

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

Version février 2026

Bassin de mobilité de Liège-Verviers

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.....	7
3.	Liaisons structurantes	7
3.1.	Principes d'accessibilité des centralités urbaines.....	7
3.2.	Conformité du réseau ferroviaire fédéral	8
3.3.	Les liaisons structurantes régionales routières.....	9
	Définition d'une liaison structurante bus	9
	Identification des liaisons structurantes.....	10
	Analyse de la complémentarité entre le bus et le train	10
	Mise en application	11
4.	Connexion des centralités villageoises non desservies par le réseau structurant.....	13
4.1.	Principes de connexion.....	13
4.2.	Les connexions des centralités villageoises et la mesure des écarts	14
4.3.	L'application pour le bassin de mobilité de Liège-Verviers	16
5.	Accessibilité transfrontalière et transrégionale.....	18
6.	Accessibilité des points d'intérêts.....	19
6.1.	Principes de connexion.....	19
6.2.	L'application aux points d'intérêts du bassin de mobilité	19
7.	Les mobipôles	22
7.1.	Identification et types de mobipôles	22
7.2.	L'identification des mobipôles pour le bassin de mobilité de Liège	23
8.	Principaux axes d'amélioration des réseaux structurants de transport collectif.....	28
9.	Parcours d'élaboration de la politique d'accessibilité au territoire	29
9.1.	Schéma régional structurant de mobilité collective	29

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

¹ <http://sdt.wallonie.be>

permettant progressivement de réduire la dépendance de la Wallonie à la voiture individuelle ou au transport routier. 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.

1.2. 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.

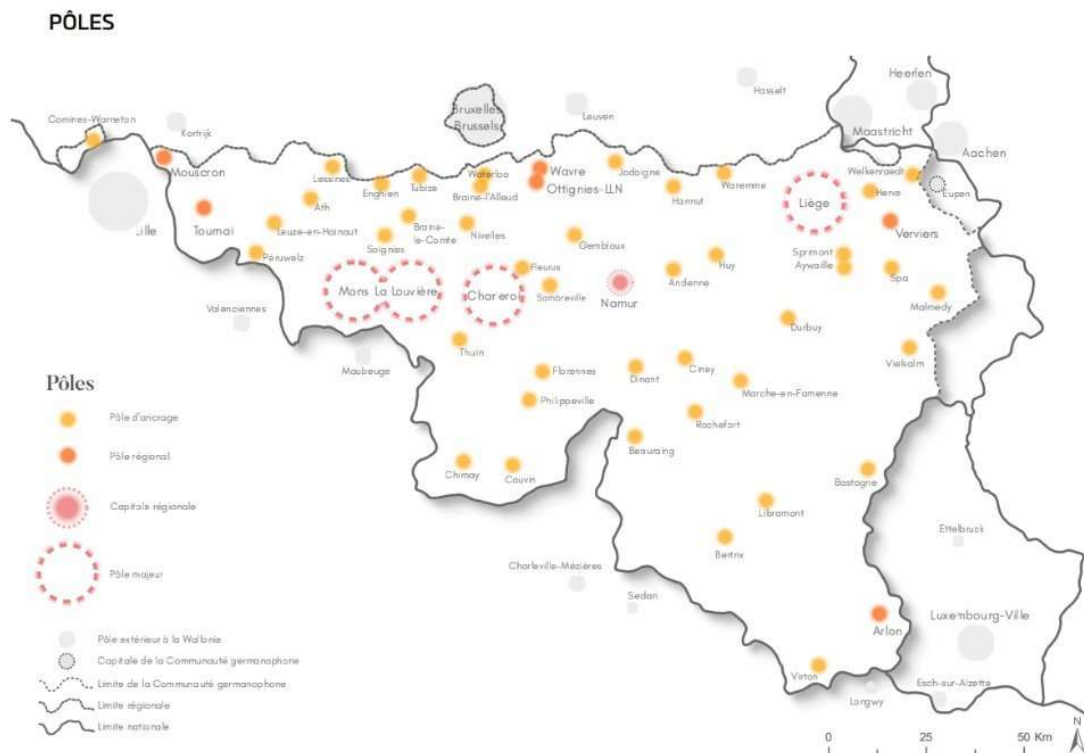
2. Principes directeurs poursuivis

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)

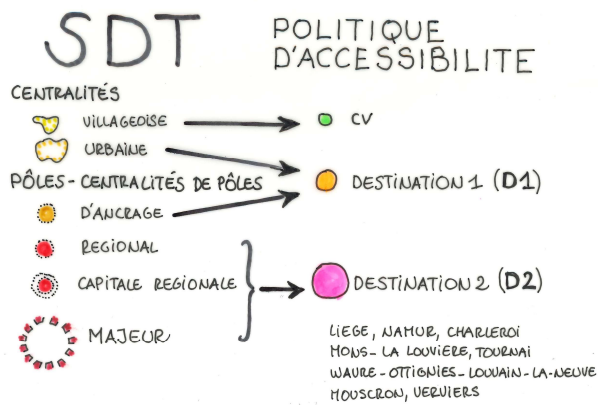


Nota Bene pour le bassin de Liège-Verviers : les communes de la communauté germanophone étant autonomes en matière d'aménagement du territoire, le Schéma de Développement Territorial (SDT) ne définissait pas de centralités pour ces communes. Afin de garantir une cohérence de l'exercice sur l'ensemble de la Région wallonne, nous nous sommes basés sur les mêmes travaux de l'IWEPS (WP n° 32 d'avril 2021 et WP n°36 d'octobre 2022) utilisés par le SDT pour étendre l'identification des centralités aux Cantons de l'Est.

Pour tenir compte du contexte local, la centralité d'Eupen a été traitée comme une centralité urbaine de pôle régional.

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.

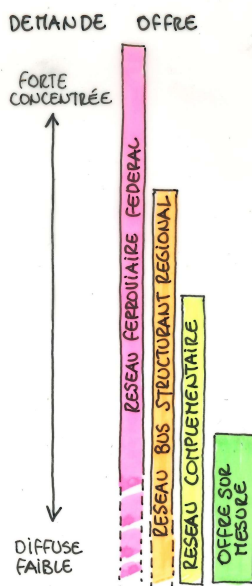
Dans le cadre de cet exercice, les différents niveaux de centralité et de polarité du SDT sont rassemblés en 3 niveaux :



- **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 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.

3. Liaisons structurantes

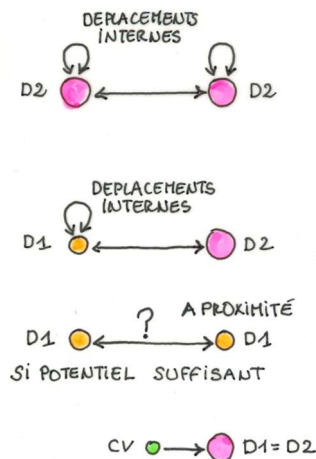
Les liaisons structurantes de mobilité collective structurantes (train, bus) relient les pôles urbains wallons et extérieurs, en valorisant le réseau ferroviaire partout où il est présent, complété par de l'offre régionale routière structurante. Ces offres sont performantes, lisibles, rapides, fréquentes,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

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.

3.2. 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 ferroviaires existante qui permet de répondre aux besoins de connexion ainsi que les principaux enjeux d'évolution sont identifiés (cf. tableau ci-dessous).

Centralité urbaines	Pôle majeur prioritaire	Liaison	Relation existante	Correspondance	Enjeux offre	Enjeux infrastructure
Verviers	Liège	Liège - Verviers	IC-01 Eupen - Liège - Bruxelles - Ostende IC-12 Welkenraedt - Liège - Bruxelles - Courtrai S-41 Liège - Verviers - Aix			
Aywaille	Liège	Aywaille - Esneux - Liège	IC-33 Liège - Gouvy - Luxembourg	En gare de Liège, vers/depuis Verviers	Augmenter la fréquence le weekend	
Esneux	Liège		L-15 Marloie - Liège	En gare de Liège, vers/depuis Bruxelles		Ligne à voie unique entre Bomal et Marloie
Spa	Verviers	Spa - Theux - Pepinster - Verviers	L - 09 Spa - Pepinster - Verviers	En gare de Pepinster vers/depuis Liège	Augmenter l'amplitude horaire	Ligne à voie unique entre Spa et Pepinster
Theux						
Pepinster						
Eupen	Verviers	Eupen - Welkenraedt - Verviers	IC-01 Eupen - Liège - Bruxelles - Ostende		Augmenter l'amplitude horaire	Ligne à voie unique entre Eupen et Welkenraedt
Welkenraedt			IC-12 Welkenraedt - Liège - Bruxelles - Courtrai			
			S-41 Liège - Verviers - Aix			
Limbourg						

Waremme	Liège	Waremme - Liège	IC-20 Liège - Waremme - Bruxelles - Knokke	En gare de Liège vers/depuis Huy/Namur	Augmenter l'amplitude horaire le samedi
			S44 Landen Waremme - Liège - Visé		
Visé	Liège	Visé - Liège	S43 Liège - Maastricht - Aix		
Amay	Liège	Huy - Liège	L-01 Namur - Liège	En gare de Flémalle-Haute vers/depuis Seraing; en gare de Liège-Guillemins vers/depuis Bruxelles	Augmenter la fréquence et augmenter l'amplitude horaire le samedi
Wanze			IC-18 Bruxelles - Namur - Huy - Liège		
Huy			IC-25 Mons - Namur - Huy - Liège		Augmenter la fréquence et l'amplitude horaire le samedi

3.3. Les liaisons structurantes régionales routières

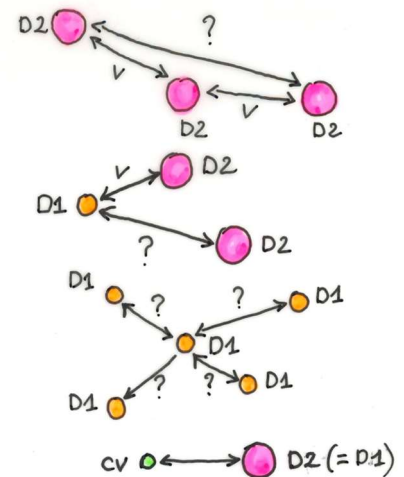
Définition d'une liaison structurante bus

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.



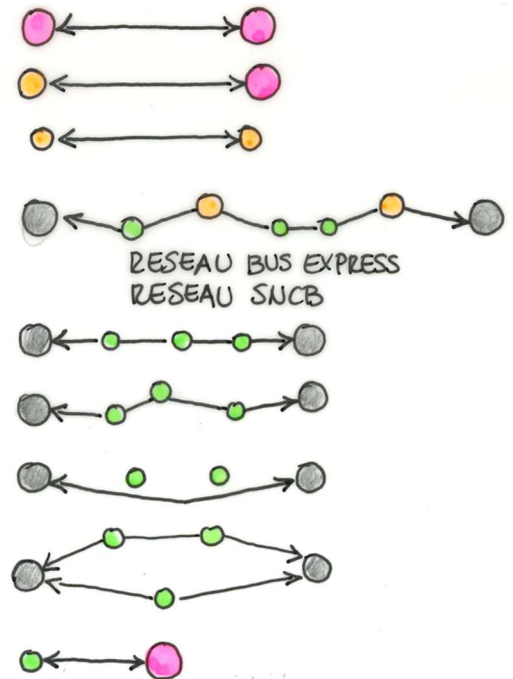
2. **Elle bénéficie d'une infrastructure structurante** : route régionale disponible.

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'1bus/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%.

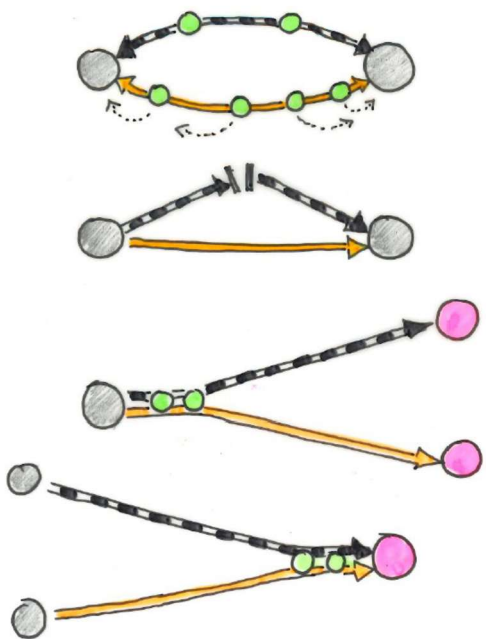
Identification des liaisons structurantes

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'usager (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) ;

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 pour le bassin de Liège-Verviers sont reprises dans le tableau ci-dessous.

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.

Liaisons	Lignes TEC existante	Centralités à desservir	POI à desservir	Enjeux desserte POI	Correspondance à organiser	Enjeux évolution d'offre	Principaux besoins infrastructure recensés (hors mobipôle)
Arlon - Bastogne - Liège	E69, E67	Arlon, Attert, Martelange, Bastogne, Houffalize, Manhay, Remouchamps, Sprimont, Liège	Haute Ecole de Namur-Liège-Luxembourg (Bastogne), pôle universitaire de Liège-centre, Clinique VIVALIA - Sud Luxembourg	Clinique Vivalia - Sud Luxembourg à desservir	En gare d'Arlon, vers/depuis Luxembourg	Augmenter l'amplitude horaire (toute la semaine) et la fréquence (weekend) Deux offres entre Arlon et Bastogne (à réorganiser)	N30 (Bastogne) : voie bus vu congestion aux abords du rond-point N4 (Arlon - chemin de Clairefontaine) : vu congestion au carrefour, by-pass, voie bus, infra carrefour à feux, détection de bus
Marche-en-Famenne - Liège	E20	Marloie, Marche, Somme-Leuze, Clavier, Tinlot, Nandrin, Rotheux-Rimières, Boncelles, Sart-Tilman, Liège	CHU Sart-Tilman, ULg Sart-Tilman, Liège Science Park	/	En gare de Liège vers/de Bruxelles	Augmenter l'amplitude horaire (toute la semaine) et la fréquence (weekend)	N836: mise à sens unique pour soulager la congestion du rond-point N63 (Marche) : voie bus vu congestion à l'approche du rond-point
Malmédy-Verviers	E21	Malmédy, Sart-lez-Spa, Verviers	Clinique Reine Astrid, Centre hospitalier régional de Verviers	/	En gare de Verviers-Central, vers/de Liège	Augmenter l'amplitude horaire (toute la semaine) et la fréquence (weekend)	/
Huy - Waremme	E22, 145	Waremme, Celles, Villers-le-Bouillet, Huy	Centre hospitalier Bois de l'Abbaye, PAE de Villers-le-Bouillet, PAE Waremme Fonds d'Or	PAE Fonds d'Or à desservir	En gare de Huy, vers/de Liège	Augmenter l'amplitude horaire et la fréquence le weekend. Réorganiser les offres	/
St-Vith - Eupen	E23	St-Vith, Amblève, Bullange, Butgenbach, Eupen	Klinik St-Joseph, St-Nikolaus Hospital, PAE East Belgium Park	/	En gare d'Eupen vers/de Liège	Augmenter l'amplitude horaire (toute la semaine) et la fréquence (weekend)	/
Waremme - Namur	E84	Waremme, Braives, Hannut, Burdinne, Fernelmont, Namur	Centre hospitalier régional de Namur, PAE de Fernelmont, PAE Fonds d'Or	PAE Fonds d'Or à desservir	En gare de Waremme, vers/de Liège	Augmenter l'amplitude horaire (toute la semaine) et la fréquence (weekend) Améliorer la correspondance	N80 (Hannut) : révision de la grille de feux + détection des bus sans travaux infra.

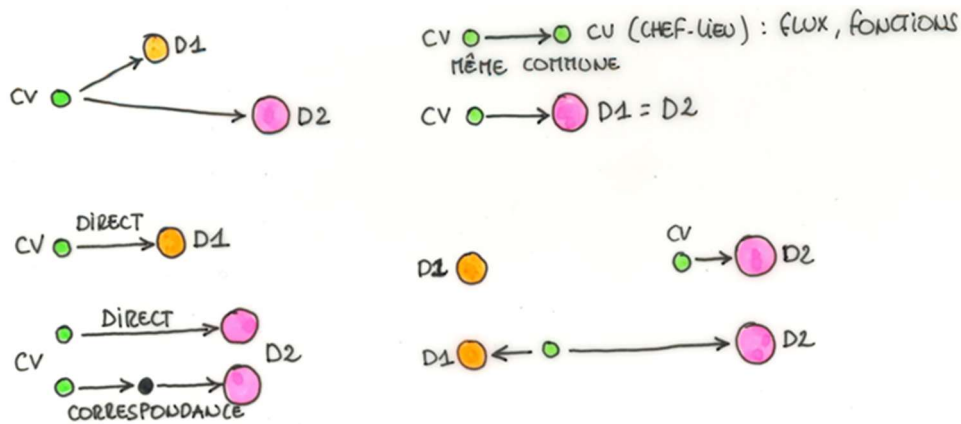
Politique d'accessibilité au territoire

							ferroviaire vers Liège
Eupen - Aix-la-Chapelle	14	Eupen, Eynatten, Aachen	St-Nikolaus Hospital	/	/	/	/
Verviers - Herve - Liège	60	Verviers, Battice, Herve, Soumagne, Fléron, Liège	PAE Battice, PAE de Chaineux	/	/	/	N3 (Fléron – Liège) : aménagement en vue du Busway
Aywaille - Liège	65	Aywaille, Sprimont, Beaufays, Liège	/	/	/	Augmenter la fréquence (le weekend)	N30/N633 (Aywaille) : grille de feux + détection des bus sans travaux infra
Visé - Tongres	79	Visé, Houtain-Saint-Siméon, Roclenge-sur-Geer, Boirs, Glons, Tongres	/	/	En gare de Visé, vers/de Liège	Augmenter l'amplitude horaire et la fréquence (le weekend) Prolonger jusque Tongres	N618 (Visé) : congestion sur la rive droite de la Meuse
Verviers - Aubel	738	Verviers/Dison, Battice, Thimister, Aubel	PAE d'Aubel	/	En gare de Verviers, vers/de Liège	Augmenter l'amplitude horaire (toute la semaine) et la fréquence (dimanche)	/
Malmédy - Stavelot - Trois-Ponts	745	Malmedy, Stavelot, Trois-Ponts	Clinique Reine Astrid		Au mobipôle de Malmédy, vers/de Verviers	/	/
Blégny - Bressoux	67	Blégny, Barchon, Saive, Bellaire/Queue du Bois, Liège	Blégny Mine	Blégny Mine	Correspondance avec le tram à Bressoux	Etendre jusqu'à Blégny Mine	/
Hermalle-sous-Argenteau - Bressoux	61-62	Hermalle-sous-Argenteau, Cheratte, Wandre, Liège	/	/	Correspondance avec le tram à Bressoux	Augmenter amplitude horaire le dimanche	/
Milmort - Coronmeuse	7	Milmort, Hermée, Oupeye, Liège	Clinique André Renard, PAE des Hauts-Sarts	/	Correspondance en gare de Milmort, vers/depuis Liège ; Correspondance avec le tram à Coronmeuse	/	/
Juprelle - Liège	79 (De Lijn)	Juprelle, Liège	/	/	Correspondance avec le tram à Saint Lambert	Augmenter l'amplitude horaire (toute la semaine) et la fréquence (dimanche)	/
Stockay - Liège	85	Stockay, Liège	Aéroport de Liège, PAE Liège Logistics	Liège Airport	Correspondance avec le tram à St-Lambert	Augmenter l'amplitude horaire et la fréquence (toute la semaine)	/

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

4.1. Principes de connexion

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

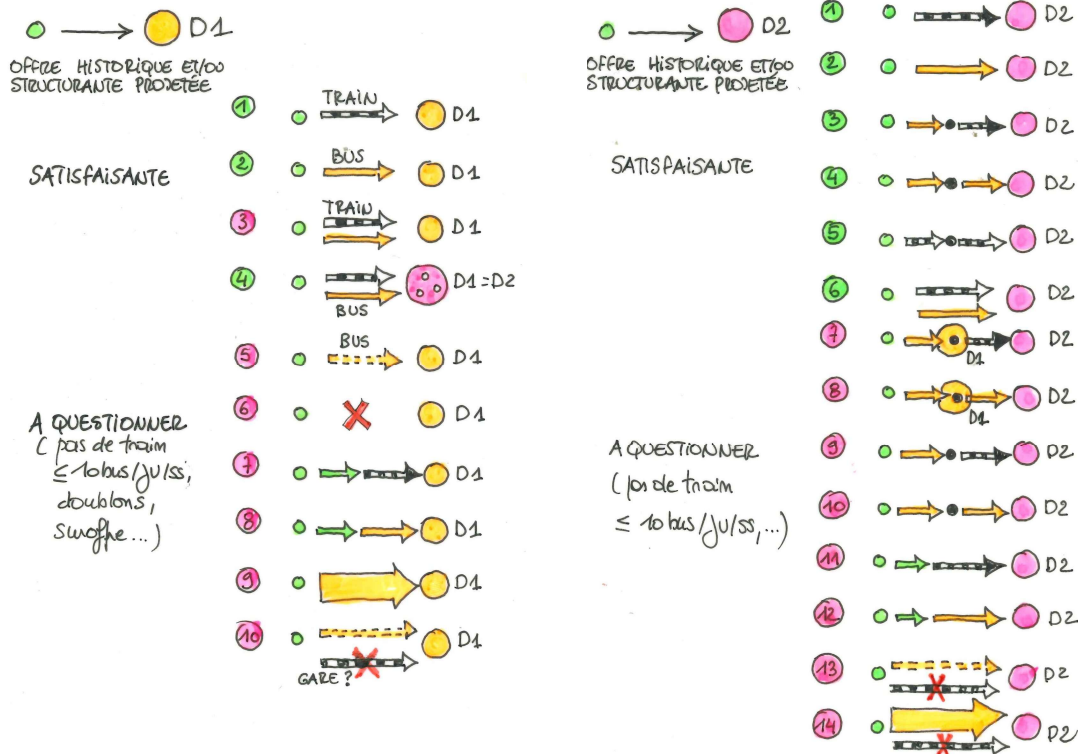
Dans la grande majorité des cas, force est de constater que ce réseau que l'on pourrait qualifier de prospectif correspond déjà dans les grandes lignes au réseau TEC existant.

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

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).

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 », càd la « centralité urbaine » la plus proche que pour la « destination D2 » càd « 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.

4.3. L'application pour le bassin de mobilité de Liège-Verviers

Pour le bassin de mobilité de Liège-Verviers, le tableau suivant 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 :

Politique d'accessibilité au territoire

NOM CENTRALITES	Destination 1	Typo D1	Destination 2	Typo D2	Correspondance
Amel	Saint-Vith	2	Eupen	2	
Ampsin	Huy	3	Liège	5	Flémalle Haute
Anthisnes	Liège	5	Idem D1		
Awans	Liège	4	Idem D1		
Baelen	Eupen	2	Verviers	2	
Barchon	Liège	2	Idem D1		
Battice	Herve	2	Verviers	2	
Beaufays	Liège	2	Idem D1		
Bellaire/Queue-du-Bois	Liège	2	Idem D1		
Berloz	Waremme	10	Liège	13	Gare de Waremme
Berneau	Visé	5	Liège	7	Visé gare
Bléigny	Liège	2	Idem D1		
Boirs	Visé	2	Liège	2	
Bonnelles	Liège	2	Idem D1		
Braives	Hannut	2	Liège	3	Gare de Waremme
Büllingen	Saint-Vith	2	Eupen	2	
Burdinne	Hannut	2	Namur	2	
Burg-Reuland	Saint-Vith	5	Luxembourg	9	Troisvierges gare CFL
Butgenbach	Saint-Vith	2	Eupen	2	
Celles	Waremme	6	Liège	7	Waremme gare
Chaufontaine	Liège	4	Idem D1		
Cheratte	Liège	10	Idem D1	14	
Clavier	Huy	5	Liège	7	
Comblain-au-Pont	Aywaille	2	Liège	6	
Comblain-la-Tour	Liège	1	Idem D1		
Couthuin	Huy	5	Namur	9	Andenne gare
Crisnée	Liège	2	Idem D1		
Dalhem	Liège	2	Idem D1		
Engis	Liège	4	Idem D1		
Eynatten	Eupen	9	Aachen	2	
Ferrières	Aywaille	5	Liège	7	Aywaille gare
Fexhe-le-haut-Clocher	Liège	1	Idem D1		
Fexhe-Slins	Liège	2	Idem D1		
Fraipont	Liège	4	Idem D1		
Franchimont	Theux	3	Verviers	2	
Geer	Waremme	2	Liège	3	Waremme gare
Gemmenich	Welkenraedt	2	Eupen	2	
Glons	Liège	4	Idem D1		
Hamoir	Aywaille	1	Liège		
Haneffe	Liège	5	Idem D1		
Hergenrath	Eupen	1	Aachen	1	
Hermalle-sous-Argenteau	Visé	2	Liège	2	
Hermalle-sous-Huy	Engis	2	Liège	2	gare de Flémalle-Haute
Hermée	Liège	2	Idem D1		
Heure-le-Romain	Oupeye	6	Liège	2	
Hollogne-sur-Geer	Waremme	2	Liège	3	Waremme gare
Hombourg	Welkenraedt	6	Eupen	10	gare de Welkenraedt
Houtain-Saint-Siméon	Visé	2	Liège	2	
Jalhay	Verviers	5	Idem D1		
Juprelle	Liège	2	Idem D1		
Kelmis	Eupen	2	Aachen	2	
Lens-sur-Geer	Waremme	5	Liège	2	
Les Walleffes	Waremme	5	Liège	7	Waremme gare
Lierneux	Vietsalm	5	Liège	10	Mobipôle Manhay "Dépôt TEC"
Lincet	Hannut	5	RBC	9	Landen gare
Louveigné	Sprimont	6	Liège	10	Sprimont carpool mobipôle
Marchin	Huy	2	Liège	3	Huy gare
Milmort	Liège	4	Idem D1		
Montzen	Welkenraedt	2	Eupen	2	gare de Welkenraedt
Nandrin	Liège	8	Idem D1	12	
Nessonvaux	Liège	4	Idem D1		
Olne	Liège	2	Verviers	9	Nessonvaux gare
Othée	Liège	2	Idem D1		
Ouffet	Huy	5	Liège	10	Mobipôle "Tintot Carrefour"
Oupeye	Liège	2	Idem D1		
Plainevaux	Esneux	6	Liège	12	
Pouleur	Esneux	3	Liège	6	
Racour	Landen	2	RBC	3	Landen gare
Raeren	Eupen	2	Aachen	4	mobipôle Eynatten "Dorf"
Recht	Saint-Vith	5	Eupen	8	mobipôle St-Vith "An den Linden"
Rémicourt	Waremme	3	Liège	6	
Remouchamps	Aywaille	10	Liège	14	
Roclenge-sur-Geer	Liège	2	Idem D1		
Rothaux-Rimière	Liège	2	Idem D1		
Saint-Georges-sur-Meuse	Liège	2	Idem D1		
Saive	Liège	2	Idem D1		
Sart-lez-Spa	Spa	5	Verviers	2	
Sart-Tilman	Liège	2	Idem D1		
Sprimont	Liège	2	Idem D1		
Stockay	Liège	2	Idem D1		
Stoumont	Aywaille	2	Liège	3	Aywaille gare
Sy / Velaine-sur-Ourthe	Durbuy	1	Liège	1	
Thimister	Verviers	2	Idem D1		
Tilff	Liège	4	Idem D1		
Tintot	Liège	2	Idem D1		
Trois-Ponts	Stavelot	2	Liège	1	
Trooz	Liège	4	Idem D1		
Verlaine	Liège	2	Idem D1		
Vierset-Barse	Huy	2	Liège	3	mobipôle Tintot
Villers-le-Bouillet	Huy	2	Liège	3	Huy gare
Voroux-Goreux	Liège	4	Idem D1		
Waimes	Malmedy	2	Verviers	4	mobipôle Malmedy "gare"
Wandre	Liège	10	Idem D1	14	
Warsage	Visé	5	Liège	7	Visé gare
Wasseiges	Eghezée	5	Namur	8	mobipôle Eghezée "Centre"
Weywertz	Butgenbach	2	Eupen	2	

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 de Liège-Verviers, cela se traduit de la manière suivante :

Liaisons structurantes ferroviaires (cf tableau des liaisons structurantes, point 3.2) :

- Liège - Bruxelles
- Liège - Maastricht
- Liège - Aix-la-Chapelle
- Liège - Tongres – Hasselt
- Liège - Vielsalm – Luxembourg

Liaisons structurantes bus (cf tableau des liaisons structurantes, point 3.3) :

- Eupen – Aix-la-Chapelle
- Visé - Tongres

Connexions ad-hoc :

- Burg-Reuland – Trois-Vierges : offre en bus existante à vérifier notamment en termes d'itinéraire, de correspondance bus/train et au regard de la demande locale potentielle (typologie n°9 des connexions villageoises)
- Hannut – Landen : offre existante (typologie n°3 des connexions villageoises)

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



PAE



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).

6.2. L'application aux points d'intérêts du bassin de mobilité

Les points d'intérêts majeurs du bassin de Liège-Verviers seraient desservis de la manière suivante :

Points d'intérêt	Type de connexion	Lieu de connexion
Centre hospitalier régional de Huy	Connexion villageoise	Mobipôle gare de Huy
Centre hospitalier spécialisé "L'accueil"	Connexion villageoise	Mobipôle de Manhay
Plopsaqua	Connexion villageoise	Mobipôle de Hannut
Centre hospitalier universitaire de Liège - Sart-Tilman	Liaison structurante	Liaison "Marche-Liège"
St-Nikolaus Hospital	Liaison structurante	Liaisons "St-Vith - Eupen" et "Eupen - Aix-la-Chapelle"
Clinique Reine Astrid	Liaison structurante	Liaison "Malmédy-Verviers"
Klinik St-Josef	Liaison structurante	Liaison "St-Vith - Eupen"
Centre hospitalier Bois de l'Abbaye (site de Waremme)	Liaison structurante	Liaison "Huy-Waremme"
PAE Liège Science Park	Liaison structurante	Liaison "Marche-Liège"

PAE de Villers-le-Bouillet	Liaison structurante	Liaison "Huy-Waremme"
PAE de Battice	Liaison structurante	Liaison "Liège-Herve-Verviers"
PAE "Waremme Fond d'Or"	Liaison structurante	Liaisons "Waremme - Namur" et "Huy - Waremme"
PAE d'Aubel	Liaison structurante	Liaison "Verviers-Aubel"
PAE de Chaineux	Liaison structurante	Liaison "Liège-Herve-Verviers"
East Belgium Park	Liaison structurante	Liaison "St-Vith - Eupen"
Clinique André Renard	Liaison structurante suburbaine	Liaison "Oupeye-Liège"
Blegny Mine	Liaison structurante suburbaine	Liaison "Blégny - Liège"
Centre hospitalier chrétien (site de Visé)	Proximité cyclo-piétonne au mobipôle	Mobipôle gare de Visé
Plopsa Coö	Proximité cyclo-piétonne au mobipôle	Mobipôle gare de Coö
Thermes de Spa	Proximité cyclo-piétonne au mobipôle	Mobipôle gare de Spa
Clinique psychiatrique Frères Alexiens	Rabattement spécifique à organiser	Mobipôle gare de Welkenraedt
PAE Les Plénesses	Rabattement spécifique à organiser	Mobipôle gare de Verviers
PAE de Tihange	Rabattement spécifique à organiser	Mobipôle gare de Huy
PAE d'Engis	Rabattement spécifique à organiser	Mobipôle gare de Flémalle-Haute
Grottes de Remouchamps	Rabattement spécifique à organiser	Mobipôle gare d'Aywaille
Vallon du Ninglinspo	Rabattement spécifique à organiser	Mobipôle gare d'Aywaille
Site de Banneux Notre-Dame	Rabattement spécifique à organiser	Mobipôle gare de Nessonvaux
Parc Forestia	Rabattement spécifique à organiser	Mobipôle gare de Theux
Grottes de Remouchamps et Monde Sauvage Safari Parc	Rabattement spécifique à organiser	Mobipôle gare d'Aywaille
Institut provincial d'enseignement de promotion sociale - Orientation commerciale	Réseau urbain	Mobipôle gare de Verviers-Central
Haute École de la Province de Liège - campus Verviers	Réseau urbain	Mobipôle gare de Verviers-Central
Haute École de Namur-Liège- Luxembourg	Réseau urbain	Mobipôle gare de Liège-Guillemins
Haute École de la Province de Liège - site de Seraing	Réseau urbain	Mobipôle gare de Liège-Guillemins
Haute École Libre Mosane - campus Guillemins	Réseau urbain	Mobipôle gare de Liège-Guillemins
Haute École Charlemagne	Réseau urbain	Mobipôle gare de Liège-Guillemins
Haute École de la Ville de Liège - site Sohet	Réseau urbain	Mobipôle gare de Liège-Guillemins

Haute École Libre Mosane- campus ESAS	Réseau urbain	Mobipôle gare de Liège-Guillemins
Haute École de la Province de Liège - campus Beckman	Réseau urbain	Mobipôle gare de Liège-Guillemins
Haute École de la Ville de Liège - Département des Sciences de l'éducation	Réseau urbain	Mobipôle gare de Liège-Guillemins
Ecole de commerce et d'informatique - Enseignement de promotion sociale	Réseau urbain	Mobipôle gare de Liège-Guillemins
Haute École de la Ville de Liège - Administration	Réseau urbain	Mobipôle gare de Liège-Guillemins
Institut des Langues modernes - Enseignement de promotion sociale	Réseau urbain	Mobipôle gare de Liège-Guillemins
Haute École Libre Mosane - CEFL	Réseau urbain	Mobipôle gare de Liège-Guillemins
Haute École de la Province de Liège - campus Barbou	Réseau urbain	Mobipôle gare de Liège-Guillemins
Haute École Libre Mosane - site Sainte-Croix	Réseau urbain	Mobipôle gare de Liège-Guillemins
Université de Liège - 20 août	Réseau urbain	Mobipôle gare de Liège-Guillemins
École supérieure des Arts Saint-Luc de Liège	Réseau urbain	Mobipôle gare de Liège-Guillemins
Haute École de la Ville de Liège	Réseau urbain	Mobipôle gare de Liège-Guillemins
Haute École Libre Mosane - site Gramme	Réseau urbain	Mobipôle gare de Liège-Guillemins
Centre hospitalier universitaire de Liège - Sart-Tilman	Réseau urbain	Mobipôle gare de Liège-Guillemins
ISOSL - hôpital Valdor	Réseau urbain	Mobipôle gare de Liège-Guillemins
ISOSL - hôpital Agora	Réseau urbain	Mobipôle gare de Liège-Guillemins
ISOSL Santé mentale	Réseau urbain	Mobipôle gare de Liège-Guillemins
Centre hospitalier régional de la Citadelle	Réseau urbain	Mobipôle gare de Liège-Guillemins
Centre hospitalier universitaire de Liège - Notre-Dame des Bruyères	Réseau urbain	Mobipôle gare de Liège-Guillemins
Centre hospitalier spécialisé Notre-Dame des Anges	Réseau urbain	Mobipôle gare de Liège-Guillemins
MontLégia	Réseau urbain	Mobipôle gare de Liège-Guillemins
ISOSL Santé mentale - Hôpital psychiatrique Le Petit Bourgogne	Réseau urbain	Mobipôle gare de Liège-Guillemins
Centre hospitalier Bois de l'Abbaye	Réseau urbain	Mobipôle gare de Liège-Guillemins
Centre hospitalier chrétien - Heusy	Réseau urbain	Mobipôle gare de Verviers-Central
PAE de Alleur	Réseau urbain	Mobipôle gare de Liège-Guillemins
PAE de Grâce-Hollogne	Réseau urbain	Mobipôle gare de Liège-Guillemins
Aquarium-Museum de Liège	Réseau urbain	Mobipôle gare de Liège-Guillemins
Maison de la Science	Réseau urbain	Mobipôle gare de Liège-Guillemins
Musee de la Boverie	Réseau urbain	Mobipôle gare de Liège-Guillemins

Université de Liège - Sart-Tilman	Réseau urbain + liaison structurante	Mobipôle gare de Liège-Guillemins Liaison "Marche - Liège"
Centre hospitalier régional de Verviers	Réseau urbain + liaison structurante	Mobipôle gare de Verviers-Central Liaison "Malmédy-Verviers"
PAE Liège Logistics	Réseau urbain + liaison structurante	Mobipôle gare de Liège-Guillemins Liaison "Stockay - Liège"
PAE des Hauts-Sarts	Réseau urbain + liaison structurante	Mobipôle gare de Milmort Liaison "Oupeye-Liège"
Aéroport de Liège	Réseau urbain + liaison structurante	Mobipôle gare de Liège-Guillemins Liaison "Stockay - Liège"

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 :

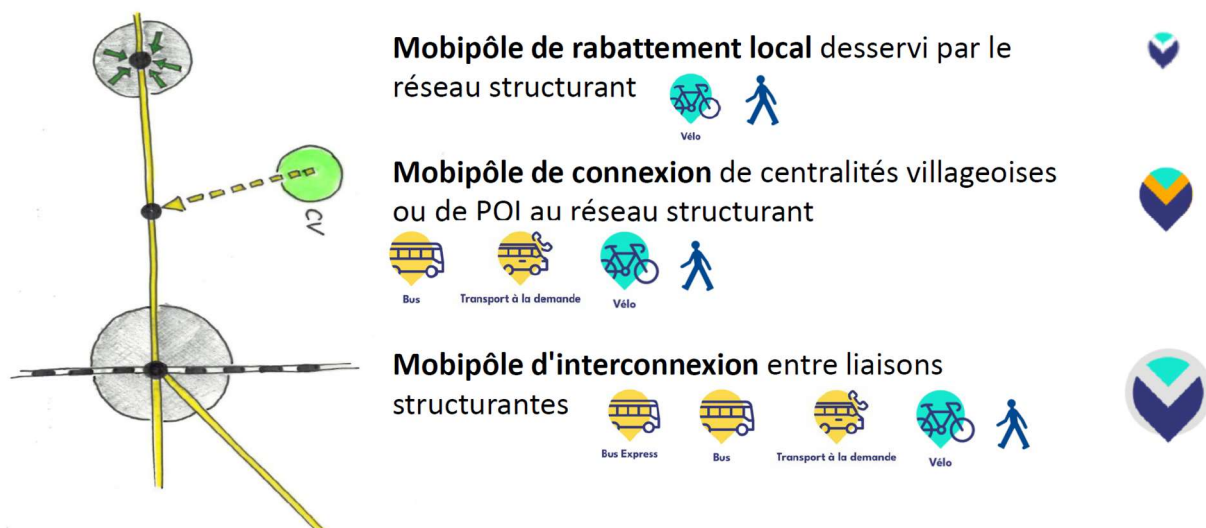
- situés sur le réseau structurant
- en lien avec une centralité.

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

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
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).



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.

7.2. L'identification des mobipôles pour le bassin de mobilité de Liège

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.

Mobipôles d'interconnexion :

Centralité	Format	Réseau principal	Libelle	Fonction structurante	Interconnexion de	Connexion de	Rabattement de
Bressoux	M	GARE	BRESSOUX	Interconnexion	Blégny-Liège (bus), vers urbain liégeois Hermalle-sous-Argenteau - Liège (bus), vers urbain liégeois		
Coronmeuse	M	ARRET	LIEGE Coronmeuse	Interconnexion	Hermée-Liège (bus), vers urbain liégeois		
Eupen	S	GARE	Eupen	Interconnexion	Saint-Vith - Eupen, vers/de Liège		
Flémalle-Haute	M	GARE	FLEMALLE Flémalle-Haute Gare	Interconnexion	Namur - Liège (train) vers Seraing (train)	PAE d'Engis Hermalle-sous-Huy vers Liège	
Huy	M	GARE	HUY Gare	Interconnexion	Waremme - Huy (bus) vers Liège (train)	Marchin vers Liège, PAE de Tihange	
Liège	XL	GARE	LIEGE- GUILLEMINS	Interconnexion	Marche - Liège (bus) vers/de Bruxelles (train), Waremme - Liège (train) vers/de Namur et réseau S Liège - Visé - Maastricht (train) vers/ de Namur et réseau S Gouvy - Liège (train) vers Bruxelles (train) Liège - Aachen (train) vers Namur (train) Liège - Bruxelles (train) vers le réseau S/L (train) Liège - Hasselt (train) vers Visé/Maastricht (train) Namur - Liège (train) vers Waremme (train)		
Malmedy	S	ARRET EXPRESS	MALMEDY Route de Wavreumont	Interconnexion	Stavelot (bus) vers Verviers (bus)		
Milmort	M	GARE	MILMORT	Interconnexion	Hermée-Liège, vers/de Liège		

⁷ <https://securotheque.wallonie.be>

Politique d'accessibilité au territoire

Pépinster	M	GARE	PEPINSTER	Interconnexion	Spa/Verviers (train) vers Liège / Bruxelles (train)		
Saint-Lambert	M	GARE	LIEGE Place St-Lambert	Interconnexion	Stockay (bus), vers urbain liégeois Juprelle (bus), vers urbain liégeois		
Verviers	M	GARE	VERVIERS-CENTRAL	Interconnexion	Verviers - Aubel (bus) vers/de Liège (train), Malmedy - Verviers (train) vers/de Liège (train)	PAE Les Plénesses	Institut Provincial d'Enseignement de Promotion Sociale de Verviers Haute École Provinciale de Liège - Province de Verviers Centre Hospitalier Chrétien de Heusy
Visé	M	GARE	WISE	Interconnexion	Visé - Tongres (bus) vers/de Liège (train)	Warsage vers Liège Berneau vers Liège Centre hospitalier chrétien (site de Visé)	
Waremme	M	GARE	WAREMME	Interconnexion	Waremme - Namur (bus) vers/de Liège (train)	Geer vers Liège Hollogne-sur- Geer vers Liège Berloz vers Liège Les Waleffes vers Liège Celles vers Liège	
Welkenraedt	M	GARE	WELKENRAEDT	Interconnexion	Eupen - Welkenraedt (train) vers/de Verviers/Liège (train)	Hombourg vers Eupen Montzen vers Eupen	

Mobipôles de connexion :

Centralité	Format	Réseau principal	Libelle	Fonction structurante	Connexion de	Rabattement de
Ans	M	GARE	ANS	Connexion	inter-urbain (train) vers urbain (busway)	
Aywaille	M	GARE	AYWAILLE	Connexion	Ferrières vers Liège Remouchamps vers Liège Stoumont vers Liège Grottes de Remouchamps et Monde Sauvage Safari Parc Vallon du Ninglinspo	
Chênée	M	GARE	CHENEE	Connexion	inter-urbain (train) vers urbain (busway)	
Eynatten	S	ARRET	EYNATTEN Dorf	Connexion	Raeren vers Aachen	
Malmedy	S	ARRET	MALMEDY Gare	Connexion	Waimes vers Verviers	

Nessonvaux	M	GARE	NESSONVAUX	Connexion	Olne vers Liège et Verviers Site de Banneux Notre-Dame
Saint-Vith	S	ARRET EXPRESS	SANKT VITH An den Linden	Connexion	Recht vers Eupen
Sclessin	M	GARE	SCLESSIN	Connexion	S (train) vers intra-urbain (train-tram)
Sprimont	S	ARRET EXPRESS	SPRIMONT Carpool	Connexion	Louveigné vers Liège
Theux	M	GARE	THEUX	Connexion	Parc Forestia
Tinlot	S	ARRET EXPRESS	TINLOT Carrefour	Connexion	Ouffet vers Liège Vierset-Barse vers Liège
Trois-Ponts	M	GARE	TROIS-PONTS	Connexion	Grand-Halleux vers Liège

Mobipôles de rabattement local :

Centralité	Format	Réseau principal	Libelle	Fonction structurante	Rabattement de
Amay	M	GARE	AMAY	Rabattement de proximité	
Amblève	S	ARRET EXPRESS	AMEL Büllinger Strasse	Rabattement de proximité	
Ampsin	S	GARE	AMPSIN	Rabattement de proximité	
Aubel	S	ARRET EXPRESS	AUBEL Place Antoine Ernst	Rabattement de proximité	
Barchon	S	ARRET	BARCHON Carrefour	Rabattement de proximité	
Battice	S	ARRET	BATTICE Carrefour	Rabattement de proximité	
Beaufays	S	ARRET	BEAUFAYS Air Pur	Rabattement de proximité	
Bellaire/Queue du Bois	S	ARRET	QUEUE-DU-BOIS Eglise	Rabattement de proximité	
Bierset	M	GARE	BIERSET-AWANS	Rabattement de proximité	
Blégny	S	ARRET	BLEGNY Place	Rabattement de proximité	
Boirs	S	ARRET	Parking d'ÉcoVoiturage de Boirs	Rabattement de proximité	
Bonnelles	S	ARRET EXPRESS	BONCELLES Carrefour	Rabattement de proximité	
Braives	S	ARRET EXPRESS	BRAIVES Chaussée Romaine	Rabattement de proximité	Braives vers Waremme
Bullange	S	ARRET	BULLINGEN Alte Post	Rabattement de proximité	
Burdinne	S	ARRET EXPRESS	BURDINNE rue du Marais	Rabattement de proximité	
Butgenbach	S	ARRET EXPRESS	BUTGENBACH Kreuzung	Rabattement de proximité	
Celles	S	ARRET	FAIMES Crucifix	Rabattement de proximité	Celles vers Liège

Chaufontaine	M	GARE	CHAUDFONTAINE	Rabattement de proximité	
Cheratte	S	ARRET	CHERATTE Eglise	Rabattement de proximité	
Clavier	S	ARRET EXPRESS	OCHAIN Carrefour	Rabattement de proximité	Clavier vers Liège
Comblain-au-Pont	S	ARRET	COMBLAIN-AU-PONT Complexe communal	Rabattement de proximité	gare de Rivage vers Liège
Comblain-la-Tour	M	GARE	COMBLAIN-LA-TOUR	Rabattement de proximité	
Coo	S	GARE	COO	Rabattement de proximité	
Engis	M	GARE	ENGIS	Rabattement de proximité	
Esneux	M	GARE	ESNEUX	Rabattement de proximité	
Fexhe-le-Haut-Clocher	M	GARE	FEXHE-LE-HAUT-CLOCHER	Rabattement de proximité	
Fraipont	M	GARE	FRAIPONT	Rabattement de proximité	
Glons	M	GARE	GLONS	Rabattement de proximité	
Hamoir	M	GARE	HAMOIR	Rabattement de proximité	
Hannut	S	ARRET EXPRESS	HANNUT Gare	Rabattement de proximité	
Hergenrath	M	GARE	HERGENRATH	Rabattement de proximité	
Hermalle-sous-Argenteau	S	ARRET	HERMALLE Rue d'Argenteau 9	Rabattement de proximité	
Hermée	S	ARRET	HERMEE Place du Carcan	Rabattement de proximité	
Herve	S	ARRET EXPRESS	CHAINEUX Rue du Trèfle	Rabattement de proximité	
Houtain-Saint-Siméon	S	ARRET	HOUTAIN-ST-SIMEON Route de Fexhe-Slins	Rabattement de proximité	
Juprelle	S	ARRET EXPRESS	JUPRELLE Route de Xhendremael	Rabattement de proximité	
Liège Aéroport	S	ARRET	BIERSET Liège Airport	Rabattement de proximité	
Liers	M	GARE	LIERS	Rabattement de proximité	
Limbours	M	GARE	DOLHAIN-GILEPPE	Rabattement de proximité	
Nandrin	S	ARRET EXPRESS	SAINT-SEVERIN Petit-Fraigneux	Rabattement de proximité	Nandrin vers Liège
Oupeye	S	ARRET	OUPEYE Château	Rabattement de proximité	
Poulseur	M	GARE	POULSEUR	Rabattement de proximité	
Remicourt	M	GARE	REMICOURT	Rabattement de proximité	
Remouchamps	S	ARRET EXPRESS	REMOUCHAMPS Parking de Playe	Rabattement de proximité	
Roclenge-sur-Geer	S	ARRET	Roclenge Sur Geer Eglise	Rabattement de proximité	

Rotheux-Rimières	S	ARRET EXPRESS	ROTHEUX-RIMIERE Carrefour	Rabattement de proximité
Saive	S	ARRET EXPRESS	SAIVE Eglise	Rabattement de proximité
Sart-lez-Spa	S	ARRET EXPRESS	SART-LEZ-SPA Monument	Rabattement de proximité
Sart-Tilman	S	ARRET EXPRESS	SART-TILMAN Amphithéâtres	Rabattement de proximité
Soumagne	S	ARRET	MICHEROUX Patria	Rabattement de proximité
Spa	M	GARE	SPA	Rabattement de proximité
Spixhe	M	GARE	FRANCHIMONT	Rabattement de proximité
Sprimont	S	ARRET	SPRIMONT Fond Leval	Rabattement de proximité
Stavelot	S	ARRET	STAVELOT Institut St-Remacle	Rabattement de proximité
Stockay	S	ARRET	STOCKAY Place A. Renard	Rabattement de proximité
Sy	M	GARE	SY	Rabattement de proximité
Thimister	S	ARRET	THIMISTER Eglise	Rabattement de proximité
Tilff	M	GARE	TILFF	Rabattement de proximité
Trooz	M	GARE	TROOZ	Rabattement de proximité
Villers-le-Bouillet	S	ARRET	VILLERS-LE-BOUILLET Eglise	Rabattement de proximité
Voroux-Goreux	M	GARE	VOROUX	Rabattement de proximité
Wandre	S	ARRET	WANDRE Rue de la Gare	Rabattement de proximité
Weywertz	S	ARRET EXPRESS	WEYWERTZ Kirche	Rabattement de proximité

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).

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.