

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

Bassin de mobilité du Luxembourg

Table des matières

1.	Un schéma structurant de mobilité collective	3
2.	Principes directeurs.....	4
2.1.	Le SDT au cœur de la démarche.....	4
2.2.	Un réseau hiérarchisé	5
2.3.	Prise en compte du potentiel de déplacement	6
3.	Livrables	6
4.	Liaisons structurantes.....	6
4.1.	Principes de connexion des centralités urbaines	7
4.2.	Conformité du réseau ferroviaire fédéral.....	7
4.3.	Les liaisons structurantes régionales routières	8
	Définition d'une liaison structurante bus	8
	Identification des liaisons structurantes potentielles	9
	Analyse de la complémentarité entre le bus et le train :	9
4.4.	Enjeux principaux des réseaux structurants pour le bassin de mobilité du Luxembourg	10
5.	Connexion des centralités villageoises non desservies par le réseau structurant	12
5.1.	Principes de connexion.....	12
5.2.	Les connexions des centralités villageoises et la mesure des écarts	13
5.3.	L'application pour le bassin de mobilité du Luxembourg	16
6.	Liaisons transfrontalières.....	17
7.	Connexion des points d'intérêts	18
7.1.	Principes de connexion.....	18
7.2.	L'application aux points d'intérêts du bassin de mobilité	19
8.	Les mobipôles	20
8.1.	Identification et types de mobipôles.....	20
8.2.	L'identification des mobipôles pour le bassin de mobilité du Luxembourg	21
9.	Principaux axes d'amélioration des réseaux structurants de transport collectif	24
10.	Parcours d'adoption de la politique d'accessibilité au territoire	25
10.1.	Adoption du Schéma régional structurant de mobilité collective.....	25
10.2.	Vers un schéma structurant multimodal.....	26
11.	Proposition d'avis de l'Organe.....	27

1. Un schéma structurant de mobilité collective

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 service 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 ;

¹ <http://sdt.wallonie.be>

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.

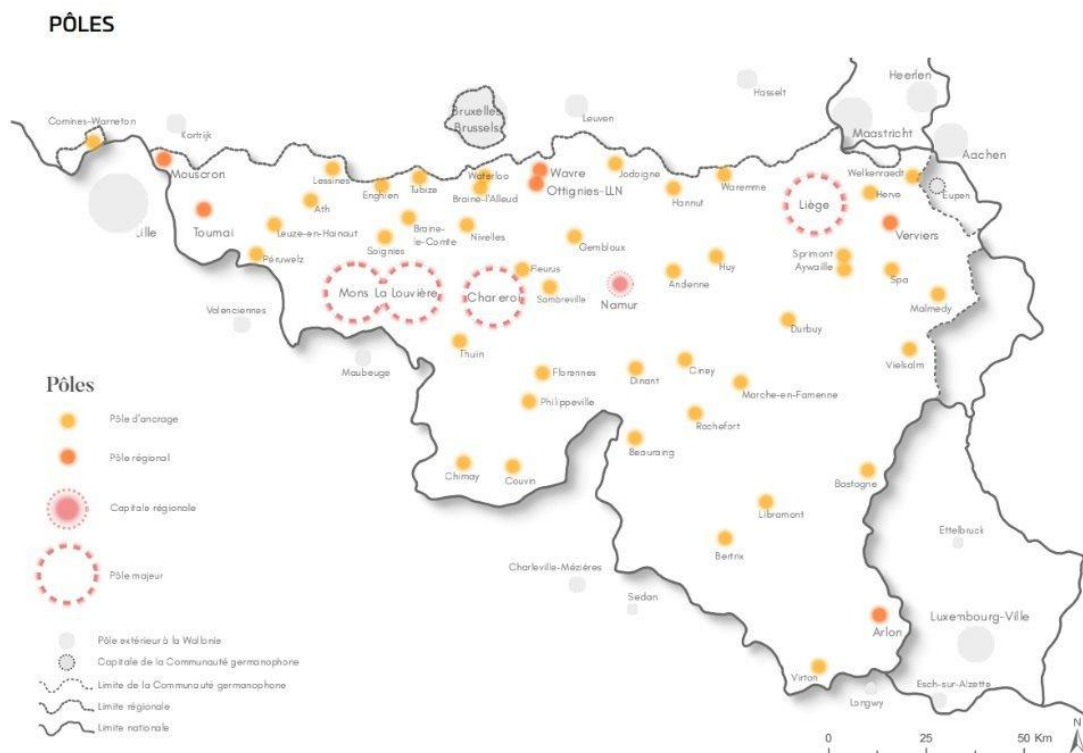
2. Principes directeurs

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.

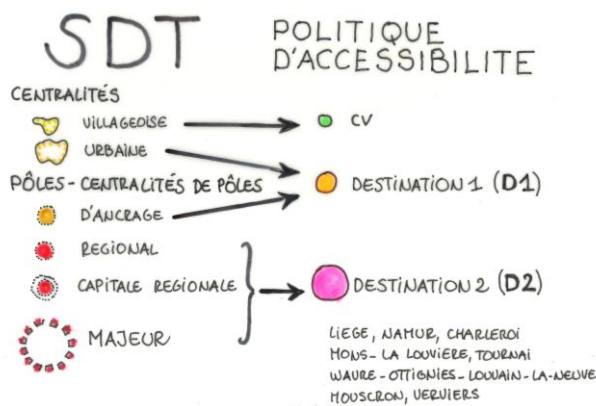
Carte des pôles (SDT 2024)



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 :



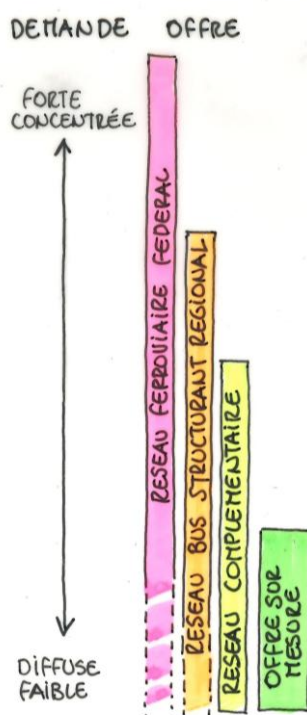
- **Niveau de base** : Les Centralités Villageoises du SDT

- **Destination 1ère** : Les centralités urbaines et les centralités urbaines de pôle d'ancrage

- **Destination 2** : Les 8 centralités urbaines de pôles régionaux, majeurs et 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 déplacement 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, ...), des 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. 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'intérêt 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) vous seront présentés dans une carte en annexe de ce document.

4. Liaisons structurantes

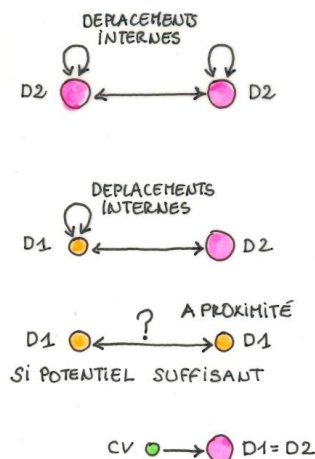
Les liaisons structurantes de mobilité collective structurantes (train, bus) relient les pôles urbains wallons et extérieurs, en valorisant le réseau ferroviaire partout où il est présent, complété par de l'offre régionale routière structurante. Ces offres sont performantes, lisibles, rapides, fréquentes,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

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.

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.

4.1. Principes de connexion 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.

4.2. 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 ci-dessous).

4.3. Les liaisons structurantes régionales routières

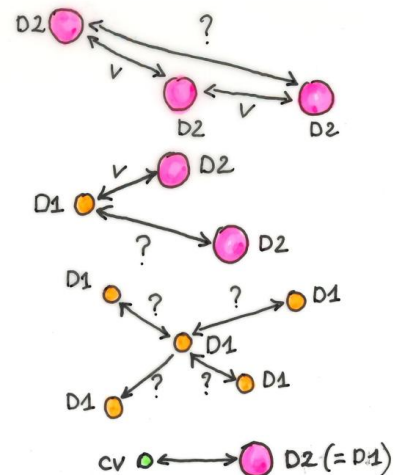
Définition d'une liaison structurante bus

Afin d'assurer l'accessibilité à des services de l'ensemble des centralités urbaines, le réseau ferroviaire doit être complété par des liaisons bus. Pour qu'une liaison soit retenue 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 travail d'évaluation de l'offre).

Cas particuliers :

- Accessibilité de l'ensemble des centralités urbaines :

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.

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 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%.

- Lignes existantes :

Il apparaît que certaines lignes de bus actuelles occupent un rôle structurant sans pour autant remplir les seuils de flux TMTM. Elles sont intégrées au Schéma structurant lorsqu'elles combinent les caractéristiques suivantes :

- Niveau de service équivalant à 1 bus/h de 6h à 20h en semaine + offre régulière le weekend ;
- Circulant sur voirie régionale ;
- Indicateur V/N (soit le nombre moyen de validations par parcours) supérieur à 15.

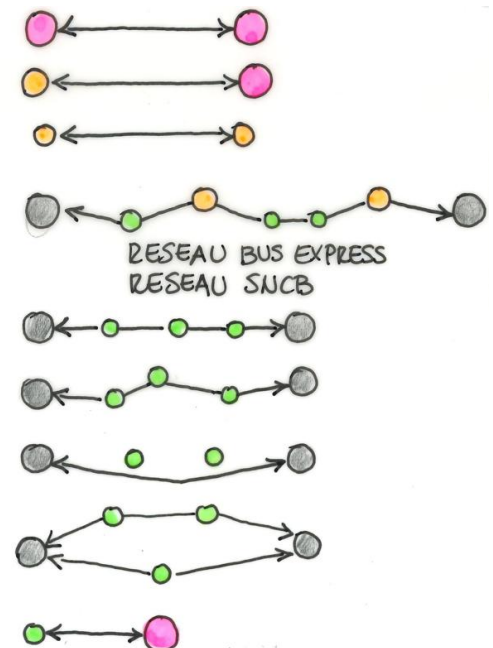
Pour le bassin du Luxembourg, c'est le cas de la **ligne 6 Libramont – Bastogne**.

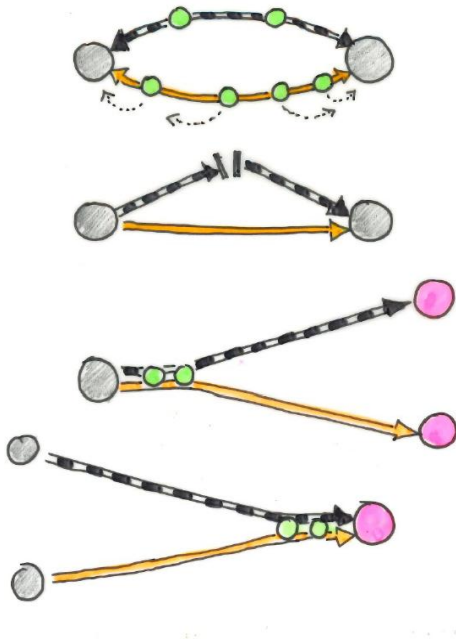
Identification des liaisons structurantes potentielles

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 justifie à lui seul la liaison routière (exemple : la ligne E20 Marche – Liège et la ligne ferroviaire 43) ;

b. La connexion ferroviaire 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 (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 (exemple : Virton - Arlon) ;

e. Les réseaux convergent à proximité des grandes villes.

4.4. Enjeux principaux des réseaux structurants pour le bassin de mobilité du Luxembourg

Liaisons ferroviaires

Centralités urbaines	Pôle majeur prioritaire (D2)	Liaison	Relation SNCB existante	Correspondance	Enjeux offre	Enjeux infrastructure
Vielsalm	Liège	Vielsalm – Liège	IC-33 Liège – Gouvy – Luxembourg	En gare de Liège, vers/depuis Verviers	Augmenter la fréquence le samedi pour atteindre 1 train/heure/sens	
Aubange	Arlon	Bertrix – Florenville – Virton – Aubange – Arlon	L-13 Libramont – Virton – Arlon	En gare d'Athus, vers/depuis Luxembourg	Augmenter l'amplitude horaire en semaine et augmenter la fréquence le samedi pour atteindre 1 train/heure/sens	
Bertrix						
Florenville						
Virton						
Habay-la-Neuve	Arlon	Libramont – Neufchâteau – Habay – Arlon	L-12 Libramont – Arlon – Luxembourg		Augmenter l'amplitude horaire en semaine et augmenter la fréquence le samedi pour atteindre 1 train/heure/sens	Travaux de modernisation « axe 3 » à finaliser afin de récupérer la pleine capacité sur la ligne
Neufchâteau						
Durbuy	Liège	Marche – Durbuy – Liège	L-15 Marloie – Liège	En gare de Marloie, vers/depuis Namur	Augmenter la fréquence le weekend pour atteindre 1 train/heure/sens	Ligne à voie unique entre Bomal et Marloie
Marche-en-Famenne						
Arlon	Luxembourg	Namur – Arlon – Luxembourg	IC-16 Bruxelles – Namur – Luxembourg	En gare de Namur vers/depuis Liège	Augmenter la fréquence en semaine et le samedi pour atteindre 2 trains/heure/sens	Travaux de modernisation « axe 3 » à finaliser afin de récupérer la pleine capacité sur la ligne et réduire les temps de parcours
Libramont	Arlon					

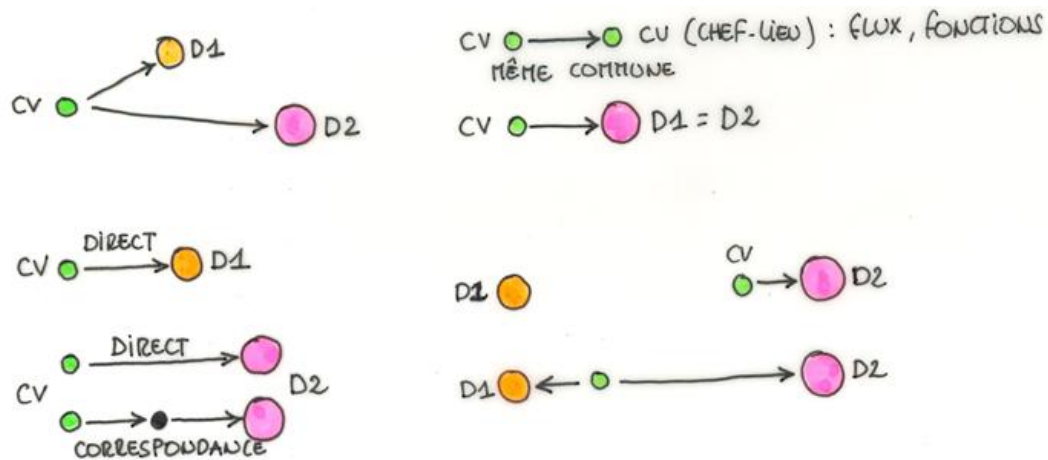
Liaisons structurantes bus

Liaison	Lignes TEC existantes	Centralités à desservir	POI à desservir	Enjeux desserte POI	Correspondances à organiser	Enjeux évolution de l'offre	Enjeux infrastructure (hors mobipôle)
Marche Liège	E20	Marche, Somme-Leuze, Tinlot, Nandrin, Rotheux-Rimières, Boncelles, Sart-Tilman, Liège	CHU Sart-Tilman, ULg Sart-Tilman, Liège Science Park	/	En gare de Liège, vers 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
Arlon Bastogne Liège	E69 E67	Arlon, Attert, Martelange, Bastogne, Houffalize, Manhay, Aywaille, Sprimont, Liège	Haute Ecole de Namur-Liège-Luxembourg (Bastogne), pôles universitaires de Liège, 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
Florenville Arlon	22 E68	Florenville, Jamoigne, Tintigny, Etalle, Arlon	Clinique VIVALIA - Sud Luxembourg	/	En gare d'Arlon, vers/depuis Luxembourg	Modifier la correspondance Deux offres entre Florenville et Arlon (à réorganiser)	/
Libramont Bastogne	6	Libramont, Vaux-les-Rosières, Bastogne	Bastogne War Museum	/	En gare de Libramont, vers/de Namur/Bruxelles	/	N85 (Bastogne) : difficulté de sortir de la zone de la gare de bus > révision de la grille de feux + détection des bus sans travaux infrastructure N85/N30 (Bastogne) : difficulté à franchir le carrefour à feux > révision de la grille de feux + détection des bus sans travaux infrastructure
Virton Arlon	19	Virton, St-Léger, Arlon	Haute Ecole Robert Schuman (Virton), Henallux (Arlon), Clinique VIVALIA - Sud Luxembourg	Henallux à desservir	En gare d'Arlon, vers/de Luxembourg-Ville	Augmenter l'amplitude horaire (weekend) et la fréquence (dimanche)	/
Bouillon Libramont	8	Libramont, Bertrix, Bouillon	Haute Ecole Robert Schuman, Centre hospitalier de l'Ardenne (Vivalia), Château fort de Bouillon, Parc animalier	Parc animalier de Bouillon à desservir	En gare de Libramont, vers/de Bruxelles	Augmenter amplitude horaire du samedi	N826 (Traversée Recogne-Libramont) : congestion sur l'axe > voies bus et aménagements localisés pour favoriser la circulation des bus
St-Hubert Libramont	51, 162b	Saint-Hubert, Libramont	Haute Ecole Robert Schuman, Centre hospitalier de l'Ardenne (Vivalia)	/	En gare de Libramont, vers/de Arlon	Augmenter l'amplitude horaire et la fréquence (toute la semaine) Deux offres entre Libramont et Saint Hubert (à réorganiser)	/
Rocheftort Marche	424	Marche, Marloie, On, Jemelle, Rocheftort	Vivalia Marche-en-Famenne	/	En gare de Jemelle vers/de Namur	Augmenter amplitude horaire (weekend) et la fréquence (samedi)	N86 (Marloie-Marche) : voies bus vu congestion à l'approche du rond-point

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

5.1. 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.

5.2. 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

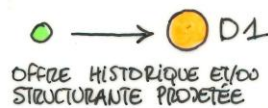
connexion ») ou aux limites de la polarité⁴. Ainsi cartographiées, les différentes connexions donnent un premier aperçu du réseau nécessaire pour garantir l'accessibilité en transport collectif des différentes centralités villageoises retenues dans le cadre du SDT.

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 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,

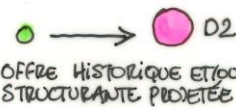
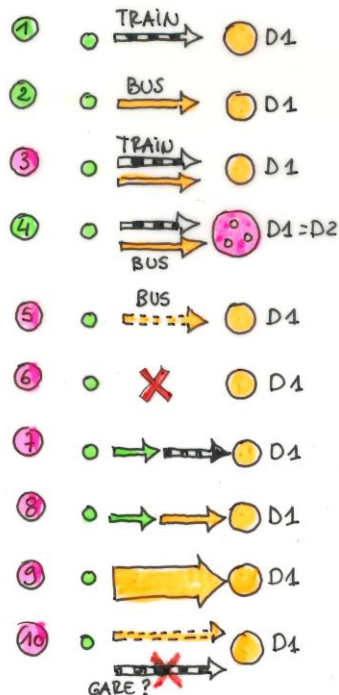
C'est pourquoi une typologie de chaînes de déplacement a été arrêtée tant pour rejoindre la « destination D1 », c'est-à-dire la « centralité urbaine » la plus proche que pour la « destination D2 » c'est-à-dire « le pôle urbain majeur » (voir typologie ci-après).

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 entrant dans la ville).



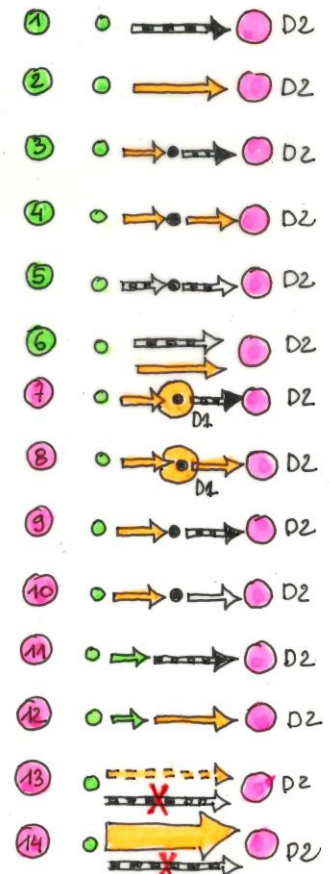
SATISFAISANTE

A QUESTIONNER
(pas de train
≤ 10 bus/ju/ss,
doublons,
swoppe...)



SATISFAISANTE

A QUESTIONNER
(pas de train
≤ 10 bus/ju/ss,...)



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.

5.3. L'application pour le bassin de mobilité du Luxembourg

Pour le bassin de mobilité du Luxembourg, 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 :

NOM CENTRALITES	Destination 1	Typo D1	Destination 2	Typo D2	Correspondance
Attert	Arlon	2	Idem D1		
Aye	Marche-en-Famenne	2	Namur	5	Ciney gare
Bertogne	Bastogne	5	Arlon	8	Bastogne Sud mobipôle
Bomal	Durbuy	1	Liège	1	
Corbion	Bouillon	5	Libramont	8	Bouillon mobipôle
Erezée	Durbuy	6	Liège	7	Barvaux gare
Etalle	Arlon	2	Idem D1	2	
Fauvillers	Bastogne	6	Arlon	10	Warnache N4 mobipôle
Forrières	Marche-en-Famenne	5	Namur	5	Jemelle gare
Freylange	Arlon	4	Idem D1		
Gouvy	Vielsalm	3	Luxembourg	1	
Grand-Halleux	Vielsalm	10	Liège	13	Trois-Ponts gare
Halanzey	Aubange	3	Arlon	6	
Haut-Fays	Beauraing	5	Namur	9	Gedinne gare
Herbeumont	Bertrix	2	Arlon	10	Florenville Mirroir mobipôle
Houffalize	Bastogne	2	Liège	2	
Jamoigne	Florenville	2	Arlon	2	
La Roche en Ardenne	Marche-en-Famenne	5	Liège	5	Melreux-Hotton gare
Lavacherie	Saint-Hubert	5	Arlon	4	Bastogne Sud mobipôle
Léglise	Habay-la-Neuve	6	Arlon	3	Marbehan gare
Libin	Libramont	5	Arlon	7	Libramont gare
Manhay	Vielsalm	5	Liège	2	
Marbehan	Arlon	1	Idem D1		
Marloie	Marche-en-Famenne	3	Namur	1	
Martelange	Arlon	2	Luxembourg	3	Arlon gare
Meix-devant-Virton	Virton	10	Arlon	13	Tintigny mobilôle
Melreux-Hotton	Marche-en-Famenne	3	Liège	1	
Messancy	Aubange	3	Arlon	6	
Musson	Aubange	10	Arlon	13	
Nassogne	Marche-en-Famenne	5	Namur	9	Jemelle gare
On	Marche-en-Famenne	2	Namur	3	Marloie gare
Paliseul	Bertrix	7	Namur	11	Paliseul gare
Rendeux	Melreux-Hotton	5	Liège	7	Melreux-Hotton gare
Rouvroy	Virton	5	Arlon	8	Virton gare
Sainte-Ode	Bastogne	2	Arlon	4	Bastogne Sud mobipôle
Saint-Léger	Arlon	2	Idem D1		
Stockem	Arlon	3	Luxembourg	5	Arlon gare
Tellin	Rocheftort	5	Namur	9	Jemelle gare
Tenneville	Bastogne	2	Namur	3	Marloie gare
Tintigny	Arlon	2	Idem D1		
Vaux-sur-Sûre	Bastogne	2	Arlon	3	Libramont gare
Wellin	Rocheftort	5	Namur	9	Jemelle gare

6. Liaisons transfrontalières

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 Luxembourg, cela se traduit de la manière suivante :

Liaisons structurantes ferroviaires :

- Arlon-Luxembourg
- Aubange – Luxembourg
- Vielsalm - Luxembourg

Connexions ad-hoc :

- Sedan – Bouillon
- Bastogne – Ettelbrück
- Arlon – Ettelbrück
- Longwy - Aubange

7. Connexion des points d'intérêts

7.1. 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 billettique renseignés par le Commissariat général au Tourisme) ;
- **Établissement d'enseignement supérieurs** : établissements de plus de 400 étudiants.

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

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

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

Les points d'intérêts majeurs du bassin de Luxembourg seraient desservis de la manière suivante :

Point d'intérêts	Type de connexion	Lieu de connexion
Futur hôpital Vivalia Houdemont	Connexion villageoise	Mobipôle gare de Marbehan
Hôpital Vivalia – Centre universitaire psychiatrique	Connexion villageoise	Mobipôle gare de Bertrix
Château féodal de La Roche	Connexion villageoise	Mobipôle gare de Marche-en-Famenne
Euro Space Center	Connexion villageoise	Mobipôle gare de Libramont
Hôpital Vivalia – Institut Famenne-Ardenne-Condroz	Liaison structurante	Liaison « Rochefort – Marche »
Chateau fort de Bouillon	Liaison structurante	Liaison « Bouillon-Libramont »
Bastogne War Museum	Liaison structurante	Liaison « Libramont – Bastogne »
Haute École de Namur-Liège-Luxembourg – site de Arlon	Proximité cyclo-piétonne au mobipôle	Mobipôle Gare d'Arlon
Haute École de Namur-Liège-Luxembourg – site de Bastogne	Proximité cyclo-piétonne au mobipôle	Mobipôle de Bastogne
Haute École Robert Schuman – site de Libramont	Proximité cyclo-piétonne au mobipôle	Mobipôle Gare de Libramont
Haute École Robert Schuman – site de Virton	Proximité cyclo-piétonne au mobipôle	Mobipôle Gare de Virton
Hôpital Vivalia – Cliniques du Sud-Luxembourg	Proximité cyclo-piétonne au mobipôle	Mobipôle Gare d'Arlon
Hôpital Vivalia – Centre hospitalier de l'Ardenne	Proximité cyclo-piétonne au mobipôle	Mobipôle Gare de Libramont
PAE Virton Latour	Rabatement spécifique à organiser	Mobipôle Gare de Virton
Abbaye d'Orval	Rabatement spécifique à organiser	Mobipôle Gare de Florenville

8. Les mobipôles

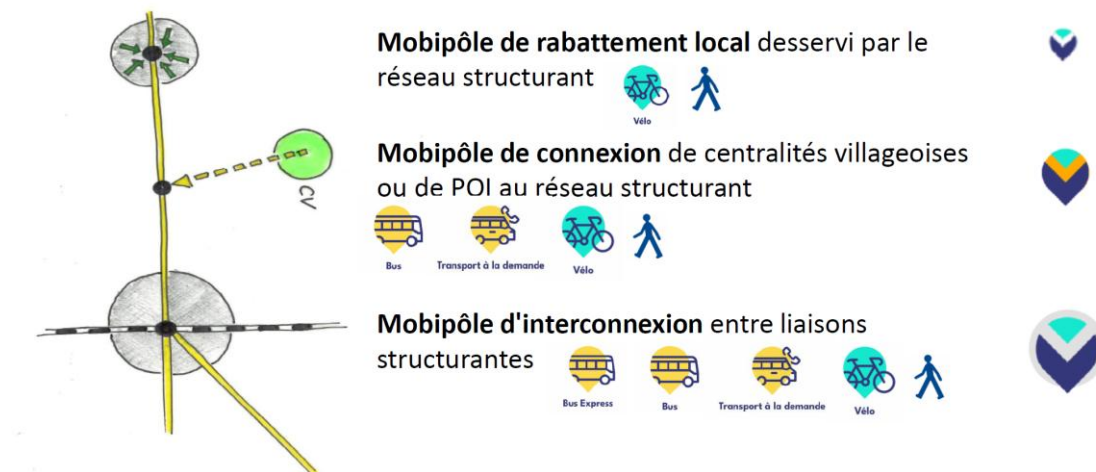
« Les Mobipôles sont des lieux physiques, des « hubs » où convergent différentes offres et infrastructures de mobilité et où les usagers devront se rendre pour accéder à une offre qualitative et performante. Cette offre (et l'infrastructure qui l'accompagne) pourra être de plusieurs formes et sera dimensionnée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

8.1. 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 :



- 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.

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).

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.

8.2. L'identification des mobipôles pour le bassin de mobilité du Luxembourg

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

Le tableau ci-dessous 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 correspondance ciblée.

Mobipôles d'interconnexion :

Centralité	Format	Réseau principal	Libellé	Fonction structurante	Connexion (correspondance – réseau local)	Interconnexion (correspondance - réseau structurant)
Arlon	L	GARE	ARLON	Interconnexion	Martelange vers Luxembourg, Stockem vers Luxembourg	Arlon - Liège vers/depuis Luxembourg, Libramont – Arlon vers/depuis Luxembourg, Florenville - Arlon vers/depuis Luxembourg, Virton - Arlon vers/depuis Luxembourg
Athus	M	GARE	ATHUS	Interconnexion		Libramont - Virton - Arlon vers/de Luxembourg-Ville
Libramont	L	GARE	LIBRAMONT	Interconnexion	Libin vers Arlon, Vaux-sur-Sûre vers Arlon	Bastogne - Libramont vers/de Namur/Bruxelles Bouillon - Bertrix - Libramont vers/de Bruxelles, Libramont - Saint-Hubert vers/de Arlon, Libramont / Namur vers Arlon/Luxembourg
Marloie	L	GARE	MARLOIE	Interconnexion	On, Tenneville, Jemelle	Marche - Rochefort vers/de Namur, Namur - Arlon - Luxembourg vers Liège, Marche - Liège vers Namur/Bruxelles

Mobipôles de connexion :

Centralité	Format	Réseau principal	Libellé	Fonction structurante	Connexion (correspondance – réseau local)
Bastogne	S	ARRET EXPRESS	BASTOGNE Pépinière	Connexion	Bertogne vers Arlon, Lavacherie vers Arlon, Sainte-Ode vers Arlon
Bouillon	S	ARRET EXPRESS	BOUILLON Mobipôle	Connexion	Corbion vers Libramont
Durbuy (Barvaux)	M	GARE	BARVAUX	Connexion	Erezée vers Liège
Florenville (centralité)	S	ARRET EXPRESS	FLORENVILLE Place du Miroir	Connexion	Herbeumont vers Arlon
Manhay	S	ARRET EXPRESS	MANHAY Dépôt TEC	Connexion	Lierneux vers Liège
Marbehan	M	GARE	MARBEHAN	Connexion	Léglise vers Arlon
Melreux (Hotton)	M	GARE	MELREUX-HOTTON	Connexion	La Roche en Ardenne vers Liège
Tintigny	S	ARRET EXPRESS	TINTIGNY Carrefour	Connexion	Meix-devant-Virton vers Arlon
Virton	M	GARE	VIRTON	Connexion	Rouvroy vers Arlon
Warnach	S	ARRET	WARNACH Mobipôle	Connexion	Fauvillers vers Arlon

Mobipôles de rabattement :

Centralité	Format	Réseau principal	Libellé	Fonction structurante
Attert	S	ARRET EXPRESS	ATTERT - Schadeck Bretelle N4 - Camping	Rabattement de proximité
Aubange	M	GARE	AUBANGE	Rabattement de proximité
Aye	M	GARE	AYE	Rabattement de proximité
Bertrix	M	GARE	BERTRIX	Rabattement de proximité
Bomal	M	GARE	BOMAL	Rabattement de proximité
Etalle	S	ARRET	ETALLE Eglise	Rabattement de proximité
Florenville (gare)	M	GARE	FLORENVILLE Gare	Rabattement de proximité
Forrières	M	GARE	FORRIERES	Rabattement de proximité
Gouvy	M	GARE	GOUVY	Rabattement de proximité
Grand-Halleux	S	ARRET	GRAND HALLEUX Eglise	Rabattement de proximité
Habay	M	GARE	HABAY	Rabattement de proximité
Halanzy	M	GARE	HALANZY	Rabattement de proximité
Houffalize	S	ARRET EXPRESS	HOUFFALIZE Place Albert 1er	Rabattement de proximité
Jamoigne	S	ARRET EXPRESS	JAMOIGNE Centre	Rabattement de proximité
Longlier	M	GARE	LONGLIER	Rabattement de proximité
Marche-en-Famenne	M	GARE	MARCHE-EN-FAMENNE	Rabattement de proximité
Martelange	S	ARRET EXPRESS	MARTELANGE Pont de la Sûre	Rabattement de proximité
Messancy	M	GARE	MESSANCY	Rabattement de proximité
Neufchâteau	M	GARE	NEUFCHATEAU	Rabattement de proximité
Paliseul	M	GARE	PALISEUL	Rabattement de proximité
Saint-Hubert	S	ARRET	SAINT-HUBERT Mobipôle	Rabattement de proximité
Saint-Léger	S	ARRET EXPRESS	SAINT-LEGER Rue du 5 Septembre	Rabattement de proximité
Vaux-sur-Sûre	S	ARRET	Vaux-sur-Sûre Eglise	Rabattement de proximité
Vielsalm	M	GARE	VIELSALM	Rabattement de proximité
Attert	S	ARRET EXPRESS	ATTERT - Schadeck Bretelle N4 - Camping	Rabattement de proximité
Aubange	M	GARE	AUBANGE	Rabattement de proximité

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.

⁷ <https://securotheque.wallonie.be>

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

Ce schéma structurant de mobilité collective permet d'identifier les principaux axes 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).

10. Parcours d'adoption de la politique d'accessibilité au territoire

10.1. Adoption du Schéma régional structurant de mobilité collective

Les principales étapes d'élaboration du Schéma sont les suivantes :

Janvier – Novembre 2025 : Élaboration par l'administration

L'administration 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 – Novembre 2025 : Consultation des parties prenantes

Afin de recueillir leurs points d'attention et suggestions, les parties prenantes suivantes sont consultées :

- SPW MI - Département de la Stratégie et la Mobilité et de l'Intermodalité
- OTW
- IWEPS
- UVCW
- SPW Territoire – Département de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme
- SNCB.

Novembre – décembre 2025 : 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 - février – mars 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 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 : Adoption en Gouvernement

L'Administration soumettra au Ministre pour adoption en Gouvernement le Schéma régional structurant de mobilité collective, prenant en compte les retours des pouvoirs locaux.

D'ici fin 2027

Le Schéma régional structurant 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 (TEC à la Demande) sera réalisé avec l'Opérateur de Transport de Wallonie.
- Des **schémas urbains** de mobilité collective qui détermineront :
 - L'ampleur de l'offre structurante et les modes préconisés (ferroviaire suburbain, ferré urbain (metro/tram), busway, bus) ;
 - Les mobipôles urbains de correspondance ;
 - Les principes de connexion des quartiers ;
 - La mesure des écarts : évolutions du réseau actuel nécessaires pour aboutir aux ambitions régionales.

10.2. Vers un schéma structurant multimodal

Le Schéma de mobilité collective est le premier volet d'un schéma structurant multimodal. Il sera prioritairement soumis au Gouvernement en vue de servir de cadrage pour l'optimisation de l'offre TEC visée dans le contexte de révision du Contrat de service public de l'Opérateur de Transport de Wallonie.

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.

11. 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.