

Politique d'accessibilité au territoire : Projet de schéma régional structurant de mobilité collective

Bassin de mobilité du Brabant Wallon

Février 2026

Table des matières

1.	Un schéma structurant de mobilité collective	3
1.1.	Objectifs poursuivis	3
1.2.	Livrables.....	4
2.	Principes directeurs poursuivis.....	4
2.1.	Le SDT au cœur de la démarche	4
2.2.	Un réseau hiérarchisé	6
2.3.	Prise en compte du potentiel de déplacement.....	6
3.	Liaisons structurantes	7
3.1.	Principes d'accessibilité des centralités urbaines.....	7
3.2.	Conformité du réseau ferroviaire fédéral	7
3.3.	Les liaisons régionales structurantes routières.....	8
	Définition d'une liaison structurante bus	8
	Identification des liaisons structurantes.....	9
	Analyse de la complémentarité entre le bus et le train	9
	Mise en application	10
4.	Connexion des centralités villageoises non desservies par le réseau structurant.....	10
4.1.	Principes de connexion des centralités villageoises.....	10
4.2.	Les connexions cibles des centralités villageoises et la mesure des écarts	11
5.	Accessibilité transfrontalière et transrégionale	14
	Liaisons structurantes ferroviaires	14
	Liaisons structurantes bus	14
	Connexions ad-hoc	14
6.	Accessibilité des points d'intérêts	15
6.1.	Principes de connexion.....	15
7.	Les mobipôles	15
7.1.	Identification et types de mobipôles	15
7.2.	L'identification des mobipôles	17
8.	Principaux axes d'amélioration des réseaux structurants de transport collectif.....	17
9.	Parcours d'élaboration de la politique d'accessibilité au territoire	18
9.1.	Schéma régional structurant de mobilité collective	18
9.2.	Vers une politique multimodale d'accessibilité au territoire	19
	Annexe 1 : liaisons ferroviaires pour l'accessibilité de la Wallonie	20
	Annexe 2 : liaisons structurantes bus pour l'accessibilité de la Wallonie	21
	Annexe 3 : connexion des centralités villageoises et points d'attention	23
	Annexe 4 : accessibilité des points d'intérêt (POI) majeurs	24
	Annexe 5 : identification des mobipôles du réseau structurant.....	25

1. Un schéma structurant de mobilité collective

1.1. Objectifs poursuivis

Afin de disposer d'une vision partagée de l'offre structurante cible de mobilité collective soutenant les orientations wallonnes de développement du territoire régional, le décret relatif au service de transport public de personnes en Région Wallonne prévoit que l'Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés traduise la vision du Gouvernement en une politique d'accessibilité au territoire. Il s'agit de poser les orientations, principes directeurs et choix structurants pour le transport public à l'horizon 2040 afin de fournir un cadre régional ancré dans le territoire à destination de l'ensemble des acteurs de la mobilité (SNCB, TEC, Service Public de Wallonie, villes et communes, autres opérateurs de mobilité, points d'intérêts générateurs de flux, ...) pour :

- Organiser l'accessibilité aux services des pôles urbains et des points d'intérêts majeurs à travers la Wallonie.

Les centralités du territoire, destinées à être densifiées, sont connectées par une offre de mobilité collective hiérarchisée selon le potentiel de déplacement, basé sur les flux réels.

- Assigner un même niveau de service cible pour un même type de territoire.

Les fréquences et amplitudes de service des liaisons structurantes sont cohérentes avec le niveau des pôles et centralités connectés.

- Orienter l'évolution des mobilités autour des réseaux structurants de mobilité collective et des mobipôles.

Les aménagements et l'évolution des offres de services participent prioritairement aux connexions des centralités et des pôles visées par ce schéma.

Ce **document d'orientation** a pour but à la fois :

- de **soutenir les objectifs d'optimisation spatiale** du Schéma de Développement Territorial (SDT)¹, en ciblant les besoins d'offres structurantes des différentes mobilités pour connecter les centralités ;
- de guider la **priorisation des programmations** des projets de développement d'infrastructures et de services, au regard des écarts entre l'ambition du schéma et les réseaux existants des mobilités de personnes et de marchandises sur le territoire, cette démarche permettant de repérer les territoires présentant un déséquilibre actuel ou prévisible entre l'offre et la demande, en tenant compte de l'évolution démographique, afin d'établir des priorités géographiques pour ajuster l'offre ;
- et enfin de favoriser le **développement des modes de transport plus durables** comme le vélo, le covoiturage, les transports en commun, le transport fluvial ou intermodal permettant progressivement de réduire la dépendance de la Wallonie à la voiture individuelle ou au transport routier.

¹ <http://sdt.wallonie.be>

1.2. Livrables

Le Schéma régional structurant de mobilité collective :

- Définit, avec la mesure des écarts par rapport à la situation existante :
 - L'offre des liaisons structurantes par bus (+/- 1/3 de l'offre TEC) entre les pôles urbains, desservant sur leur parcours des centralités villageoises et des points d'intérêts majeurs, permettant de compléter le maillage de l'offre ferroviaire;
 - Les connexions des centralités villageoises et des points d'intérêts majeurs non desservis par une liaison structurante bus ou par le train ;
 - La localisation des mobipôles, lieu où des correspondances et/ou du rabattement local doivent s'organiser prioritairement.
- Fixe des orientations régionales, avec la mesure des écarts par rapport à la situation existante, pour :
 - L'offre ferroviaire fédérale ;
 - Les relations transrégionales et transfrontalières de transport public.

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

L'identification des zones potentielles pour le développement du transport à la demande dans le cadre du Fond social climat viendra compléter le schéma.

L'accessibilité au sein des des pôles urbains majeurs et régionaux n'est pas définie dans ce projet de Schéma régional.

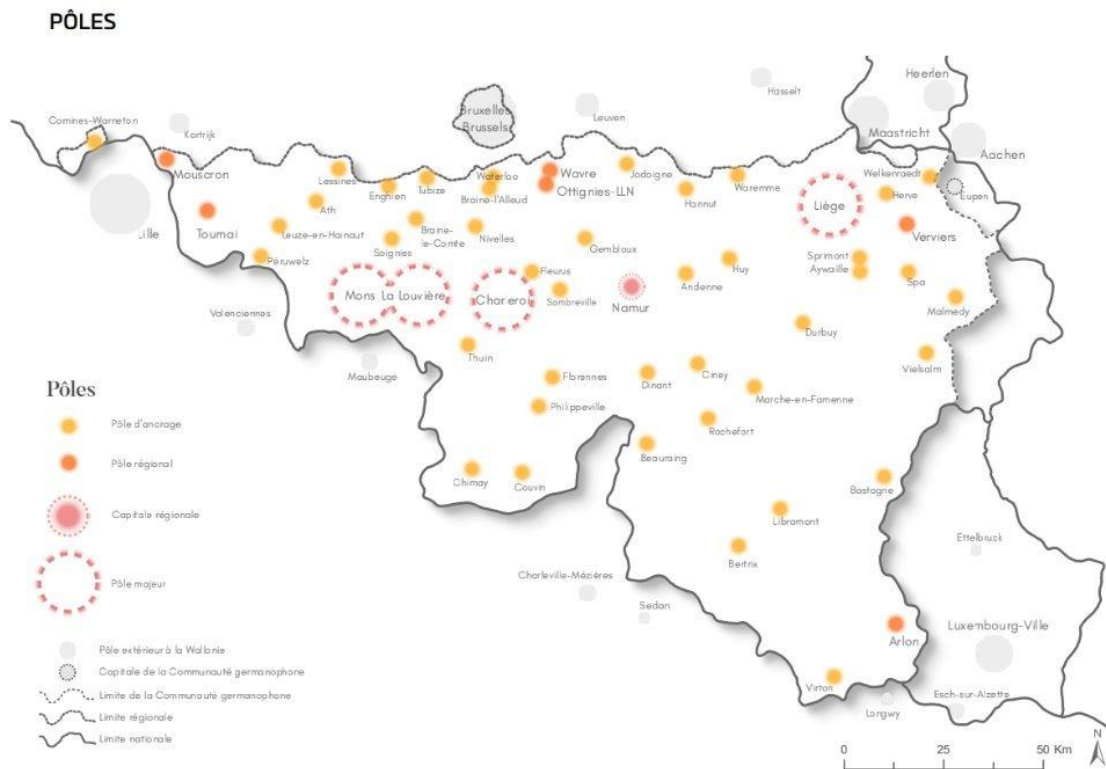
2. Principes directeurs poursuivis

2.1. Le SDT au cœur de la démarche



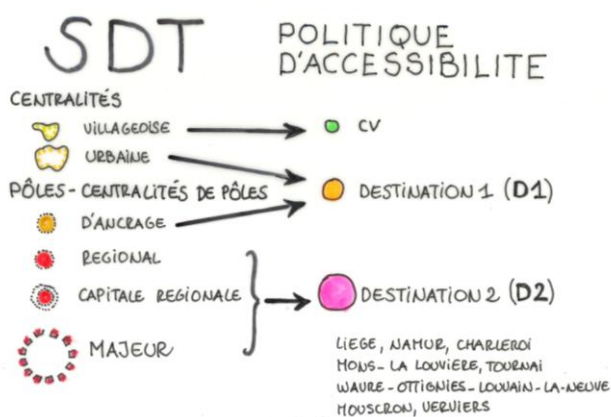
Ce schéma s'inscrit dans les orientations d'optimisation spatiale du récent Schéma de Développement Territorial (SDT) adopté par le Gouvernement wallon le 23 avril 2024. Y sont définies des centralités qui seront au cœur de la définition de la politique d'accessibilité au territoire. L'ambition est que la mobilité puisse contribuer à renforcer la stratégie territoriale wallonne de limitation de l'étalement urbain, en garantissant notamment une bonne offre de transport en commun dans les centralités pour connecter les pôles.

Carte des pôles (SDT 2024)



L'intérêt d'améliorer l'accessibilité aux pôles définis dans le SDT réside dans l'objectif d'améliorer l'accessibilité aux services et équipements essentiels qu'ils offrent pour les citoyens. Chaque niveau de centralité défini par le SDT correspond à un niveau de service disponible.

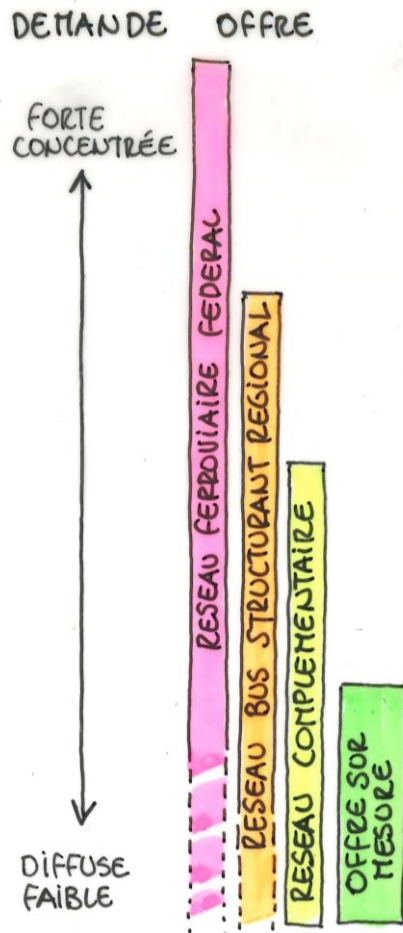
Dans le cadre de cet exercice, les différents niveaux de centralité et de polarité du SDT sont rassemblés en 3 niveaux :



- **Niveau de base** : Les Centralités Villageoises du SDT
- **Destination 1ère** : Les centralités urbaines et les centralités urbaines de pôle d'ancrage
- **Destination 2** : Les 8 centralités urbaines de pôles régionaux, majeurs et la capitale régionale

2.2. Un réseau hiérarchisé

La hiérarchisation de l'offre de transport vise à structurer les services en fonction de leur rôle, de leur pertinence territoriale et de leur potentiel de fréquentation. Elle répond à plusieurs objectifs stratégiques :



- **Lisibilité accrue pour l'utilisateur**

Une offre structurée facilite la compréhension du réseau, améliore l'expérience utilisateur et encourage l'usage des transports collectifs.

- **Maîtrise des coûts économiques et environnementaux**

En attribuant à chaque mode de transport sa zone de pertinence, on favorise la complémentarité des modes et on réduit les redondances. Cela permet une utilisation plus rationnelle des ressources publiques et une réduction de l'empreinte écologique du système de transport.

- **Adaptation au potentiel de demande**

La hiérarchisation permet d'ajuster l'offre en fonction des besoins réels de déplacement, en tenant compte des densités de population, des flux de mobilité et des spécificités locales.

Elle nécessite de faciliter la chaîne de déplacements par l'organisation de l'intermodalité: développement de mobipôles, coordination des correspondances horaires entre trains et bus et développement de solutions complémentaires (autopartage, covoiturage, transport à la demande) dans les zones où le transport collectif n'est pas pertinent.

2.3. Prise en compte du potentiel de déplacement

L'établissement du Schéma prend en compte l'analyse des flux de déplacements (Tous Modes et Tous Motifs² notamment), la performance des offres existantes (fréquentation des lignes actuelles, résultats des évaluations de lignes, ...), les points d'intérêts majeurs générateurs de flux (zones d'activités économiques, sites touristiques majeurs, hôpitaux, pôles d'enseignement supérieur, ...), et s'inscrit dans les ambitions de développement de l'habitat et de services du SDT comme cadre prospectif pour l'évolution de la demande.

² Les données utilisées sont les données Floating Mobile Data-Proximus 2022 (Données de téléphonie mobile permettant d'appréhender les déplacements « tous modes – tous motifs »), à l'échelle des anciennes communes.

3. Liaisons structurantes

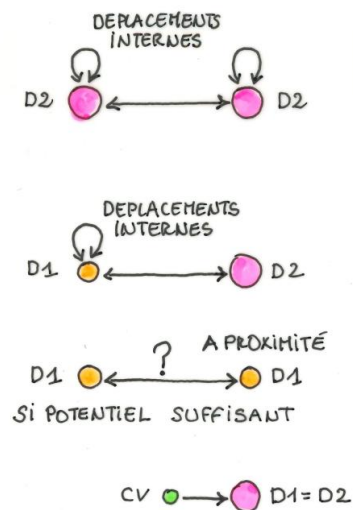
Les liaisons structurantes de mobilité collective structurantes (train, bus) relient les pôles urbains wallons et extérieurs, en valorisant le réseau ferroviaire partout où il est présent, complété par de l'offre régionale routière structurante. Ces offres sont performantes, lisibles, rapides, fréquentes, de larges amplitudes et avec des correspondances organisées pour l'interconnexion des offres structurantes.

Elles sont complétées par des offres plus locales. Un rabattement vers un mobipôle déterminé doit permettre :

- aux centralités villageoises non desservies directement par le réseau structurant de s'y connecter pour accéder au pôle urbain le plus pertinent ;
- aux POI majeurs d'être accessibles depuis le réseau structurant.

3.1. Principes d'accessibilité des centralités urbaines

Les liaisons structurantes définies dans le cadre de la politique d'accessibilité visent à assurer la connexion des centralités urbaines entre eux (D1 et D2) et répondent aux principes suivants de connexion en transport collectif :



1. Tout **pôle urbain majeur** est connecté à un ou plusieurs autres **pôles majeurs** si le potentiel est suffisant ;
2. Toute **centralité urbaine** est connectée directement à son **pôle majeur ou régional** prioritaire ;
3. Les **centralités urbaines** à proximité sont connectées entre elles si le potentiel est suffisant ;
4. Les **centralités villageoises suburbaines** sont connectées à leur **pôle majeur de proximité** si le potentiel est suffisant.

3.2. Conformité du réseau ferroviaire fédéral

Le rail constitue par essence un réseau de transport structurant, durable et sûr. Le réseau belge est relativement dense et en Wallonie, le maillage qu'il permet entre les pôles offre une ossature forte pour le transport collectif. En effet, si l'on répertorie toutes les centralités urbaines dans lesquelles se trouvent une ou plusieurs gares ferroviaires, il apparaît que 78 centralités urbaines sur 98 sont desservies par le train.

Le rail est donc la solution privilégiée pour connecter les pôles majeurs de Wallonie entre eux et pour les connecter aux pôles majeurs extérieurs à la Région avec lesquels ils ont le plus d'échanges.

Afin de vérifier les autres connexions que le réseau ferroviaire permet, une analyse de flux (Tous Modes – Tous Motifs et Domicile Travail) a été menée afin d'identifier le pôle majeur auquel chaque centralité urbaine doit être connectée prioritairement. Cet exercice

montre que 74 centralités urbaines sur les 78 desservies par le rail sont effectivement connectées directement à leur pôle majeur principal. L'offre SNCB répond dès lors actuellement à 95% des besoins de connexions entre pôles urbains et majeurs.

Pour chacune des centralités urbaines desservie par le train, son pôle majeur, la liaison ferroviaire existante qui permet de répondre aux besoins de connexion ainsi que les principaux enjeux d'évolution sont identifiés (cf. tableau en annexe 1).

3.3. Les liaisons régionales structurantes routières

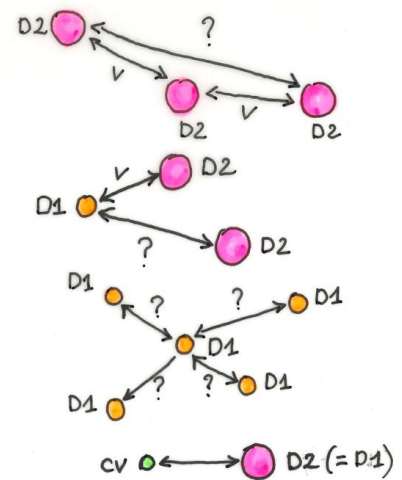
Définition d'une liaison structurante bus

Afin d'assurer l'accessibilité à des services de l'ensemble des centralités urbaines, le réseau ferroviaire est complété par des liaisons bus. Pour qu'une liaison soit identifiée comme structurante, il est nécessaire qu'elle réponde aux trois critères suivants :

1. Le potentiel de déplacement est suffisant : la liaison cumule des flux au-dessus d'un certain seuil³.

Ce flux est composé des éléments suivants :

- *Flux directs* : les flux des centralités traversées vers toutes les autres centralités traversées (les flux internes à une centralité ainsi que les flux du lieu d'origine à la destination (OD) pouvant être couverts par du train ne sont pas comptabilisés) ;
- *Flux de correspondance* : si un objectif de correspondance est assigné à la liaison, les flux des centralités traversées par la liaison en destination du terminus de correspondance sont ajoutés.



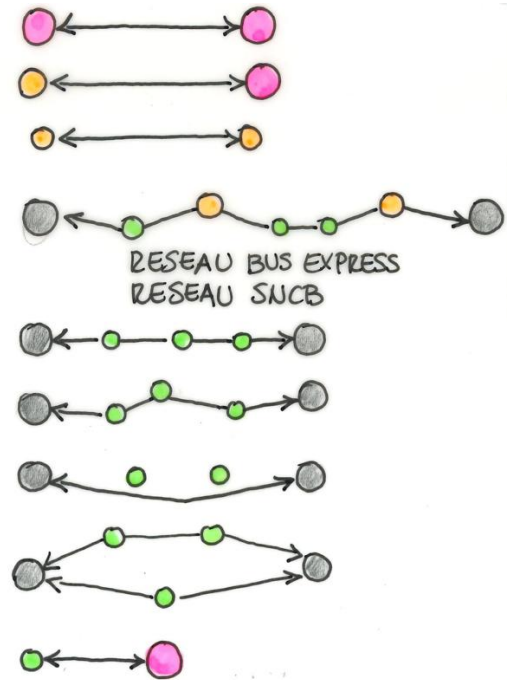
2. Elle bénéficie d'une infrastructure structurante : route régionale disponible.

3. Si une ligne TEC répond actuellement au besoin de liaison identifié, elle doit enregistrer des chiffres de fréquentation satisfaisants : une vérification de fréquentation actuelle est menée (notamment sur base du processus d'évaluation de l'offre mené depuis plusieurs années).

³ Le seuil retenu est celui d'un flux Tous modes tous motifs supérieur à 2800 déplacements/jour (aller et retour). Ce seuil permet pour un service « SRM » de base d'1 bus/h de 6h à 20h (soit 28 passages/jour) de viser en moyenne 10 personnes à bord à chaque voyage, en partant de l'ambition FAST d'une part modale de 10%.

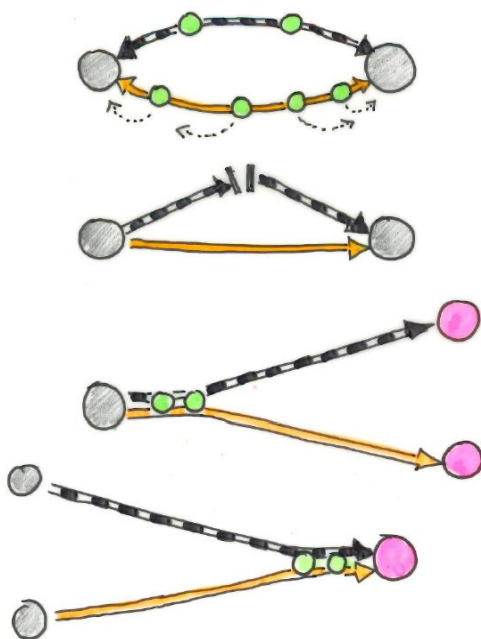
Identification des liaisons structurantes

1. Identification des liaisons « autosuffisantes » : le flux entre origine et destination est suffisant à lui seul (flux au-dessus du seuil) pour justifier une liaison structurante entre 2 centralités urbaines ;
2. Analyse du réseau Express existant au regard des critères énoncés ci-dessus ;
3. Analyse de liaisons de proximité : analyse des couples de centralités urbaines proches l'une de l'autre au regard des critères énoncés ci-dessus ;
4. Si une liaison O-D est déjà effectuée par le train mais qu'une route nationale parallèle permet de desservir d'autres centralités et que le potentiel de déplacement des centralités intermédiaires justifie à lui seul la liaison, une liaison routière est identifiée comme structurante également.
5. Identification de liaisons suburbaines (d'une centralité villageoise à une centralité de pôle majeur) à potentiel (flux au-dessus du seuil).



Analyse de la complémentarité entre le bus et le train

Lorsqu'une liaison routière présente les mêmes origine-destination que certains tronçons ferroviaires, la "double offre" est considérée comme structurante dans les cas suivants :



a. Le potentiel de déplacement des centralités intermédiaires vers les pôles urbains justifie à lui seul la liaison routière (exemple : la ligne E20 Marche – Liège et la ligne ferroviaire 43) ;

b. Le parcours en train entre pôles urbains (ou frontaliers) à potentiel suffisant nécessiterait une correspondance pénalisante pour l'utilisateur (exemple : la ligne E5 Namur – Nivelles plutôt que Nivelles – Charleroi, Charleroi – Namur en train) ;

c. Le tronçon en commun est très réduit par rapport à l'ampleur de la liaison, en particulier lorsque les réseaux convergent à proximité des grandes villes (exemple : le tronçon Couvin – Philippeville de la ligne E86 Couvin – Namur) ;

d. Le temps de parcours en train est pénalisant par rapport à l'alternative routière directe reliant les centres des pôles urbains, généralement dû à la situation excentrée des gares (exemple : Virton - Arlon) ;

Mise en application

L'ensemble des liaisons structurantes bus sont reprises en annexe 2.

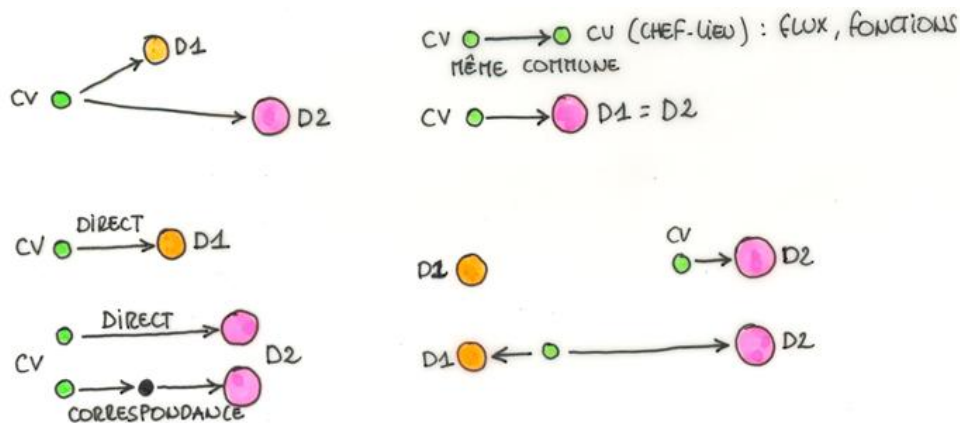
Cas particuliers : Quelques centralités urbaines ne rencontrent pas le potentiel suffisant pour être connectées via une liaison structurante : Bouillon, Saint-Hubert et Stavelot.

Etant donné que l'objectif premier est d'offrir l'accès à des services à l'ensemble des centralités urbaines, pour ces quelques cas où le potentiel est insuffisant, une liaison offrant une connexion au réseau structurant est définie pour accéder au pôle « D2 » avec une correspondance.

4. Connexion des centralités villageoises non desservies par le réseau structurant

4.1. Principes de connexion des centralités villageoises

Les connexions des centralités villageoises sont établies selon les principes suivants :



- Chaque « centralité villageoise » doit pouvoir accéder à une « centralité urbaine » où sont localisées une série de fonctions en lien avec le commerce, l'éducation, le travail, l'administration ou les loisirs. Il s'agit de sa destination D1.

La connexion d'une « centralité villageoise » à une « centralité urbaine » définie comme destination D1 doit être directe. Les distances à parcourir étant généralement courtes, l'instauration d'une rupture de charge serait rédhibitoire pour les usagers des transports collectifs.

- Chaque « centralité villageoise » doit pouvoir également accéder, à un « pôle urbain majeur » où le citoyen pourra trouver les services et fonctions auxquels il n'a pas accès dans une centralité urbaine comme une université, un hôpital, certaines infrastructures culturelles, des commerces particuliers, etc. Il s'agit de sa destination D2.

La connexion entre une « centralité villageoise » et un « pôle urbain majeur » identifié comme destination D2 peut être effectuée de manière directe ou moyennant l'organisation d'une correspondance selon les opportunités qu'offre le réseau. Les temps de parcours étant généralement plus importants pour rallier un « pôle urbain majeur », une correspondance est dès lors plus facilement acceptable. Si l'offre en transport collectif est trop faible ou inexistante, le

rabattement vers une gare disposant d'une offre adéquate est alors privilégié pour rejoindre la destination D2. Afin de ne pas multiplier inutilement les kilomètres de réseau à renforcer, est choisie alors la gare la plus proche ou celle située au sein de la « centralité urbaine » définie comme D1.

- Dans le cas où une centralité villageoise se trouve à proximité d'un pôle urbain majeur, le citoyen devrait y trouver directement l'ensemble des services et fonctions qu'il cherche. Dans ce cas, les destinations D1 et D2 sont confondues.
- Lorsque la commune dispose de deux centralités villageoises, si les services et fonctions proposés y sont en nombre suffisant, la destination D1 peut être le chef-lieu de la commune. Le citoyen aura au minimum accès aux services communaux. Dans ce cas, la destination D1 est une centralité villageoise. Il s'agit d'une exception et une situation que l'on rencontre à de très rares endroits.
- Les destinations D1 et D2 ont été déterminées sur base des flux Tous Modes Tous Motifs ainsi que des flux Domicile-Travail. Cependant, certains arbitrages sont réalisés en fonction du contexte local, de la présence ou non de certaines fonctions dans les différentes polarités et de la sur-représentativité des flux de proximité. En cas d'hésitation, si les flux sont sensiblement les mêmes, la ville la plus proche a systématiquement été privilégiée pour le choix de la destination D1 ou D2. L'objectif est que le citoyen puisse accéder en transport collectif à un panel de services et fonctions à un coût qui reste raisonnable pour la société.
- La connexion entre une « centralité villageoise » et un « pôle urbain majeur » identifié comme destination D2 peut être effectuée de manière directe ou moyennant l'organisation d'une correspondance selon les opportunités qu'offre le réseau actuel ou projeté. Les temps de parcours étant généralement plus importants, une correspondance est dès lors plus facilement acceptable. Si l'offre en transport public est trop faible ou inexistante, le rabattement vers une gare disposant d'une offre adéquate est alors privilégié pour rejoindre la destination D2. Afin de ne pas multiplier inutilement les kilomètres de réseau à renforcer, on choisira alors la gare la plus proche ou celle située dans au sein de la « centralité urbaine » définie comme D1.

4.2. Les connexions cibles des centralités villageoises et la mesure des écarts

Les connexions des centralités villageoises ont été établies sur bases des différentes destinations D1 et D2, identifiées pour chacune des centralités (voir tableau ci-après).

Pour des questions de représentation graphique (voir cartographie en annexe), les connexions, qui convergent vers une même destination et empruntent un axe commun, sont regroupées en un seul trait. Concernant les connexions vers les pôles majeurs (destination D2), le trait est volontairement interrompu soit au point de correspondance envisagé (arrêt TEC ou gare SNCB mentionnée sur la carte comme « mobipôle de connexion ») ou aux limites de la polarité⁴. Ainsi cartographiées, les différentes connexions

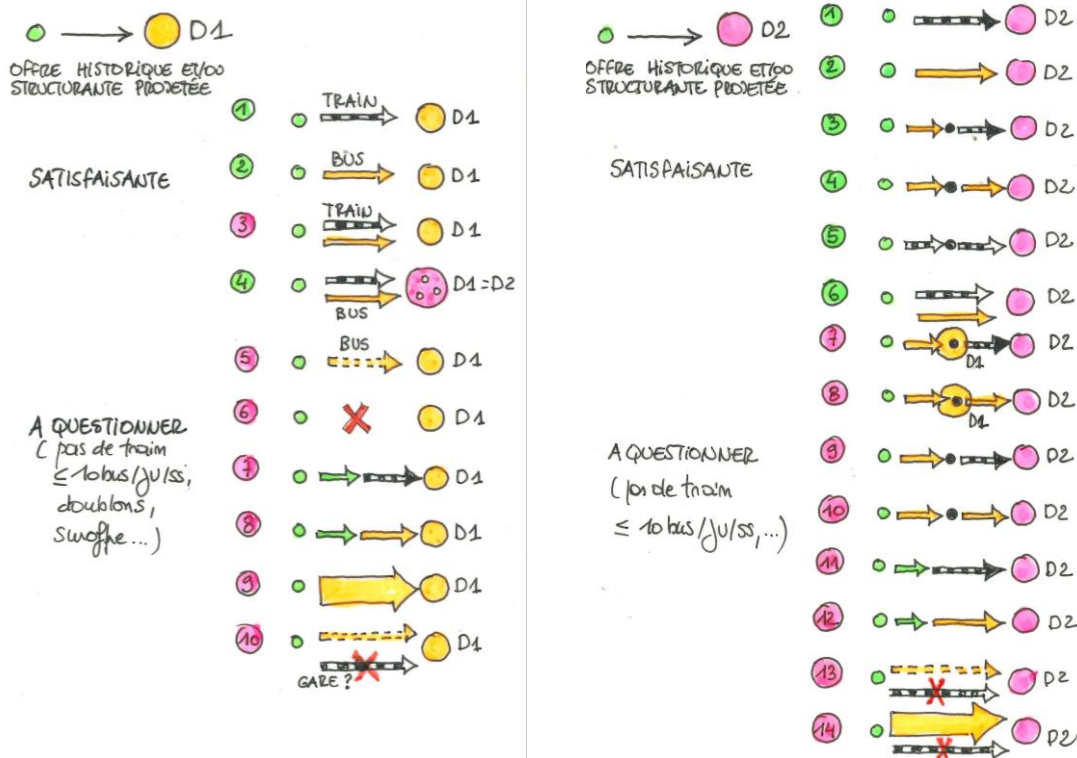
⁴ Le TEC établit le point d'aboutissement de la connexion en fonction de sa connaissance du terrain (par exemple le centre-ville, la gare principale ou le premier arrêt de tram en entrant dans la ville).

donnent un premier aperçu du réseau nécessaire pour garantir l'accessibilité en transport collectif des différentes centralités villageoises retenues dans le cadre du SDT.

Dans la grande majorité des cas, force est de constater que ce réseau que l'on pourrait qualifier de prospectif correspond déjà dans les grandes lignes au réseau TEC existant.

Pour chaque centralité villageoise, la question posée est la suivante : comment les citoyens peuvent-ils actuellement ou, comment pourraient-ils de manière plus optimale, se rendre en transport collectif aux destinations D1 et D2 qu'ils semblent privilégier dans leurs déplacements Tous Modes Tous Motifs confondus ? Selon la localisation de la centralité villageoise et l'offre de transport TEC et SNCB, une multitude de configurations peuvent être rencontrées. Le citoyen peut s'y rendre en bus, en train, parfois il a le choix entre ces deux modes, dans d'autres cas, il devra les combiner et dans d'autres situations encore, aucune alternative crédible à la voiture n'est proposée,

C'est pourquoi une typologie de chaînes de déplacement a été arrêtée tant pour rejoindre la « destination D1 », c'est-à-dire la « centralité urbaine » la plus proche que pour la « destination D2 » c'est-à-dire « le pôle urbain majeur » (voir typologie ci-après).



Contrairement aux liaisons structurantes, aucun niveau de service cible n'est défini. Seuls sont précisés des points d'attention que le TEC prendra en compte dans l'organisation de son offre (cf : bulles numérotées rouges).

Pour rejoindre une destination D1 sont considérées comme problématiques les situations suivantes :

- Une offre en bus en doublon avec le train (bulle 3) sauf si les destinations D1 et D2 sont confondues (situation courante de convergence des réseaux à l'approche de grandes villes, cf. bulle 4). Dans ce cas, il s'agit de vérifier si les deux offres

parallèles sont complémentaires (desserte fine du territoire à plus d'un kilomètre des gares, horaires et temps de parcours différents) et non concurrentes.

- Une offre en bus à première vue insuffisante à savoir moins de 10 bus/sens/jour de vacances scolaires (bulles 5 à 8). Dans cette hypothèse, l'offre en bus existante doit être vérifiée au regard de la demande locale potentielle. Peut-être est-elle simplement adéquate au regard du peu d'habitants ? Des renforts doivent-ils être envisagés ? Une réorganisation de l'offre sous la forme d'un « TEC à la demande » n'est-elle pas préférable ? D'autres alternatives de déplacements peuvent aussi être envisagées comme l'aménagement d'un cheminement cyclopédestre qualitatif permettant de rejoindre un mobipôle (gare ou arrêt de bus structurant) situé à proximité immédiate de la centralité villageoise (bulles 7 et 8) ou encore la réouverture d'une gare (cf. bulle 9). Plusieurs situations de ce type sont relevées sur le territoire wallon.
- Une offre à première vue surnuméraire (plus de 40 bus bus/sens/jour de vacances scolaires) qui nécessite d'être optimisée au regard de la demande réelle et au besoin qui devra être ajustée (bulle 10).

Pour rejoindre une destination D2 sont considérées comme problématiques les situations suivantes :

- Une offre en bus à première vue insuffisante à savoir moins de 10 bus/sens/jour de vacances scolaires (bulles 7 à 10). Dans cette hypothèse, l'offre en bus existante doit être vérifiée au regard de la demande locale potentielle. Les mêmes questions que celles évoquées précédemment doivent être posées, notamment celle de l'instauration d'un « TEC à la Demande ». Parallèlement, le rabattement vers un mobipôle (gare ou arrêt de bus structurant) disposant d'une offre adéquate doit alors être privilégié pour rejoindre la destination D2. Afin de ne pas multiplier inutilement les kilomètres de réseau à renforcer ou à réorganiser, est choisi alors soit la gare ou l'arrêt de bus situé au sein de la centralité urbaine D1 (bulles 7 et 8) ou le plus proche de la centralité villageoise (bulles 9 et 10). Comme pour l'accessibilité à la destination D1, d'autres pistes doivent aussi pouvoir être envisagées comme l'aménagement d'une courte liaison de mobilité active vers une gare ou un arrêt de bus situé sur une liaison structurante (bulles 11 et 12).
- La cohabitation d'une ligne ferroviaire dépourvue de gare au niveau de la centralité villageoise avec une ligne de bus proposant soit une offre trop faible, qu'il faut impérativement renforcer (bulle 13) ou trop forte qui mériterait d'être allégée au profit du train (bulle 14). Cette situation doit par exemple être envisagée pour connecter les centralités villageoises situées le long de la ligne ferroviaire 40 au nord de l'agglomération liégeoise.

Pour les différents bassins de mobilité, le tableau en annexe 3 reprend pour chaque « centralité villageoise » non desservie par les réseaux structurants, les connexions et la typologie de chaîne de déplacement préconisés, incluant le mobipôle de connexion visé.

5. Accessibilité transfrontalière et transrégionale

Outre identifier les différentes centralités de Wallonie et les caractériser selon leur type (villageois, urbain, urbain de pôle), le Schéma de Développement du Territoire définit également une série de « pôles extérieurs à la Wallonie », que ceux-ci soient belges (en Flandre ou Bruxelles) ou étrangers (en France, Allemagne, Pays-Bas et Luxembourg). Ainsi, la Wallonie doit connecter les territoires transfrontaliers aux Régions et aux États voisins.

Le SDT stipule notamment que

- « Le réseau ferroviaire pour le transport des personnes tire parti des gares de Liège-Guillemins et de Bruxelles-Midi pour les connexions au réseau à grande vitesse. La liaison entre Bruxelles, Namur et Luxembourg est développée dans le cadre des connexions internationales et transfrontalières. Les connexions ferroviaires transfrontalières existantes (Tournai-Lille, Mons-Aulnoy, Liège-Aix-la-Chapelle, Liège-Maastricht, Liège-Luxembourg, Charleroi-Maubeuge via Jeumont, Athus-Luxembourg) sont consolidées et celles entre Mons et Valenciennes via Quiévrain et entre Dinant et Charleville-Mézières via Givet sont rétablies. »
- « Le réseau de l'opérateur de transport de Wallonie (OTW) doit connecter les pôles entre eux par des lignes rapides et desservir les bassins de mobilité ».

Pour le bassin du Brabant Wallon, cela se traduit de la manière suivante :

Liaisons structurantes ferroviaires

cf tableau des liaisons structurantes, annexe 1

- Luxembourg (GDL) - Namur – Ottignies – Bruxelles (RBC)
- Louvain-la-Neuve – Ottignies – Rixensart – La Hulpe – Bruxelles (RBC)
- Nivelles – Braine l'Alleud – Waterloo – Bruxelles (RBC)
- Tubize – Halle (Flandre) – Bruxelles (RBC)
- Ottignies - Wavre – Leuven (Flandre)

Liaisons structurantes bus

cf tableau des liaisons structurantes, annexe 2

- Louvain-la-Neuve - Wavre – Woluwé (RBC)
- Braine-l'Alleud – Waterloo - Saint-Gilles (RBC)
- Jodoigne – Wavre – Ixelles (RBC)
- Wavre – Overijse (Flandre)
- La Hulpe – Overijse (Flandre)
- Jodoigne – Tienen (Flandre)

Connexions ad-hoc

- Braine-le-Château – Halle (Flandre)
- Beauvechain / Hamme-Mille – Leuven (Flandre)

6. Accessibilité des points d'intérêts

6.1. Principes de connexion

Un travail a été effectué pour identifier les points d'intérêts majeurs (POI, *points of interest*) de Wallonie. Les critères suivants ont été employés :

- **Zonings d'activité économique** : sites regroupant plus de 1.000 emplois ;
- **Hôpitaux** : établissements de plus de 100 lits ;
- **Sites touristiques** : sites enregistrant plus de 100.000 visiteurs/an (ne sont considérés que les sites ayant un système de billetterie renseignés par le Commissariat général au Tourisme) ;
- **Établissement d'enseignement supérieurs** : établissements de plus de 400 étudiants.

POI principaux



Enseignement supérieur



Hôpital



Site touristique



PAE



Aéroport

210 points d'intérêts majeurs ressortent du tamis de ces critères à l'échelle de toute la Région, dont :

- 112 se trouvent au cœur d'un réseau urbain ou à proximité immédiate (moins de 1,5 km) d'un mobipôle ;
- 67 se retrouvent directement sur l'itinéraire d'une liaison structurante cible ou d'une connexion villageoise ;
- 31 ont fait l'objet d'une analyse spécifique afin de définir comment les connecter au réseau structurant (vers quel mobipôle organiser leur connexion).

La desserte de l'ensemble des points d'intérêts majeurs du bassin de mobilité du Brabant Wallon est explicitée en annexe 4 qui précise pour chaque POI le type de connexion et le lieu de connexion ciblé.

7. Les mobipôles

« Les Mobipôles sont des lieux physiques, des « hubs » où convergent différentes offres et infrastructures de mobilité et où les usagers devront se rendre pour accéder à une offre qualitative et performante. Cette offre (et l'infrastructure qui l'accompagne) pourra être de plusieurs formes et sera dimensionnée selon la situation et le contexte local »⁵.

7.1. Identification et types de mobipôles

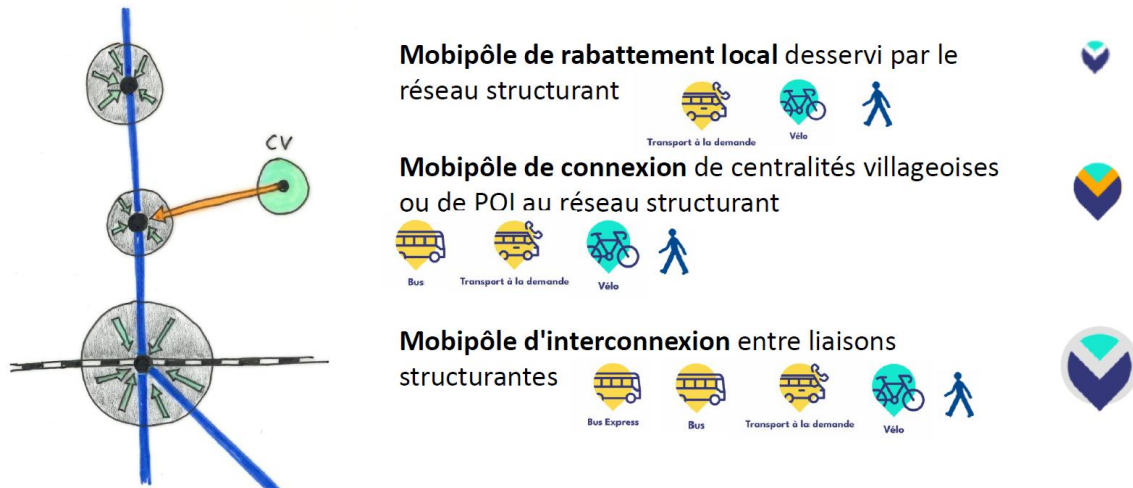
Le travail de définition des liaisons structurantes et de connexion des centralités villageoises ont permis d'identifier les besoins d'intermodalité. Conformément au chantier 13 de la Stratégie Régionale de Mobilité⁶, les mobipôles proposés sont :

⁵ SRM – Chantier n°13 Développer les points de connexion sur le réseau structurant : les mobipôles

⁶ Extrait de la SRM - 13. DÉVELOPPER LES POINTS DE CONNEXION SUR LE RÉSEAU STRUCTURANT : LES MOBIPÔLES

- situés sur le réseau structurant
- en lien avec une centralité.

Trois types de mobipôles sont définis dans le Schéma régional structurant de mobilité collective :



I. **Les mobipôles de rabattement** : Pour lequel uniquement des rabattement locaux (principalement cyclo-piétons) sont à organiser pour permettre d'assurer la connexion de la centralité aux pôles urbains visés.

II. **Les mobipôles de connexion** : outre leur fonction locale de mobipôle de rabattement, ils permettent aux centralités villageoises ou des POI aux alentours d'assurer leur connexion, avec correspondance, aux pôles urbains visés. Il s'agit de lieux de connexion entre les réseaux structurant (ferroviaire ou bus) et le réseau de bus complémentaire ou de transport à la demande. Des rabattements cyclo-piétons supra-locaux y sont également à aménager.

III. **Les mobipôles d'interconnexion** : outre leur fonction locale de mobipôle de rabattement et leur fonction de mobipôle de connexion pour les centralités ou POI des alentours, ils sont le lieu où des correspondances entre liaisons structurantes (ferroviaire ou bus) doivent être organisées.

Des enjeux d'organisation de correspondance bus-bus et bus-train sont ainsi identifiés pour les mobipôles de connexion et d'interconnexion.

Ils seront situés sur des voiries structurantes pour minimiser les détours tout en étant le plus près possible des principaux centres de vie et d'activité et seront progressivement reliés aux villages environnants par des cheminements piétons (en priorité dans un périmètre d'1,5 kilomètre) et cyclables (en priorité dans un périmètre de 5 kilomètres) conviviaux, sécurisés et accessibles à tous les publics et genres. Les types de localisations possibles sont les suivants :

- à la gare ferroviaire (ou terminus tram),
- au cœur de la commune /ville si la disponibilité en espace et l'accessibilité en transport public le permettent,
- en amont de la congestion sur les pénétrantes des pôles urbains (e ; a. P+R ou pôles d'échange) permettant d'accéder au réseau structurant urbain de transport public,
- à l'intersection des voiries structurantes régionales (sans être éloigné d'un centre de vie de la commune de plus d'1,5 kilomètre).

7.2. L'identification des mobipôles

Chacun des mobipôles localisé a été catégorisé selon sa fonction et sa typologie.

Le tableau en annexe 5 reprend les éléments suivants :

- La centralité concernée ;
- Son format au regard de la typologie régionale (S à XL)
- Le réseau principal concerné (gare SNCB ou arrêt TEC express) et son libellé ;
- Sa fonction structurante principale (interconnexion, connexion ou rabattement) ;
- Les besoins de correspondances ciblées.

L'état d'équipement du mobipôle est défini en fonction de sa fonction, typologie et correspondances identifiées. Différents audits (à l'initiative de la Région, de l'OTW ou des communes) permettent de préciser les éléments les plus adéquats et prioritaires à implémenter. Une charte graphique régionale⁷ a été élaborée.

8. Principaux axes d'amélioration des réseaux structurants de transport collectif

La démarche a permis de mettre en avant des axes principaux d'amélioration des réseaux de transport collectif à l'avenir :

- **Fiabilité et attractivité**
 - Réduction des parcours supprimés et amélioration de la ponctualité ;
 - Confort des véhicules et qualité du service pour fidéliser et attirer de nouveaux usagers.
- **Intermodalité**
 - Connexion fluide avec les autres modes (train, vélo, mobilité partagée) ;
 - Intégration tarifaire et information des voyageurs en temps réel ;
 - Optimisation des correspondances.
- **Adaptation de la desserte**
 - Ajustement des itinéraires pour desservir les points d'intérêts (POI) et zones à forte demande.
- **Amplitude horaire et offre le week-end**
 - Extension des horaires de service en soirée et le week-end.
- **Capacité**
 - Gestion dynamique en fonction des pics de demande (véhicules de plus grande capacité vs renfort de fréquence).
- **Amélioration des infrastructures**
 - Modernisation des arrêts (accessibilité, confort, information) ;
 - Mise en place de priorités bus (voies bus, feux intelligents).

⁷ <https://securotheque.wallonie.be>

9. Parcours d'élaboration de la politique d'accessibilité au territoire

9.1. Schéma régional structurant de mobilité collective

Afin que la méthodologie d'approche de l'accessibilité au territoire en transport public soit intégrée à la révision du Contrat de service public de l'OTW visée par le Gouvernement, les étapes suivantes sont menées pour l'élaboration du Schéma :

Janvier – Novembre 2025 : Élaboration par l'administration

L'administration élabore la méthodologie et prépare le projet schéma structurant de mobilité collective de la politique d'accessibilité au territoire basée sur l'analyse des flux de déplacements (tous modes et tous motifs notamment), la performance des offres existantes, les points d'intérêts majeurs générateurs de flux (zones d'activités économiques, sites touristiques majeurs, ...) et d'éléments de prospective.

Septembre 2025 – Janvier 2026 : Consultation des parties prenantes

Afin de recueillir leurs points d'attention et suggestions, différentes parties prenantes ont été consultées (OTW, IWEPS, UVCW, SPW Territoire – Département de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, SNCB).

Novembre 2025 – Mars 2026 : Présentation aux différents Organes de consultation par bassin de mobilité (OCBM)

L'avis de l'Organe est sollicité en séance sur les liaisons structurantes proposées sur le bassin.

Janvier – Juin 2026 : Avis des communes

Si l'avis de l'Organe (OCBM) sera sollicité en séance sur les liaisons structurantes cibles du bassin, chaque commune est par ailleurs invitée à formuler un avis sur les propositions de connexion de ses centralités et sur la localisation des mobipôles. Cet avis, sous forme de délibération du conseil communal, sera à transmettre à l'Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés dans les 3 mois à dater de l'envoi du procès-verbal définitif de l'OCBM. Au-delà de ce délai, l'avis est réputé favorable.

Pour chacune des centralités non desservies de la commune, l'avis confirmera la connexion prioritaire au pôle urbain et au pôle majeur, ou proposera une alternative justifiée. Pour ces connexions et/ou pour la desserte directe des centralités de la commune par une liaison de train ou structurante bus, l'avis confirmera également le(s) mobipôle(s) identifié(s) par le Schéma régional.

Premier semestre 2026 : Révision du Contrat de service public de l'OTW

L'OTW sera chargé d'optimiser son offre de transport dans le cadre financier de la trajectoire budgétaire et des objectifs d'accessibilité du territoire.

Second semestre 2026 : Première publication du Schéma

L'administration publiera le Schéma régional structurant de mobilité collective, prenant en compte les retours des pouvoirs locaux.

2027

Le Schéma régional structurant de mobilité structurante sera complété par :

- L'identification des **zones de transport à la demande** : le réseau structurant et les connexions de centralités non desservies par le réseau structurant permettent d'offrir une desserte à +/- 70% de la population wallonne. Pour 30% restant

(résidant principalement dans des zones à faible densité de population hors centralités), un travail d'identifications de zones de rabattement par des solutions de mobilité collective plus flexibles sera réaliser, prioritairement pour l'identification des zones vulnérables en transport dans lesquelles les services de transport à la demande seront développés dans le cadre du Fonds social pour le Climat.

- Les **liaisons structurantes urbaines** et modes préconisés (ferroviaire suburbain, ferré urbain (métro/tram), busway, bus) au sein des pôles urbains majeurs.

A partir de 2028

Pour prendre en compte l'adoption progressive des Schémas de développement communaux, le développement de POI générateurs de flux et l'évolution de l'offre par la mise en œuvre des plans de transport public successifs, le Schéma sera actualisé régulièrement dans les années à venir.

9.2. Vers une politique multimodale d'accessibilité au territoire

La politique d'accessibilité au territoire comprendra un schéma structurant multimodal pour l'ensemble de la Wallonie et les pôles frontaliers, qui comprendra à terme :

- Les liaisons cibles de **mobilité collective structurantes** (train, bus, tram, mobipôles de correspondance ou de rabattement) avec pour objectifs de déployer un réseau qui relie les pôles wallons et externes et dessert les pôles urbains régionaux et majeurs, en valorisant le réseau ferroviaire partout où il est présent, complété par de l'offre régionale structurante. Ces offres sont performantes, lisibles, rapides, fréquentes, de large amplitude et avec des correspondances organisées, et sont complétées par des offres secondaires plus locales. Un rabattement vers le mobipôle le plus proche devra permettre aux centralités villageoises non connectées à ce réseau structurant d'accéder au pôle urbain le plus pertinent.
- Les liaisons cibles de **mobilité active structurantes** (cyclostrade/Ravel, réseau supra local) avec pour objectif de développer un réseau cyclable structurant sûr, cohérent, rapide, confortable et agréable pour connecter les pôles ;
- Les liaisons cible de **covoiturage** sur les axes structurants (aires, bandes réservées et lignes de covoiturage) avec pour objectif d'encourager un taux de remplissage plus important des voitures ;
- Une hiérarchisation du **réseau routier régional** avec pour objectifs d'agir sur la mobilité automobile, de mieux partager l'espace public, d'améliorer la lisibilité du réseau, de définir des niveaux de service attendus selon le type de voie et d'améliorer la sécurité routière en cohérence avec les travaux des Etats généraux wallons de la sécurité routière ;
- Les ambitions en matière d'**intermodalité** avec pour objectif de cibler les points de connexion entre réseaux structurants, d'y développer les fonctionnalités des mobipôles (dont l'offre croissante de services de mobilité partagée) et de déployer une signalétique directionnelle plus multimodale.

Annexe 1 : liaisons ferroviaires pour l'accessibilité de la Wallonie

Centralité urbaines	Pôle majeur prioritaire	Liaison identifiée	Relation existante	Correspondance	Enjeux d'évolution de l'offre	Enjeux infrastructure
Ottignies - Louvain-la-Neuve	Wavre	Wavre - Ottignies - Louvain-la-Neuve	IC-24 Charleroi - Ottignies - Leuven	En gare d'Ottignies vers/depuis Bxl et LLN		
Wavre	Ottignies - Louvain-la-Neuve		S-20 Ottignies - Wavre - Leuven S-61 Wavre - Ottignies- Charleroi - Jambes			
Limal	Wavre	Limal - Wavre			Augmenter l'amplitude horaire le samedi	
Court-Saint-Etienne	Ottignies - Louvain-la-Neuve	Court-Saint-Etienne - Ottignies - Louvain-la-Neuve	IC-24 Charleroi - Ottignies - Leuven	En gare d'Ottignies vers/depuis Bxl et LLN		
Céroux-Mousty		Céroux-Mousty - Ottignies - Louvain-la-Neuve	S-61 Wavre - Ottignies- Charleroi - Jambes		Augmenter l'amplitude horaire le samedi	
Rixensart		Rixensart - Ottignies - Louvain-la-Neuve	S-4 Alost - Bxl Schuman - Ottignies - Louvain-la-Neuve		Augmenter la fréquence et l'amplitude horaire le samedi	Capacité réduite et contraintes sur la ligne 161 entre Ottignies et Bruxelles en raison des travaux "RER"
Genval	Bruxelles	Genval - Bruxelles	S-8 Zottegem - Bxl - Ottignies - Louvain-la-Neuve			
La Hulpe		La Hulpe - Bruxelles				
Braine l'Alleud		Braine l'Alleud - Bruxelles	IC-05 Charleroi - Braine l'Alleud - Bxl - Anvers IC-07 Charleroi - Braine l'Alleud - Bxl - Anvers - Essen S-1 Nivelles - Braine-l'Alleud - Bxl - Anvers S-9 Nivelles - Braine-l'Alleud - Schuman - Leuven - Landen S-19 Charleroi - Braine-l'Alleud - Bxl Airport			Capacité réduite et nombreuses contraintes sur la ligne 124 entre Nivelles et Bruxelles en raison des travaux "RER"
Waterloo		Waterloo - Bruxelles				
Nivelles	Charleroi	Nivelles - Charleroi	IC-05 Charleroi - Braine l'Alleud - Bxl - Anvers IC-07 Charleroi - Braine l'Alleud - Bxl - Anvers - Essen S-19 Charleroi - Braine-l'Alleud - Bxl Airport			
Tubize	Bruxelles	Tubize - Bruxelles	S-2 Braine-le-Comte - Bxl - Leuven			Infrastructure saturée en gare de Halle

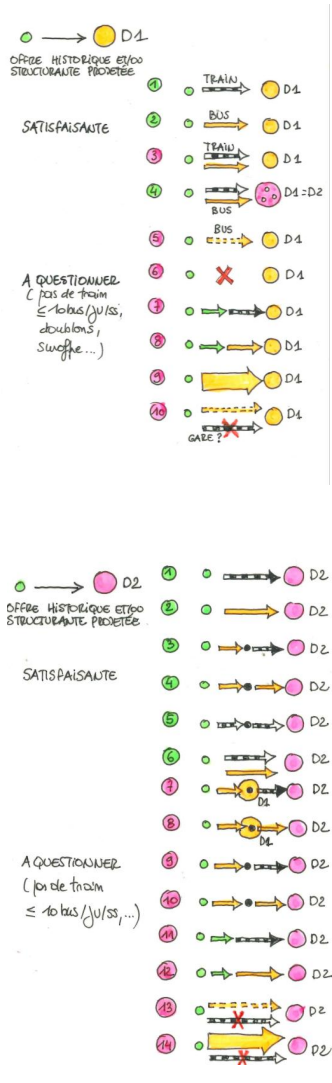
Annexe 2 : liaisons structurantes bus pour l'accessibilité de la Wallonie

N°	Bassin	Centralités concernées	POI à desservir	Correspondance	Mobipôle de correspondance	Enjeux d'évolution de l'offre	Enjeux desserte POI
1	BW	Gembloux, Chastre, Walhain, LLN, Wavre	UCL, Parc scientifique Louvain-la-Neuve, hôpital Silva Médical, (Résidence du Bois de la Pierre), future Clinique Saint-Pierre, PAE Wavre Nord	En gare de Gembloux, vers/depuis Namur	Gembloux	Augmenter l'amplitude horaire (le weekend) et la fréquence (le dimanche), desserte de Walhain à assurer	Future Clinique Saint-Pierre
2	BW	Nivelles, Genappe, Bousval, Court-St-Etienne, Ottignies	PAE Nivelles-Sud	En gare d'Ottignies, vers/de Bruxelles	Ottignies	/	
3	BW	Jodoigne, Grez-Doiceau, Gastuche, Wavre, Auderghem, Ixelles	/	/	Station Delta (métro), Gare d'Etterbeek (tram)	Augmenter l'amplitude horaire (toute la semaine) et la fréquence (le weekend) Offres à réorganiser	
4	BW	Tubize, Braine-le-Château, Wauthier-Braine, Braine-l'Alleud	Centre hospitalier de Braine l'Alleud, PAE Hain	En gare de Braine-l'Alleud, vers/de Bruxelles	Braine l'Alleud	Augmenter la fréquence (toute la semaine) Offre à réorganiser	
5	BW	La Hulpe, Overijse	/	En gare de La Hulpe, vers/de Rixensart/Genvat	La Hulpe	/	
6	BW	Braine le Comte, Virginal, Ittre, Bois-Seigneur-Isaac, Braine l'Alleud	HELHa Braine-le-Comte, CHIREC (centre hospitalier interrégional Edith Cavell) de Braine-l'Alleud	En gare de Braine-l'Alleud, vers/de Bruxelles	Braine l'Alleud	Augmenter l'amplitude horaire et la fréquence (toute la semaine)	
7	BW	Enghien, Bierghes, Saintes, Tubize	PAE Saintes	En gare de Tubize, vers/de Bruxelles	Tubize	Augmenter l'amplitude horaire et la fréquence (toute la semaine)	
8	BW	Braine-l'Alleud, Waterloo, Ransbeck, La Hulpe, Wavre	CHIREC (centre hospitalier interrégional Edith Cavell), PAE Wavre Nord	En gare de La Hulpe, vers/de Bruxelles (dans le sens depuis Lasne)	La Hulpe	Augmenter l'amplitude horaire (le weekend) et la fréquence (toute la semaine). Prolonger jusqu'à Wavre	PAE Wavre Nord
9	BW	Louvain-la-Neuve, Wavre, Kraainem, Woluwé	Pôles universitaires Woluwé, Woluwe Shopping Center	/	Station Roodebeek (métro)	Augmenter l'amplitude horaire et la fréquence (toute la semaine)	

10	BW	Wavre, Overijse	PAE Wavre Nord	/		Augmenter l'amplitude horaire (le weekend) et la fréquence (le dimanche)	
11	BW	Tubize, Braine-le-Château, Nivelles	PAE Nivelles-Nord, Haute Ecole Bruxelles-Brabant, futur hôpital Nivelles	/		Augmenter l'amplitude horaire et la fréquence (toute la semaine). Double offre à réorganiser	Futur hôpital de Nivelles
12	BW	Jodoigne, Incourt, Thorembois, Louvain-la-Neuve, Ottignies	Parc scientifique Louvain-la-Neuve, UCL, IAD, HELHa	En gare d'Ottignies, vers/de Bruxelles	Ottignies	Augmenter l'amplitude horaire (toute la semaine) et la fréquence (le weekend)	
13	BW	Perwez, Thorembois-St-Trond, Chaumont-Gistoux, Wavre	PAE Wavre Nord ?	Au mobipôle de Wavre, vers/de Bruxelles	Wavre	Augmenter la fréquence (le weekend)	
14	BW	Nivelles, Marbais, Sombreffe, Mazy, Namur	PAE Ecolys, PAE Créalys, PAE Nivelles-Sud	En gare de Nivelles, vers/de Bruxelles	Nivelles	Augmenter l'amplitude horaire (toute la semaine) et la fréquence (le weekend)	
15	BW	Nivelles, Genappe, Louvain-la-Neuve	PAE Nivelles-Sud, Parc scientifique Louvain-la-Neuve, UCL, IAD, HELHa	Au mobipôle de LLN, vers/de Wavre	Louvain-la-Neuve	Augmenter l'amplitude horaire (toute la semaine) et la fréquence (le weekend) Desserte de Genappe	
16	BW	Rixensart, Wavre	PAE Wavre Nord	/		Augmenter la fréquence (le dimanche)	PAE Wavre Nord
17	BW	Braine-l'Alleud, Waterloo, Genappe, LLN	Parc scientifique Louvain-la-Neuve, UCL, IAD, HELHa	Au mobipole gare de Braine-l'Alleud, vers/de Tubize	Braine l'Alleud	Augmenter l'amplitude horaire (toute la semaine) et la fréquence (le weekend)	
	BW	Jodoigne, Hoegaarden, Tienen	/	En gare de Tienen, vers/de Bruxelles	Tienen	Augmenter l'amplitude horaire (le dimanche)	/
	BW	Braine-l'Alleud, Waterloo, Uccle, Saint-Gilles	CHIREC (centre hospitalier interrégional Edith Cavell), clinique de l'Europe Ste Elisabeth	/	/	Fréquentations à analyser, au regard du caractère urbain de la ligne	/

Annexe 3 : connexion des centralités villageoises et points d'attention

NOM CENTRALITES	Destination 1	Typo D1	Destination 2	Typo D2	Correspondance
Autre-Eglise	Jodoigne	2	OLLN-Wavre	4	Jodoigne mobipôle
Beauvechain	Jodoigne	2	Leuven	2	
Bierghes	Tubize	5	Bruxelles	10	Tubize gare
Bois-Seigneur-Isaac	Braine-l'Alleud	2	RBC	3	Braine-l'Alleud gare
Bousval	Court-St-Etienne	2	OLLN-Wavre	2	
Braine-le-Château	Braine-l'Alleud	2	Bruxelles	4	Halle gare
Chastre/Perbais/Blanm	Gembloux	3	OLLN-Wavre	6	
Chaumont-Gistoux	OLLN-Wavre	2	Idem D1		
Faux.	Court-St-Etienne	1	OLLN-Wavre	1	
Gastuche	Wavre	4	Idem D1		
Geest-Gérompont	Perwez	2	OLLN-Wavre	4	Thorembais-St-Trond mobipôle
Grez-Doiceau	Wavre	2	RBC	2	Liaison structurante
Hamme-Mille	Wavre	5	Leuven	2	
Hélécine	Jodoigne	5	Wavre	8	Jodoigne Mobipôle
Incourt	Jodoigne	2	OLLN-Wavre	2	
Ittre	Tubize	5	RBC	7	Tubize gare
Jauche	Jodoigne	5	OLLN-Wavre	8	Jodoigne mobipôle
Lasne-Chapelle-St-Lam	Waterloo	5	RBC	7	Braine-l'Alleud gare
Lillois-Witterzée	Braine-l'Alleud	3	RBC	1	
Marbais	Nivelles	2	OLLN-Wavre	11	Tilly gare
Mont-Saint-Guibert	OLLN-Wavre	4	Idem D1		
Ohain	Waterloo	5	RBC	3	Braine-l'Alleud gare
Orp-le-Grand	Jodoigne	5	OLLN-Wavre	8	Jodoigne mobipôle
Pécrot	Wavre	1	OLLN	1	
Ransbeck	Waterloo	5	RBC	3	Braine-l'Alleud gare
Rebecq	Tubize	2	Bruxelles	3	Tubize gare
Saintes	Tubize	5	Bruxelles	10	Tubize gare
Saint-Géry	Chastre	5	OLLN-Wavre	7	Chastre gare
Tangissart	Court-St-Etienne	1	OLLN-Wavre	1	
Thorembais-Saint-Trond	Perwez	9	OLLN-Wavre	2	
Tilly	OLLN-Wavre	4	Idem D1		
Villers-la-Ville	OLLN-Wavre	4	Idem D1		
Virginal-Samme	Tubize	5	RBC	3	Tubize gare
Walhain-Saint-Paul	Gembloux	2	OLLN-Wavre	2	
Wauthier-Braine	Braine-l'Alleud	2	RBC	4	Braine-l'Alleud gare



Annexe 4 : accessibilité des points d'intérêt (POI) majeurs

Bassin	Points d'intérêt	Type de connexion	Lieu de connexion
BW	Domaine d'Hélécine	Connexion villageoise	Mobipôle de Jodoigne
BW	Futur hôpital Nivelles (ouverture 2027)	Liaison structurante	Liaison "Nivelles-Namur"
BW	SILVA MEDICAL Vzw	Liaison structurante	Liaison "Gembloux - Wavre"
BW	PAE Wavre Nord	Liaison structurante	Liaison "Gembloux - Wavre"
BW	PAE de Louvain-la-Neuve	Liaison structurante	Liaison "Gembloux - Wavre"
BW	PAE Nivelles Nord	Liaison structurante	Liaison "Nivelles-Namur"
BW	PAE Nivelles Sud	Liaison structurante	Liaison "Nivelles-Namur"
BW	PAE Tubize-Saintes	Liaison structurante	Liaison "Enghien-Tubize"
BW	PAE Vallée du Hain	Liaison structurante	Liaison "Tubize-Braine-l'Alleud"
BW	Site du champ de bataille de Waterloo	Liaison structurante	Liaison "Braine-l'Alleud - Louvain-la-Neuve"
BW	Haute École Bruxelles-Brabant	Proximité cyclo-piétonne au mobipôle	Mobipôle gare de Nivelles
BW	Haute École Louvain en Hainaut - Institut Cardijn	Proximité cyclo-piétonne au mobipôle	Mobipôle gare de Louvain-la-Neuve
BW	Institut des Arts de Diffusion	Proximité cyclo-piétonne au mobipôle	Mobipôle gare de Louvain-la-Neuve
BW	Université catholique de Louvain	Proximité cyclo-piétonne au mobipôle	Mobipôle gare de Louvain-la-Neuve
BW	Clinique Saint-Pierre	Proximité cyclo-piétonne au mobipôle	Mobipôle gare d'Ottignies ; liaison "Nivelles - Ottignies"
BW	PAE Braine-l'Alliance	Proximité cyclo-piétonne au mobipôle	Mobipôle gare de Braine-l'Alliance
BW	Walibi	Proximité cyclo-piétonne au mobipôle	Mobipôle gare de Bierges
BW	Aqualibi	Proximité cyclo-piétonne au mobipôle	Mobipôle gare de Bierges
BW	Domaine Provincial "Bois des Rêves"	Proximité cyclo-piétonne au mobipôle	Mobipôle gare de Louvain-la-Neuve
BW	Centre hospitalier Le Domaine	Rabattement spécifique à organiser	Mobipôle gare de Braine-l'Alleud
BW	Centre hospitalier interrégional Edith Cavell	Rabattement spécifique à organiser	Mobipôle gare de Braine-l'Alleud
BW	Centre neurologique William Lennox	Rabattement spécifique à organiser	Mobipôle gare d'Ottignies
BW	Axis Park	Rabattement spécifique à organiser	Mobipôle de Louvain-la-Neuve

Annexe 5 : identification des mobipôles du réseau structurant

Centralité	Liaison Principale	Commune	Type Mobipole	Libelle	Type connexion	Type Correspondance	Connexion	Interconnexion
Braine l'Alleud	Ferroviaire	Braine-L'alleud	M	BRAINE-L'ALLEUD	Interconnexion	bus-train bus-bus	Ohain vers Bruxelles Lasne-Chapelle-St-Lambert vers Bruxelles Centre hospitalier Le Domaine Centre hospitalier interrégional Edith Cavell	Braine-le-Comte - Braine-l'Alleud (bus), vers/de Bruxelles (train) Braine-l'Alleud - Louvain-la-Neuve (bus) depuis/vers Tubize (bus) Tubize - Braine-l'Alleud (bus) vers/de Bruxelles (train)
La Hulpe	Ferroviaire	La Hulpe	M	LA HULPE	Interconnexion	bus-train		La Hulpe – Overijse (bus) vers/de Rixensart/Genval (train) Braine-l'Alleud – Wavre (bus) vers/de Bruxelles (train)
Nivelles	Ferroviaire	Nivelles	L	NIVELLES	Interconnexion	bus-train	PAE de Feluy	Nivelles - Namur (bus) vers/de Bruxelles (train)
Louvain-la-Neuve	Ferroviaire	Ottignies-Louvain-La-Neuve	XL	LOUVAIN-LA-NEUVE	Interconnexion	bus-train	Axis Park	Nivelles-LLN (bus), vers/de Wavre (train)

Ottignies	Ferroviaire	Ottignies-Louvain-La-Neuve	XL	OTTIGNIES	Interconnexion	train-train bus-train	Centre neurologique William Lennox	Jodoigne - Ottignies (bus) vers Bruxelles (train) Nivelles-Ottignies (bus), vers Bruxelles (train) Charleroi - Ottignies (train) vers Bruxelles, Wavre et LLN (train) Namur - Bruxelles (train) vers Ottignies/Wavre (train)
Tubize	Ferroviaire	Tubize	M	TUBIZE	Interconnexion	train-train bus-train	Ittre vers Bruxelles Rebecq vers Bruxelles Virginal-Samme vers Bruxelles	Enghien - Tubize (train) vers/de Bruxelles (train)
Wavre	Ferroviaire	Wavre	L	WAVRE	Interconnexion	bus-bus	Grez-Doiceau vers Bruxelles	Perwez-Wavre (bus) vers Bruxelles (train)
Chastre	Ferroviaire	Chastre	M	CHASTRE	Connexion	bus-bus	Saint-Géry vers OLLN-Wavre	
Jodoigne	Bus	Jodoigne	S	JODOIGNE Gare d'Autobus	Connexion	bus-bus	Autre-Eglise vers Wavre Hélécine vers Wavre Jauche vers Wavre Orp-le-Grand vers Wavre	
Thorembais-St-Trond	Bus	Perwez	S	THOREMBAIS-SAINST-TROND Carrefour	Connexion	bus-bus	Geest-Gérompont vers Wavre	
Tilly	Ferroviaire	Villers-La-Ville	M	TILLY	Connexion	bus-train	Marbais vers OLLN-Wavre	
Bois-Seigneur-Isaac	Bus	Braine-l'Alleud	S	BOIS-SEIGNEUR-ISAAC Centre	Rabattement de proximité			
Braine-l'Alliance	Ferroviaire	Braine-l'Alleud	M	Braine-l'Alliance	Rabattement de proximité			

Lillois	Ferroviaire	Braine-l'Alleud	M	LILLOIS	Rabattement de proximité
Braine-le-Château	Bus	Braine-le-Château	S	BRAINE-LE-CHATEAU Quatre Bras	Rabattement de proximité
Wauthier-Braine	Bus	Braine-le-Château	S	WAUTHIER-BRAINE La Bruyère	Rabattement de proximité
Blanmont	Ferroviaire	Chastre	M	BLANMONT	Rabattement de proximité
Chaumont-Gistoux	Bus	Chaumont-Gistoux	S	CHAUMONT-GISTOUX Eglise	Rabattement de proximité
Court-Saint-Etienne	Ferroviaire	Court-Saint-Etienne	M	COURT-SAINT-ETIENNE	Rabattement de proximité
Faux	Ferroviaire	Court-Saint-Etienne	M	FAUX	Rabattement de proximité
Tangissart	Ferroviaire	Court-Saint-Etienne	M	LA ROCHE	Rabattement de proximité
Bousval	Bus	Genappe	S	BOUSVAL Gare	Rabattement de proximité
Genappe	Bus	Genappe	S	GENAPPE Eglise	Rabattement de proximité
Gastuche	Ferroviaire	Grez-Doiceau	M	GASTUCHE	Rabattement de proximité
Grez-Doiceau	Bus	Grez-Doiceau	S	GREZ-DOICEAU Place Communale	Rabattement de proximité

Pécrot	Ferroviaire	Grez-Doiceau	M	PECROT	Rabattement de proximité
Incourt	Bus	Incourt	S	INCOURT Rue Baron Bouvier (Ch. de Namur)	Rabattement de proximité
Ittre	Bus	Ittre	S	ITTRE Eglise	Rabattement de proximité
Virginal	Bus	Ittre	S	VIRGINAL Centre	Rabattement de proximité
Mont-St-Guibert	Ferroviaire	Mont-Saint-Guibert	M	MONT-SAINT-GUIBERT	Rabattement de proximité
Perwez	Bus	Perwez	S	PERWEZ Place	Rabattement de proximité
Bierghes	Bus	Rebecq	S	BIERGHES Rue de la Station	Rabattement de proximité
Genval	Ferroviaire	Rixensart	M	GENVAL	Rabattement de proximité
Rixensart	Ferroviaire	Rixensart	M	RIXENSART	Rabattement de proximité
Saintes	Bus	Tubize	S	SAINTES Maison communale	Rabattement de proximité
Marbais	Bus	Villers-La-Ville	S	MARBAIS Village (Ch. de Namur)	Rabattement de proximité
Villers-la-Ville	Ferroviaire	Villers-La-Ville	M	VILLERS-LA-VILLE	Rabattement de proximité
Walhain-Saint-Paul	Bus	Walhain	S	WALHAIN-SAINT-PAUL Monument	Rabattement de proximité

Ransbeck	Bus	Waterloo	S	RANSBECK Place	Rabattement de proximité
Waterloo	Bus	Waterloo	S	WATERLOO Mont-Saint- Jean	Rabattement de proximité
Waterloo	Ferroviaire	Waterloo	L	WATERLOO	Rabattement de proximité
Bierges	Ferroviaire	Wavre	M	BIERGES- WALIBI	Rabattement de proximité