

*Construisons ensemble la mobilité de demain!*

**Plan Régional de Transport  
Public 2023-2025  
de la zone de Florenville**

## Table des matières

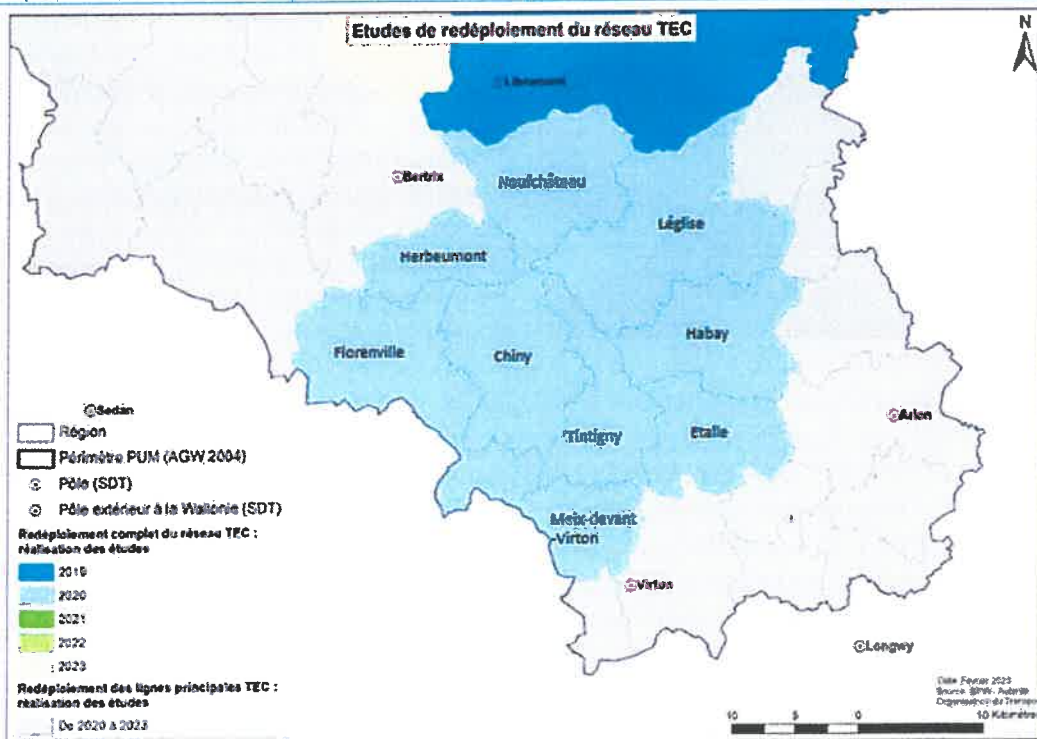
Introduction .....	3
1. Cadre .....	4
1.1 Cadre stratégique régional .....	4
1.2 Cadre réglementaire .....	5
1.3 Etapes de redéploiement.....	6
A. Etape tactique réalisée .....	6
B. Etapes suivantes .....	7
2. Synthèse du diagnostic mobilité sur la zone .....	8
3. Plan régional de transport public sur la zone .....	11
3.1 Caractéristiques du réseau cible 2023 .....	11
3.2 Liaisons et niveaux de service cibles .....	12
3.3 Phasage lié à l'implantation de l'Hôpital Vivalia .....	20
3.4 Ampleur et impact du Plan.....	21
3.5 Monitoring .....	22
3.6 FICHES DÉTAILLÉES PAR LIAISON .....	23

## Introduction

Le présent document s'inscrit dans le processus de redéploiement de l'offre tel que défini par l'article 19 du contrat de service public entre la Wallonie et l'Opérateur de Transport de Wallonie (CSP) pour lequel l'Autorité Organisatrice du Transport est chargée « d'établir les projets de Plans Régionaux de Transport Public en capitalisant sur l'expertise de l'OTW et d'autres parties prenantes et en prenant en compte les moyens financiers ».

Il s'agit d'un document d'orientations tactiques qui définit les objectifs régionaux en termes de liaisons et de niveaux de service pour une zone de mobilité cohérente. Le territoire considéré ici est la zone autour de Florenville, constituée des communes de :

<b>Florenville</b>	5.587 hab.	<b>Neufchâteau</b>	7.791 hab.
<b>Herbeumont</b>	1.649 hab.	<b>Habay</b>	8.478 hab.
<b>Chiny</b>	5.237 hab.	<b>Léglise</b>	5.557 hab.
<b>Tintigny</b>	4.307 hab.	<b>Étalle</b>	5.968 hab.
<b>Meix-devant-Virton</b>	2.806 hab.		



Le présent document retrace le cadre dans lequel s'inscrit la démarche de redéploiement (cadre stratégique et réglementaire), ainsi que le diagnostic mobilité sur lequel est basé le Plan Régional de Transport Public (P RTP).

Le Plan en lui-même est présenté en 3<sup>e</sup> partie de document. Y sont détaillés :

- Les principaux avantages du nouveau plan de transport ;
- La cartographie du réseau et les fiches détaillant le niveau de service attendu sur chaque liaison ;
- L'ampleur du Plan de Transport en comparaison avec le réseau wallon.

## 1. Cadre

### 1.1 Cadre stratégique régional

En 2017, le Gouvernement wallon a adopté la Vision FAST 2030, fixant des objectifs ambitieux et reconnus pour la nécessaire transformation de mobilité à l'horizon 2030 en Wallonie. Mettre en place un système de mobilité qui garantit à tous la Fluidité, l'Accessibilité, la Santé et la Sécurité via le Transfert modal sont les finalités que la Wallonie veut atteindre en 2030.



Plus précisément, la Vision FAST 2030 prévoit l'augmentation de la part modale bus/tram de 4% (en 2018) à 10% (en 2030), en parallèle d'une augmentation de la part modale des autres modes alternatifs à la voiture individuelle.



Afin d'atteindre ces objectifs, la Stratégie Régionale de Mobilité (approuvée par le précédent Gouvernement Wallon en 2019 et confirmée par la Déclaration de Politique Régional du Gouvernement actuel) prévoit la création et/ou le renforcement des lignes du réseau structurant régional et des réseaux urbains, une hiérarchisation de l'offre TEC (en fonction de la demande de mobilité) ainsi que le développement de solutions de mobilité locale flexibles.

En phase avec ces différents documents stratégiques, les objectifs de travail de l'Autorité Organisatrice du Transport d'ici 2023 sont, notamment :

- La création et le renforcement de lignes structurantes urbaines (tram, BHNS et principales) et non-urbaines (Express et principales) ;
- En s'appuyant sur ces développements et sur l'offre ferroviaire (Plan Transport SNCB 2020-2023), le redéploiement, par phase, de 50% de l'offre kilométrique TEC de référence ;
- Le déploiement progressif et conséquent de solutions de mobilité locale, complémentaires et en rabattement vers les services réguliers de transport public.

Plus précisément, le redéploiement de l'offre consiste en une amélioration de l'offre de transport en commun en regard des besoins de mobilité et pas uniquement en regard de la fréquentation actuelle du seul mode bus. Il s'agit donc d'adapter et d'améliorer le réseau de services réguliers pour répondre aux besoins significatifs de mobilité (actuels et/ou anticipés par l'évolution des territoires) de la population et des acteurs socio-économiques en termes de (nouvelles) liaisons et de niveaux de service attractifs, apportant une offre adaptée à chaque public-cible.

Ce redéploiement se réalise en phase avec la Stratégie Régionale de Mobilité. Celle-ci exprime la hiérarchisation attendue et les différents niveaux de service cibles auxquels doivent répondre le futur réseau de transport en commun intégré.

Le réseau ainsi hiérarchisé offrira une meilleure lisibilité aux usagers, ce qui facilitera l'usage des transports en commun (notamment par de nouveaux clients), l'ambition étant d'améliorer la charge moyenne et la fréquentation des réseaux de transport public.

## 1.2 Cadre réglementaire

Le décret du 21/12/1989, par sa mise à jour le 29/03/2018, définit un réseau hiérarchisé comme un ensemble de lignes régulières de transport en commun s'appuyant sur la structure territoriale du bassin de mobilité et organisé en un maillage de lignes structurantes, de lignes secondaires et de lignes de desserte de pointe. Il confie à l'Autorité Organisatrice du Transport la définition de l'offre de transport permettant de concrétiser la politique d'accessibilité au territoire et la fixation des objectifs d'intermodalité.

Le Contrat de Service Public 2019-2023, qui lie l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) à la Région Wallonne, définit les modalités d'évolution de l'offre de transport en commun et le rôle que doivent y jouer les Organes de Consultation par Bassin de Mobilité (OCBM).

Particulièrement, l'article 19 - Processus de redéploiement de l'offre précise ceci :

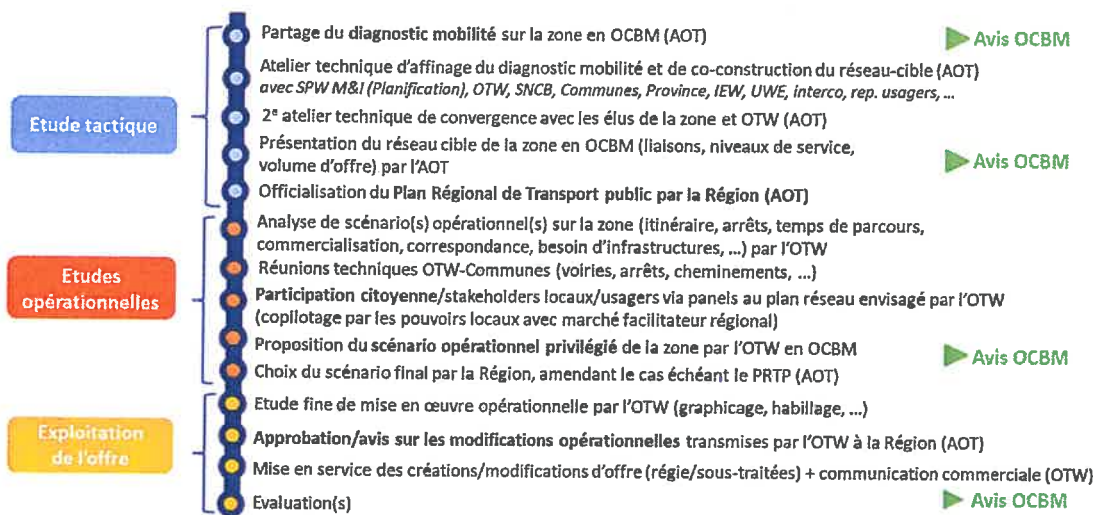
*Les Parties s'engagent à suivre la procédure suivante dans le cadre du redéploiement de l'offre:*

- *Sur base des orientations de redéploiement de l'offre du réseau de transport public wallon définies par le Gouvernement, l'AOT établit les projets de Plans Régionaux de Transport Public en capitalisant sur l'expertise de l'OTW et d'autres parties prenantes et en prenant en compte les moyens financiers tels que prévus à l'Article 71. L'AOT met en œuvre sur base de ces Plans les concertations avec les différents membres des OCBM ;*
- *A la suite de ces concertations, l'AOT officialise les Plans Régionaux de Transport Public déclinés par Bassin de mobilité ;*
- *Sur cette base, l'AOT pilote les évolutions de l'offre selon un échéancier réaliste ;*
- *L'OTW étudie et planifie ces évolutions de l'offre, les chiffre de manière fine, génère les scénarios (itinéraire, amplitude approximative, fréquence, service alternatif, gamme tarifaire des services alternatifs, mesures d'accompagnement souhaitables) à soumettre à l'organe de consultation concerné ;*
- *Les membres de l'organe de consultation du Bassin émettent leurs remarques et leurs suggestions ;*
- *L'AOT valide le scénario final parmi les propositions de l'OTW éventuellement amendées ;*
- *L'OTW réalise alors son étude plus fine de modification de l'offre et la met en œuvre, elle-même ou en sous-traitance ;*
- *L'AOT encadre un processus d'évaluation et d'adaptation du projet d'offre redéployée, dans les 12 mois qui suivent la mise en production.*

### 1.3 Etapes de redéploiement

#### A. Etape tactique réalisée

Le présent Plan Régional de Transport s'inscrit dans le processus plus large de redéploiement de l'offre tel que défini ci-dessus et synthétisé comme suit :



La première phase de ce redéploiement consiste en la réalisation et en la validation de l'étude tactique :

- Le processus a été initié lors de l'OCBM du Luxembourg du 22/10/2020 par le partage d'un premier diagnostic mobilité.
- Début décembre 2020, un premier atelier technique réunissant le SPW Mobilité et Infrastructures (Autorité Organisatrice du transport et Direction de la planification de la mobilité), l'OTW, les communes concernées et différentes parties prenantes (SNCB, Idelux, UWE, etc) a été organisé afin d'affiner le diagnostic mobilité de la zone et d'esquisser en co-construction le réseau cible, tant en matière de liaisons que de niveaux de service.
- Sur cette base, différentes réunions de travail ont été organisées avec l'OTW d'une part et les communes d'autre part afin d'affiner le réseau cible.
- Ce réseau cible de la zone de Florenville a été présenté pour avis à l'Organe de Consultation du Bassin de Mobilité du Luxembourg le 8 juin 2021 au cours duquel, après des échanges concernant la liaison entre Etalle et Marbehan/Futur Vivalia d'une part et concernant la liaison entre Habay et Arlon, un avis favorable a été donné :

« L'Organe recommande à l'AOT d'officialiser le Plan régional de Transport public sur la zone pluricommunale de Chiny, Etalle, Florenville, Habay, Herbeumont, Léglise, Meix-devant-Virton, Neufchâteau, Tintigny afin de permettre à l'OTW, sur base de ce réseau cible, d'étudier et planifier les évolutions de l'offre nécessaires en vue de présenter le résultat de ses études pour la réunion de printemps 2022 de l'OCBM du Luxembourg. »

OCBM  
08.06.2021  
?

- Le réseau cible final est officialisé par l'AOT sous la forme du présent Plan Régional de Transport Public qui sera la base pour les évolutions de l'offre à mettre en œuvre par l'OTW d'ici 2023.

## B. Etapes suivantes

Sur la base du présent Plan Régional de Transport Public, la phase de réalisation des études opérationnelles par l'OTW en vue de la mise en place de ce nouveau réseau est entamée.

Conformément à l'article 19 du CSP, l'OTW « étudie et planifie ces évolutions de l'offre, les chiffres de manière fine, génère les scénarios (itinéraire, amplitude approximative, fréquence, service alternatif, gamme tarifaire des services alternatifs, mesures d'accompagnement souhaitables). Les besoins éventuels en matériel roulant et en infrastructures de transport public sont également identifiés. »

L'OTW s'assurera de mettre en œuvre la concertation locale nécessaire pour la meilleure prise en compte possible des réalités locales dans l'opérationnalisation de l'offre cible, tout en restant dans les balises tactiques fixées par le Plan de Transport en termes de liaisons, niveaux de service et d'ampleur kilométrique.

Le résultat de ces études opérationnelles seront soumis à l'avis de l'Organe de Consultation du Bassin de Mobilité du Luxembourg, au plus tard pour sa session de printemps 2022. La Région validera alors le scénario final à mettre en exploitation, éventuellement amendé par la prise en compte des recommandations de l'OCBM.

La mise en service des évolutions de l'offre se réalisera dans l'année suivant cette validation régionale, en lien avec la disponibilité effective des infrastructures et du matériel roulant nécessaire à l'exploitation de l'offre concernée et avec des enjeux de communication externe et d'accompagnement du changement pour lesquels tant l'OTW que les Villes et communes doivent contribuer. En parallèle, des solutions de mobilité locale flexible seront déployées là où les services réguliers ne sont pas présents.

Les évolutions de l'offre (modification, création, suppression) effectuées feront l'objet d'un processus d'évaluation (et éventuellement d'adaptation) dans les 12 mois qui suivent leur mise en service (conformément à l'article 19 du CSP).

Cette évaluation portera au moins sur les éléments suivants :

- Conformité de la mise en œuvre aux attentes régionales ;
- Analyse de la fréquentation et de la charge passager :
  - o Adéquation de la politique/localisation des arrêts ;
  - o Fiabilité ;
  - o Efficacité des correspondances ;
  - o Accessibilité PMR.

Elle sera notamment alimentée par le monitoring à réaliser par l'OTW (détaillé au point 3.4).

## 2. Synthèse du diagnostic mobilité sur la zone

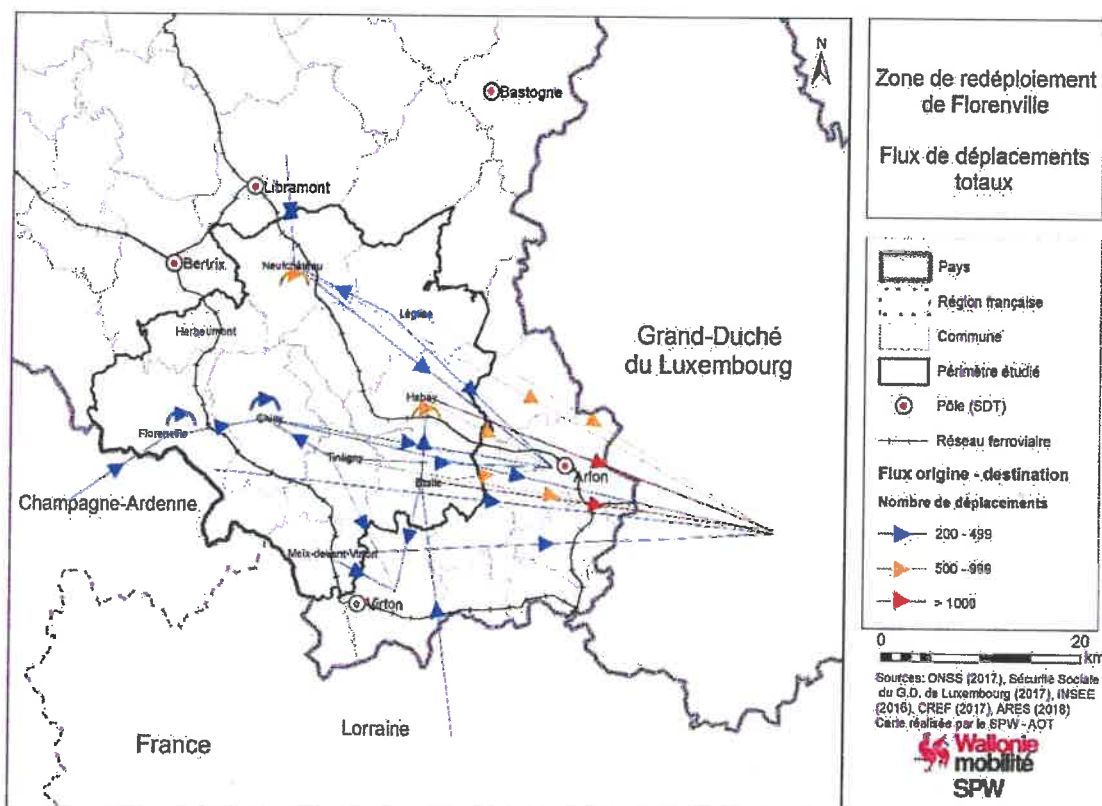
### Demande de mobilité

Une analyse des flux de mobilité domicile-travail, de localisation des emplois, de déplacements scolaires secondaires et supérieurs a été réalisée.

Il en ressort que la majorité des flux de la zone est orientée vers le Grand-Duché du Luxembourg et vers Arlon. Le besoin de mobilité vers ces pôles est déjà rencontré avec l'offre structurante, qu'elle soit ferroviaire ou express.

On note d'importants flux intracommunaux sur les communes de Neuchâteau et Habay, et dans une moindre mesure à Florenville et Chiny.

En-dehors de ces flux, la demande de mobilité est plus dispersée sur le territoire, avec des flux (pour partie scolaire) dirigés vers Florenville, Chiny, Virton, Neufchâteau et Habay.



www.wallonie.be  
 N° vert : 1718 (informations générales)

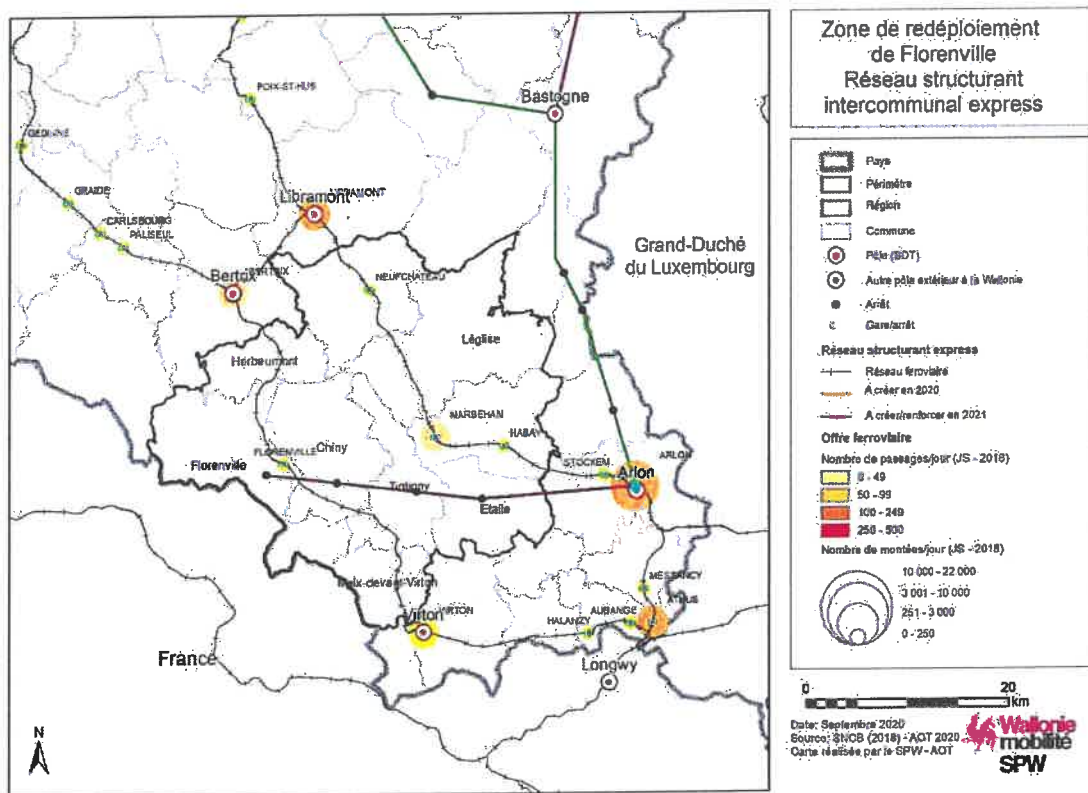
Le diagnostic plus détaillé se trouve en annexe.



Offre structurante (ferroviaire et express)

L'analyse de l'offre structurante (ferroviaire et express) actuelle et ambitionnées montre que la majorité des communes de la zone disposent ou disposeront d'une offre structurante intercommunale, que celle-ci soit ferroviaire ou express.

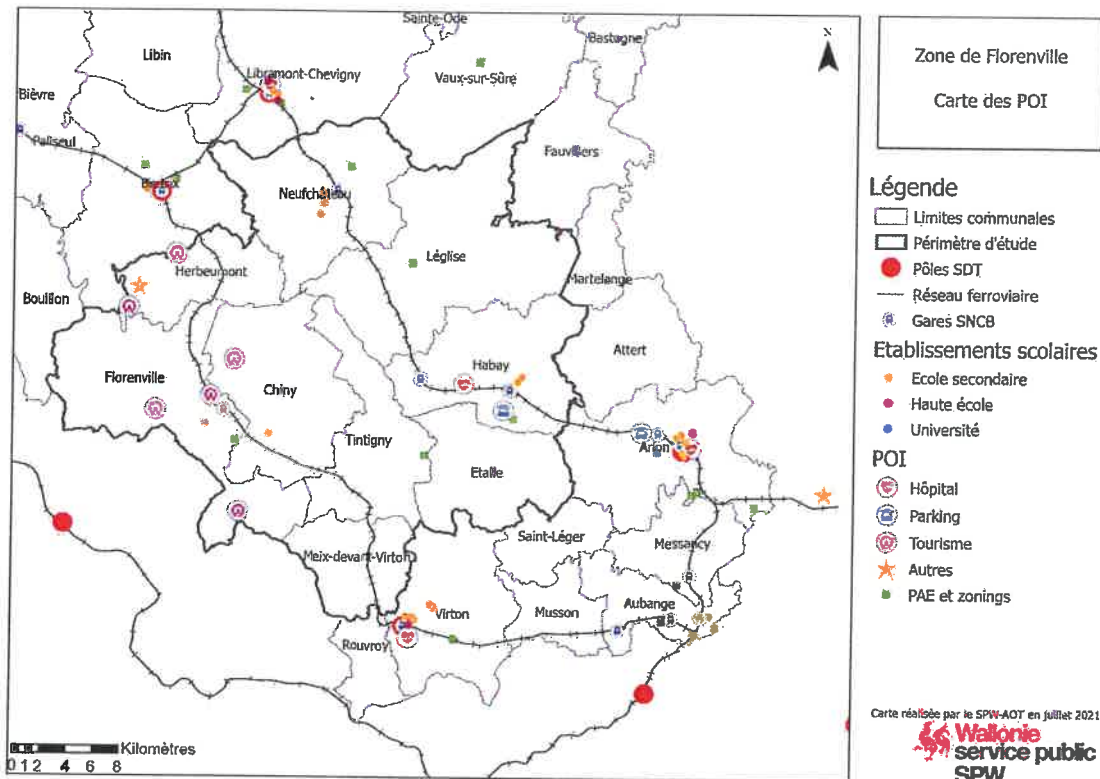
Seules les communes d'Herbeumont, Légèze et Meix-devant-Virton n'ont pas encore d'accès au réseau structurant.



www.wallonie.be  
N° vert : 1718 (informations générales)

Points d'intérêts

Afin de compléter ce diagnostic, un brainstorming a été réalisé en atelier afin d'identifier tous les points d'intérêts sur la zone pouvant justifier d'une desserte de transport en commun. Des PAE ainsi que différents lieux touristiques ont été épinglés, ainsi que le montre la carte ci-dessous.



### Enjeux

Suite aux ateliers techniques avec les différentes parties prenantes, différents enjeux liés au développement du territoire ont été identifiés :

- Implantation du futur hôpital Vivalia sur la commune d'Habay à l'horizon 2025 ;
- Croissance de la population attendue, nombreux projets de développements immobiliers sur Habay ;
- Enjeux transfrontaliers avec la France et le Grand-Duché du Luxembourg ;
- Enjeu touristique notamment en période estivale sur Chiny (festival, camping), Florenville (Orval, camping) et Herbeumont ;
- Dispersion des flux scolaires vers différents pôles, nécessitant un diagnostic pointu par l'OTW de la fréquentation des lignes scolaires actuelles.

Au vu de ces éléments et en cohérence avec la Stratégie Régionale de Mobilité, les principaux enjeux de redéploiement de l'offre sur la zone de Florenville peuvent être définis comme suit :

- Le redéploiement de l'offre en adéquation avec le territoire actuel et les projets de développement ;
- Le renforcement de la lisibilité du réseau par sa hiérarchisation et sa simplification (réduction de la constance spatiale) ;
- L'optimisation de l'usage du réseau structurant ferroviaire : organisation d'un rabattement efficace en correspondance sur le réseau ferroviaire ;
- L'amélioration de la desserte des villages.

### 3. Plan régional de transport public sur la zone

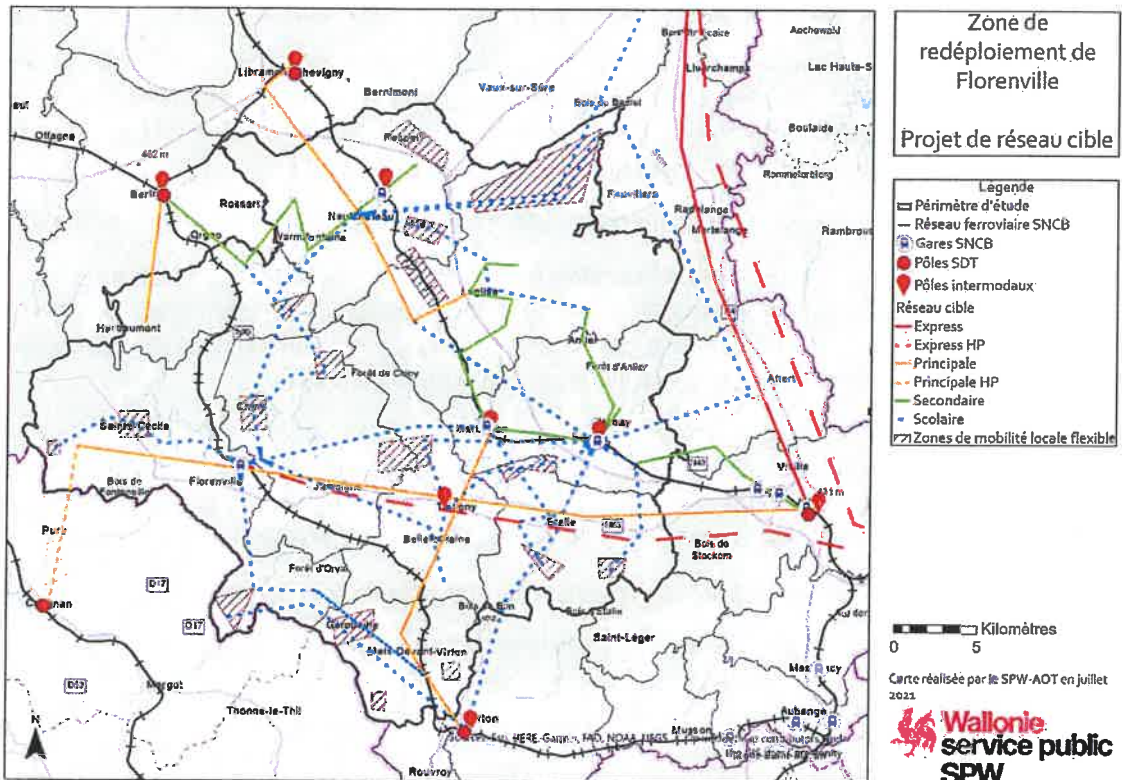
#### 3.1 Caractéristiques du réseau cible 2023

Les avantages mobilité de ce réseau cible sont les suivants :

- La hiérarchisation du réseau ainsi que sa clarification (en termes d'itinéraires et d'horaires) permettront une meilleure appropriation du réseau et donc une plus grande facilité d'utilisation à tous les habitants : plus de surprise ou de question sur l'itinéraire emprunté ou sur le cadencement de la ligne.
- La valorisation de l'offre ferroviaire, financée par le fédéral, là où elle est présente.
- Des correspondances prioritaires à organiser entre réseaux bus et ferroviaire afin de favoriser l'intermodalité. Les liaisons à destination d'Arlon, particulièrement, pourront contribuer à diminuer la pression automobile aux heures de pointe pour rejoindre la gare. Les correspondances suivantes seront ainsi à assurer :
  - En gares de Neufchâteau, Marbehan et Habay avec les trains à destination de Arlon/Luxembourg, pour une meilleure mobilité des navetteurs ;
  - En gare de Bertrix, avec les trains à destination de Libramont ;
  - En gare de Libramont, avec le bus à destination de Bastogne ;
- Une desserte améliorée de villages et augmentation du niveau de service de l'offre :
  - Meilleure desserte des localités de Herbeumont, Florenville, Tintigny et Habay et amélioration de la fréquence ;
  - Meilleur rabattement des différentes localités d'Habay vers le centre et augmentation significative de la fréquence : passage à 1 bus/h toute la semaine entre 6h et 20h ;
  - Ajout d'une liaison directe de Virton vers Habay (Vivalia) toute la journée ;
  - ➔ Le réseau offre une meilleure couverture avec 83% des habitants de la zone bénéficiant d'une desserte régulière a minima du lundi au samedi, à moins de 15min à pied de chez eux.
- Une desserte améliorée des pôles d'emploi : desserte des PAE Tintigny-Haut-du-Sud, PAE Magenot, Ardennes Logistics et du futur hôpital Vivalia ;
- Les dessertes scolaires maintenues vers l'ensemble des pôles d'enseignement ;
- Une offre secondaire touristique estivale à créer en complément du réseau identifié ;
- Pour les zones proches de leur pôle de destination (localités autour de Neufchâteau) ou avec une faible densité de population (ex : localités de Suxy à Chiny, Villers-devant-Orval à Florenville ou Straimont à Herbeumont), mise en œuvre de solutions complémentaires de mobilité locale flexible, plus efficiente que le transport collectif, en vue d'offrir un système intégré de transport public.

### 3.2 Liaisons et niveaux de service cibles

Les liaisons cibles, qui desserviront le territoire de manière hiérarchisée, ainsi que leur niveau de service respectif, sont présentés ci-dessous.



www.wallonie.be  
 N° vert : 1718 (informations générales)

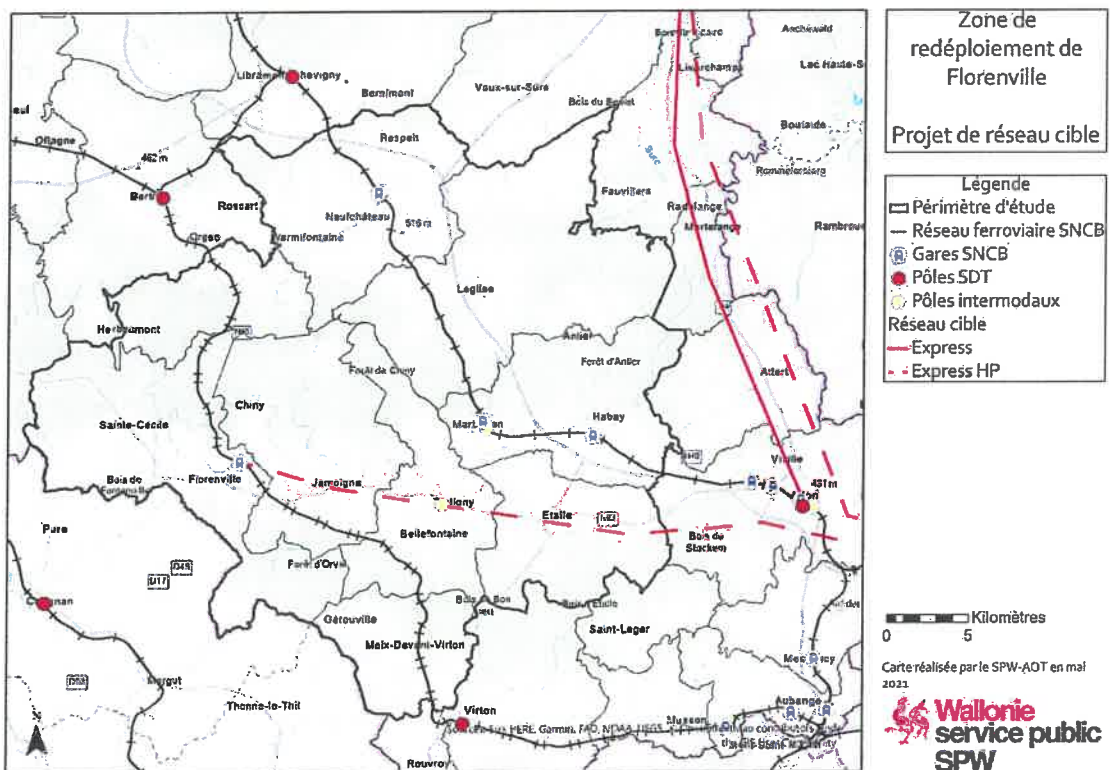
Liaisons structurantes express :

Les principales caractéristiques d'une liaison « express » sont les suivantes :

- Rapidité (min 35 km/h) ;
- Principe de 1 arrêt par commune et par ZAE/PAE ;
- Sur voiries régionales ;
- Matériel roulant confortable ;
- Horaire cadencé.

Sur la zone de Florenville, une liaison express transfrontalière (en rouge sur la carte) traverse le territoire :

- Liaison Florenville – Chiny - Tintigny – Etalle – Bertrange – Strassen - Luxembourg.



www.wallonie.be  
 N° vert : 1718 (informations générales)

Les niveaux de service cible de cette liaison et les objectifs d'intermodalité sont présentés en annexe.

Liaisons structurantes principales :

En complément de l'offre ferroviaire et express, les liaisons principales permettent de connecter toutes les communes au réseau structurant de transport public.

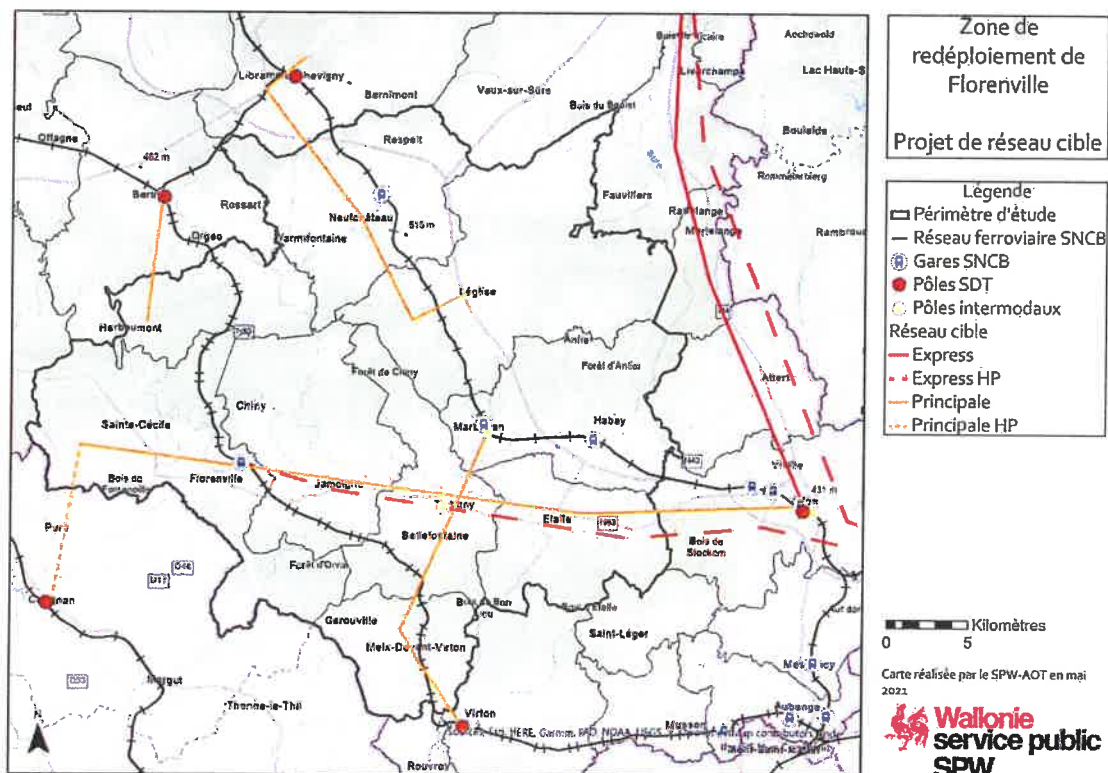
Les principales caractéristiques d'une liaison « principale » sont les suivantes :

- Itinéraire direct - rapide ;
- Principe de 1 arrêt par localité/point d'intérêt majeur (POI) ;
- Principalement sur voiries régionales ;
- Horaire cadencé.

Sur la zone, les liaisons principales (en orange sur la carte) cibles desservant le territoire sont :

- Liaison transfrontalière (Carignan) - Lambermont - Chassepierre - Laiche - Florenville - Izel - Jamoigne - Tintigny - Ste-Marie - Etalle - Vance - Stockem - Arlon
- Liaison Herbeumont – Bertrix
- Liaison Légglise - Assenois - Hamipré - Neufchâteau - Semel - Verlainne - Lamouline - Libramont centre
- Liaison Marbehan -Tintigny - Bellefontaine - Lahage - Meix – Houdrigny – Dampicourt - Virton

www.wallonie.be  
 N° vert : 1718 (informations générales)



Les niveaux de service cible de ces liaisons et les objectifs d'intermodalité sont présentés en annexe.

Liaisons secondaires :

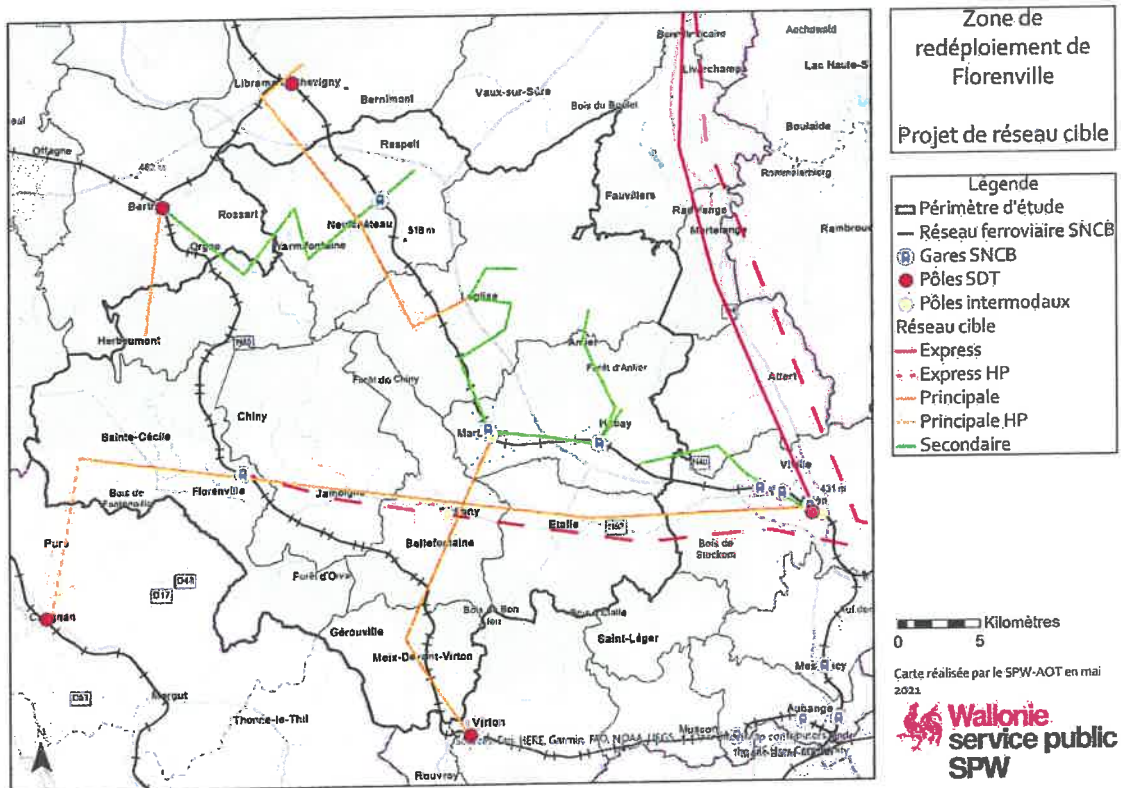
Les principales caractéristiques d'une liaison « secondaire » sont les suivantes :

- Desserte fine des villages ;
- Sur voiries communales ;
- Horaire cadencé pour garantir les correspondances avec le réseau structurant au pôle d'intermodalité visé.

Sur la zone, les liaisons secondaires (en vert sur la carte) desservant le territoire sont :

- Liaison Bertrix - Gribômont - Grandvoir - Tournay - Warmifontaine - Neufchâteau - Longlier – Lahérie
- Liaison Gennevaux - Wittimont - Légglise - Rancimont - Thibéssart - Mellier – Marbehan
- Liaison Marbehan - Houdemont - Habay - Habay-la-Neuve
- Liaison Vlèssart - Louftémont - Anlier - Habay-la-Neuve - Gare d'Habay
- Liaison Hachy – Thiaumont – Heinsch - Arlon

www.wallonie.be  
N° vert : 1718 (informations générales)



Les niveaux de service cible de ces liaisons et les objectifs d'intermodalité sont présentés en annexe.

Liaison secondaire touristique :

Au vu de l'attractivité touristique de la zone, en particulier des communes de Florenville, Chiny et Herbeumont, il est proposé de déployer une liaison secondaire touristique estivale.

Cette liaison circulerait tous les jours pendant les mois de juillet et août, selon un itinéraire et un niveau de service encore à affiner.

Une concertation pilotée par l'ADL de Florenville avec les Maisons de Tourisme ainsi que différents opérateurs touristiques locaux et l'OTW est en marche afin déterminer la liaison à mettre en œuvre. Les acteurs opérant sur la zone de Bouillon participent également à cette démarche.

Une enveloppe de 45.000 km annuel a été dégagée dans le présent Plan Régional de Transport Public afin de déployer cette offre touristique estivale.



Liaisons scolaires :

En complément du réseau structurant et des lignes secondaires qui permettent sur leurs itinéraires de répondre au besoin scolaire également, il est essentiel d'offrir une offre régulière scolaire complémentaire.

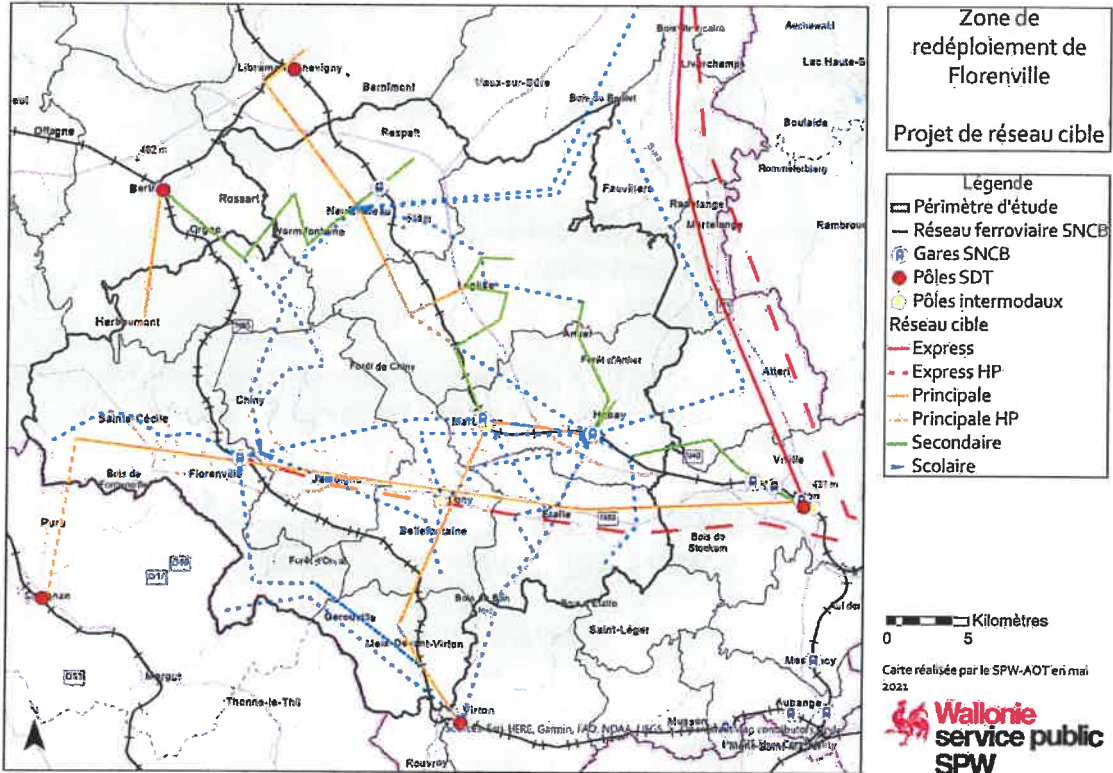
Les principales caractéristiques d'une liaison « scolaire » sont les suivantes :

- Desserte fine des villages et des écoles ;
- De 1 à 2 aller/retour aux heures de pointe ;
- En jours scolaires uniquement.

Sur la zone de Florenville, les liaisons scolaires (en bleu sur la carte) desservant le territoire sont :

- Liaison Quatre-Vents - Ellezelles – Grand-Monchau - Lahamaide - Ath
- Liaison Muno -Ste-Cécile – Laiche – Lacuisine – Florenville/Izel
- Liaison Houdrigny – Meix – Gérouville – Villers-devant-Orval – Florenville/Izel
- Liaison Gribômont – St-Médard – Straimont – Suxy – Chiny – Izel/Florenville
- Liaison Habay – Marbehan – Orsinaing – Rossignol – Termes – Bulles – Moyen – Izel/Florenville
- Liaison Lahage – Bellefontaine – St-Vincent – Frénoi – Prouvy – Valansart – Izel/Florenville
- Liaison Buzenol – Fratin – Ste-Marie – Etalle – Habay
- Liaison Chantemelle – Vance – Fouches – Hachy – Habay
- Liaison Rossignol – Orsinaing – Harinsart - Villers/Semois – Mortinsart – Habay
- Liaison Ebly - Fauvillers - Martelange - Attert - Habay
- Liaison Villers-devant-Orval – Limes – Gérouville – Sommethonne – Villers-la-Loue – Houdrigny - Virton
- Liaison Habay – Vance – Etalle – Ste-Marie – Fratin – Buzenol – Virton
- Liaison Florenville – Chiny – Rossignol – Virton
- Liaison Chiny – Suxy – Straimont – Martilly – Menugoutte – Harfontaine – Warmifontaine – Grapfontaine – Neufchâteau
- Liaison Louftémont – Béhème – Gennevaux – Narcimont – Wittimont – Marbai – Namoussart – Offaing – Neufchâteau
- Liaison Nivelet – Lavau – Bernimont – Cousteumont – Neufchâteau
- Liaison Winville – Volaiville – Witry – Traimont – Vaux-Lez-Chêne – Ebly – Maisoncelle – Bonbois – Mon Idée – Neufchâteau
- Liaison Neufchâteau – Léglise - Bastogne

Ces liaisons scolaires sont susceptibles de s'adapter dans le temps à l'évolution de l'offre d'enseignement et des flux scolaires sur la zone.



Les niveaux de service cible de ces liaisons sont présentés en annexe, sans préjudice pour l'Opérateur de renforcer la capacité de l'offre en fonction des besoins évolutifs (capacité du matériel roulant, dédoublement).

Besoins en solutions de mobilité locale flexibles :

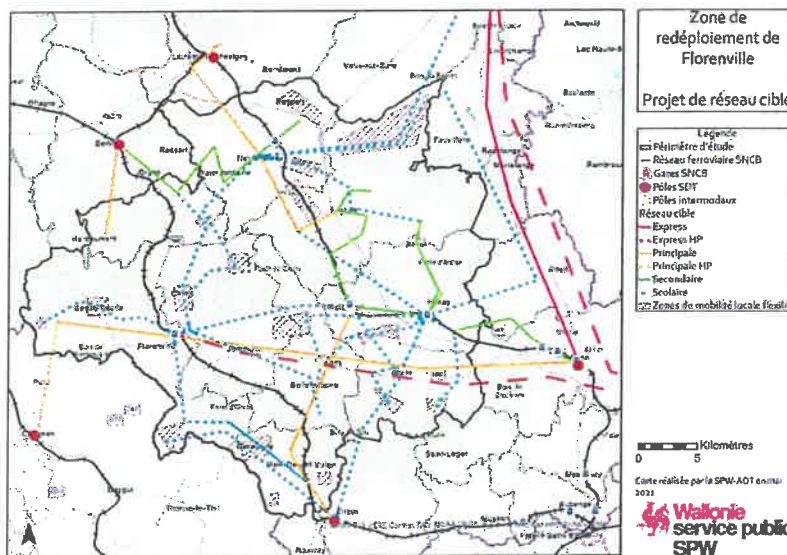
Par « services de transport public local de personnes », il faut entendre tout service de mobilité d'intérêt local, accessible à tous sans discrimination et complémentaire à l'offre de service régulier. Ces services de mobilité pourront être de différents types : minibus à la demande, taxi (collectif), navette à la demande, système de vélos/trottinettes en libre-service (station fixe) ou en free-floating, électriques ou non, autres solutions innovantes, ...

La Région est en train d'élaborer un cadre réglementaire visant le développement significatif et adéquat de l'offre de services de transport public local à travers l'ensemble du territoire wallon, en priorité au sein des zones redéployées. Ceux-ci doivent s'inscrire dans un système de transport public intégré, depuis le plus structurant (réseau ferroviaire national) au plus flexible (mobilité locale) en passant par le réseau régional hiérarchisé de transport public régulier. Ces services doivent permettre :

- Le rabattement vers les réseaux structurants (ferroviaire, express et principal) ;
- Une offre de mobilité complémentaire aux réseaux de transport public régulier :
  - o Dans des zones non-desservies ;
  - o Dans des plages horaires non-desservies.

Les études réalisées ont permis la pré-identifications des besoins suivants :

- Géographique (avec une amplitude horaire similaire aux services réguliers de la zone) : une vingtaine de villages de moins de 500 habitants en moyenne non desservies par les lignes structurantes, principales ou secondaires : Villers-devant-Orval, Sainte-Cécile et Muno, Chiny, Suxy, Rossignol, Chantemelle, Buzenol, Villers-sur-Semois, Straimont, Gérouville, Somethonne, villages des anciennes communes de Ebly et Witry, villages de Léglise entre la N801 et la N40 ;



- Temporel : en soirée (après 20h) depuis Arlon, Virton, Bertrix, Libramont pour les zones desservies par les lignes principales.

Ces besoins seront complétés/affinés pendant la phase d'études opérationnelles.

### 3.3 Phasage lié à l'implantation de l'Hôpital Vivalia

Le futur Centre Hospitalier Régional – Centre Sud, plus connu sous le nom de « Vivalia », sera implanté à Houdemont à l'horizon 2025. Avec l'Hôpital de Marche, il constituera l'un des 2 sites hospitaliers aigus pour la province du Luxembourg. Il aura une capacité d'accueil de 660 lits et il est estimé que 4.000 emplois seront rassemblés et/ou créés sur ce site.

Le futur hôpital Vivalia constitue donc un point d'intérêt futur majeur pour la zone étudiée et engendrera de nouveaux besoins et donc de flux de mobilité.

Pour répondre à cette évolution du territoire, il est proposé d'établir le phasage suivant :

- Liaison principale Virton – Meix-devant-Virton – Tintigny – Habay
  - La liaison circulera dans un premier temps uniquement entre Virton, Meix-devant-Virton et Tintigny, avec le niveau de service suivant : 1bus/2h/sens en semaine entre 6h et 20h (1 bus/h aux heures de pointe), 1bus/2h/sens le week-end entre 9h et 19h.
  - Une fois Vivalia implanté, la liaison sera étendue jusqu'à la gare de Marbehan et l'hôpital, avec le même niveau de service.
- Liaison secondaire Léglise – Rancimont – Thibèssart – Méllier – Marbehan
  - La liaison circulera dans un premier temps uniquement entre Léglise et la gare de Marbehan, avec le niveau de service suivant : 1bus/2h/sens en semaine entre 6h et 20h (1 bus/h aux heures de pointe), 1bus/2h/sens le samedi entre 9h et 19h.
  - Une fois Vivalia implanté, la liaison sera étendue jusqu'au site de Vivalia, avec le même niveau de service qu'auparavant.
- Liaison secondaire Marbehan – Houdemont – Habay – Habay-la-Neuve
  - La liaison circulera dans un premier temps avec le niveau de service suivant : 1bus/h/sens en semaine entre 6h et 20h, 1bus/2h/sens le samedi entre 9h et 19h.
  - Une fois Vivalia implanté, le niveau de service augmentera le week-end et passera à 1bus/h/sens entre 6h et 20h le samedi et dimanche.
- Déplacement de la commune d'Etalle vers Vivalia
  - Un déplacement en transport en commun sera faisable en 2025 depuis Etalle vers l'Hopital via changement de ligne à Tintigny.
  - Si le potentiel apparaît plus important à l'avenir et pourrait justifier d'une liaison régulière directe, cela devra faire l'objet d'une étude complémentaire une fois que Vivalia sera opérationnel.

### 3.4 Ampleur et impact du Plan

Avec le développement du réseau structurant Express desservant cette zone, ce Plan concrétise la Stratégie Régionale de Mobilité sur la zone en proposant un réseau hiérarchisé qui connecte les pôles Wallons entre eux et le territoire wallon aux pôles et qui connecte les territoires ruraux au réseau intégré. La priorité accordée à l'offre structurante et le redressement du réseau qui la complète a pour but de répondre mieux aux besoins de la mobilité identifiés sur la zone, de rendre le réseau intégré de transport public plus attractif, par sa lisibilité et son niveau de service offert, et de permettre à l'Opérateur d'en améliorer la performance opérationnelle et économique dans sa mise en exploitation. En complément de ce redressement, la Région entend développer son soutien à la mobilité locale pour compléter spatialement ou en termes d'amplitude horaire les services réguliers redéployés par la mise en œuvre de solutions flexibles.

L'ampleur et l'impact de l'offre de ce Plan de Transport à l'échelle de la Wallonie sont détaillés dans le tableau ci-dessous.

	Situation actuelle Wallonie	Situation actuelle sur la zone de Florenville	Rapport situation actuelle/situation Wallonie	Situation projetée sur la zone de Florenville (avec Vivalia 2025)	Différence entre situation actuelle et projetée sur la zone de Florenville
Population concernée (2021)	3.648.206	47.675	1,31%	48.962	+ 1.287
Densité de population	215,7 hab/km <sup>2</sup>	50.6 hab/km <sup>2</sup>	23,46%		/
Emplois salariés (ONSS 2017)	1.064.919	9.629	0,9%	13.629	+ 4.000 (Vivalia)
Km/an de services réguliers non ferroviaires (OTW 2019)	91.539.222	2.086.176	2.27 %	2.036.898	-49.278 km (-2.3%)
Express	2.977.353	0	0%	116.886	+ 116.886 km
Non-express	88.561.869	2.086.176	2.35 %	1.920.012	- 166.164 km (-8 %)
Dont lignes principales	/	/	/	1.089.713	
Dont lignes secondaires (touristique inclus)	/	/	/	631.300	
Dont lignes scolaire	/	/	/	198.999	
Voyageurs*km (OTW 2019)	693.343.178	16.000.000	2,3%	22.000.000	+ 35%

Sur base du référentiel analytique conjoint de l'Autorité Organisatrice du Transport et de l'Opérateur de Transport de Wallonie, l'évaluation financière de ce Plan de Transport à l'échelle de la Wallonie est présentée dans le tableau ci-dessous.

	Situation actuelle Wallonie (2019)	Situation actuelle sur la zone de Florenville	Rapport situation actuelle/ situation Wallonie	Situation projetée <sup>1</sup> sur la zone de Florenville (avec Vivalia 2025)	Différence entre situation actuelle et projetée sur la zone de Florenville
Coûts (exploitation et investissements) /an	490.000.000 €	8.000.000 €	1,2 %	8.600.000 €	+ 600.000 €
Express	/	/	/	500.000 €	+ 500.000 €
Autres lignes TEC	/	8.000.000 €	/	8.100.000 €	+ 100.000 €
Recettes commerciales /an	110.000.000 €	2.000.000 €	1,8 %	2.500.000 €	+ 500.000 €
Express	/	/	/	100.000 €	
Autres lignes TEC	/	2.000.000 €	/	2.400.000 €	
Financement régional/an (services réguliers)	380.000.000 €	6.000.000 €	1,6 %	6.100.000 €	+ 100.000 €
Express	/	/	/	400.000 €	
Autres lignes TEC	/	6.000.000 €	/	5.700.000 €	
Financement régional pour des solutions flexibles de mobilité locale				250.000 €	+ 250.000 €

<sup>1</sup> Situation actuelle indexée de 2%/an (hypothèse d'inflation)

Misant sur une hausse de la fréquentation et des recettes en réponse à l'accroissement qualitatif de l'offre et le développement de solutions complémentaires aux services réguliers, ce plan représente une légère croissance du financement régional du transport public sur la zone.

### 3.5 Monitoring

Sur base des études opérationnelles concrétisant le Plan Régional de Transport Public et de sa mise en exploitation effective, l'OTW réalise le monitoring de l'évolution des indicateurs suivants :

- Vitesse commerciale des lignes structurantes ;
- Niveau de qualité de service (fiabilité et ponctualité de l'offre de transport) ;

- Intermodalité (nœuds d'intermodalité organisés, qualité du cheminement et correspondances assurées) ;
- Accessibilité (nombres d'arrêts sur la zone, part d'arrêts aménagés PMR)
- Fréquentation des lignes ;
- Charges passagers des lignes ;
- Renforcements mis en œuvre par l'Opérateur en termes de capacité des lignes régulières ;
- Émissions CO<sup>2</sup> et émissions polluantes ;
- Part de sous-traitance pour l'exploitation du réseau.

Ces éléments serviront à évaluer les évolutions effectives de l'offre de ce Plan.

### 3.6 FICHES DÉTAILLÉES PAR LIAISON

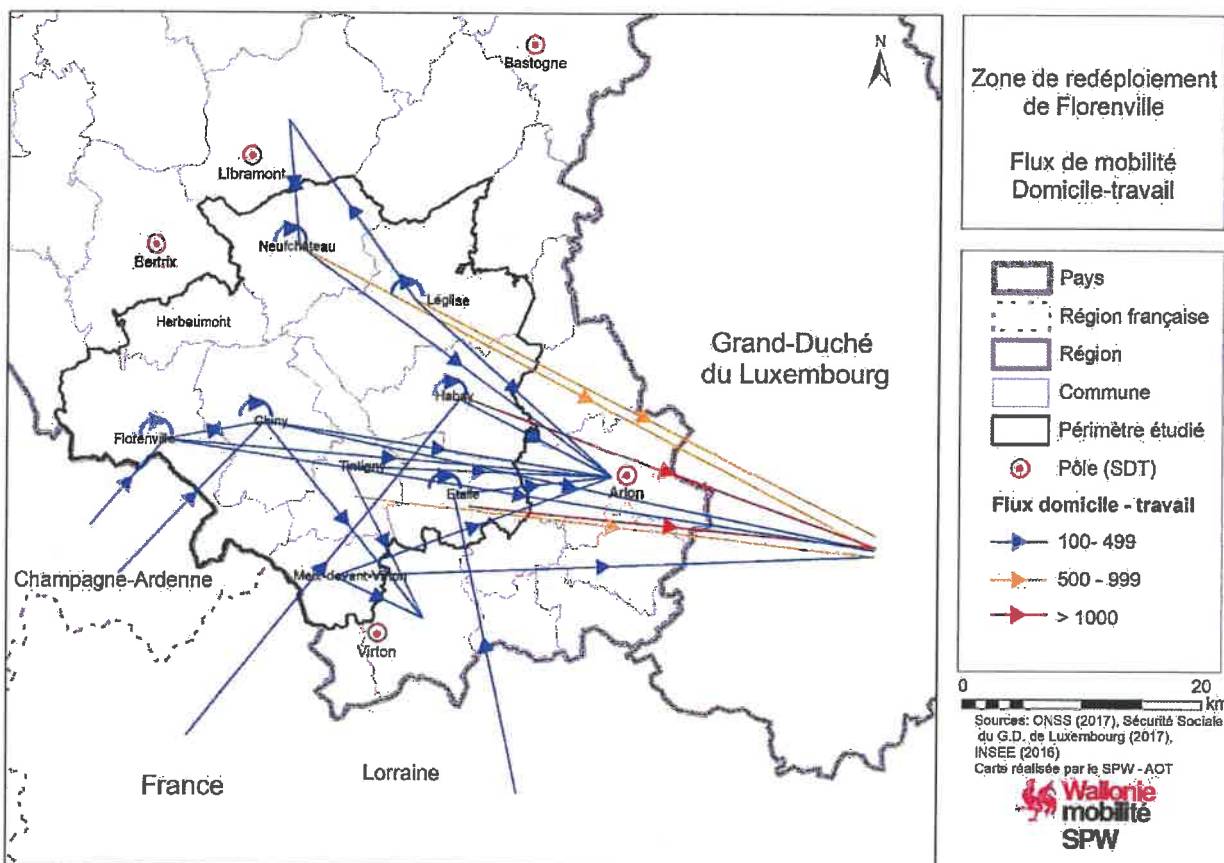
Les fiches par liaison (Express, lignes structurantes, lignes secondaires et lignes scolaires) reprenant les attentes régionales en termes de desserte (localités et POI), d'intermodalité et de niveaux de service, font partie intégrante du présent Plan.

**ANNEXE : Diagnostic technique de Florenville**

**1. Analyse de la demande de mobilité**

1.1 Déplacements domicile-travail :

Les flux de plus de 200 travailleurs sortants et entrants dans le périmètre de travail sont représentés sur la carte ci-dessous (données ONSS 2017) :



www.wallonie.be  
 N° vert : 1718 (informations générales)

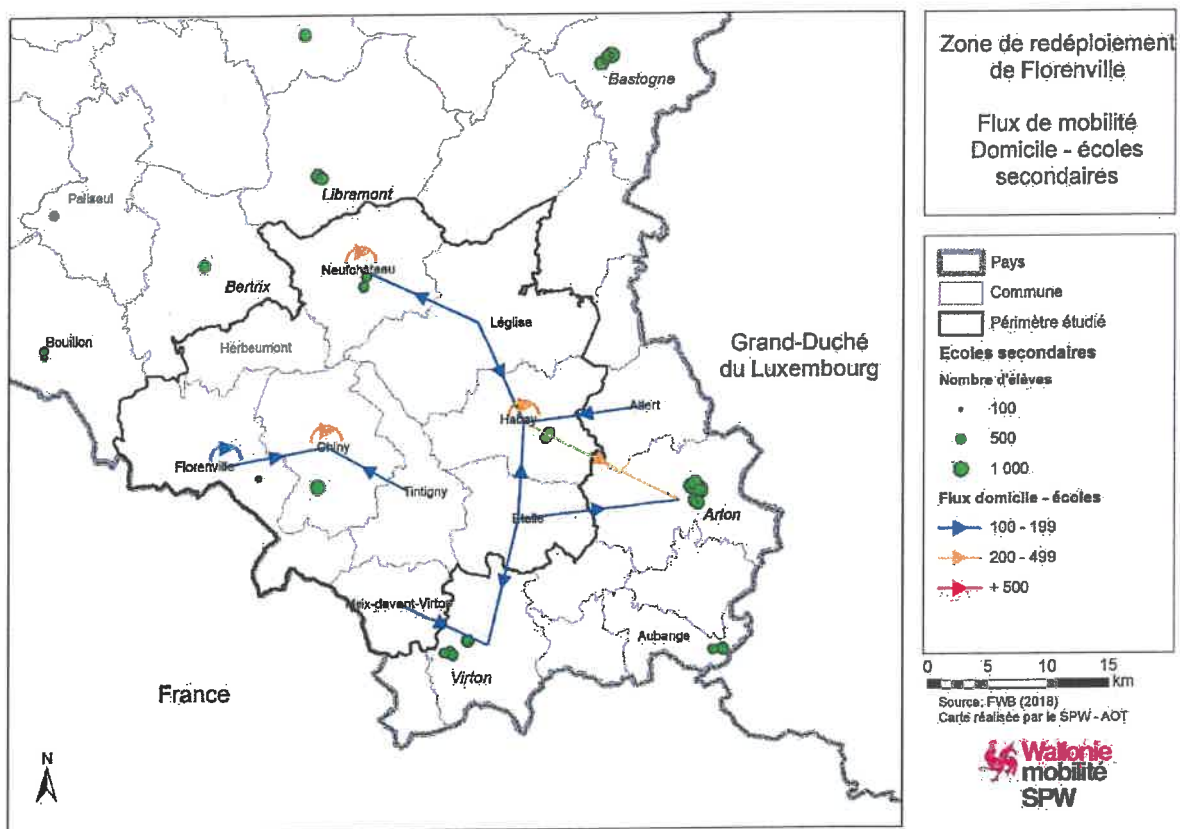
Sans surprise, la grande majorité des flux sont d'abord orientés vers le Grand-Duché du Luxembourg, en particulier depuis Habay et Etalle (plus de 1000 déplacements). Les flux sont également orientés, dans une moindre mesure, vers Arlon. Quelques faibles flux intracommunaux sont observables sur les communes de Florenville, Chiny, Habay et Neufchâteau. On observe également un flux transfrontalier en provenance de la France vers Florenville et Etalle.



## 1.2 Déplacements domicile – école :

Déplacements scolaires secondaires :

Les flux scolaires de plus de 100 élèves à destination des écoles secondaires de la zone étudiée et ayant pour origine une des communes de la zone étudiée sont représentés sur le schéma ci-dessous (Matrice O/D établissements de la FWB, 2018)<sup>1</sup> :



www.wallonie.be  
N° vert : 1718 (informations générales)

Les flux sont relativement faibles, et concentrés autour des pôles scolaires de Chiny, Habay et Neufchâteau ainsi que vers ceux de Virton et Arlon.

Déplacements étudiants du supérieur :

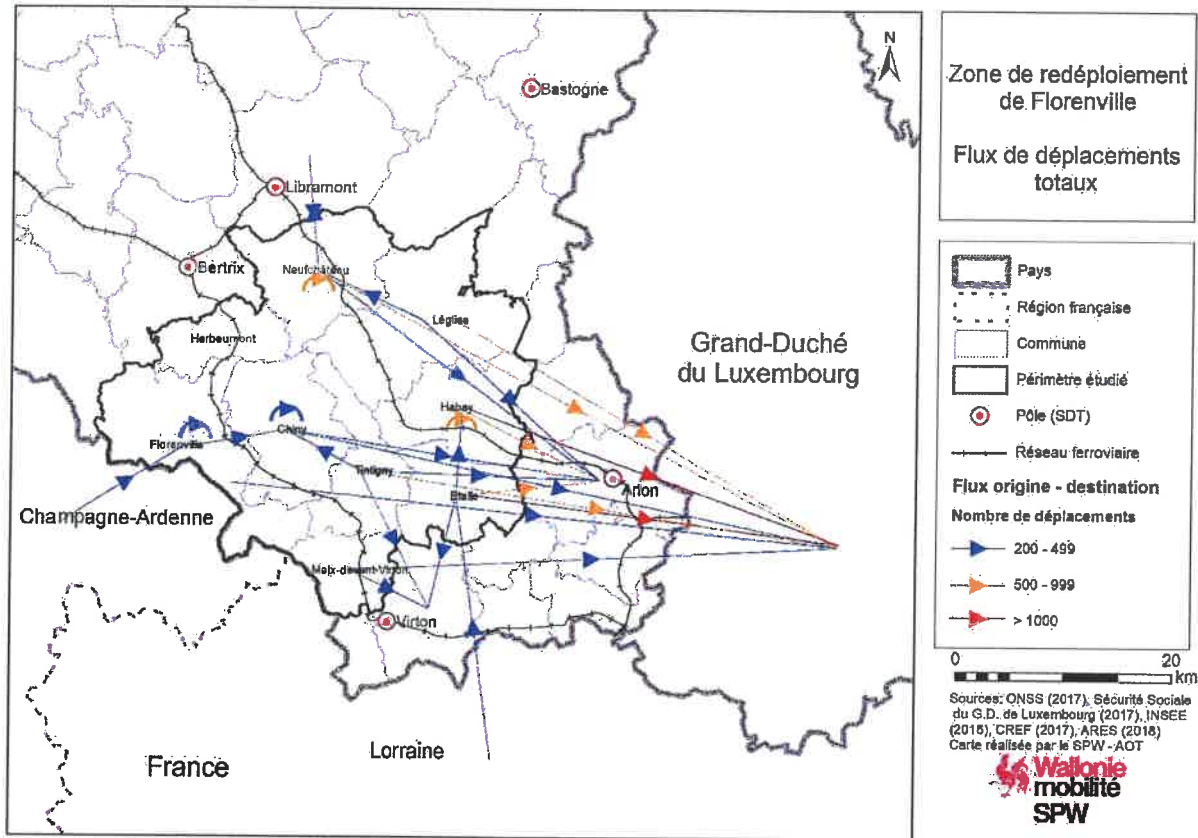
Après analyse des données de l'enseignement supérieur (universitaires et non-universitaires, données CREF 2016-2017 et ACRES 2017-2018<sup>2</sup>), il apparaît qu'aucun flux de plus de 100 déplacements n'est à recenser sur cette zone.

<sup>1</sup> Par rapport aux flux domicile-travail, on considère pour les flux scolaires un seuil de minimum 100 déplacements (au lieu de 200). En effet, la population scolaire étant un public captif, son utilisation des transports en commun est plus élevée.

<sup>2</sup> CRef : Conseil des Recteurs des institutions universitaires de la FWB ; ARES : Académie de recherche et d'enseignement supérieur

1.3 Flux totaux :

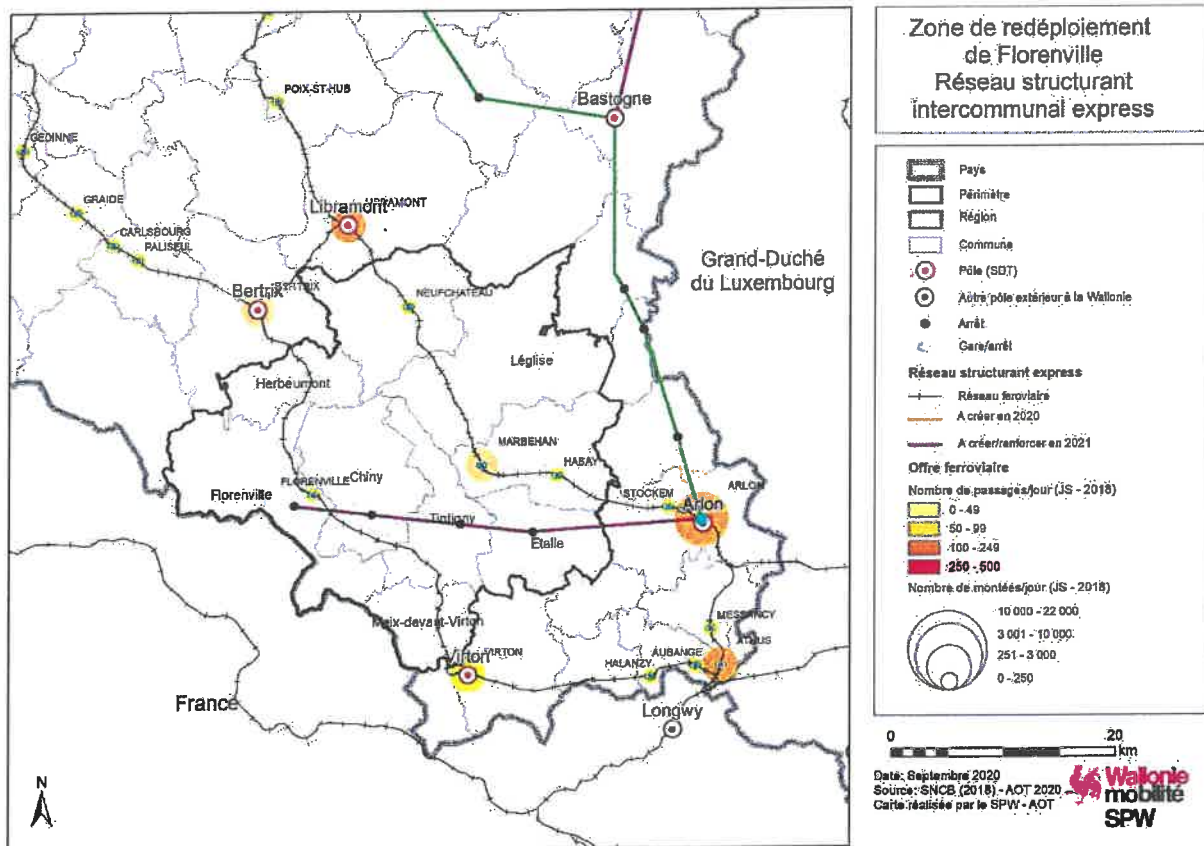
La carte ci-dessous représente les flux cumulés des travailleurs, des élèves du secondaire et des étudiants du supérieur.



www.wallonie.be  
 N° vert : 1718 (informations générales)

La carte ci-dessus ne représente pas les flux venant de France et traversant le territoire pour rejoindre le Grand-Duché de Luxembourg.

## 2. Analyse de l'offre structurante (ferroviaire et express) actuelle et ambitions régionales :



www.wallonie.be  
 N° vert : 1718 (informations générales)

Seules 3 communes sont desservies par une offre ferroviaire : Florenville, Neufchâteau et Habay, cette dernière bénéficiant de 2 gares sur son territoire (Habay et Marbehan). Sur ces gares, seule celle de Marbehan propose une offre IC.

D'autres communes seront desservies par une liaison structurante intercommunale de type express : Florenville, Chiny, Tintigny et Etalle.

3 communes à ce stade n'ont donc pas encore accès au réseau structurant : Herbeumont, Légise et Meix-devant-Virton.

### 3. Synthèse flux v offre

Flux de déplacement	Liaison	Offre structurante actuelle ou déjà validée
+ de 1000 déplacements	Habay-Luxembourg	Train avec correspondance
	Etalle-Luxembourg	Liaison Express + correspondance train
500-999 déplacements	Neufchâteau-Luxembourg	Train avec correspondance
	Léglise-Luxembourg	/
	Tintigny-Luxembourg	Liaison Express + correspondance train
	Habay-Arlon	Train
	Etalle-Arlon	Liaison Express
200-499 déplacements	Léglise-Neufchâteau	/
	Léglise-Arlon	/
	Neufchâteau-Arlon	Train
	Florenville-Luxembourg	Liaison Express + correspondance train
	Florenville-Chiny	Liaison Express
	Chiny-Arlon	Liaison Express
	Tintigny-Arlon	Liaison Express
	Tintigny-Chiny	/ (liaison Express unidirectionnelle dans le sens opposé)
	Tintigny-Virton	/
	Etalle-Virton	/
	Etalle-Habay	/
	Meix-devant-Virton - Virton	/
	Meix-devant-Virton - Luxembourg	/

**Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone de Florenville**

Liaison Express transfrontalière « Florenville - Chiny - Tintigny - Etalle - Bertrange - Strassen - Luxembourg »

**Généralités :**

		Attentes régionales
<b>Liaison</b>		Florenville - Chiny - Tintigny - Etalle - Bertrange - Strassen - Luxembourg
<b>Hiérarchisation</b>		Express transfrontalière
<b>Direction</b>		Unidirectionnelle
<b>Flux domicile – travail (ONSS 2017)</b>		2490 travailleurs + usagers en correspondance
<b>Politique d'arrêts</b>	<b>Desserte urbaine</b>	Desserte plus fine selon POI urbains (Luxembourg)
	<b>Desserte hors zone urbaine</b>	Principe de 1 arrêt par commune
	<b>PAE et autres POI à desservir</b>	Gare de Florenville, PAE Tintigny-le Haut du Sud, PAE Belle Etoile, ZAE Bournicht, PAE Hollerich, P+R Bouillon
<b>Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter</b>		A Centre, Stäreplaz / Étoile (tram)
<b>Matériel roulant et capacité</b>		Navette confort, faible capacité - 25 à 30 places (à étudier)

**Niveaux de service :**

	Période	Attentes régionales	Précisions
<b>Offre</b>	Par an	± 116.886 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 70 km.
<b>Nombre de passages</b>	Par an	1518 passages	Soit 3 passages le matin vers Luxembourg et 3 passages le soir depuis Luxembourg (6p/j)
<b>Amplitude</b>	En semaine	1h	Première arrivée entre 6h et 7h à Luxembourg et dernier départ entre 18h et 19h depuis Luxembourg
	Un samedi	/	Pas de desserte le samedi
	Un dimanche	/	Pas de desserte le dimanche
<b>Distribution journalière</b>	En semaine	1h	Temps <b>maximal</b> entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps <b>minimal</b> entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
<b>Constance temporelle</b>		39%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
<b>Constance spatiale</b>		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour.
<b>Vitesse commerciale</b>		Entre 49 et 55km/h	/

**Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone de Florenville**

Liaison Principale transfrontalière « (Carignan) - Lambermont - Chassepierre - Laiche - Florenville - Izel - Jamoigne - Tintigny - Ste-Marie - Etalle - Vance - Stockem - Arlon »

**Généralités :**

		Attentes régionales
<b>Liaison</b>		(Carignan) - Lambermont - Chassepierre - Laiche - Florenville - Izel - Jamoigne - Tintigny - Ste-Marie - Etalle - Vance - Stockem - Arlon
<b>Hiérarchisation</b>		Principale transfrontalière
<b>Direction</b>		Bidirectionnelle (extension unidirectionnelle transfrontalière entre Carignan et Florenville)
<b>Flux domicile – travail (ONSS 2017)</b>		2681 travailleurs et scolaires + 773 travailleurs Français
<b>Politique d'arrêts</b>	<b>Desserte urbaine</b>	Desserte plus fine, selon POI urbains (Arlon)
	<b>Desserte hors zone urbaine</b>	Principe de 1 arrêt par localité/village
	<b>PAE et autres POI à desservir</b>	Gare de Florenville, PAE Tintigny-le Haut du Sud, PAE Magenot, base militaire Bastin, Hydrion, gare d'Arlon
<b>Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter</b>		En gare d'Arlon, vers/depuis Namur et Bruxelles
<b>Matériel roulant et capacité</b>		Bus standard

**Niveaux de service :**

	Période	Attentes régionales	Précisions
<b>Offre</b>	<b>Par an</b>	± 549.402 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 50 km. Extension de 10km entre Lambermont et Carignan
<b>Nombre de passages</b>	<b>Par an</b>	8714 passages	Soit 1 passage/h/sens de 6h à 20h en semaine (28 p/j), 1 passage/h/sens de 9 à 19h le samedi (20 p/j), 1 passage/2h/sens de 9 à 19h le dimanche (10 p/j)
<b>Amplitude</b>	<b>En semaine</b>	14h (2h pour extension Carignan)	Premiers départs entre 6h et 7h et derniers départs entre 19h et 20h depuis les deux terminus
	<b>Un samedi</b>	10h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h depuis les deux terminus
	<b>Un dimanche</b>	10h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h depuis les deux terminus
<b>Distribution journalière</b>	<b>En semaine</b>	1h	Temps <b>maximal</b> entre deux départs en journée
	<b>Un samedi</b>	1h	Temps <b>minimal</b> entre deux départs en journée
	<b>Un dimanche</b>	2h	
<b>Constance temporelle</b>		71%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
<b>Constance spatiale</b>		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour.
<b>Vitesse commerciale</b>		25-30 km/h	/



**Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone de Florenville**

Liaison Principale « Légglise - Assenois - Hamipré - Neufchâteau - Semel - Verlainne - Lamouline - Libramont »

**Généralités :**

		Attentes régionales
<b>Liaison</b>		Légglise - Assenois - Hamipré - Neufchâteau - Semel - Verlainne - Lamouline - Libramont
<b>Hiérarchisation</b>		Principale
<b>Direction</b>		Bidirectionnelle
<b>Flux domicile – travail (ONSS 2017)</b>		1225 travailleurs et scolaires
<b>Politique d'arrêts</b>	<b>Desserte urbaine</b>	Desserte plus fine, selon POI urbains (Libramont)
	<b>Desserte hors zone urbaine</b>	Principe de 1 arrêt par localité/village
	<b>PAE et autres POI à desservir</b>	Centre de Neufchâteau, PAE Semel, zoning commercial de Recogne, hôpital de Libramont, gare de Libramont
<b>Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter</b>	A Libramont, en correspondance avec la ligne 6 vers/depuis Bastogne	
<b>Matériel roulant et capacité</b>		Bus standard

**Niveaux de service :**

	Période	Attentes régionales	Précisions
<b>Offre</b>	Par an	± 268.391 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 28 km.
<b>Nombre de passages</b>	Par an	8714 passages	Soit 1 passage/h/sens de 6h à 20h en semaine (28 p/j), 1 passage/h/sens de 9 à 19h le samedi (20 p/j), 1 passage/2h/sens de 9 à 19h le dimanche (10 p/j)
<b>Amplitude</b>	En semaine	14h	Premiers départs entre 6h et 7h et derniers départs entre 19h et 20h depuis les deux terminus
	Un samedi	10h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h depuis les deux terminus
	Un dimanche	10h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h depuis les deux terminus
<b>Distribution journalière</b>	En semaine	1h	Temps <b>maximal</b> entre deux départs en journée
	Un samedi	1h	Temps <b>minimal</b> entre deux départs en journée
	Un dimanche	2h	
<b>Constance temporelle</b>		71%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
<b>Constance spatiale</b>		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour.
<b>Vitesse commerciale</b>		25-30 km/h	/



**Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone de Florenville**

Liaison Principale « Marbehan -Tintigny - Bellefontaine - Lahage - Meix - Houdrigny - Dampicourt - Virton »

**Généralités :**

		Attentes régionales
<b>Liaison</b>		Marbehan -Tintigny - Bellefontaine - Lahage - Meix - Houdrigny - Dampicourt - Virton
<b>Hiérarchisation</b>		Principale
<b>Direction</b>		Bidirectionnelle
<b>Flux domicile – travail (ONSS 2017)</b>		627 travailleurs et scolaires + 123 navetteurs en correspondance
<b>Politique d'arrêts</b>	<b>Desserte urbaine</b>	Desserte plus fine, selon POI urbains (Virton)
	<b>Desserte hors zone urbaine</b>	Principe de 1 arrêt par localité/village
	<b>PAE et autres POI à desservir</b>	Centre de Virton, gare de Virton Institut des arts et métiers Pierrard, Hennialux, zone commerciale de Val d'Away
<b>Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter</b>		Prioritairement à Tintigny avec l'express Florenville-Luxembourg, secondairement en gare de Virton, vers/depuis Arlon
<b>Matériel roulant et capacité</b>		Bus standard

**Niveaux de service :**

	Période	Attentes régionales	Précisions
<b>Offre</b>	<b>Par an</b>	± 163.152 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 24 km.
<b>Nombre de passages</b>	<b>Par an</b>	6180 passages	Soit 1 passage/h/sens de 6h à 20h en HP et 1 passage/2h en HC en semaine (20 p/j), 1 passage/2h/sens de 9 à 19h le week-end (10 p/j)
<b>Amplitude</b>	<b>En semaine</b>	14h	Premiers départs entre 6h et 7h et derniers départs entre 19h et 20h depuis les deux terminus
	<b>Un samedi</b>	10h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h depuis les deux terminus
	<b>Un dimanche</b>	10h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h depuis les deux terminus
<b>Distribution journalière</b>	<b>En semaine</b>	2h	Temps <b>maximal</b> entre deux départs en journée
	<b>Un samedi</b>	2h	Temps <b>minimal</b> entre deux départs en journée
	<b>Un dimanche</b>	2h	
<b>Constance temporelle</b>		70%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
<b>Constance spatiale</b>		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour.
<b>Vitesse commerciale</b>		25-30 km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone de Florenville

Liaison Principale « Herbeumont - Bertrix »

**Généralités :**

		Attentes régionales
<b>Liaison</b>		Herbeumont - Bertrix
<b>Hierarchisation</b>		Principale
<b>Direction</b>		Bidirectionnelle
<b>Flux domicile – travail (ONSS 2017)</b>		159 travailleurs et scolaires + 179 navetteurs en correspondance
<b>Politique d'arrêts</b>	<b>Desserte urbaine</b>	Desserte plus fine, selon POI urbains (Bertrix)
	<b>Desserte hors zone urbaine</b>	Principe de 1 arrêt par localité/village
	<b>PAE et autres POI à desservir</b>	Centre FEDASIL, Ardoisières, hôpital La Clairière, centre de Bertrix, PAE Saupont
<b>Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter</b>		En gare de Bertrix, depuis/vers Libramont
<b>Matériel roulant et capacité</b>		Navette confort, faible capacité

**Niveaux de service :**

	Période	Attentes régionales	Précisions
<b>Offre</b>	<b>Par an</b>	± 108.768 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 16 km.
<b>Nombre de passages</b>	<b>Par an</b>	6180 passages	Soit 1 passage/h/sens de 6h à 20h en HP et 1 passage/2h en HC en semaine (20 p/j), 1 passage/2h/sens de 9 à 19h le week-end (10 p/j)
<b>Amplitude</b>	<b>En semaine</b>	14h	Premiers départs entre 6h et 7h et derniers départs entre 19h et 20h depuis les deux terminus
	<b>Un samedi</b>	10h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h depuis les deux terminus
	<b>Un dimanche</b>	10h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h depuis les deux terminus
<b>Distribution journalière</b>	<b>En semaine</b>	2h	Temps <b>maximal</b> entre deux départs en journée
	<b>Un samedi</b>	2h	Temps <b>minimal</b> entre deux départs en journée
	<b>Un dimanche</b>	2h	
<b>Constance temporelle</b>		70%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
<b>Constance spatiale</b>		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour.
<b>Vitesse commerciale</b>		25-30 km/h	/

**Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone de Florenville**

Liaison Secondaire « Bertrix - Gribômont - Grandvoir - Tournay - Warmifontaine - Neufchâteau - Longlier - Lahérie »

**Généralités :**

		Attentes régionales
<b>Liaison</b>		Bertrix - Gribômont - Grandvoir - Tournay - Warmifontaine - Neufchâteau - Longlier - Lahérie
<b>Hiérarchisation</b>		Secondaire
<b>Direction</b>		Bidirectionnelle
<b>Flux domicile – travail (ONSS 2017)</b>		515 travailleurs et scolaires + 33 navetteurs en correspondance
<b>Politique d'arrêts</b>	<b>Desserte urbaine</b>	Desserte plus fine, selon POI urbains (Bertrix)
	<b>Desserte hors zone urbaine</b>	Desserte fine
	<b>PAE et autres POI à desservir</b>	Centres de Bertrix et Neufchâteau, lac de Neufchâteau, gare de Longlier, Ardennes Logistics
<b>Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter</b>		En gare de Longlier, depuis/vers Arlon
<b>Matériel roulant et capacité</b>		Bus standard

**Niveaux de service :**

	Période	Attentes régionales	Précisions
<b>Offre</b>	<b>Par an</b>	± 147.048 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 24 km.
<b>Nombre de passages</b>	<b>Par an</b>	5570 passages	Soit 1 passage/h/sens de 6h à 20h en HP et 1 passage/2h en HC en semaine (20 p/j), 1 passage/2h/sens de 9 à 19h le week-end (10 p/j)
<b>Amplitude</b>	<b>En semaine</b>	14h	Premiers départs entre 6h et 7h et derniers départs entre 19h et 20h depuis les deux terminus
	<b>Un samedi</b>	10h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h depuis les deux terminus
	<b>Un dimanche</b>	/	Pas de desserte le dimanche
<b>Distribution journalière</b>	<b>En semaine</b>	2h	Temps <b>maximal</b> entre deux départs en journée
	<b>Un samedi</b>	2h	Temps <b>minimal</b> entre deux départs en journée
	<b>Un dimanche</b>	/	
<b>Constance temporelle</b>		53%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
<b>Constance spatiale</b>		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour.
<b>Vitesse commerciale</b>		+/- 25 km/h	/

**Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone de Florenville**

Liaison Secondaire « Gennevaux - Wittimont - Léglise - Rancimont - Thibéssart - Mellier - Marbehan »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Gennevaux - Wittimont - Léglise - Rancimont - Thibéssart - Mellier - Marbehan
Hiérarchisation		Secondaire
Direction		Bidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		341 travailleurs et scolaires + 434 navetteurs en correspondance
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	/
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Gare de Marbehan, Vivalia (2025)
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		En gare de Marbehan, vers/depuis Arlon/Luxembourg
Matériel roulant et capacité		Bus standard

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 111.320 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 20 km.
Nombre de passages	Par an	5060 passages	Soit 1 passage/h/sens de 6h à 20h en HP et 1 passage/2h en HC en semaine (20 p/j)
Amplitude	En semaine	14h	Premiers départs entre 6h et 7h et derniers départs entre 19h et 20h depuis les deux terminus
	Un samedi	/	Pas de desserte le samedi
	Un dimanche	/	Pas de desserte le dimanche
Distribution journalière	En semaine	2h	Temps <b>maximal</b> entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps <b>minimal</b> entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		39%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour.
Vitesse commerciale		+/- 25 km/h	/

**Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone de Florenville**  
 Liaison Secondaire « Marbehan - Houdemont - Habay - Habay-la-Neuve »

**Généralités :**

		<b>Attentes régionales</b>
<b>Liaison</b>		Marbehan - Houdemont - Habay - Habay-la-Neuve
<b>Hiérarchisation</b>		Secondaire
<b>Direction</b>		Bidirectionnelle
<b>Flux domicile – travail (ONSS 2017)</b>		739 travailleurs et scolaires + 1552 navetteurs en correspondance
<b>Politique d'arrêts</b>	<b>Desserte urbaine</b>	/
	<b>Desserte hors zone urbaine</b>	Desserte fine
	<b>PAE et autres POI à desservir</b>	Gare de Marbehan, Vivalia (2025), quartiers d'Habay-la-Neuve
<b>Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter</b>		En gare de Marbehan, vers/depuis Arlon
<b>Matériel roulant et capacité</b>		Bus standard

**Niveaux de service :**

	<b>Période</b>	<b>Attentes régionales</b>	<b>Précisions</b>
<b>Offre</b>	<b>Par an</b>	± 168.630 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 15 km.
<b>Nombre de passages</b>	<b>Par an</b>	10220 passages	Soit 1 passage/h/sens de 6h à 20h, toute la semaine (28 p/j)
<b>Amplitude</b>	<b>En semaine</b>	14h	Premiers départs entre 6h et 7h et derniers départs entre 19h et 20h depuis les deux terminus
	<b>Un samedi</b>	14h	Premiers départs entre 6h et 7h et derniers départs entre 19h et 20h depuis les deux terminus
	<b>Un dimanche</b>	14h	Premiers départs entre 6h et 7h et derniers départs entre 19h et 20h depuis les deux terminus
<b>Distribution journalière</b>	<b>En semaine</b>	1h	Temps <b>maximal</b> entre deux départs en journée
	<b>Un samedi</b>	1h	Temps <b>minimal</b> entre deux départs en journée
	<b>Un dimanche</b>	1h	
<b>Constance temporelle</b>		100%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
<b>Constance spatiale</b>		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour.
<b>Vitesse commerciale</b>		+/- 25 km/h	/

**Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone de Florenville**  
Liaison Secondaire « Vlèssart - Louftémont - Anlier - Habay-la-Neuve - Gare d'Habay »

Généralités :

		Attentes régionales
<b>Liaison</b>		Vlèssart - Louftémont - Anlier - Habay-la-Neuve - Gare d'Habay
<b>Hiérarchisation</b>		Secondaire
<b>Direction</b>		Bidirectionnelle
<b>Flux domicile – travail (ONSS 2017)</b>		459 travailleurs et scolaires + 960 navetteurs en correspondance
<b>Politique d'arrêts</b>	<b>Desserte urbaine</b>	/
	<b>Desserte hors zone urbaine</b>	Desserte fine
	<b>PAE et autres POI à desservir</b>	Gare d'Habay, centre d'Habay-la-Neuve
<b>Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter</b>	En gare d'Habay, vers/depuis Arlon	
<b>Matériel roulant et capacité</b>		Bus standard

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
<b>Offre</b>	Par an	± 73.524 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 12 km.
<b>Nombre de passages</b>	Par an	5570 passages	Soit 1 passage/h/sens de 6h à 20h en HP et 1 passage/2h en HC en semaine (20 p/j), 1 passage/2h/sens de 9 à 19h le samedi (10 p/j)
<b>Amplitude</b>	En semaine	14h	Premiers départs entre 6h et 7h et derniers départs entre 19h et 20h depuis les deux terminus
	Un samedi	10h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h depuis les deux terminus
	Un dimanche	/	Pas de desserte le dimanche
<b>Distribution journalière</b>	En semaine	2h	Temps <b>maximal</b> entre deux départs en journée
	Un samedi	2h	Temps <b>minimal</b> entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
<b>Constance temporelle</b>		53%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
<b>Constance spatiale</b>		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour.
<b>Vitesse commerciale</b>		+/- 25 km/h	/

**Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone de Florenville**

Liaison Secondaire « Hachy - Thiaumont - Heinsch - Arlon »

**Généralités :**

		Attentes régionales
<b>Liaison</b>		Hachy - Thiaumont - Heinsch - Arlon
<b>Hiérarchisation</b>		Secondaire
<b>Direction</b>		Bidirectionnelle
<b>Flux domicile – travail (ONSS 2017)</b>		1072 travailleurs et scolaires + 1543 navetteurs en correspondance
<b>Politique d'arrêts</b>	<b>Desserte urbaine</b>	Desserte plus fine, selon POI urbains (Arlon)
	<b>Desserte hors zone urbaine</b>	Desserte fine
	<b>PAE et autres POI à desservir</b>	Hydrion, gare d'Arlon, hôpital d'Arlon, Hennialux
<b>Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter</b>		En gare d'Arlon, vers le Luxembourg
<b>Matériel roulant et capacité</b>		Bus standard

**Niveaux de service :**

	Période	Attentes régionales	Précisions
<b>Offre</b>	Par an	± 85.778 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 14 km.
<b>Nombre de passages</b>	Par an	5570 passages	Soit 1 passage/h/sens de 6h à 20h en HP et 1 passage/2h en HC en semaine (20 p/j), 1 passage/2h/sens de 9 à 19h le samedi (10 p/j)
<b>Amplitude</b>	En semaine	14h	Premiers départs entre 6h et 7h et derniers départs entre 19h et 20h depuis les deux terminus
	Un samedi	10h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h depuis les deux terminus
	Un dimanche	/	Pas de desserte le dimanche
<b>Distribution journalière</b>	En semaine	2h	Temps <b>maximal</b> entre deux départs en journée
	Un samedi	2h	Temps <b>minimal</b> entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
<b>Constance temporelle</b>		53%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
<b>Constance spatiale</b>		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour.
<b>Vitesse commerciale</b>		+/- 25 km/h	/

**Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone de Florenville**

Liaison Scolaire « Muno - Ste-Cécile - Laiche - La Cuisine - Florenville - Izel »

**Généralités :**

		Attentes régionales
Liaison		Muno - Ste-Cécile - Laiche - La Cuisine - Florenville - Izel
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		58 élèves (basé sur la fréquentation actuelle)
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte des pôles scolaires
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Pôles scolaires de Florenville et Izel
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/
Matériel roulant et capacité		Bus standard

**Niveaux de service :**

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 9.209 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 23 km.
Nombre de passages	Par an	364 passages	Soit 1 A/R en semaine scolaire
Amplitude	En semaine	0	Desserte uniquement en semaine scolaire
	Un samedi	/	Pas de desserte le samedi
	Un dimanche	/	Pas de desserte le dimanche
Distribution journalière	En semaine	/	Temps <b>maximal</b> entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps <b>minimal</b> entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour.
Vitesse commerciale		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires



**Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone de Florenville**

Liaison Scolaire « Villers-devant-Orval - Limes - Gérouville - Sommethonne - Villers-la-Loue - Houdrigny - Virton »

**Généralités :**

		Attentes régionales
<b>Liaison</b>		Villers-devant-Orval - Limes - Gérouville - Sommethonne - Villers-la-Loue - Houdrigny - Virton
<b>Hiérarchisation</b>		Scolaire
<b>Direction</b>		Unidirectionnelle
<b>Flux domicile – travail (ONSS 2017)</b>		30 élèves (basé sur la fréquentation actuelle)
<b>Politique d'arrêts</b>	<b>Desserte urbaine</b>	Desserte des pôles scolaires
	<b>Desserte hors zone urbaine</b>	Desserte fine
	<b>PAE et autres POI à desservir</b>	Pôles scolaires de Virton
<b>Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter</b>		/
<b>Matériel roulant et capacité</b>		Bus standard

**Niveaux de service :**

	Période	Attentes régionales	Précisions
<b>Offre</b>	Par an	± 9.610 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 24 km.
<b>Nombre de passages</b>	Par an	364 passages	Soit 1 A/R en semaine scolaire
<b>Amplitude</b>	En semaine	0	Desserte uniquement en semaine scolaire
	Un samedi	/	Pas de desserte le samedi
	Un dimanche	/	Pas de desserte le dimanche
<b>Distribution journalière</b>	En semaine	/	Temps <b>maximal</b> entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps <b>minimal</b> entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
<b>Constance temporelle</b>		0%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
<b>Constance spatiale</b>		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour.
<b>Vitesse commerciale</b>		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

**Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone de Florenville**  
Liaison Scolaire « Houdrigny - Meix - Gérardville - Villers-devant-Orval - Florenville - Izel »

**Généralités :**

		<b>Attentes régionales</b>
<b>Liaison</b>		Houdrigny - Meix - Gérardville - Villers-devant-Orval - Florenville - Izel
<b>Hiérarchisation</b>		Scolaire
<b>Direction</b>		Unidirectionnelle
<b>Flux domicile – travail (ONSS 2017)</b>		55 élèves (basé sur la fréquentation actuelle)
<b>Politique d'arrêts</b>	<b>Desserte urbaine</b>	Desserte des pôles scolaires
	<b>Desserte hors zone urbaine</b>	Desserte fine
	<b>PAE et autres POI à desservir</b>	Pôles scolaires de Florenville et Izel
<b>Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter</b>		/
<b>Matériel roulant et capacité</b>		Bus standard

**Niveaux de service :**

	<b>Période</b>	<b>Attentes régionales</b>	<b>Précisions</b>
<b>Offre</b>	<b>Par an</b>	± 14.414 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 36 km.
<b>Nombre de passages</b>	<b>Par an</b>	364 passages	Soit 1 A/R en semaine scolaire
<b>Amplitude</b>	<b>En semaine</b>	0	Desserte uniquement en semaine scolaire
	<b>Un samedi</b>	/	Pas de desserte le samedi
	<b>Un dimanche</b>	/	Pas de desserte le dimanche
<b>Distribution journalière</b>	<b>En semaine</b>	/	Temps <b>maximal</b> entre deux départs en journée
	<b>Un samedi</b>	/	Temps <b>minimal</b> entre deux départs en journée
	<b>Un dimanche</b>	/	
<b>Constance temporelle</b>		0%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
<b>Constance spatiale</b>		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour.
<b>Vitesse commerciale</b>		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

**Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone de Florenville**  
Liaison Scolaire « Gribômont - St-Médard - Straimont - Suxy - Chiny - Izel - Florenville »

**Généralités :**

		<b>Attentes régionales</b>
<b>Liaison</b>		Gribômont - St-Médard - Straimont - Suxy - Chiny - Izel - Florenville
<b>Hiérarchisation</b>		Scolaire
<b>Direction</b>		Unidirectionnelle
<b>Flux domicile – travail (ONSS 2017)</b>		30 élèves (basé sur la fréquentation actuelle)
<b>Politique d'arrêts</b>	<b>Desserte urbaine</b>	Desserte des pôles scolaires
	<b>Desserte hors zone urbaine</b>	Desserte fine
	<b>PAE et autres POI à desservir</b>	Pôles scolaires de Florenville et Izel
<b>Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter</b>		/
<b>Matériel roulant et capacité</b>		Bus standard

**Niveaux de service :**

	<b>Période</b>	<b>Attentes régionales</b>	<b>Précisions</b>
<b>Offre</b>	<b>Par an</b>	± 13.213 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 33 km.
<b>Nombre de passages</b>	<b>Par an</b>	364 passages	Soit 1 A/R en semaine scolaire
<b>Amplitude</b>	<b>En semaine</b>	0	Desserte uniquement en semaine scolaire
	<b>Un samedi</b>	/	Pas de desserte le samedi
	<b>Un dimanche</b>	/	Pas de desserte le dimanche
<b>Distribution journalière</b>	<b>En semaine</b>	/	Temps <b>maximal</b> entre deux départs en journée
	<b>Un samedi</b>	/	Temps <b>minimal</b> entre deux départs en journée
	<b>Un dimanche</b>	/	
<b>Constance temporelle</b>		0%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
<b>Constance spatiale</b>		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour.
<b>Vitesse commerciale</b>		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

**Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone de Florenville**

Liaison Scolaire « Chiny - Suxy - Straimont - Martilly - Menugoutte - Harfontaine - Warmifontaine - Grapfontaine - Neufchâteau »

**Généralités :**

		Attentes régionales
<b>Liaison</b>		Chiny - Suxy - Straimont - Martilly - Menugoutte - Harfontaine - Warmifontaine - Grapfontaine - Neufchâteau
<b>Hiérarchisation</b>		Scolaire
<b>Direction</b>		Unidirectionnelle
<b>Flux domicile – travail (ONSS 2017)</b>		56 élèves (basé sur la fréquentation actuelle)
<b>Politique d'arrêts</b>	<b>Desserte urbaine</b>	Desserte des pôles scolaires
	<b>Desserte hors zone urbaine</b>	Desserte fine
	<b>PAE et autres POI à desservir</b>	Pôles scolaires de Neufchâteau
<b>Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter</b>		/
<b>Matériel roulant et capacité</b>		Bus standard

**Niveaux de service :**

	Période	Attentes régionales	Précisions
<b>Offre</b>	Par an	± 9.209 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 23 km.
<b>Nombre de passages</b>	Par an	364 passages	Soit 1 A/R en semaine scolaire
<b>Amplitude</b>	<b>En semaine</b>	0	Desserte uniquement en semaine scolaire
	<b>Un samedi</b>	/	Pas de desserte le samedi
	<b>Un dimanche</b>	/	Pas de desserte le dimanche
<b>Distribution journalière</b>	<b>En semaine</b>	/	Temps <b>maximal</b> entre deux départs en journée
	<b>Un samedi</b>	/	Temps <b>minimal</b> entre deux départs en journée
	<b>Un dimanche</b>	/	
<b>Constance temporelle</b>		0%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
<b>Constance spatiale</b>		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour.
<b>Vitesse commerciale</b>		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

**Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone de Florenville**

Liaison Scolaire « Habay - Marbehan - Orsinaing - Rossignol - Termes - Bulles - Moyen - Izel - Florenville »

**Généralités :**

		Attentes régionales
<b>Liaison</b>		Habay - Marbehan - Orsinaing - Rossignol - Termes - Bulles - Moyen - Izel - Florenville
<b>Hiérarchisation</b>		Scolaire
<b>Direction</b>		Unidirectionnelle
<b>Flux domicile – travail (ONSS 2017)</b>		180 élèves (basé sur la fréquentation actuelle)
<b>Politique d'arrêts</b>	<b>Desserte urbaine</b>	Desserte des pôles scolaires
	<b>Desserte hors zone urbaine</b>	Desserte fine
	<b>PAE et autres POI à desservir</b>	Pôles scolaires de Florenville et Izel
<b>Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter</b>		/
<b>Matériel roulant et capacité</b>		Bus standard

**Niveaux de service :**

	Période	Attentes régionales	Précisions
<b>Offre</b>	Par an	± 12.012 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 30 km.
<b>Nombre de passages</b>	Par an	364 passages	Soit 1 A/R en semaine scolaire
<b>Amplitude</b>	<b>En semaine</b>	0	Desserte uniquement en semaine scolaire
	<b>Un samedi</b>	/	Pas de desserte le samedi
	<b>Un dimanche</b>	/	Pas de desserte le dimanche
<b>Distribution journalière</b>	<b>En semaine</b>	/	Temps <b>maximal</b> entre deux départs en journée
	<b>Un samedi</b>	/	Temps <b>minimal</b> entre deux départs en journée
	<b>Un dimanche</b>	/	
<b>Constance temporelle</b>		0%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
<b>Constance spatiale</b>		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour.
<b>Vitesse commerciale</b>		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

**Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone de Florenville**

Liaison Scolaire « Lahage - Bellefontaine - St-Vincent - Frénoi - Prouvy - Valansart - Izel - Florenville »

**Généralités :**

		Attentes régionales
<b>Liaison</b>		Lahage - Bellefontaine - St-Vincent - Frénoi - Prouvy - Valansart - Izel - Florenville
<b>Hiérarchisation</b>		Scolaire
<b>Direction</b>		Unidirectionnelle
<b>Flux domicile – travail (ONSS 2017)</b>		110 élèves (basé sur la fréquentation actuelle)
<b>Politique d'arrêts</b>	<b>Desserte urbaine</b>	Desserte des pôles scolaires
	<b>Desserte hors zone urbaine</b>	Desserte fine
	<b>PAE et autres POI à desservir</b>	Pôles scolaires de Florenville et Izel
<b>Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter</b>		/
<b>Matériel roulant et capacité</b>		Bus standard

**Niveaux de service :**

	Période	Attentes régionales	Précisions
<b>Offre</b>	Par an	± 8.008 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 20 km.
<b>Nombre de passages</b>	Par an	364 passages	Soit 1 A/R en semaine scolaire
<b>Amplitude</b>	<b>En semaine</b>	0	Desserte uniquement en semaine scolaire
	<b>Un samedi</b>	/	Pas de desserte le samedi
	<b>Un dimanche</b>	/	Pas de desserte le dimanche
<b>Distribution journalière</b>	<b>En semaine</b>	/	Temps <b>maximal</b> entre deux départs en journée
	<b>Un samedi</b>	/	Temps <b>minimal</b> entre deux départs en journée
	<b>Un dimanche</b>	/	
<b>Constance temporelle</b>		0%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
<b>Constance spatiale</b>		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour.
<b>Vitesse commerciale</b>		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

**Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone de Florenville**

Liaison Scolaire « Buzenol - Fratin - Ste-Marie - Etalle - Habay »

**Généralités :**

		Attentes régionales
<b>Liaison</b>		Buzenol - Fratin - Ste-Marie - Etalle - Habay
<b>Hiérarchisation</b>		Scolaire
<b>Direction</b>		Unidirectionnelle
<b>Flux domicile – travail (ONSS 2017)</b>		111 élèves (basé sur la fréquentation actuelle)
<b>Politique d'arrêts</b>	<b>Desserte urbaine</b>	Desserte des pôles scolaires
	<b>Desserte hors zone urbaine</b>	Desserte fine
	<b>PAE et autres POI à desservir</b>	Pôles scolaires d'Habay
<b>Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter</b>		/
<b>Matériel roulant et capacité</b>		Bus standard

**Niveaux de service :**

	Période	Attentes régionales	Précisions
<b>Offre</b>	Par an	± 6.006 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 15 km.
<b>Nombre de passages</b>	Par an	364 passages	Soit 1 A/R en semaine scolaire
<b>Amplitude</b>	<b>En semaine</b>	0	Desserte uniquement en semaine scolaire
	<b>Un samedi</b>	/	Pas de desserte le samedi
	<b>Un dimanche</b>	/	Pas de desserte le dimanche
<b>Distribution journalière</b>	<b>En semaine</b>	/	Temps <b>maximal</b> entre deux départs en journée
	<b>Un samedi</b>	/	Temps <b>minimal</b> entre deux départs en journée
	<b>Un dimanche</b>	/	
<b>Constance temporelle</b>		0%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
<b>Constance spatiale</b>		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour.
<b>Vitesse commerciale</b>		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

**Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone de Florenville**  
Liaison Scolaire « Chantemelle - Vance - Fouches - Hachy - Habay »

**Généralités :**

		<b>Attentes régionales</b>
<b>Liaison</b>		Chantemelle - Vance - Fouches - Hachy - Habay
<b>Hiérarchisation</b>		Scolaire
<b>Direction</b>		Unidirectionnelle
<b>Flux domicile – travail (ONSS 2017)</b>		111 élèves (basé sur la fréquentation actuelle)
<b>Politique d'arrêts</b>	<b>Desserte urbaine</b>	Desserte des pôles scolaires
	<b>Desserte hors zone urbaine</b>	Desserte fine
	<b>PAE et autres POI à desservir</b>	Pôles scolaires d'Habay
<b>Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter</b>	/	
<b>Matériel roulant et capacité</b>		Bus standard

**Niveaux de service :**

	<b>Période</b>	<b>Attentes régionales</b>	<b>Précisions</b>
<b>Offre</b>	<b>Par an</b>	± 6.406 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 16 km.
<b>Nombre de passages</b>	<b>Par an</b>	364 passages	Soit 1 A/R en semaine scolaire
<b>Amplitude</b>	<b>En semaine</b>	0	Desserte uniquement en semaine scolaire
	<b>Un samedi</b>	/	Pas de desserte le samedi
	<b>Un dimanche</b>	/	Pas de desserte le dimanche
<b>Distribution journalière</b>	<b>En semaine</b>	/	Temps <b>maximal</b> entre deux départs en journée
	<b>Un samedi</b>	/	Temps <b>minimal</b> entre deux départs en journée
	<b>Un dimanche</b>	/	
<b>Constance temporelle</b>		0%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
<b>Constance spatiale</b>		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour.
<b>Vitesse commerciale</b>		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires



**Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone de Florenville**  
 Liaison Scolaire « Rossignol - Orsinfraing - Harinsart - Villers/Semois - Mortinsart - Habay »

**Généralités :**

		<b>Attentes régionales</b>
<b>Liaison</b>		Rossignol - Orsinfraing - Harinsart - Villers/Semois - Mortinsart - Habay
<b>Hiérarchisation</b>		Scolaire
<b>Direction</b>		Unidirectionnelle
<b>Flux domicile – travail (ONSS 2017)</b>		40 élèves (basé sur la fréquentation actuelle)
<b>Politique d'arrêts</b>	<b>Desserte urbaine</b>	Desserte des pôles scolaires
	<b>Desserte hors zone urbaine</b>	Desserte fine
	<b>PAE et autres POI à desservir</b>	Pôles scolaires d'Habay
<b>Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter</b>		/
<b>Matériel roulant et capacité</b>		Bus standard

**Niveaux de service :**

	<b>Période</b>	<b>Attentes régionales</b>	<b>Précisions</b>
<b>Offre</b>	<b>Par an</b>	± 6.807 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 17 km.
<b>Nombre de passages</b>	<b>Par an</b>	364 passages	Soit 1 A/R en semaine scolaire
<b>Amplitude</b>	<b>En semaine</b>	0	Desserte uniquement en semaine scolaire
	<b>Un samedi</b>	/	Pas de desserte le samedi
	<b>Un dimanche</b>	/	Pas de desserte le dimanche
<b>Distribution journalière</b>	<b>En semaine</b>	/	Temps <b>maximal</b> entre deux départs en journée
	<b>Un samedi</b>	/	Temps <b>minimal</b> entre deux départs en journée
	<b>Un dimanche</b>	/	
<b>Constance temporelle</b>		0%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
<b>Constance spatiale</b>		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour.
<b>Vitesse commerciale</b>		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

**Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone de Florenville**  
 Liaison Scolaire « Habay - Vance - Etalle - Ste-Marie - Fratin - Buzenol - Virton »

**Généralités :**

		<b>Attentes régionales</b>
<b>Liaison</b>		Habay - Vance - Etalle - Ste-Marie - Fratin - Buzenol - Virton
<b>Hiérarchisation</b>		Scolaire
<b>Direction</b>		Unidirectionnelle
<b>Flux domicile – travail (ONSS 2017)</b>		80 élèves (basé sur la fréquentation actuelle)
<b>Politique d'arrêts</b>	<b>Desserte urbaine</b>	Desserte des pôles scolaires
	<b>Desserte hors zone urbaine</b>	Desserte fine
	<b>PAE et autres POI à desservir</b>	Pôles scolaires de Virton
<b>Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter</b>		/
<b>Matériel roulant et capacité</b>		Bus standard

**Niveaux de service :**

	<b>Période</b>	<b>Attentes régionales</b>	<b>Précisions</b>
<b>Offre</b>	<b>Par an</b>	± 13.213 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 33 km.
<b>Nombre de passages</b>	<b>Par an</b>	364 passages	Soit 1 A/R en semaine scolaire
<b>Amplitude</b>	<b>En semaine</b>	0	Desserte uniquement en semaine scolaire
	<b>Un samedi</b>	/	Pas de desserte le samedi
	<b>Un dimanche</b>	/	Pas de desserte le dimanche
<b>Distribution journalière</b>	<b>En semaine</b>	/	Temps <b>maximal</b> entre deux départs en journée
	<b>Un samedi</b>	/	Temps <b>minimal</b> entre deux départs en journée
	<b>Un dimanche</b>	/	
<b>Constance temporelle</b>		0%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
<b>Constance spatiale</b>		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour.
<b>Vitesse commerciale</b>		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

**Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone de Florenville**

Liaison Scolaire « Ebly - Fauvillers - Martelange - Attert - Habay »

**Généralités :**

		<b>Attentes régionales</b>
<b>Liaison</b>		Ebly - Fauvillers - Martelange - Attert - Habay
<b>Hiérarchisation</b>		Scolaire
<b>Direction</b>		Unidirectionnelle
<b>Flux domicile – travail (ONSS 2017)</b>		180 élèves (basé sur la fréquentation actuelle)
<b>Politique d'arrêts</b>	<b>Desserte urbaine</b>	Desserte des pôles scolaires
	<b>Desserte hors zone urbaine</b>	Desserte fine
	<b>PAE et autres POI à desservir</b>	Pôles scolaires d'Habay
<b>Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter</b>		/
<b>Matériel roulant et capacité</b>		Bus standard

**Niveaux de service :**

	<b>Période</b>	<b>Attentes régionales</b>	<b>Précisions</b>
<b>Offre</b>	<b>Par an</b>	± 14.414 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 36 km.
<b>Nombre de passages</b>	<b>Par an</b>	364 passages	Soit 1 A/R en semaine scolaire
<b>Amplitude</b>	<b>En semaine</b>	0	Desserte uniquement en semaine scolaire
	<b>Un samedi</b>	/	Pas de desserte le samedi
	<b>Un dimanche</b>	/	Pas de desserte le dimanche
<b>Distribution journalière</b>	<b>En semaine</b>	/	Temps <b>maximal</b> entre deux départs en journée
	<b>Un samedi</b>	/	Temps <b>minimal</b> entre deux départs en journée
	<b>Un dimanche</b>	/	
<b>Constance temporelle</b>		0%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
<b>Constance spatiale</b>		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour.
<b>Vitesse commerciale</b>		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

**Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone de Florenville**

Liaison Scolaire « Louftémont - Béhème - Gennevaux - Narcimont - Wittimont - Marbai - Namoussart - Offaing - Neufchâteau »

**Généralités :**

		Attentes régionales
Liaison		Louftémont - Béhème - Gennevaux - Narcimont - Wittimont - Marbai - Namoussart - Offaing - Neufchâteau
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		66 élèves (basé sur la fréquentation actuelle)
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte des pôles scolaires
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Pôles scolaires de Neufchâteau
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/
Matériel roulant et capacité		Bus standard

**Niveaux de service :**

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 8.809 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 22 km.
Nombre de passages	Par an	364 passages	Soit 1 A/R en semaine scolaire
Amplitude	En semaine	0	Desserte uniquement en semaine scolaire
	Un samedi	/	Pas de desserte le samedi
	Un dimanche	/	Pas de desserte le dimanche
Distribution journalière	En semaine	/	Temps <b>maximal</b> entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps <b>minimal</b> entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour.
Vitesse commerciale		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

**Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone de Florenville**  
 Liaison Scolaire « Nivelet - Lavau - Bernimont - Cousteumont - Neufchâteau »

**Généralités :**

		<b>Attentes régionales</b>
<b>Liaison</b>		Nivelet - Lavau - Bernimont - Cousteumont - Neufchâteau
<b>Hiérarchisation</b>		Scolaire
<b>Direction</b>		Unidirectionnelle
<b>Flux domicile – travail (ONSS 2017)</b>		44 élèves (basé sur la fréquentation actuelle)
<b>Politique d'arrêts</b>	<b>Desserte urbaine</b>	Desserte des pôles scolaires
	<b>Desserte hors zone urbaine</b>	Desserte fine
	<b>PAE et autres POI à desservir</b>	Pôles scolaires de Neufchâteau
<b>Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter</b>		/
<b>Matériel roulant et capacité</b>		Bus standard

**Niveaux de service :**

	<b>Période</b>	<b>Attentes régionales</b>	<b>Précisions</b>
<b>Offre</b>	<b>Par an</b>	± 8.809 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 22 km.
<b>Nombre de passages</b>	<b>Par an</b>	364 passages	Soit 1 A/R en semaine scolaire
<b>Amplitude</b>	<b>En semaine</b>	0	Desserte uniquement en semaine scolaire
	<b>Un samedi</b>	/	Pas de desserte le samedi
	<b>Un dimanche</b>	/	Pas de desserte le dimanche
<b>Distribution journalière</b>	<b>En semaine</b>	/	Temps <b>maximal</b> entre deux départs en journée
	<b>Un samedi</b>	/	Temps <b>minimal</b> entre deux départs en journée
	<b>Un dimanche</b>	/	
<b>Constance temporelle</b>		0%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
<b>Constance spatiale</b>		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour.
<b>Vitesse commerciale</b>		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

**Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone de Florenville**

Liaison Scolaire « Winville - Volaiville - Witry - Traimont - Vaux-Lez-Chêne - Ebly - Maisoncelle - Bonbois - Mon Idée - Neufchâteau »

**Généralités :**

		Attentes régionales
Liaison		Winville - Volaiville - Witry - Traimont - Vaux-Lez-Chêne - Ebly - Maisoncelle - Bonbois - Mon Idée - Neufchâteau
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		66 élèves (basé sur la fréquentation actuelle)
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte des pôles scolaires
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Pôles scolaires de Neufchâteau
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/
Matériel roulant et capacité		Bus standard

**Niveaux de service :**

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 8.008 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 20 km.
Nombre de passages	Par an	364 passages	Soit 1 A/R en semaine scolaire
Amplitude	En semaine	0	Desserte uniquement en semaine scolaire
	Un samedi	/	Pas de desserte le samedi
	Un dimanche	/	Pas de desserte le dimanche
Distribution journalière	En semaine	/	Temps <b>maximal</b> entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps <b>minimal</b> entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour.
Vitesse commerciale		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

**Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone de Florenville**  
 Liaison Scolaire « Neufchâteau - Léglise - Bastogne »

**Généralités :**

		<b>Attentes régionales</b>
<b>Liaison</b>		Neufchâteau - Léglise - Bastogne
<b>Hiérarchisation</b>		Scolaire
<b>Direction</b>		Bidirectionnelle
<b>Flux domicile – travail (ONSS 2017)</b>		270 élèves (basé sur la fréquentation actuelle)
<b>Politique d'arrêts</b>	<b>Desserte urbaine</b>	Desserte des pôles scolaires
	<b>Desserte hors zone urbaine</b>	Desserte fine
	<b>PAE et autres POI à desservir</b>	Pôles scolaires de Neufchâteau et Bastogne
<b>Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter</b>		/
<b>Matériel roulant et capacité</b>		Bus standard

**Niveaux de service :**

	<b>Période</b>	<b>Attentes régionales</b>	<b>Précisions</b>
<b>Offre</b>	<b>Par an</b>	± 36.036 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 45 km.
<b>Nombre de passages</b>	<b>Par an</b>	728 passages	Soit 1 A/R en semaine scolaire
<b>Amplitude</b>	<b>En semaine</b>	0	Desserté uniquement en semaine scolaire
	<b>Un samedi</b>	/	Pas de desserte le samedi
	<b>Un dimanche</b>	/	Pas de desserte le dimanche
<b>Distribution journalière</b>	<b>En semaine</b>	/	Temps <b>maximal</b> entre deux départs en journée
	<b>Un samedi</b>	/	Temps <b>minimal</b> entre deux départs en journée
	<b>Un dimanche</b>	/	
<b>Constance temporelle</b>		0%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
<b>Constance spatiale</b>		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour.
<b>Vitesse commerciale</b>		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone de Florenville  
Liaison Scolaire « Florenville-Chiny-Rossignol-Virton »

**Généralités :**

		Attentes régionales
Liaison		Florenville-Chiny-Rossignol-Virton
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		70 élèves (basé sur la fréquentation actuelle)
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte des pôles scolaires
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Pôles scolaires de Virton
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/
Matériel roulant et capacité		Bus standard

**Niveaux de service :**

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 14.815 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 37 km.
Nombre de passages	Par an	364 passages	Soit 1 A/R en semaine scolaire
Amplitude	En semaine	0	Desserte uniquement en semaine scolaire
	Un samedi	/	Pas de desserte le samedi
	Un dimanche	/	Pas de desserte le dimanche
Distribution journalière	En semaine	/	Temps <b>maximal</b> entre deux départs en journée
	Un samedi	/	
	Un dimanche	/	Temps <b>minimal</b> entre deux départs en journée
Constance temporelle		0%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour.
Vitesse commerciale		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires