

## OCBM Liège-Verviers du 16 mars 202 – Document préparatoire

### Points 1. pour avis : Politique d'accessibilité au territoire – projet de schéma structurant de mobilité collective

#### 1. Rappel

Le projet de Schéma structurant de mobilité collective a été partagé lors de la réunion de l'OCBM du bassin de Liège-Verviers du 20 novembre 2025.

A cette occasion, l'Organe a remis l'avis suivant :

*« L'Organe prend connaissance du projet de Schéma régional structurant de mobilité collective, basé sur le Schéma de Développement Territorial de la Wallonie, et des étapes d'adoption de la politique d'accessibilité au territoire. Il s'abstient de remettre à ce stade un avis, en particulier en raison du délai limité depuis l'envoi des documents préparatoires et du besoin d'analyse préalable au regard de l'offre existante.*

*Il convient qu'une session extraordinaire de l'Organe sera organisée en ligne début 2026 spécifiquement sur ce dossier, sur base d'un document préparatoire actualisé notamment en matière de « points d'intérêt majeurs » et que le délai pour l'avis communal ne débutera qu'après le PV définitif de cette séance.*

*Il demande que l'AOT puisse, à la demande, éclairer les pouvoirs locaux avec les données utilisées pour l'identification des liaisons, des connexions et des mobipôles proposés.*

*Il prend acte que l'accessibilité au sein des pôles urbains majeurs et régionaux ne fait pas l'objet du présent schéma et qu'aucun avis communal n'est sollicité à ce stade pour l'offre urbaine. »*

Entretemps, la proposition de schéma structurant de mobilité collective a été mise à jour sur base de recommandations émises lors de la réunion de l'OCBM du 20 novembre, d'une rencontre avec Liège métropole ainsi que sur base d'autres interventions par mail ou courrier.

La version actualisée, en annexe, fait l'objet de l'avis de la présente réunion extraordinaire de l'OCBM.

#### 2. Un schéma structurant de mobilité collective

Afin de disposer d'une vision partagée de l'offre structurante cible de mobilité collective, l'Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés traduit la vision du Gouvernement en une politique d'accessibilité au territoire.

Ce **document d'orientation** a pour but :

- de **soutenir les objectifs d'optimisation spatiale** du Schéma de Développement Territorial (SDT)<sup>1</sup>, en ciblant les besoins d'offres structurantes pour connecter les centralités qui y sont définies. L'objectif est de garantir un bon niveau d'offre de transport collectifs pour connecter ces centralités.
- de guider la **priorisation des programmations** des projets de développement d'infrastructures et de services pour l'ensemble des acteurs de la mobilité (Région Wallonne, opérateurs, communes). En identifiant les liaisons structurantes et la localisation des mobipôles, ce document permet de prioriser les investissements là où le potentiel est le plus important et où ils contribueront à améliorer l'accessibilité du territoire.

---

<sup>1</sup> <http://sdt.wallonie.be>

### 3. Principes directeurs poursuivis

#### Renforcer l'accès aux services

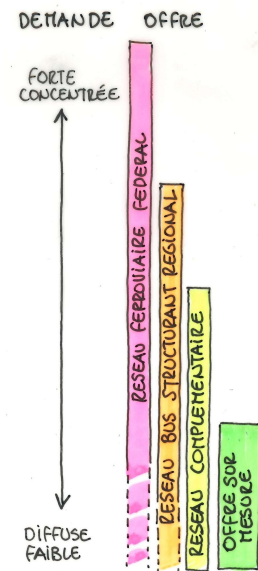
Le schéma se base sur les centralités du SDT et leur hiérarchisation. Chaque niveau de centralité défini par le SDT correspond à un niveau de service disponible. Puisque le réseau de transport public doit permettre l'accès aux services, le travail consistera à connecter chaque centralité du SDT à des centralités de niveau supérieur (qui disposent de services et équipements plus importants et plus nombreux).

#### S'inscrire dans un réseau hiérarchisé

Vu que le schéma s'inscrit dans les orientations de la Stratégie Régionale de Mobilité (SRM) de développement d'un réseau de transport public hiérarchisé, il présente plusieurs niveaux d'offre :

- Le réseau structurant, composé :
  - o du chemin de fer (fédéral)
  - o et des lignes (régionales) de bus structurantes reliant les pôles urbains entre eux,
- Le réseau complémentaire, avec des bus locaux et des bus d'heure de pointe,
- Et les services de transport à la demande.

Ce type de réseau permet une meilleure lisibilité pour l'utilisateur et une maîtrise des coûts économiques et environnementaux car chaque niveau d'offre est utilisé uniquement là où il apporte réellement de la valeur : le réseau structurant couvre les grands axes de déplacement, tandis que les lignes locales desservent les quartiers et zones moins denses. Cela permet d'adapter le type de transport aux besoins de chaque zone, d'éviter les doublons et d'utiliser efficacement les ressources.



Organiser l'offre de cette façon implique d'être davantage attentif à l'intermodalité pour faciliter les chaînes de déplacement.

### 4. Contenu

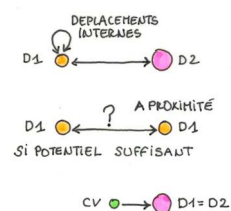
Le Schéma régional structurant de mobilité collective :

#### a) Définit :

- **L'offre des liaisons structurantes interurbaines par bus (+/- 1/3 de l'offre TEC)** entre les centralités urbaines, permettant de compléter le maillage de l'offre ferroviaire.

Ces liaisons structurantes interurbaines de mobilité collective relient les pôles urbains wallons et extérieurs, avec des offres performantes, lisibles, rapides, fréquentes et de large amplitude et des correspondances organisées. Elles répondent aux *principes suivants* :

1. Toute centralité urbaine est connectée directement (sans correspondance) à son pôle majeur ou régional prioritaire → le réseau ferroviaire est complété par des lignes de bus structurantes permettant de répondre à ce besoin.
2. Les centralités urbaines à proximité sont connectées entre elles si le potentiel est suffisant ;
3. Les centralités suburbaines sont connectées à leur pôle majeur de proximité si le potentiel est suffisant.



Sur base de ces principes, les liaisons structurantes sont définies en prenant en compte l'analyse des flux de déplacements (Tous Modes et Tous Motifs<sup>2</sup> notamment), la performance des offres existantes (fréquentation

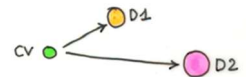
<sup>2</sup> Les données utilisées sont les données Floating Mobile Data-Proximus 2022 (Données de téléphonie mobile permettant d'appréhender les déplacements « tous modes – tous motifs », à l'échelle des anciennes communes.

des lignes actuelles, résultats des évaluations de lignes, ...) et des points d'intérêts majeurs générateurs de flux (zones d'activités économiques, sites touristiques majeurs, hôpitaux, pôles d'enseignement supérieur, ...).

- **Les connexions des centralités villageoises et des points d'intérêt** majeurs non desservis par une liaison structurante bus ou par le train.

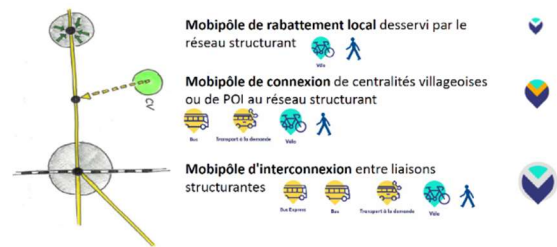
Le Schéma identifie, pour chacune des centralités villageoises non desservies par le réseau structurant, deux destinations nécessaires à l'accès aux services :

- La centralité urbaine de proximité (D1) où sont localisées une série de fonctions « de proximité » : commerce de proximité, écoles secondaire, administration, etc. Cette destination doit être accessible sans correspondance.
- Le pôle urbain majeur ou régional (D2) où le citoyen pourra trouver les services et fonctions auxquels il n'a pas accès dans une centralité urbaine de proximité comme une université, un hôpital ou certaines infrastructures culturelles. Cette destination peut être accessible avec une correspondance.



- **La localisation des mobipôles.**

Le travail de définition des liaisons structurantes et de connexion des centralités villageoises a permis d'identifier les besoins d'intermodalité. Conformément à la SRM, les mobipôles proposés sont situés sur le réseau structurant (train et bus) et en lien avec une centralité. *Trois types de mobipôles* sont définis :



- Les mobipôles de rabattement : il est desservi par le réseau structurant. Seuls des rabattement locaux (principalement cyclo-piétons) sont à organiser pour permettre d'assurer la connexion de la centralité aux pôles urbains visés.
- 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 structurants (ferroviaire ou bus) et le réseau de bus complémentaire ou de transport à la demande.
- 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.

b) Fixe des orientations régionales pour :

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

Pour chacun de ces éléments (l'offre des liaisons structurantes bus, la connexion des centralités villageoise et des POI non desservis par le réseau structurant, les mobipôles et l'offre ferroviaire et transfrontalière), **une mesure des écarts** (entre l'existant et le projeté) a été réalisée afin d'identifier les évolutions à réaliser en matière d'offre et d'infrastructure.

Le Schéma ne reprend pas, à ce stade, les liaisons structurantes urbaines et modes préconisés (ferroviaire suburbain, ferré urbain (métro/tram), busway, bus) au sein des pôles urbains majeurs de Wallonie : Liège, Charleroi, Mons-La Louvière, Verviers, Arlon, Namur, Tournai, Mouscron et Ottignies-Louvain-la-Neuve-Wavre.

## 5. Avis sollicités

Un avis est demandé aux communes à deux niveaux :

a) *Pour les enjeux supra locaux (liaisons structurantes interurbaines cibles) :*

L'avis sera formulé par l'OCBM.

b) *Pour les connexions villageoises et la localisation des mobipôles (hors gare) :*

Chaque commune est invitée à formuler un avis sur les propositions de connexion de ses centralités villageoises non desservies par le réseau structurant et sur la localisation des mobipôles. Cet avis, sous forme de délibération du Conseil communal (validant les connexions proposées ou proposant une alternative argumentée et se positionnant sur la localisation des mobipôles), est à transmettre à l'Autorité Organisatrice des Transports (SPW MI) dans les 3 mois à dater de l'envoi du procès-verbal définitif de l'OCBM. Au-delà de ce délai, l'avis est réputé favorable.

Les communes concernées sont celles qui disposent sur leur territoire soit d'une centralité villageoise qui n'est pas connectée au réseau structurant soit d'un mobipôle (hors gare). Pour le bassin de Liège, **les communes de Ans, Beyne-Heusay, Chaudfontaine, Flémalle, Fléron, Grâce-Hollogne, Herstal, Liège, Saint-Nicolas, Seraing, Verviers et Dison** n'ont pas d'avis à remettre car elles disposent de liaison(s) identifiée(s) comme structurante(s) pour connecter toutes leurs centralités. Les autres communes sont invitées à vérifier les pôles de destination D1 (connexion prioritaire à un pôle urbain) et D2 (connexion prioritaire à un pôle majeur) proposés par le SPW MI sur base des flux issus de la téléphonie mobile. Ce choix des destinations D1 et D2 doit permettre de mettre en évidence et de résorber d'éventuelles carences dans le réseau de transport public pour l'accessibilité de ces centralités villageoises aux services offerts dans les pôles urbains.

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

## 6. Proposition d'avis de l'Organe

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

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

**Il émet un avis favorable (*remarques à formuler en séance*) sur les liaisons structurantes routières visées sur le bassin.**

**Il prend connaissance de la procédure d'avis communal relative à la connexion des centralités villageoises non desservies par le réseau structurant et à la localisation des mobipôles, qui ne concerne pas les communes de Ans, Beyne-Heusay, Chaudfontaine, Flémalle, Fléron, Grâce-Hollogne, Herstal, Liège, Saint-Nicolas, Seraing, Verviers et Dison.**