcement du service. Cette attitude, toujours d'actualité, explique pourquoi l'offre est perpétuellement en retard sur la demande et que les principales lignes de bus sont chroniquement saturées aux heures de pointe. Cette situation dissuade une grande partie des usagers non captifs d'emprunter les transports publics.

CoMBaLi propose d'intégrer une représentation des usagers dans le processus décisionnel grâce à des réunions de concertation entre le TEC, l'AOT, les comités de quartier et les associations citoyennes.

4.2.2. Améliorer les horaires des différentes lignes

Les horaires de bus sont entièrement calqués sur un calendrier scolaire. Cette approche est totalement inadaptée aux besoins de certaines catégories d'usagers, notamment les travailleurs, pour qui la régularité et la prévisibilité du service sont primordiales.

Ce décalage est d'autant plus flagrant que la fréquence du service peut varier de manière significative d'un jour à l'autre : sur certaines lignes, elle passe du simple au double selon que l'on se trouve en période scolaire ou non. Du point de vue des usagers, cette incohérence de la desserte n'a aucun sens, car elle ne répond pas aux besoins de mobilité quotidiens et constants. Nous proposons de revoir les fréquences et les amplitudes des différentes lignes de bus en fonction des besoins réels des diverses catégories d'usagers, et non plus uniquement selon le calendrier scolaire. Une attention toute particulière doit être apportée aux lignes impactées par le redéploiement, en ciblant spécifiquement les heures de pointe du matin et de fin de journée.

4.2.3. Assurer des meilleurs correspondances

Le nouveau réseau a généré de nombreuses ruptures de charge sur plusieurs lignes de bus, allongeant de fait le temps de trajet des usagers.

Pour y remédier, il est essentiel d'assurer une meilleure coordination des horaires afin de faciliter les correspondances entre les différents modes de transport : bus-bus, bus-tram, bus-train et tram-train. Une telle mesure permettrait de fluidifier les déplacements et d'améliorer l'efficacité globale du réseau.

4.2.4. Pour des bus de nuit et des amplitudes étendues

Nous préconisons la mise en place d'un **service minimum de nuit** pour permettre aux étudiants et aux travailleurs nocturnes de rentrer en toute sécurité. Une possibilité serait de limiter cette desserte aux jeudis, vendredis, samedis et dimanches.

Le service pourrait prendre la forme de quelques lignes ciblées, ou bien d'une ligne unique desservant plusieurs itinéraires. C'est un modèle qui a déjà existé par le passé : il y a quelques années, un bus partait de l'arrêt Hazinelle à minuit pour assurer la desserte des lignes 20, 21, 22 et 23, répondant ainsi directement à la demande des usagers.

Le besoin de ce service est avéré. Les répondants à notre questionnaire en ligne ont répondu massivement oui à la question cela vous semblerait-il que davantage de bus en termes de fréquence soient prévus après 18h30 - 19h.

De manière plus générale, l'heure de passage des "premiers" et "derniers" bus ne répond pas toujours aux besoins des habitants des proches périphéries pour les trajets liés au travail ou aux sorties. Cette situation impacte directement la vitalité du centre-ville ainsi que les habitants des différents quartiers de la ville. Par exemple, le dernier bus de la ligne 58 vers Seraing en passant par Kinkempois est à 20h10 en jours scolaires et non scolaires et à 20h40 le samedi, le dimanche et les jours fériés.

4.2.5. Prioriser la mobilité intra-urbaine sur la pénétration urbaine

Le réseau est conçu selon une logique de "pénétration urbaine" qui favorise les trajets entre la périphérie et le centre-ville. Nous plaçons pour la mise en place de davantage de lignes intra-urbaines afin de créer des liens entre les quartiers, désengorgeant ainsi le centre tout en dynamisant les zones périphériques.

De manière générale, le projet "Busway", comme la première ligne du tram avant lui, témoigne d'une priorité, consciente ou non, donnée par le TEC à la pénétration urbaine au détriment des déplacements internes à la ville, qui sont pourtant plus nombreux. Ce choix se manifeste par des tracés très linéaires, l'éviction de quartiers importants (en particulier Outremeuse, mais aussi Bressoux ou Vaux-sous-Chèvremont), et une dépendance à l'imaginaire des Parkings Relais (un concept qui n'est efficace que s'il est subventionné massivement, ce qui revient à faire payer les urbains pour que les périurbains limitent l'invasion de la ville avec leurs voitures). Il est d'ailleurs pertinent de rappeler que la ligne la plus fréquentée de Wallonie, avant son démantèlement, était la boucle urbaine liégeoise (la ligne 4).

4.2.6. Des arrêts pensés dans une optique d'intermodalité

Les arrêts de bus sont parfois encore trop éloignés des gares et des autres lignes. Ce manque de coordination n'encourage pas les déplacements nécessitant des correspondances. Par exemple, à la gare des Guillemins, les lignes 30 et 6 ne desservent pas le même arrêt alors qu'elles sont les deux seules en direction des Vennes. Cette rupture de charge rend le transfert entre les lignes difficile et chronophage.

4.2.7. Pour un confort accru dans les bus et aux arrêts

Confort aux arrêts : Certains arrêts mériteraient d'être agrandis. En cas de pluie, plusieurs d'entre eux sont de taille insuffisante pour abriter tous les usagers. C'est le cas, par exemple, de la place de la République française ou de la rue Grétry. De même, le manque de places assises ne permet pas toujours aux personnes à mobilité réduite d'attendre le bus sereinement (par exemple, à l'arrêt Saint-Pholien).

Horaires papier aux arrêts de bus : Bien que la majorité des usagers possèdent un smartphone, l'accès au réseau 4G n'est pas toujours fiable. En tant que service public, il est essentiel de veiller à ce que les horaires soient affichés aux arrêts, garantissant ainsi l'accès à l'information pour tous, y compris pour les usagers qui ne sont pas connectés.

4.2.8. Plus de fiabilité dans le service

Il est nécessaire de développer une culture de la fiabilité pour regagner la confiance des usagers, qui a pu être brisée au fil des années. Bien que nous reconnaissons les efforts accrus du TEC pour prévenir les usagers des travaux ou des changements d'itinéraire, le partage d'informations en temps réel sur les manquements du service reste à améliorer.

Ceci inclut :

- Des alertes en temps réel sur les retards, les annulations ou l'absence de chauffeur.
- Une signalisation claire concernant la localisation des arrêts provisoires en cas de travaux ou de manifestations ponctuelles.
- Des alertes rapides en cas d'arrêt complet du service (grève, intempéries).

4.2.9. Optimiser le service des bus "retour dépôt"

De nombreux bus de fin de service, dits "retour dépôt", circulent souvent à vide, alors qu'ils pourraient être mis à profit pour soulager les lignes les plus fréquentées. Par exemple, l'optimisation de ces trajets permettrait de désengorger la ligne 10, dont les usagers pourraient également utiliser les lignes 13, 17, 18, 35, 138 ou 140.

4.3 Plan d'action phasé pour l'amélioration du réseau TEC à Liège

4.3.1. Introduction

- Le réseau est redessiné avec de nombreuses ruptures de charges, sans pour autant garantir la qualité des correspondances.
- La réduction des fréquences et des plages horaires des lignes urbaines isole certains quartiers, qui se retrouvent sans service après 20h jusqu'à parfois 7h du matin.
- Un calendrier de fonctionnement très orienté « service scolaire », au détriment des besoins des étudiants de l'enseignement supérieur et des travailleurs.
- Un manque de fiabilité récurrent des services de bus avec des horaires non tenus mais surtout de nombreux parcours supprimés et une information déficiente.
- Un TEC Liège-Verviers qui « produit des kilomètres » mais qui se montre peu ouvert au dialogue constructif avec les usagers.

4.3.2. Court terme : rentrée scolaire

- Mettre en place des correctifs de fréquence pour les quartiers « isolés ».

- Rétablir des plages horaires étendues sur les lignes urbaines, de 5h jusqu'à 23h30.
- Garantir les correspondances entre les bus et le tram, en particulier en dehors des heures de pointe.
- Revoir le concept de calendrier scolaire en adaptant le calendrier de fonctionnement aux besoins de l'ensemble de la population.
- Améliorer l'information dynamique aux arrêts de bus afin de ne pas pénaliser les publics « captifs » ne possédant pas de Smartphones.
- Garantir la fiabilité des parcours, notamment pour les premiers et derniers bus de la journée.

4.3.3. Moyen terme: Printemps 2026

- Valoriser les parcours à vide pour optimiser l'efficacité du réseau.
- Garantir des correspondances fiables entre les lignes de bus aux points clés du réseau.
- Assurer les correspondances bus-train, en particulier au début et en fin de journée.
- Étudier la possibilité d'autoriser le transport des vélos dans le tram en heures creuses.
- Mettre en place des mesures pour garantir la ponctualité et combattre la pratique des bus « en avance »... et celle des bus « complets ».
- Instaurer une véritable concertation et collaboration entre le TEC Liège-Verviers et les associations, CoMBaLi se positionnant comme interlocuteur.

4.3.4. Long-terme: Rentrée scolaire 2026

- Repenser le design du réseau pour corriger les faiblesses actuelles et accroître l'intermodalité avec les gares.
- Assurer un séquençage fluide des bus sur les lignes partagées afin d'éviter les « trains de bus ».
- Aménager les pôles d'échange bus-tram et bus-train pour faciliter et sécuriser les correspondances.
- Sécuriser les traversées piétonnes et améliorer leur visibilité au sein des stations de tram.
- Mettre en place un réseau de nuit et un service de minibus à la demande.
- Mise en place d'une vraie communauté tarifaire train-tram-bus avec le support du fédéral.

4.4. Conclusion

Le présent rapport met en lumière les défis majeurs auxquels est confronté le réseau de bus de l'arrondissement de Liège. Les analyses que nous avons menées révèlent des faiblesses importantes en termes de concertation, de pertinence des horaires, de fiabilité et de qualité du service.

L'ensemble des propositions formulées dans ce rapport a pour objectif de souligner une idée centrale : un service de transport public ne peut être efficace que s'il est conçu en fonction des besoins de ses usagers.

Les solutions que nous avons proposées visent à transformer en profondeur la relation entre le TEC et les citoyens. Il ne s'agit pas seulement de corriger des lignes ou d'ajuster des horaires, mais bien d'adopter une nouvelle approche qui privilégie la consultation, la prévisibilité et l'adaptabilité. En mettant en œuvre les propositions de notre plan d'action phasé, le TEC

Liège-Verviers pourra non seulement regagner la confiance des usagers, mais aussi affirmer pleinement son rôle de service public essentiel, vecteur de cohésion sociale et de développement urbain durable.

Nous réitérons la nécessité de faire évoluer le réseau du TEC vers une logique de service et non plus uniquement de rentabilité, car la qualité de la mobilité a des impacts directs sur la santé, l'éducation et l'accès à l'emploi.

5. Enjeux et défis d'un transport public de qualité face aux contraintes budgétaires

5.1 Introduction

Comme nous l'avons déjà souligné dans ce rapport, le droit à la mobilité est un droit fondamental qui permet à chaque personne d'exercer ses autres droits. Pour un grand nombre de citoyens, cela passe par l'utilisation des transports en commun. Dans le cas du bassin liégeois, ce besoin est d'autant plus crucial que 44,7 % des ménages liégeois ne possèdent pas de voiture, soit le taux le plus élevé de Wallonie.

Cette situation s'explique par plusieurs facteurs : d'une part, la forte concentration urbaine, où de nombreux habitants vivent et travaillent en ville, réduisant ainsi le besoin d'un véhicule personnel. D'autre part, la région de Liège affiche des revenus inférieurs à la moyenne wallonne, ce qui limite l'accès à la propriété d'une voiture.

Ces usagers sont ce que l'on pourrait appeler des "usagers captifs", n'ayant d'autre choix que d'avoir recours aux transports en commun. Le défi pour les pouvoirs publics est de leur proposer un service capable de répondre à leurs besoins, afin que leurs déplacements ne soient plus subis, voire rendus impossibles. Ces usagers captifs se trouvent sur l'ensemble de la province de Liège. Bien que le revenu moyen par habitant y soit supérieur à celui du Hainaut, il reste inférieur à celui des provinces de Luxembourg et de Namur. De surcroît, l'arrondissement de Liège présente des revenus inférieurs à la moyenne provinciale.

5.2. Argumentaire en faveur de l'augmentation de l'enveloppe budgétaire

5.2.1. Le transport en commun comme mission de service public

Mais qu'est-ce qu'un transport en commun ? Pour y répondre, nous nous basons sur la définition proposée par Urbagora :

Le service public est une activité d'intérêt général assurée par des entités publiques (administrations, entreprises publiques, établissements publics) ou, dans certains cas, confiée au secteur privé. Les services publics répondent aux besoins essentiels de la population, qui évoluent en fonction des choix des pouvoirs publics et des transformations sociétales.

Il est important de rappeler que le contenu des services publics n'est pas défini une fois pour toutes. Il varie selon les lieux et les époques, car c'est la notion de besoin collectif qui le détermine, et ce besoin évolue, notamment au regard des progrès techniques et de l'émergence des enjeux environnementaux.

En suivant cette définition, l'organisation d'un réseau de bus en agglomération urbaine relève d'une mission de service public. À ce titre, elle fait partie de ce que l'on pourrait qualifier de "noyau de base des services publics" — ce que les Anglo-Saxons appellent "public utilities" — car elle fournit des services fondamentaux, caractérisés par des structures monopolistiques, l'existence d'un réseau, un caractère infrastructurel et une position stratégique dans le développement économique et la cohésion sociale.

Lorsqu'une activité est reconnue comme une mission de service public, elle est soumise à certains principes fondamentaux : l'égalité (notamment l'égalité des usagers devant le service public), la continuité et la mutabilité (ce dernier principe impose l'adaptation du service public au développement des technologies et aux modifications des besoins).

5.2.2. Le transport public : un pilier de la lutte contre l'étalement urbain

L'étalement urbain, caractérisé par une urbanisation dispersée, a historiquement été encouragé par le développement de la voiture. Le gouvernement wallon a pris conscience de cet enjeu et a mis en place des outils, comme le Code du Développement Territorial (CoDT) et le Schéma de Développement du Territoire (SDT), pour le freiner. L'ambition est de concentrer le développement résidentiel dans des "centralités" bien desservies.

Le transport public est un pilier de cette stratégie. Or, ce rapport montre que la desserte fine des quartiers est moins bien assurée qu'auparavant. Une diminution de l'offre de transport public, en particulier dans des zones qui étaient bien desservies, a des répercussions directes et négatives sur la lutte contre l'étalement urbain, en obligeant les habitants à recourir à la voiture.

5.2.3. Un levier pour la transition écologique

Le transport est l'un des principaux émetteurs de gaz à effet de serre et de particules fines, des polluants qui ont un impact direct sur la santé publique. En Wallonie, les politiques de décarbonation et d'amélioration de la qualité de l'air sont des priorités affirmées, notamment à travers le Plan Air Climat Énergie (PACE).

Dans ce contexte, un réseau de bus performant n'est pas une simple commodité, mais un outil central de la politique environnementale. Pour atteindre ses objectifs climatiques, la Wallonie doit réduire la part de la voiture individuelle. Or, une enveloppe budgétaire fermée pour le TEC empêche le renforcement du réseau et le développement d'alternatives viables, forçant les usagers (captifs ou non) à rester dépendants de leur véhicule. C'est une contradiction qui rend la concrétisation des objectifs climatiques de la Région plus difficile, voire impossible.

5.2.4. L'accès à l'emploi, à la santé et à la cohésion sociale

Au-delà des enjeux environnementaux et territoriaux, un réseau de transport public efficace est indispensable pour garantir l'accès à l'emploi et aux services de santé. En Wallonie, une grande

partie de la population dépend des transports en commun pour se rendre à son travail, suivre une formation ou se soigner. Un service dégradé entraîne un taux d'absentéisme plus élevé, une productivité amoindrie et une difficulté d'accès aux soins, ce qui a un coût humain et économique non négligeable pour la société.

En assurant la mobilité de tous, le transport public agit comme un facteur de cohésion sociale et de vitalité économique. Limiter son budget, c'est limiter les opportunités pour les citoyens et fragiliser l'ensemble du tissu social.

5.2.5. Une fausse économie aux conséquences budgétaires indirectes

L'argument d'une enveloppe budgétaire fermée repose sur une vision à court terme qui omet les coûts indirects. Les sommes "économisées" sur le budget des transports se retrouvent en réalité transférées sur d'autres postes budgétaires :

- Budget de la santé : augmentation des dépenses liées aux maladies respiratoires causées par la pollution automobile.
- Budget de l'aménagement du territoire : nécessité de financer de nouvelles infrastructures routières pour compenser la faiblesse du réseau de transports en commun.
- Budget social : coûts liés à la précarité et à l'isolement des personnes qui ne peuvent plus se déplacer pour travailler ou se former.

5.3. Conclusion

En conclusion, restreindre le financement du transport public, c'est faire le choix d'une fausse économie. C'est une décision qui va à l'encontre de la politique de transport durable, des objectifs environnementaux et des enjeux de cohésion sociale de la Wallonie. Investir dans un service de transport public de qualité est une condition sine qua non pour la réussite des autres politiques régionales et pour un développement équilibré et durable de notre territoire.

6. Conclusion générale

L'analyse de notre questionnaire, l'étude des témoignages et la comparaison avec le réseau précédent aboutissent à une conclusion sans appel : la refonte du réseau de transports en commun de l'arrondissement de Liège n'a pas répondu aux attentes des usagers, et a même aggravé la situation. La dégradation des fréquences, de l'amplitude du service, de la fiabilité et la saturation des bus sont des constats partagés par une majorité d'utilisateurs.

Cette situation n'est pas un simple échec de planification : elle est la conséquence directe d'une vision du service public qui ne place pas l'utilisateur au cœur du processus décisionnel. En omettant de prendre en compte les besoins réels de la population, cette approche entrave la lutte contre l'étalement urbain, ralentit la décarbonation, et limite l'accès à l'emploi et aux soins pour une partie de la population. Un tel service, même s'il est mené avec une enveloppe budgétaire figée, se révèle être une fausse économie, car ses coûts sont reportés sur d'autres budgets et sur le bien-être des citoyens.

Pour sortir de ce cercle vicieux, il est indispensable de revoir cette approche de fond en comble. La planification d'un réseau de transport ne peut plus être une décision unilatérale. Elle doit se faire en étroite collaboration avec les premiers concernés : les usagers. Une véritable concertation avec les comités de quartier et les associations d'usagers est la première étape vers un service public qui respecte ses principes fondamentaux de continuité et de mutabilité. Et si, pour garantir un service de qualité répondant aux besoins essentiels de la population, il est nécessaire d'allouer des moyens financiers supplémentaires, alors cet investissement doit être réalisé.

7. Annexes

Résumé des fréquences de passage des bus

Ligne	Jours scolaires				Jours non scolaires				Samedi				Dimanche et jours fériés			
	Nombre de BUS 2024	Nombre de BUS 2025	Différence en nombre de bus	%	Nombre de BUS 2024	Nombre de BUS 2025	Différence en nombre de bus	%	Nombre de BUS 2024	Nombre de BUS 2025	Différence en nombre de bus	%	Nombre de BUS 2024	Nombre de BUS 2025	Différence en nombre de bus	%
Busway																
48 > B2	128	88	-40	-31	58	44	-14	-24	55	43	-12	-22	37	36	-1	-3
Connect Liège																
4>6*	73	80	7	10	65	68	3	5	57	61	4	7	41	46	5	12
*La ligne 4 en 2022 avait subi une perte de 45%. Dans le nouveau réseau elle récupère un peu moins de 10% en moyenne																
70+18>11	172	87	-85	-49	141	68	-73	-52	132	59	-73	-55	107	49	-58	-54
Connect Nord																
7	56	74	18	32	45	62	17	38	34	63	29	85	27	47	20	74
Connect Sud																
58>8	0	3	3		34	37	3	9	0	34	34		0	20	20	
2>9**	49	74	25	51	39	68	29	74	33	57	24	73	27	42	15	56
Perte de bus entre Jemeppe et Bauséjour pour la ligne 9 **																
3	74	74	0	0	38	36	-2	-5	31	31	0	0	16	16	0	0
Connect Est																
10 > 4	117	116	-1	-1	98	91	-7	-7	89	86	-3	-3	79	72	-7	-9
Connect Ouest																
3 > 10	54	73	19	35	51	58	7	14	43	47	4	9	36	43	7	19
12	136	116	-20	-15	84	86	2	2	94	94	0	0	70	70	0	0
Urbaines Liège																
20	63	54	-9	-14	61	45	-16	-26	47	34	-13	-28	34	26	-8	-24
20>SCLESSIN	8	23	15	188	7	23	16	229	6	17	11	183	5	11	6	120
21+35/21	69	62	-7	-10	62	47	-15	-24	47	36	-11	-23	32	26	-6	-19
23	62	48	-14	-23	52	39	-13	-25	45	31	-14	-31	36	28	-8	-22
13>24	57	49	-8	-14	54	44	-10	-19	43	33	-10	-23	37	26	-11	-30
26	49	45	-4	-8	46	40	-6	-13	38	33	-5	-13	36	26	-10	-28

26>126	4	1	-3	-75	NRP				NRP				NRP			
17>32	61	50	-11	-18	51	37	-14	-27	44	33	-11	-25	31	24	-7	-23
24>34	62	55	-7	-11	46	46	0	0	39	38	-1	-3	38	34	-4	-11
72/60>38	65	37	-28	-43	51	29	-22	-43	22	21	-1	-5	16	21	5	31
39	20	24	4	20	20	20	0	0	20	16	-4	-20	10	9	-1	-10
Urbaines Sud																
30	54	36	-18	-33	38	31	-7	-18	30	25	-5	-17	19	16	-3	-16
8/25 > 58	67	21	-46	-69	51	19	-32	-63	48	16	-32	-67	38	14	-24	-63
248 > 59	6	19	13	217	6	15	9	150	NRP				NRP			
158>25	31	29	-2	-6	28	17	-11	-39	NRP				NRP			
40	7	7	0	0	7	7	0	0	3	0	-3	-100	NRP			
27>43	53	53	0	0	43	40	-3	-7	40	35	-5	-13	26	25	-1	-4
27>44	53	53	0	0	43	40	-3	-7	40	33	-7	-18	26	26	0	0
25>45	64	43	-21	-33	51	33	-18	-35	48	30	-18	-38	37	29	-8	-22
91>46	4	36	32	800	0	23	23		0	16	16		0	14	14	
15>47	3	3	0	0	NRP				NRP				NRP			
49	3	3	0	0	NRP				NRP				NRP			
46>50	7	7	0	0	5	5	0	0	5	5	0	0	NRP			
91>146			0				0									
Urbaines Nord																
71>33	62	66	4	6	51	48	-3	-6	43	42	-1	-2	30	27	-3	-10
5>35	48	44	-4	-8	33	37	4	12	31	35	4	13	28	24	-4	-14
6>36	49	44	-5	-10	33	37	4	12	30	36	6	20	26	25	-1	-4
Urbaines Est																
33 > 27	11	14	3	27	7	13	6	86	7	10	3	43	7	9	2	29
31	61	56	-5	-8	48	43	-5	-10	47	39	-8	-17	33	29	-4	-12
33>17	59	56	-3	-5	50	46	-4	-8	47	44	-3	-6	38	31	-7	-18
28	15	15	0	0	8	11	3	38	0	7	7		0	6	6	
29	60	76	16	27	51	54	3	6	50	59	9	18	42	50	8	19
66>37	4+1MS	4+1MS	0	0	NRP				NRP				NRP			
160>138	1	1	0	0	NRP				NRP				NRP			
Urbaines Ouest																
82+56 > 48	14	8	-6	-43	14	5	-9	-64	0	4	4		0	4	4	
81 > 52	26	24	-2	-8	24	17	-7	-29	23	15	-8	-35	23	13	-10	-43
81>51	22	20	-2	-9	20	18	-2	-10	7	16	9	129	7	14	7	100

22	60	48	-12	-20	49	40	-9	-18	43	30	-13	-30	34	27	-7	-21
42			0				0				0				0	
88>55	63	63	0	0	52	51	-1	-2	40	40	0	0	31	34	3	10
53	62	84	22	35	54	58	4	7	43	52	9	21	36	44	8	22
53>153	12	9	-3	-25	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19>54	27	18	-9	-33	29	18	-11	-38	26	18	-8	-31	20	18	-2	-10
Remarque: la perte ne concerne que le trajet à partir d'ans*	9+18*				13+16*				7+19*				5+15*			
Gain à partir Saint-lambert	9	18	9	100	13	18	5	38	7	18	11	157	5	18	13	260
41			0													
61>56	47	41	-6	-13	45	37	-8	-18	31	31	0	0	31	28	-3	-10
57	19	17	-2	-11	19	17	-2	-11	19	9	-10	-53	19	9	-10	-53
122	2	1	-1	-50	NRP	NRP			NRP	NRP			NRP	NRP		
156	2	2	0	0	NRP	NRP			NRP	NRP			NRP	NRP		

Analyse des différentes lignes							
Lignes	Quartiers traversés	Principales modifications	Ligne	Calendrier: JS jours scolaires; JNS jours non scolaires; S samedi; D/F dimanche et jours fériés	Fréquences en % en comparant le nombre de bus en 2025 par rapport à 2024 (voir tableau résumé)	Amplitude 2024	Amplitude 2025
TRAMWAY T1			TRAMWAY T1				
BUSWAY	UN BUSWAY Autrement dit, l'usage du bus en mode «quasi tram» : • une infrastructure prioritaire (site propre, priorités aux feux...) • des arrêts confortables (accueillants, écrans digitaux...) • un service attractif (amplitude et fréquence élevées, rapidité...) • du matériel roulant capacitaire (bus articulé ou bi-articulé en fonction des études techniques)		BUSWAY				
48>B2	Elle relie les Guillemins au Sart-Tilman, en desservant entre autres : le quartier de Fragnée, la Haute École de la Province de Liège, le Liège Science Park et le Domaine du Sart-Tilman (Amphithéâtres de l'ULiège, le Blanc gravier, le CHU et le Botanique). Elle dessert la gare des Guillemins et se connecte au tram aux stations «Général Leman» et «Gare des Guillemins».	D'abord, lancée en Connect, elle deviendra un BUSWAY (Bus à haut niveau de service) quand les travaux d'infrastructure seront terminés.	48>B2	JS	-31	5H21-23H38	5H00-00H30
		La ligne est rabattue sur le tram au pôle d'échange bus/tram de la «Gare des Guillemins» où les correspondances sont assurées en quai à quai, de manière confortable.		JNS	-24	5H21-23H38	5H00-00H30
				S	-22	5H21-23H38	5H00-00H30
		VOIR RESULTATS ENQUETE UNIVERSITE		D/F	-3	5H21-23H38	5H00-00H30
							MEILLEURE AMPLITUDE
Connect Liège	Assurer la desserte directe des quartiers denses de Liège et des pôles urbains de l'agglomération, selon des horaires synchronisés avec le tram (source : TEC)		Connect Liège				
4 > 6	Elle relie le pôle d'échange bus/tram de la «Gare des Guillemins» à celui de «Coronmeuse» via la rive droite de la Meuse, en desservant entre autres : les quartiers des Guillemins, de Félinne, des Vennes, du Longdoz, d'Outremeuse et de Saint-Léonard. Elle se connecte au tram aux stations «Général Leman», «Gare des Guillemins», «Pont Maghin» et «Coronmeuse».	La ligne dans sa configuration actuelle, remplit déjà sa mission. Elle reste inchangée. At	4>6	JS	10	5H26-00H10	5H22-00H40
			DEPART GUILLEMINS	JNS	5	5H26-00H10	5H22-00H40
				S	7	5H26-00H10	5H22-00H40
				S/D	12	5H26-00H10	5H22-00H40
							MEILLEURE AMPLITUDE
70+18 > 11	Elle relie le pôle d'échange bus/tram de «Liège Expo» à Rocourt, en desservant entre autres : les quartiers de Bressoux, d'Outremeuse (pôle de Bavière), le centre de Liège (Place Saint-Lambert), le quartier de Sainte-Walburge, la zone commerciale «Cora» et le quartier de l'Arsenal à Rocourt. Elle dessert la gare Liège Saint-Lambert et se connecte au tram aux stations «Place Saint-Lambert», «Droixhe» et «Liège Expo».	Les lignes 70 et 18 sont fusionnées, pour offrir une liaison directe entre les 2 rives de la Meuse, avec une simplification de l'itinéraire: • côté ligne 18, suppression de la desserte du Marché Couvert, désormais assurée par les lignes 140 et 240 (futurs lignes 61 et 62) • côté ligne 70, reprise de la desserte de l'ex clinique Saint Vincent et des antennes vers Liers et Glons par la ligne 73 • terminus pour tous les voyages à l'Arsenal.	70+18>11	JS	-49	5H39-23H58	5H00-0H06
	Côté véhicule? À terme, la ligne sera entièrement assurée par des bus articulés. Une montée en capacité est prévue progressivement.	Départ Liège expo		JNS	-52	5H39-23H58	5H00-0H06

		Je prends l'horaire le plus favorable de 2024: pour le matin c'est la ligne 18 ET pour le soir la ligne 70		S	-55	5H39-23H58	5H00-0H06
				D/F	-54	6H45-23H58	5H00-0H06
							MEILLEURE AMPLITUDE
Connect Nord			Connect Nord				
7	Elle relie le pôle d'échange bus/tram de «Coronmeuse» aux Hauts-Sarts (Herstal) avec une prolongation vers Milmort, en desservant entre autres : le centre de Herstal dont la Place Jean Jaurès, la zone commerciale Basse Campagne, Vivegnis, le Château et les écoles d'Oupeye, Hermée ainsi que les zones 1 et 2 des Hauts-Sarts. Elle dessert la gare de Milmort et se connecte au tram à la station «Coronmeuse».	• prolongation de tous les voyages jusqu'aux Hauts-Sarts (terminus à proximité de la 4e Avenue) • prolongation de tous les voyages en heures de pointe et d'un voyage sur 4 en heures creuses jusqu'à la gare de Milmort • rabattement sur le tram à la station «Coronmeuse» où les correspondances bus/tram sont assurées en quai à quai, de manière confortable • desserte du centre d'Hermée (place du Carcan) assurée par la ligne 76.	7	JS	32	4H55-23H40	5H30-0H52
	HORAIRE SYNCHRONISE AVEC LE TRAM			JNS	38	4H55-23H40	5H30-0H52
		Départ Coronmeuse		S	85	4H55-23H40	5H30-0H52
	Côté véhicule? À terme, la ligne sera entièrement assurée par des bus articulés. Une montée en capacité est prévue progressivement.			D/F	74	5H16-23H40	5H30-0H52
							MAUVAISE AMPLITUDE MATIN
							MEILLEURE AMPLITUDE SOIR
Connect Sud			Connect Sud				
3	Elle relie le centre de Liège au Sart-Tilman, en desservant entre autres : la Place du XX août, les quartiers de la Médiacité et des Vennes, la Haute École de la Province de Liège, le Liège Science Park et le Domaine du Sart-Tilman (Amphithéâtres de l'ULiège, le Blanc Gravier et le CHU). Elle se connecte au tram à la station «Opéra».	La ligne en elle-même est une complète nouveauté!	3	JS			5H05-20H55
		A CALCULER		JNS			5H05-20H55
	Côté véhicule? À terme, la ligne sera entièrement assurée par des bus articulés. Une montée en capacité est prévue progressivement. Des aménagements seront nécessaires, après la mise en service du tram, pour déployer tout le potentiel de cette ligne, en BUSWAY (à terme).	Départ République Française		S			5H05-20H35
				D/F			5H05-19H50
58>8	Elle relie le pôle d'échange bus/tram du «Standard» au CHU de Liège (site du Sart-Tilman), en desservant entre autres : le Liège Science Park et les Amphithéâtres. Elle se connecte au tram à la station «Standard»	• rabattement sur le tram à la station « Standard » où les correspondances sont assurées en quai à quai de manière confortable • ligne limitée au CHU, la liaison vers Boncelles étant reprise par la ligne 27 (future ligne 44), selon un itinéraire propre • circulation de la ligne le week-end et les jours fériés: +34 bus le samedi et + 20 bus dimanche et jours feries	58>8	JS	44	7H00-18H30	5H15-0H18
				JNS	9	7H05-18H20	5H17-0H18
	Côté véhicule? À terme, la ligne sera entièrement assurée par des bus articulés ! Une montée en capacité est prévue progressivement.	Départ Standard		S+34BUS		NRP	5H15-0H17
				D/F+20BUS		NRP	5H15-0H17
							MEILLEURE AMPLITUDE
2>9	Elle relie le pôle d'échange bus/tram du «Standard» au terminus du Beauséjour, via la Gare Routière de Jemeppe, en desservant entre autres : le Stade du Standard, la Haute Ecole de Jemeppe, la Place Kuborn avec sa cité administrative et son pôle commercial, la Place de l'Avenir, le quartier de la Boverie, celui des Biens-Communaux et l'Athénée Royal «Air Pur ». Elle dessert les gares Pont-de-Seraing et de Seraing et se connecte au tram à la station «Standard»	• une simplification de la ligne avec un itinéraire direct: – la desserte de Boncelles est assurée par la nouvelle ligne 44, issue de la scission de la ligne 27 – la desserte du CHU Sart-Tilman également • rabattement sur le tram à la station «Standard» où les correspondances bus/tram sont assurées en quai à quai, de manière confortable • une connexion directe avec les quartiers du Beauséjour et le Haut de Seraing.	2>9	JS	51	6H01-23H12	5H00-0H34

		<p>DONC PERTE DE BUS ENTRE JEMEPEPE GARE ET BEAUSEJOUR COLONNE SUPPLEMENTAIRE CHIFFRE EN ROUGE</p> <p>PERTE d'un ou 2 bus entre 4H et 5H départ jemepepe gare routièrre vers beausejour JS, JNS, S, D</p> <p>Départ Standard Pour l'ancien horaire j'ai comparé à partir du standard</p>		JNS	74	6H01-23H12	5H00-0H34
				S	73	5H56-23H12	4H59-0H34
				D/F	56	5H56-23H12	4H59-0H34
							MEILLEURE AMPLITUDE
Connect Est			Connect Est				
10>4	<p>Elle relie Liège à Fléron, en desservant entre autres : Outremeuse, la place Cardinal Mercier, le cimetière de Robermont, le pôle commercial de Bois-de-Breux, la Maison communale de Beyne-Heusay, l'hyper centre de Fléron et tous les commerces aux alentours. Elle dessert la gare Liège Saint-Lambert et se connecte au tram à la station «Place Saint-Lambert».</p> <p>Côté véhicule? Le nombre d'articulés est augmenté sur la ligne. Des aménagements seront nécessaires, après la mise en service du tram, pour déployer tout le potentiel de cette ligne, en BUSWAY (à terme).</p>	<p>• une simplification de la ligne avec un itinéraire direct et rapide: – la desserte de Romsée est reprise par la ligne 29 – la desserte de Magnée est effectuée par la ligne 33 (future ligne 27) • une amplitude élargie pour une correspondance optimale avec le tram • suppression de la desserte du dépôt de Robermont via l'allée H • suppression de la desserte de la rue Chantraine • la ligne est limitée au centre de Fléron mais un voyage sur deux est prolongé jusqu'à la Cité du Fort.</p>	10>4	JS	-1	4H41-0H45	5H00-1H00
				JNS	-7	4H41-0H45	5H00-1H00
				S	-3	4H41-0H45	5H00-1H00
				D/F	-9	4H41-0H45	5H00-1H00
							MAUVAISE AMPLITUDE MATIN
							MEILLEURE AMPLITUDE SOIR
Connect Ouest			Connect Ouest				
3>10	<p>Elle relie le pôle d'échange bus/tram du «Standard» à Flémalle via la Gare Routière de Jemepepe, en desservant entre autres : le Stade du Standard, la Haute Ecole de Jemepepe, le centre de Flémalle et son administration communale ainsi que le pôle des Chaffours. Elle dessert les gares Pont-de-Seraing, Flémalle-Grande, Leman et Flémalle-Haute et se connecte au tram à la station «Standard».</p> <p>Côté véhicule? À terme, la ligne sera entièrement assurée par des bus articulés. Une montée en capacité est prévue progressivement.</p>	<p>• une simplification de la ligne avec un itinéraire direct: suppression des antennes Trixhes/Chaffours ou Trixhes via Chaffours • la ligne est limitée aux Chaffours • rabattement sur le tram à la station «Standard» où les correspondances bus/tram sont assurées en quai à quai, de manière confortable • la desserte du plateau des Trixhes est assurée par la ligne 91 (future ligne 46) avec une fréquence renforcée.</p> <p>Départ Standard Pour l'ancien horaire, j'ai comparé à partir du standard</p>	3>10	JS	35	4H03-23H29	4H59-0H19
				JNS	14	4H03-23H29	4H59-0H19
				S	9	4H03-23H29	4H59-0H19
				D/F	19	4H03-23H29	4H59-0H19
							MAUVAISE AMPLITUDE MATIN
							MEILLEURE AMPLITUDE SOIR
12	<p>Elle relie Liège à Loncin, en desservant entre autres : la Place Saint-Lambert, le quartier de Sainte-Marguerite, les écoles et le pôle commercial d'Ans. Elle dessert les gares Liège Saint-Lambert et d'Ans et se connecte au tram à la station «Place Saint-Lambert».</p> <p>Côté véhicule? À terme, la ligne sera entièrement assurée par des bus articulés. Une montée en capacité est prévue progressivement.</p>	<p>• l'itinéraire de la ligne est simplifié: il n'y a plus d'antenne. La ligne est limitée à l'arrêt « Loncin, Rue Charlet ». La desserte d'Awans est reprise par la ligne 75 • la desserte du zoning de Grâce-Hollogne est reprise par la ligne 87 (future ligne 71).</p>	12	JS	-15	3H57-0H45	5H33-1H
				JNS	2	3H57-0H45	5H33-1H
				S	0	3H57-0H45	5H33-1H
				D/F	0	3H57-0H45	5H33-1H
							MAUVAISE AMPLITUDE MATIN
							MEILLEURE AMPLITUDE SOIR

URBAINES LIEGE							
13>24	Elle relie le centre de Liège aux Bruyères, en desservant entre autres : Outremeuse, Amersœur, Grivegnée, Malvaux, le CHU Notre Dame des Bruyères et le quartier des Bruyères à Jupille. Elle dessert la gare Liège Saint-Lambert et se connecte au tram à la station «Place Saint-Lambert ».	• prolongation de la ligne jusqu'au CHU Notre Dame des Bruyères et au quartier des Bruyères, à Jupille, desserte anciennement assurée par la ligne 29 • suppression du terminus partiel rue Nicolas Spiroux : tous les voyages vont aux Bruyères	13>24	JS	-14	6H30 -23H40	5H25 - 23H00
				JNS	-19	6H30 - 22H40	5H25 - 23H00
				S	-23	6H30 - 22H40	5H25 - 23H00
				D/F	-30	6H30 - 22H40	5H25 - 23H00
							MEILLEURE AMPLITUDE
26>126	Elle relie le centre de Liège (la Place République Française) à Chênée, en desservant entre autres : la Place du XX août, le Parc de la Boverie, le Palais des Congrès, le quartier des Vennes, la Haute École de la Province de Liège et Angleur. Elle dessert les gares d'Angleur et de Chênée et se connecte au tram à la station «Opéra ».	Elle est issue d'une scission de la ligne 26, en 2 lignes distinctes, pour une meilleure lisibilité: • ligne 26 République Française - Angleur - Belle-Ile • ligne 126 République Française - Angleur - Chênée. Elle reprend l'extension jusqu'à Chênée, aux heures scolaires.	26>126	JS	-75	7H30	7H35-15H31
				JNS	NE ROULE PAS		
				S	NE ROULE PAS		
				D/F	NE ROULE PAS		
26>26	Elle relie le centre de Liège (la Place République Française) au shopping Belle-Ile, en desservant entre autres : la Place du XX août, le Parc de la Boverie, le Palais des Congrès, le quartier des Vennes, la Haute École de la Province de Liège et Angleur. Elle dessert la gare d'Angleur et se connecte au tram à la station «Opéra ».	• simplification de l'itinéraire : la desserte de Streupas est assurée par la ligne 377 (future ligne 63) • tous les voyages effectuent leur terminus au shopping Belle-Ile • parcours jusqu'à Chênée repris par la future ligne 126.	26>26	JS	-8	5H44-23H15	5H35-23H25
				JNS	-13	5H44-23H15	5H35-23H25
				S	-13	5H44-23H15	5H35-23H25
				D/F	-28	5H44-23H15	5H35-23H25
							MEILLEURE AMPLITUDE
21+35>21	Elle relie Robermont à Burenville, en desservant entre autres : Grivegnée, le quartier du Longdoz, le centre de Liège, les quartiers du Pont d'Avroy, du Laveu et de Saint-Gilles ainsi que la Place Saint-Nicolas. Elle se connecte au tram à la station «Pont d'Avroy ».	• fusion des lignes 21 et 35, pour offrir une liaison directe entre Robermont et Burenville • connexion vers la place République Française reprise par les lignes 3, 26, 33 (future ligne 17), et 33 (future ligne 27) • nouvelle desserte de la place des Carmes	21+35>21	JS	-10	5H45-23H10 + 5H50-23H30	5H22-23H16
				JNS	-24	5H45-23H10 + 6H11-22H58	5H22-23H16
		Le bus 21 qui passait rue Darchis (centre ville) à 23h'0 passe maintenant place des Carmes centre ville) à 23h32		S	-23	5H45-23H40 + 5H50-23H30	5H40-23H16
		C'est une perte de 8 minutes		D/F	-19	6H55-23H10 + 7H40-23H13	7H05-23H16
		VOIR SI LA LIGNE 58 COMPENSE					MEILLEURE AMPLITUDE MATIN

17>32	Elle relie les Guillemins à Bressoux, en desservant entre autres : le Palais des Congrès, le quartier du Longdoz et Amercœur. Elle dessert les gares des Guillemins et de Bressoux et se connecte au tram aux stations «Gare des Guillemins », «Petit Paradis », «Blonden» et « Liège Expo».	La ligne ne se rend plus au Marché Couvert dont la desserte est reprise par les lignes 140 (future ligne 61) et 240 (future ligne 62).	17>32	JN	-18	5H30-22H45	5H22-22H42
				JNS	-27	5H30-22H45	5H22-22H42
				S	-25	5H26-22H45	5H22-22H42
				D/F	-23	5H32-22H26	5H22-22H42
							MEILLEURE AMPLITUDE MATIN
				MAUVAISE AMPLITUDE D/F SOIR			
60 +72>38	Elle relie le quartier des Tawes à Chénée (haut), en desservant entre autres : le quartier de la Citadelle, le centre de Liège (Place Saint-Lambert), Outremeuse, Bressoux, les écoles de Jupille, les quartiers Jupille-Bruyères et Verger de Fayembois et le CHU Notre Dame des Bruyères. Elle dessert les gares de Liège Saint-Lambert et de Bressoux. Elle se connecte au tram aux stations «Place Saint-Lambert » et « Liège Expo».	• fusion des lignes 72 et 60, permettant une connexion entre les deux rives de Liège • côté ligne 60, prolongation de l'itinéraire jusqu'au CHU Notre Dame des Bruyères assurant une liaison entre ce site et l'hôpital CHR de la Citadelle, via le centre de Liège • côté ligne 72, tous les voyages sont prolongés jusqu'au terminus Fond des Tawes.	60 + 72>38	JN	-43	6H50-21H28 + 6H54-18H50	5H03-22H15
				JNS	-43	6H50-21H28 + 6H54-19H05	5H03-22H15
				S	-5	7H20-21H58 + 6H30-19H	5H03-22H15
				D/F	31	7H20-21H58 +9H54-19H09	5H03-22H15
							MEILLEURE AMPLITUDE
20	Elle relie le centre de Liège à Sclessin, en desservant entre autres : le Pont d'Avroy, les quartiers de Sainte-Véronique (Place de Bronckart) et des Guillemins, Cointe, la Maison de soins psychiatriques Les Charmilles, l'hôpital Petit Bourgogne et le Pont des Modeleurs. Elle dessert la gare des Guillemins et se connecte au tram aux stations «Pont d'Avroy », «Gare des Guillemins » et «Petit Bourgogne».	Prolongation de la ligne jusqu'à la Place des Carmes pour assurer une connexion avec le centre-ville (Rue Saint-Paul et ULiège - Place du XX août) • Prolongation de certains voyages jusqu'à la station «Petit Bourgogne» • suppression de la desserte de la place Ferrer à Sclessin • maintien d'un terminus partiel à l'arrêt « Liège Charmilles » • l'itinéraire n'est plus dissocié à « Liège Charmilles » via la rue des Mésanges : tous les voyages passent par la rue des Bruyères.	20	JS	-14	6H04-23H28	6H00-23H13
				JNS	-26	6H04-23H28	6H00-23H13
				S	-28	6H04-23H28	6H00-23H13
				D/F	-24	6H50-23H28	6H00-23H13
							MEILLEURE AMPLITUDE MATIN
				MAUVAISE AMPLITUDE SOIR			
		Les encodages des fréquences et des amplitudes ont été effectué du centre ville vers Sclessin					
		Perte de 15 minutes le soir	20 Charmilles> Sclessin	JS	188	7H10-18H00	6H-22H13
				JNS	229	7H10-18H00	6H-22H13
				S	183	8H25-18H05	6H-22H13
				D/F	120	9H20-14H11	6H-22H13
							MEILLEURE AMPLITUDE MATIN ET SOIR
23	Elle relie le centre de Liège à Sainte-Walburge, en desservant entre autres : le Pont d'Avroy, Jonfosse, Saint-Laurent, Naimette Xhovémont, Sainte-Walburge et le CHR de la Citadelle. Elle se connecte au tram à la station «Pont d'Avroy ».	La ligne est prolongée jusqu'à la Place des Carmes pour assurer une connexion avec le centre-ville (Rue Saint-Paul et ULiège - Place du XX août).	23	JS	-23	5H30-23H35	5H25-23H08
				JNS	-25	5H30-23H35	5H25-23H08
				S	-31	5H30-23H35	5H25-23H08
		Perte de 27 minutes le soir					

				D/F	-22	6H10-23H35	5H25-23H08
							MEILLEURE AMPLITUDE MATIN
							MAUVAISE AMPLITUDE SOIR
24>34	Elle relie le centre de Liège aux Bruyères, en desservant entre autres : Outremeuse, Amercœur, Grivegnée, Malvaux, le CHU Notre Dame des Bruyères et le quartier des Bruyères à Jupille. Elle dessert la gare Liège Saint-Lambert et se connecte au tram à la station «Place Saint-Lambert »	• prolongation de la ligne jusqu'au CHU Notre Dame des Bruyères et au quartier des Bruyères, à Jupille, desserte anciennement assurée par la ligne 29 • suppression du terminus partiel rue Nicolas Spiroux : tous les voyages vont aux Bruyères.	24>34	JS	-11	5H25-23H36	5H52-23H25
		perte de 11 minutes le soir		JNS	0	5H25-23H36	5H52-23H25
				S	-3	6H05-23H36	5H52-23H25
				D/F	-11	6H08-23H36	6H25-23H25
							MAUVAISE AMPLITUDE
39	Elle relie Bressoux à Vottem, en desservant entre autres : le quai G. Kurt (Brull), le nouveau pôle de Bavière, Outremeuse, le centre de Liège (Place Saint-Lambert), la rue de Campine, le quartier Sainte-Walburge et le P+R de Vottem. Elle dessert les gares Liège Saint-Lambert et de Bressoux. Elle se connecte au tram aux stations «Place Saint-Lambert », «Droixhe» et « Liège Expo»	• la ligne est prolongée jusqu'au pôle d'échange bus/tram de « Liège Expo» où les correspondances sont assurées en quai à quai, de manière confortable • reprend la desserte du quai G. Kurt assuré par la ligne 76 en 2023 • nouvelle desserte du dimanche	39	JS	20	7H30 - 18H25	6H58 - 18H39
				JNS	0	INCONNU	7H14 - 18H07
				S	-20	9H15 - 18H45	9H31 - 18H17
				D/F	-10	INCONNU	9H29 - 18H28
							MEILLEURE AMPLITUDE JS
URBAINES OUEST							
22	Elle relie Liège à Jemeppe, en desservant entre autres : le Pont d'Avroy, Jonfosse, le quartier Saint-Gilles, la Place St-Nicolas, Saint-Nicolas, Montegnée et la Gare Routière de Jemeppe. Elle dessert la gare Pont-de-Seraing et se connecte au tram à la station «Pont d'Avroy ».	• prolongation de tous les voyages vers la Gare Routière • prolongation de la ligne jusqu'à la Place des Carmes pour assurer une connexion avec le centre-ville (Rue Saint-Paul et ULiège - Place du XX août)	22	JS	-20	5H15 - 22H25	5H07- 22H37
		PERTE DE FREQUENCE CENTRE VILLE >SAINT-NICOLAS		JNS	-18	5H15 - 22H25	5H45 - 22H37
		AUGMENTATION FREQUENCE SAINT-NICOLAS>JEMEPEE		S	-30	6H15-22H48	5H15 - 22H 07
		Perte de 41 minutes le soir		D/F	-21	6H50 - 22H48	5H17 - 22H07
							MEILLEURE AMPLITUDE
							MAUVAISE AMPLITUDE S ET D/F AU SOIR
41	Elle relie le Sart-Tilman à Mons-Lez-Liège, en desservant entre autres : le domaine du Sart-Tilman (Parc Scientifique et les Amphithéâtres de l' ULiège), le boulevard urbain de Seraing, l'Esplanade de l'Avenir, la Place Kuborn, la zone commerciale, le centre et la Gare Routière de Jemeppe, la Cité de la Roselière et la Place Victor Mottard. Elle dessert les gares d' Ougrée, de Seraing, Pont-de-Seraing et de Jemeppe-sur-Meuse.	• renforcement de la desserte du Sart-Tilman (avec 1 voyage sur 2 toute la journée et non plus seulement en heures de pointe) • le terminus partiel à la Gare d'Ougrée est supprimé • conservation d'un terminus partiel à la Gare Routière de Jemeppe.	41	JS			
		A FAIRE		JNS			
				S			
				D/F			

42	Elle relie Flémalle à Mons-Lez-Liège, en desservant entre autres : le pôle des Chaffours, le quartier Clos des Priesses et la place Victor Mottard. Elle dessert les gares de Flémalle-Haute, Leman et Flémalle-Grande.	Aucun changement.	42	JS	-4	6H00 - 22H35	6H18 - 22H39
				JNS	-3	6H00 - 22H35	6H18 - 22H39
				S	-3	6H00 - 22H35	5H22?? - 21H22
				D/F	-3	7H45 - 22H35	7H22 - 21H22
							MAUVAISE AMPLITUDE MATIN MAUVAISE AMPLITUDE SOIR S, DF
DEPART DE PROFONDVAL EN 2024 -1 QUI PARTAIT AVANT 6H							
88>55	Elle relie Liège à Lantin, en desservant entre autres : le centre de Liège (Place Saint-Lambert), la clinique CHC MontLégia, Montegnée, le centre de Alleur et la prison de Lantin. Elle dessert les gares Liège Saint-Lambert et d'Ans, se connecte au tram à la station «Place Saint-Lambert ».	L'itinéraire des voyages prolongés vers Lantin diffère au MontLégia : les bus n'empruntent pas la ligne 88>55	88>55	JS	0	5H20 - 22H40	5H20 - 22H40
				JNS	-2	5H20 - 22H40	5H20 - 22H40
				S	0	5H35 - 22H25	5H35 - 22H40
				D/F	-21	5H49 - 22H44	5H35 - 22H40
							MEILLEURE AMPLITUDE
53	Elle relie Liège à Jemeppe, en desservant entre autres : le centre de Liège, les quartiers Saint-Laurent et Burenville, Montegnée, la Place des Marronniers (MontLégia), le Parc d'Activités Économiques de Grâce-Hollogne, l'aéroport de Bierset, le centre de Grâce-Hollogne (Préalles, administration communale), le centre commercial et la Gare Routière de Jemeppe. Elle dessert les gares de Liège Saint-Lambert, Jemeppe-sur-Meuse et Pont-de-Seraing, se connecte au tram à la station «Place Saint-Lambert ».	• scission de la ligne en 2 lignes distinctes, pour une meilleure lisibilité: – ligne 53 St-Lambert - Bierset - Grâce-Hollogne - Jemeppe – ligne 153 St-Lambert - Grâce-Hollogne (Aulichamps) • simplification de l'itinéraire: – reprise de la desserte de Hollogne-Aux-Pierres et de l'extension « FOREM » par la ligne 87 (future ligne 71) – reprise des dessertes d'Aulichamps et de l'École des Champs par la ligne 153.	53	JS	35	5H25 - 23H24	5H02 - 23H26
				JNS	7	5H25 - 23H24	5H02 - 23H26
				S	21	5H25 - 23H24	5H02 - 23H26
				D/F	22	5H25 - 23H24	5H02 - 23H26
							MEILLEURE AMPLITUDE
53>153	Elle relie Liège à Grâce-Hollogne, en desservant entre autres : le centre de Liège (Saint-Lambert), les quartiers de Saint-Laurent et de Burenville, Montegnée, la Place des Marronniers (MontLégia), le Parc d'Activités Économiques de Grâce-Hollogne, le quartier d'Aulichamps et l'École des Champs. Elle dessert la gare de Liège Saint-Lambert et se connecte au tram à la station «Place Saint-Lambert ».	• scission de la ligne en 2 lignes distinctes, pour une meilleure lisibilité: – ligne 53 St-Lambert - Grâce-Hollogne - Bierset - Jemeppe – ligne 153 St-Lambert - Grâce-Hollogne (Aulichamps) • reprise des dessertes d'Aulichamps et de l'École des Champs, à Grâce-Hollogne, assurées par la ligne 53.	53>153	JS	-25	7H25 - 19H	7H25 - 17H25
				JNS	0	16H?? - 19H00	8H08 - 17H25
				S	NRP		MAUVAISE AMPLITUDE SOIR
				D/F	NRP		
19>54	Elle relie Liège à Rocourt, en desservant entre autres : le centre de Liège (Place Saint-Lambert), le quartier de Sainte-Marguerite, la Place Nicolaï à Ans et le quartier XIV Verges/Lonay. Elle dessert la gare Liège Saint-Lambert et se connecte au tram à la station «Place Saint-Lambert »	L'itinéraire est simplifié: il n'y a plus d'antennes. Les voyages ne sont plus limités à la Place Nicolaï mais poursuivent tous vers la Place Saint-Lambert. VOIR SI UNE AUTRE LIGNE COMPENSE LA PERTE à PARTIR D'ANS La perte ne concerne que les bus qui partaient d'Ans. Autrement c'est un bénéfice de respectivement 100%, 38%, 157%, 260%	19>54	JS	-33	4H35 - 18H20	5H43 - 20H43
				JS	-38	4H35 - 18H20	5H43 - 20H43
				S	-31	5H17 - 17H23	5H43 - 20H43
				D/F	-2	8H02 - 17H23	5H43 - 20H43
							MAUVAISE AMPLITUDE MATIN

							MEILLEURE AMPLITUDE SOIR
82+56>48	Elle relie Jemeppe à Rocourt, en desservant entre autres : le centre de Jemeppe, Grâce-Hollogne, Montegnée, le quartier Van Belle à Tilleur, le quartier Saint-Gilles, le CHC MontLégia, le pôle commercial à Ans (Rue des Français), le pôle commercial et l'Arsenal de Rocourt. Elle dessert les gares Pont-de-Seraing et de Jemeppe-sur-Meuse.	<ul style="list-style-type: none"> • fusion des lignes 56 et 82, pour une meilleure lisibilité de la desserte de Saint-Nicolas • simplification de l'itinéraire à Saint-Nicolas • connexion directe entre Montegnée et Tilleur • circule désormais le week-end et jours fériés + 4 BUS SAMEDI, DIMANCHE ET JOURS FERIES • reprise de la desserte de Tilleur Eglise par la ligne 61 (future ligne 56) et 156 • reprise de la connexion entre Montegnée et la Gare Routière de Jemeppe via la rue Waleffe, par la ligne 22 • reprise de la liaison vers Saint-Lambert via d'autres lignes. 	82+56>48				
				JS	-43	7H21 - 18H47	6H29 - 18H33
				JNS	-64	7H21 - 18H47	6H29 - 18H30
				S+4BUS		NRP	7H29 - 17H28
				D/F+4BUS		NRP	7H29 - 17H28
							MOINS BONNE AMPLITUDE SOIR JS, JNS
							MEILLEURE AMPLITUDE MATIN
81>51	Elle relie Saint-Lambert à Mons-Lez-Liège, en desservant entre autres : le centre de Liège (Saint-Lambert), la Place Saint-Nicolas, la Place Potay à Montegnée, Jemeppe, Grâce-Hollogne (administration communale, piscine...), la Place de Crotteux et Victor Mottard à Mons-Lez-Liège. Elle dessert la gare Liège Saint-Lambert et se connecte au tram à la station «Place Saint-Lambert ».	<ul style="list-style-type: none"> • une scission de la ligne en 2 lignes distinctes, pour une meilleure lisibilité: – ligne 81 St-Lambert - Montegnée - Grâce-Hollogne - Mons (future ligne 51) – ligne 81 St-Lambert - Montegnée - Grâce-Berleur - Pérou (future ligne 52) • suppression de la desserte de Crotteux Haut • reprise de la desserte du quartier du Pérou à Grâce-Hollogne par la ligne 81 (future ligne 52) • reprise de l'extension de Horion-Hozémont, le week-end, par la ligne 86. 	81>51				
				JS	-9	5H38 - 22H45	5H52 - 23H13
				JNS	-10	5H38 - 22H45	5H52-23H13
		Je ne compte pas les bus qui s'arrêtent au Pérou. Ils seront comptabilisés dans la nouvelle ligne 52		S	129	7H00 -22H45	7H30 - 23H00
				D	100	7H00 -22H45	7H00-23H13
							MAUVAISE AMPLITUDE MATIN
							MEILLEURE AMPLITUDE SOIR
81>52	Elle relie Saint-Lambert à Grâce-Hollogne, en desservant entre autres : le centre de Liège (Saint-Lambert), la Place Saint-Nicolas, la Place Potay et Ferrer à Montegnée, de même que le quartier du Pérou à Grâce-Hollogne. Elle dessert la gare Liège Saint-Lambert et se connecte au tram à la station «Place Saint-Lambert ».	<ul style="list-style-type: none"> une scission de la ligne en 2 lignes distinctes, pour une meilleure lisibilité: – ligne 81 St-Lambert - Montegnée - Grâce-Hollogne - Mons (future ligne 51) – ligne 81 St-Lambert - Montegnée - Grâce-Berleur - Pérou (future ligne 52) • la desserte de Mons-Lez-Liège est assurée par la ligne 81 (future ligne 51). 	81>52				
		Itinéraire en 24 allait beaucoup plus loin => s'arrête parfois avant au terminus Perou, terminus de la nouvelle ligne 52		JS	-9	5H38 - 22H45	5H22-22H30
		Ancienne ligne 81 reprise par deux lignes : la 52 et la 51		JNS	-10	5H38 - 22H45	5H22-22H30
				S	129	7H00 -22H45	7H00-22H30
				D/F	100	7H00 -22H45	7H03-22H03
							MAUVAISE AMPLITUDE SOIR
							MEILLEURE AMPLITUDE MATIN
61>56	Elle relie le centre de Liège à Sclessin, en desservant entre autres : la Place Saint-Lambert, les quartiers Saint-Laurent, Jonfosse et Saint-Gilles, Saint-Nicolas et Tilleur. Elle dessert la gare Liège Saint-Lambert et se connecte au tram aux stations «Place Saint-Lambert » et «Standard».	Je ne reprends donc que les 81 qui allaient jusqu'au Pérou, ceux qui allaient plus loin sont repris dans la nouvelle L51					
				JS	-13	5H12-22H10	5H08-22H01
				JNS	-8	5H12-22H10	5H08-22H01
				S	-18	6H52-22H10	5H08-22H01
				D/F	-10	7H42-22H10	7H08-22H01
							MAUVAISE AMPLITUDE SOIR
							MEILLEURE AMPLITUDE MATIN

57	Elle relie Liège à Bierset, en desservant entre autres : le quartier des Guillemins, l'Hôpital CHC du MontLégia, le Parc d'Activités Économiques de Grâce-Hollogne, Liège Logistics, l'aéroport de Bierset et l'entreprise TNT. Elle dessert la gare des Guillemins et se connecte au tram à la station «Gare des Guillemins ».	La fréquence des voyages de la ligne 57 en samedi, dimanche et jours fériés passe dorénavant à toutes les deux heures. Elle reste inchangée en semaines scolaires et en vacances.	57	JS	-11	5H16-23H16	5H10-21H10
				JNS	-11	5H16-23H16	5H10-21H10
				S	-53	5H35-23H35	5H10-21H10
				D/F	-53	5H35-23H35	5H10-21H10
							MAUVAISE AMPLITUDE SOIR
				MEILLEURE AMPLITUDE MATIN			
122	Elle relie Montegnée à Tilleur en assurant une desserte fine des quartiers, aux heures scolaires.	La ligne, dans sa configuration actuelle, remplit déjà sa mission. Elle reste inchangée.	122	JS	-50	INCONNUE	8H03-12H15/15H25
				JNS	NRP		
				S	NRP		
				D/F	NRP		
156	Elle relie la place Saint-Nicolas au quai du Halage à Tilleur en assurant une desserte fine des quartiers, aux heures scolaires.	La ligne, dans sa configuration actuelle, remplit déjà sa mission. Elle reste inchangée.	156	JS	0	INCONNUE	8H00-12H10/15H35
				JNS	NRP		
				S	NRP		
				D/F	NRP		
URBAINES NORD							
71>33	Elle relie Outremeuse à Vottem et Milmort, en desservant entre autres : le pôle de Bavière, le centre de Liège (Place Saint-Lambert), le CHR de la Citadelle, le quartier de Sainte-Walburge, le P+R de Vottem, la Place Gilles Gérard, la Place du Bouxthay et le Parc d'Activités Économiques des Hauts-Sarts (zone 3). Elle dessert la gare Liège Saint-Lambert et se connecte au tram à la station «Place Saint-Lambert ».	La ligne est prolongée jusqu'à Bavière.	71>33	JS	6	5H15 - 22H51	5H12 - 22H57
				JNS	-6	5H15 - 22H51	5H12 - 22H57
				S	-2	5H45 - 22H51	5H12 - 22H57
				D/F	-10	6H00-22H51	5H12 - 22H57
							MEILLEURE AMPLITUDE
5>35	Elle relie Coronmeuse à la Place du Bouxthay à Herstal, en desservant entre autres : le centre de Herstal dont la Place Jean Jaurès, la Place Licourt, l'Athénée, les quartiers de Rhees (cimetière) et de La Préalle. Elle dessert la gare de Herstal et se connecte au tram à la station «Coronmeuse».	• simplification de l'itinéraire de la ligne: il n'y a plus d'antenne • rabattement sur le tram à la station «Coronmeuse» où les correspondances bus/tram y sont assurées en quai à quai, de manière confortable • prolongation de la ligne jusqu'à la Place du Bouxthay, assurant ainsi un lien direct entre Vottem et Herstal.	5>35	JS	-8	4H55 -23H00	4H55 -23H20
				JNS	12	4H55 -23H00	4H55 -23H20
				S	13	4H55 -23H00	4H55 -23H20
				D/F	-14	6H00 - 22H51	5H57 - 23H19
							MEILLEURE AMPLITUDE
6>36	Elle relie Coronmeuse à Cheratte, en desservant entre autres : le centre de Herstal dont la Place Jean Jaurès, la Place Licourt, Wandre et le quartier du Wérihet. Elle dessert la gare de Herstal et se connecte au tram à la station «Coronmeuse».	La ligne est rabattue sur le tram à la station «Coronmeuse». Les correspondances bus/tram y sont assurées en quai à quai, de manière confortable.	6>36	JS	-10	4H55 -23H20	5H30 - 22H28
				JNS	12	4H55 -23H20	5H30 - 22H28

				S	20	4H55 -23H20	5H30 - 22H28
				D/F	-4	4H55 -23H20	5H30 - 22H28
							MAUVAISE AMPLITUDE
URBAINES SUD							
158>25	Elle relie Chênée au Sart-Tilman, en desservant entre autres : le quartier de Sauheid, Colonster, le CHU, le Blanc Gravier et les Amphithéâtres de l'ULiège. Elle dessert la gare de Chênée.	• création d'une offre le week-end: la ligne circule le samedi et le dimanche • tous les voyages se rendent au CHU et certains y font terminus.	158>25	JS	-6	6H30 - 19H32	5H27 -21H27
				JNS	-39	6H30 - 19H32	5H27 -21H27
				S	NRP	11	5H27 -21H27
				D	NRP	NRP	5H27 -21H27
							MEILLEURE AMPLITUDE
30	Elle relie les Guillemins à Embourg, en desservant entre autres : les quartiers de Fragnée et des Venues, le pôle scolaire de Chênée, Mehagne, Embourg et le pôle scolaire du Sartay. Elle dessert les gares des Guillemins et de Chênée et se connecte au tram aux stations «Général Leman» et «Gare des Guillemins».	• simplification de l'itinéraire pour le rendre plus lisible: fin de l'exploitation en boucle de la ligne • suppression de la desserte du quartier de Sauheid, reprise par la ligne 158 (future ligne 25) • terminus au pont de Sauheid pour établir une connexion avec la ligne 158 (future ligne 25) desservant le Sart-Tilman.	30	JS	-33	5H33 -23H15	5H30 - 22H48
				JNS	-18	5H32 - 23H15	5H30 - 22H48
				S	-17	5H32 - 23H15	5H30 - 22H48
				D/F	-16	6H30 - 23H15	7H34 - 22H48
							PERTE DERNIER BUS
							MAUVAISE AMPLITUDE MATIN D/F
40	Elle relie la Gare Routière de Jemeppe au quartier de la Chatqueue à Seraing, en desservant entre autres : la Place Kuborn et l'Esplanade de l'Avenir. Elle dessert les gares Pont-de-Seraing et de Seraing.	La desserte du samedi est supprimée. N'a jamais roulé le dimanche.	40	JS	0	7H00 - 16H50	6H21 - 77H49
				JNS	0	8H52 - 16H50	6H20 - 17H51
				S	-100	11H05 - 16H50	NRP
				D	NRP	NRP	NRP
							MEILLEURE AMPLITUDE
27>43	Elle relie Liège au Beauséjour, via la Gare Routière de Jemeppe, en desservant entre autres : le Stade du Standard, la Haute École de Jemeppe, la Place Kuborn, la Place de l'Avenir, les quartiers du Pairay et des Biens-Communaux, le centre hospitalier Bois de l'Abbaye et l'Athénée Royal «Air Pur». Elle dessert les gares Pont-de-Seraing et de Seraing et se connecte au tram à la station «Standard»	• une scission de la ligne 27 en 2 lignes distinctes : - future ligne 43 Sclessin - Jemeppe - Bois de l'Abbaye - Beauséjour - future ligne 44 Sclessin - Beauséjour - Sart-Tilman - CHU • rabattement sur le tram à la station «Standard» où les correspondances bus/tram sont assurées en quai à quai, de manière confortable • une meilleure lisibilité des itinéraires, tout en assurant une desserte optimale des quartiers de Seraing.	27>43	JS	0	5H12 - 22H38	5H14 - 23H04
				JNS	-7	5H12 - 22H38	5H14 - 23H04
				S	-13	5H12 - 22H38	5H14 - 23H04
				D/F	-4	8H00 - 22H38	5H14 - 23H04
							MEILLEURE AMPLITUDE SOIR
							MAUVAISE AMPLITUDE MATIN D/F

27>44	Elle relie Sclessin au Sart-Tilman, via Ougrée, en desservant entre autres : le Stade du Standard, le quartier du Haut-Pré, du Papillon et des Biens-Communaux, le Beauséjour, l'Athénée Royal «Air Pur », le centre, l'administration communale et le pôle commercial de Bonnelles ainsi que le CHU du Sart-Tilman. Elle dessert la gare d'Ougrée et se connecte au tram à la station «Standard».	Elle relie Sclessin au Sart-Tilman, via Ougrée, en desservant entre autres : le Stade du Standard, le quartier du Haut-Pré, du Papillon et des Biens-Communaux, le Beauséjour, l'Athénée Royal «Air Pur », le centre, l'administration communale et le pôle commercial de Bonnelles ainsi que le CHU du Sart-Tilman. Elle dessert la gare d'Ougrée et se connecte au tram à la station «Standard».	27>44	JS	0	5H12 - 22H38	4H59 - 22H33
				JNS	-7	5H12 - 22H38	4H59 - 22H33
				S	-18	5H12 - 22H38	4H59 - 22H33
				D/F	0	8H00 - 22H38	4H59 - 22H33
							MEILLEURE AMPLITUDE MATIN
25>45	Elle relie Sclessin à Bonnelles, en desservant entre autres : Ougrée, le Bol d'Air, le centre de Bonnelles, son administration communale et sa zone commerciale. Elle dessert la gare d'Ougrée et se connecte au tram à la station «Standard».	• prolongement vers le tram à la station «Standard» où les correspondances bus/tram s'y font en quai à quai de manière confortable • dessertes de Renory Haut et Kinkempois reprises par la future ligne 58 (fusion des lignes 8 et 25) • tous les voyages ont leur terminus à Bonnelles.	25>45	JS	-33	5H05 - 23H34	5H00 - 23H04
				JNS	-35	5H05 - 23H34	5H00 - 23H04
				S	-38	5H05 - 23H34	5H00 - 23H04
				D/F	-22	5H19 - 23H34	5H00 - 23H04
							MAUVAISE AMPLITUDE SOIR
91>46	Elle relie Flémalle à Neuville, en desservant entre autres : le Parc d'Activités Économique Arbre Saint-Michel (Mithra), le plateau des Trixhes, le pôle des Chaffours, le centre hospitalier Bois de l'Abbaye et l'Athénée Royal Air Pur (Beauséjour). Elle dessert la gare de Flémalle-Haute.	• renforcement de l'offre entre les Trixhes et le Beauséjour, en semaine ainsi que les week-ends et jours fériés • prolongement vers le PAE Arbre Saint-Michel (Mithra) aux heures de pointe en semaine scolaire et non scolaire.	91>46	JS	800	7H43 - 16H15	5H10 - 22H26
				JNS	NRP		5H10 - 22H26
				S	NRP		7H09 - 22H26
				D/F	NRP		8H55 - 22H26
							MEILLEURE AMPLITUDE
15>47	La ligne assure une desserte scolaire entre le haut et bas de Seraing. Elle relie la Gare Routière de Jemeppe au centre hospitalier Bois de l'Abbaye, en desservant entre autres : la Place Kuborn, l'Esplanade de l'Avenir, le quartier de la Troque et de la Bergerie de même que le Val Saint Lambert. Elle dessert les gares de Pont-de-Seraing et Seraing.	La ligne est renumérotée en cohérence avec l'ensemble des lignes restructurées dans le cadre de l'arrivée du tram.	15>47	JS	0	7H52-17H	7H52 - 17H
				JNS	NRP	NRP	NRP
				S	NRP	NRP	NRP
				D/F	NRP	NRP	NRP
49	Elle assure une desserte scolaire entre la Gare Routière de Jemeppe et le Beauséjour, en desservant entre autres : le dépôt TEC de Jemeppe, le centre de Flémalle, le quartier Profondval, le pôle des Chaffours, la Place François Gérard à Ivoz, le Val Saint Lambert, le quartier de la Bergerie à Seraing et l'Athénée Royal «Air Pur ». Elle dessert les gares Flémalle-Haute, Leman, Flémalle-Grande et Pont-de-Seraing.	La ligne est prolongée jusqu'à la Gare Routière de Jemeppe.	49	JS	0	7H32 - 16H30	7H32 - 16H30
				JNS	NRP	NRP	NRP
				S	NRP	NRP	NRP
				D/F	NRP	NRP	NRP
		un seul bus audépart de jemeppe à 7H32					
		le dernierbus départ Beauséjour à 16H30					
		Reste comme avant.					

46>50	Elle relie Jemeppe à Ramet, en desservant entre autres : la Gare Routière de Jemeppe, la Place Kuborn, l'Esplanade de l'Avenir, le Val Saint Lambert, la Place Gérard à Ivoz Ramet et l'école du Gros Chêne à Ramet. Elle dessert les gares de Pont-de-Seraing et de Seraing.	L'itinéraire de la ligne est scindé en 2 lignes distinctes : • ligne 87 Jemeppe - Ivoz - Flémalle - Engis - Flône - Amay • ligne 50 Jemeppe - Seraing - Ivoz - Gros Chêne. Il s'agit d'une ligne à vocation scolaire.	46>50	JS	0	5H20-21H10	6H39-18H20
				JNS	0	5H20-21H10	6H35-17H25
				S	0	5H20-21H10	6H35-17H25
				D/F	NRP	NRP	NRP
							MAUVAISE AMPLITUDE MATIN ET SOIR
8+25>58	Elle relie Liège à Seraing, en desservant entre autres : la Place St-Nicolas, les quartiers du Laveu, des Guillemins, de Fragnée, de Kinkempois, de Renory Haut et d'Ougrée. Elle dessert les gares d'Ougrée et des Guillemins, se connecte au tram aux stations «Général Leman» et «Gare des Guillemins».	La ligne est une combinaison des lignes 25, entre Ougrée, Renory et les Guillemins, et 8 qui relie les Guillemins à la Place St-Nicolas.	8+25>58	JS	-69	5H05-23H34	5H30-20H10
				JNS	-63	5H05-23H34	5H32-20H10
				S	-67	5H05-23H34	5H32-20H34
				D/F	-63	5H19-23H34	7H34-20H34
							MAUVAISE AMPLITUDE MATIN ET SOIR
91>146	Elle relie le pôle d'échange bus/tram du «Standard» au terminus «Centre culturel» de Flémalle. La ligne 146 roule uniquement aux heures scolaires, reliant directement le plateau des Trixhes à la Gare Routière de Jemeppe, puis à Sclessin.	• La ligne est une nouveauté.	91>146	JS			
				JNS			
				S			
				D/F			
248>59	Elle relie les Amphithéâtres (point de contact avec de nombreuses autres lignes) au Liège Science Park à Bonnelles via le campus du Sart-Tilman.	• augmentation de l'offre: desserte toute la journée au lieu des heures de pointe • reprise de la connexion avec la gare des Guillemins par la ligne BUSWAY 2 • en partant des Amphis, la ligne rejoint le Liège Science Park via la rue du Sart-Tilman et la Route du Condroz • prolongation jusqu'au Centre commercial de Bonnelles.	249>59	JS	217	7H30-18H05	7H30-18H15
				JNS	150	7H32-18H05	7H40-18H15
				S	NRP		perte de 8 min impacte les travailleurs
				D	NRP		
URBAINES EST			URBAINES	EST			
33>17	Elle relie Liège à Vaux-sous-Chèvremont, en desservant entre autres : le centre de Liège, la Médiaçité, le quartier de Grivegnée Bas et le centre de Chênée. Elle se connecte au tram à la station «Opéra»	La ligne en elle-même est une complète nouveauté! Son but est de renforcer le tronçon « Liège – Vaux-sous-Chèvremont », en attendant la mise en service de la ligne BUSWAY 1 DIFFICILEMENT COMPARABLE. VOIR PLUS TARD ANALYSE FINE	33>17	JS	-5		5H00 - 23H15
				JNS	-8		5H00 - 23H15
				S	-6		5H00 - 23H15
				D/F	-18		5H00 - 23H15
	A FAIRE						

33>27	Elle relie Liège à Beaufays, en desservant entre autres : le centre de Liège, la Médiacité, le quartier de Grivegnée Bas, les centres de Chênée et de Vaux-sous-Chèvremont, Romsée, le centre de Fléron, Prayon, Trooz, le quartier du Péry et Beaufays. Elle dessert la gare de Trooz.	<ul style="list-style-type: none"> • suppression de la desserte de la Basilique de Chèvremont • suppression de la desserte de la « Fontaine d'Amour », désormais assurée par la ligne 28 • reprise d'une partie de la desserte de Romsée par la ligne 29 • suppression de la desserte de la rue Chantraine • prolongation de la ligne jusqu'à Beaufays • en attendant la mise en place de la ligne BUSWAY 1, la ligne 33 est renforcée, sur son tronçon « République Française - Vaux-sous-Chèvremont » par une nouvelle ligne: la future ligne 17, version courte de la ligne 33 • création de voyages courts entre Beaufays et Trooz aux heures creuses. 	33>27	JS	27		
				JNS	86		
				S	43		
				D/F	29		
		A FAIRE					
28	Elle relie Fléron au Sart-Tilman, en desservant entre autres : les différents quartiers de Fléron (Romsée, le Bouny), le centre de Chaudfontaine et de Ninane, Beaufays, le centre de Tilff, le CHU de Liège et les Amphithéâtres de l'ULiège. Elle dessert les gares de Chaudfontaine et de Tilff.	Une offre est créée le week-end: la ligne circule le samedi et le dimanche. +7 BUS S; +6 BUS D/F	28	JS	0	6H29 - 18H21	6H59 - 18H04
				JNS	38	7H03 - 17H06	6H59 - 18H04
				S +7BUS			7H04-17H04
				D/F+6BUS			8H10-18H10
						MAUVAISE AMPLITUDE JS	
29	Elle relie Liège à Fléron, en desservant entre autres : le centre de Liège (Place République Française), le pôle universitaire du XX août, la Médiacité, le pôle scolaire de Chênée, le quartier de Chênée Thiers, le quartier de Grivegnée Bas, l'hôpital CHU Notre Dame des Bruyères, la Maison communale de Beyne-Heusay, l'éco quartier de Wérister à Fléron, le centre de Romsée, la Polyclinique de Fléron, le Centre sportif local, la bibliothèque et le centre de Fléron. Elle se connecte au tram à la station «Opéra ».	la ligne est prolongée jusqu'au centre de Fléron via Romsée (1 voyage sur 2) • elle reprend la desserte de Romsée assurée par la ligne 10 (future ligne 4) • certains voyages ont leur terminus au CHU des Bruyères.	29	JS	27	5H30 -23H00	5H30 - 23H30
				JNS	6	5H22 - 23H00	5H30 - 23H30
				S	18	5H33 -23H00	5H30 - 23H30
				D/F	19	5H35 -23H	5H30 - 23H30
		La ligne pourrait être réétudiée dans le cadre de la mise en service du BUSWAY 1.				MEILLEURE AMPLITUDE	
31	Elle relie les Guillemins à Nessonvaux, en desservant entre autres : les quartiers de Fragnée et des Vennes, Chênée, Vaux-sous-Chèvremont, Chaudfontaine, le quartier de la Brouck, Prayon, Trooz et Basse Fraipont. Elle dessert les gares des Guillemins, de Chênée, de Chaudfontaine, de Trooz, de Fraipont et de Nessonvaux. Elle se connecte au tram aux stations «Général Leman» et «Gare des Guillemins ».	<ul style="list-style-type: none"> • la ligne est rabattue au pôle d'échange bus/tram de la «Gare des Guillemins » où les correspondances sont assurées en quai à quai, de manière confortable • la desserte du Péry à Trooz est reprise par la ligne 33 (future ligne 27).Attention, il faut vérifier à quel moment, il manque des bus car les amplitudes sont pareilles 	31	JS	-8	4H52 -23H35	5H00 -23H42
				JNS	-10	4H52 -23H35	5H00 -23H42
				S	-17	5H30 - 23H35	5H00 -23H42
				D/F	-12	6H15 - 23H35	5H00 -23H42
						MEILLEURE AMPLITUDE	
						SAUF MATIN JS ET JNS	
66>37	Elle relie Coronmeuse à Chênée, en desservant entre autres : l'Ile Monsin, Jupille-sur-Meuse, l'Athénée Royal Liège Atlas à Jupille, la Place Gilles Etienne, les quartiers Jupille-Bruyères et Verger de Fayembois, le CHU Notre Dame des Bruyères et le pôle scolaire de Chênée. Elle se connecte au tram à la station «Coronmeuse»	<ul style="list-style-type: none"> • ligne limitée à la station «Coronmeuse» où les correspondances bus/tram sont assurées en quai à quai, de manière confortable • la desserte de la liaison entre Coronmeuse et la Place Licourt est reprise par les lignes 7, 50 (future ligne 77) et 78. 	66>37	JS	0	7H26 - 16H31	7H24 - 16H28
				JNS	NRP	NRP	NRP
				S	NRP	NRP	NRP
				D/F	NRP	NRP	NRP
		UNIQUEMENT JOURS SCOLAIRES					

160>138	Elle relie Bressoux à Grivegnée, en desservant entre autres : les quartiers de Droixhe et de Jupille (Les Piétresses, les écoles). Elle dessert la gare de Bressoux et se connecte au tram à la station « Liège Expo».	La ligne est prolongée jusqu'au pôle d'échange bus/tram de « Liège Expo» où les correspondances sont assurées en quai à quai, de manière confortable.	160>138				
				JS	0	7H35 BRESSOUX ; 12H20 OU 15H35 JUPILLES	7H35 LIEGE EXPO; 12H20 OU 15H35 LES BRUYERES
				JNS	NRP	NRP	NRP
				S	NRP	NRP	NRP
				D/F	NRP	NRP	NRP