

Ocbm Liège Verviers

POINT 1. REDÉPLOIEMENT DE LA ZONE DE LIÈGE SUD-EST

PHASE 1 : RÉSEAU CIBLE

TABLE DES MATIERES

1. CADRE.....	2
1.1. Cadre stratégique.....	2
1.2. Cadre règlementaire.....	4
2. PERIMETRE	5
3. PROCESSUS	7
3.1. Etude tactique.....	7
3.2. Opérationnalisation	8
4. DIAGNOSTIC	9
4.1. Aspects démographiques et socio-économiques actuels et prospectifs.....	9
4.2. Flux de déplacement	11
4.3. Points d'intérêts	13
4.4. Offre existante de mobilité structurante	15
5. RESEAU CIBLE.....	17
5.1. Offre régulière.....	17

1. CADRE

1.1 Cadre stratégique

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



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

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



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

- La création et le renforcement de lignes structurantes urbaines (tram, BHNS et principales) et non-urbaines (express et principales) afin d'assurer la connexion du territoire aux pôles socio-économiques régionaux d'importance ;
- Le redéploiement, par phase, de l'offre de transport collectif wallonne en s'appuyant sur l'offre structurante ferroviaire et routière.
- Le déploiement progressif de solutions de mobilité locale de plus faible capacité en rabattement vers les services réguliers de transport public (via les mobipôles en développement).

Les redéploiements de l'offre ont également pour objectif d'adapter l'offre à la demande actuelle dont l'estimation est basée sur l'ensemble des déplacements plutôt que sur la seule fréquentation actuelle du transport public. Il s'agit donc de répondre aux besoins significatifs de mobilité (actuels et/ou anticipés par l'évolution des territoires) de la population et des acteurs socio-économiques.

La Stratégie Régionale de Mobilité exprime la hiérarchisation attendue (tableau ci-dessous) et les différents niveaux de service cibles auxquels doit répondre le futur réseau de transport en commun intégré afin d'offrir une meilleure lisibilité aux usagers et poursuivant l'ambition d'améliorer la charge moyenne et la fréquentation des réseaux de transport public.

	Liaison	Caractéristiques
INTERCOMMUNAL	Structurante ferroviaire (train)	Site propre - Capacité - Cadence
	Structurante express	Rapide Directe 1 arrêt par commune/PAE Cadencement
	Structurante principale	Directe 1 arrêt par localité Cadencement
URBAIN	Structurante capacitaire (Tram, BHNS)	Site propre - Capacité Fréquence - Fiabilité
	Structurante urbaine	Directe - Fréquence
	Urbaine	Desserte fine de proximité
LOCAL	Intercommunale Secondaire	Desserte fine de proximité
	Transport régulier à la demande	Capacité faible Rabatement vers réseaux intercommunal et urbain
Touristique	Desserte de lieux touristiques	Circulation uniquement en période touristique
SCOLAIRE	Régulières	Desserte des pôles scolaires non desservis par ailleurs Ne circule qu'en période et aux heures scolaires
	De carence	Circuits organisés dans conditions spécifiques

1.2 Cadre réglementaire

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

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

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

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

Sur base des orientations de redéploiement de l'offre du réseau de transport public wallon définies par le Gouvernement, l'AOT établit les projets de Plans Régionaux de Transport Public en capitalisant sur l'expertise de l'OTW et d'autres parties prenantes et en prenant en compte les moyens financiers tels que prévus à l'Article 71. L'AOT met en œuvre sur base de ces Plans les concertations avec les différents membres des OCBM ;

A la suite de ces concertations, l'AOT officialise les Plans Régionaux de Transport Public déclinés par Bassin de mobilité ;

Sur cette base, l'AOT pilote les évolutions de l'offre selon un échéancier réaliste ;

L'OTW étudie et planifie ces évolutions de l'offre, les chiffres de manière fine, génère les scénarios (itinéraire, amplitude approximative, fréquence, service alternatif, gamme tarifaire des services alternatifs, mesures d'accompagnement souhaitables) à soumettre à l'organe de consultation concerné ;

Les membres de l'organe de consultation du Bassin émettent leurs remarques et leurs suggestions ;

L'AOT valide le scénario final parmi les propositions de l'OTW éventuellement amendées ;

L'OTW réalise alors son étude plus fine de modification de l'offre et la met en œuvre, elle-même ou en sous-traitance ;

L'AOT encadre un processus d'évaluation et d'adaptation du projet d'offre redéployée, dans les 12 mois qui suivent la mise en production.

Le présent document s'inscrit dans le processus de redéploiement de l'offre défini par l'article 19 du Contrat de Service Public entre la Wallonie et l'Opérateur de Transport de Wallonie (CSP). Selon celui-ci, l'Autorité Organisatrice du Transport est chargée d'établir les projets de Plans Régionaux de Transport Public d'une part, en capitalisant sur l'expertise de l'OTW et des autres parties prenantes et d'autre part, en prenant en compte les moyens financiers disponibles. Les orientations stratégiques régionales sont exprimées ici en termes de liaisons et de niveaux de service.

2. PERIMETRE

Le périmètre des zones de redéploiement est identifié de commun accord avec l'opérateur en vue de correspondre au mieux à un bassin ou une partie de bassin de mobilité tout en minimisant l'impact opérationnel sur les zones adjacentes lors de la mise en œuvre. Dans ce cas, il s'agit de la zone Liège Sud-Est.

Le périmètre de la zone Liège Sud-Est reprend 9 communes de la province de Liège : Aywaille, Chaudfontaine, Comblain-au-Pont, Esneux, Ferrières, Hamoir, Sprimont, Stoumont et Trooz.

Il est à noter que lors de l'étude réalisée par l'OTW avec le support du bureau d'étude TRANSAMO, la plupart des lignes intercommunales ont été revue à la marge et uniquement dans leur tronçon se situant dans la zone à haut niveau de service (ZNHS). Les ambitions régionales de ces liaisons intercommunales devant être définies dans le cadre des différentes études de redéploiement de l'offre pilotées par l'AOT entre 2023 et 2028.

Il a été décidé également que bien que partiellement situées dans la ZHNS, l'offre de transport public dans les communes de Chaudfontaine et Trooz serait entièrement réétudiée dans le cadre du redéploiement de Liège Sud-Est.

Dès lors, pour cette étude de redéploiement, l'ensemble des besoins des communes concernées est étudié tout en prenant en compte les recommandations du PUM pour définir les liaisons et les niveaux de service de la zone.

Une attention particulière a été portée aux évolutions prévues à court et moyen terme du réseau urbain liégeois avec l'arrivée du tram et du busWay.

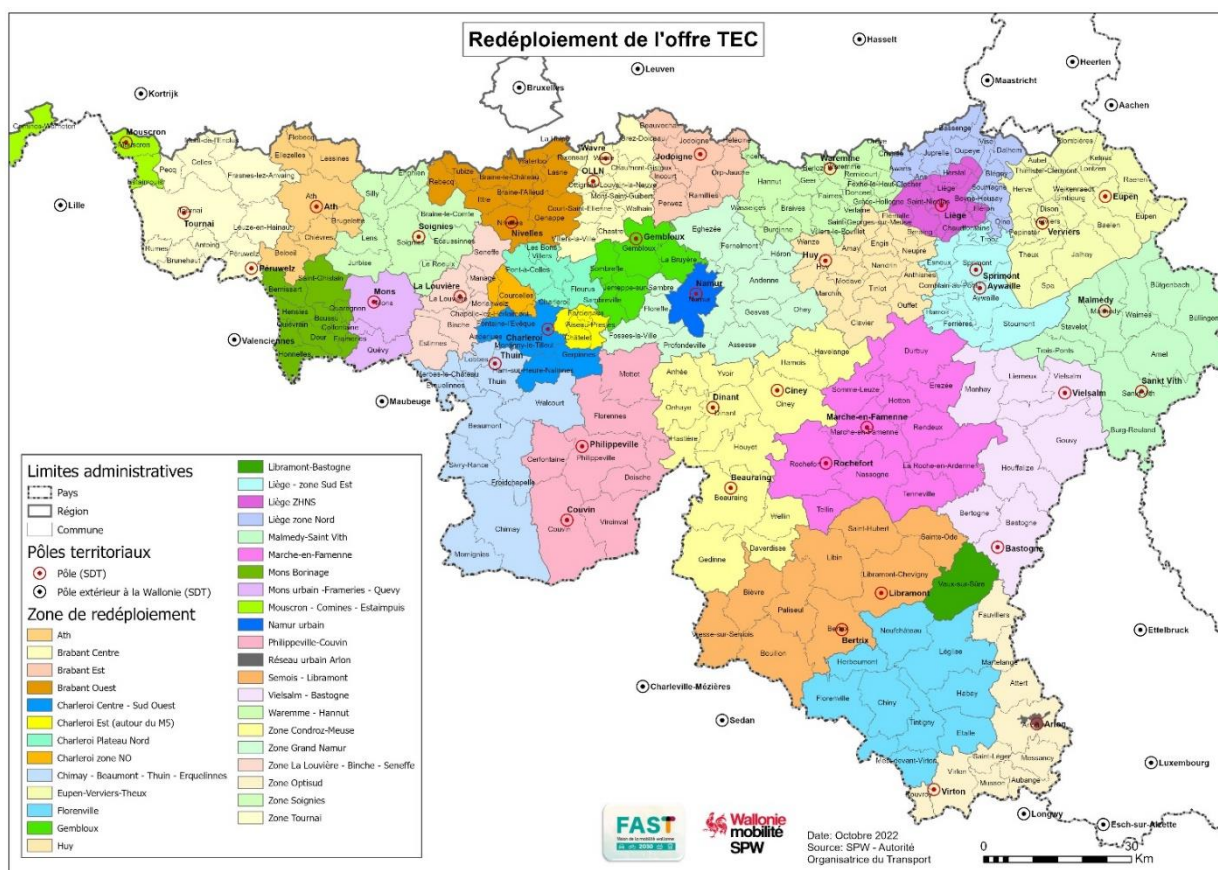
Les communes de Soumagne et Olne sont également impliquées, en raison de leur souhait de voir se développer une offre entre leur territoire et la gare de Nessonvaux (gare la plus proche bénéficiant nouvellement de 2 relations S par heure vers Liège).

On trouvera ci-dessous, l'ensemble des lignes impactées par le redéploiement de Liège Sud-Est. Les autres lignes, non-citées dans le tableau et traversant la zone seront étudiées dans le cadre d'autres redéploiements et ne sont donc pas impactées entre temps.

L'ampleur kilométrique actuelle de la zone étudiée s'élève à près de 4 millions de kilomètres annuels.

L'étude de la ligne 142 a été séparée en deux redéploiements. Le tronçon Esneux – Trois-Ponts est étudié dans le cadre du redéploiement de Liège Sud-Est tandis que la partie entre Trois-Ponts et Gouvy sera étudiée dans le cadre du redéploiement de Vielsalm- Bastogne. Ce tronçon sera donc maintenu d'ici là.

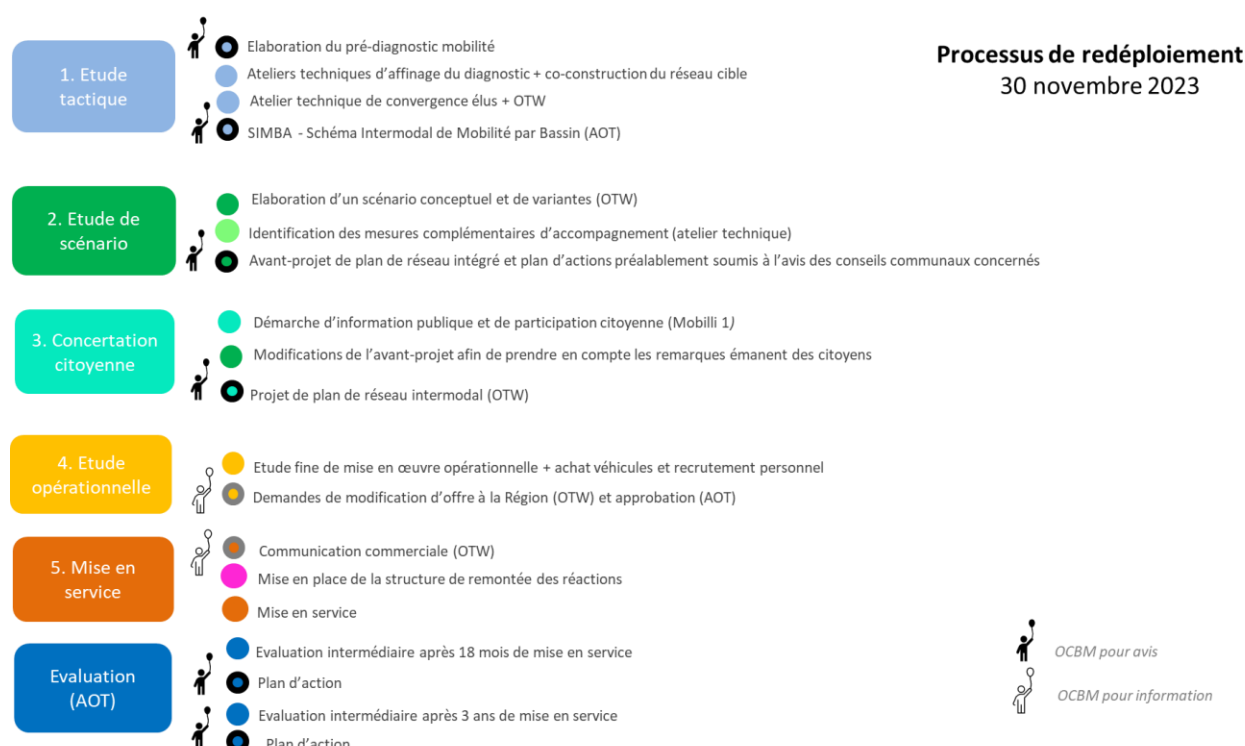
N° de ligne	Nom de lignes	Km annuel	Nombre moyen de validations par parcours
10	MANHAY - AYWAILLE	47.753	4,5
10/2	AYWAILLE-HAMOIR-DURBUY- BARVAUX-BOMAL	23.932	8
10/3	Manhay – St Roch – Bomal - Barvaux	25.047	33
28	FLERON - CHAUDFONTAINE - BEAUFAYS - TILFF - SART-TILMAN	690 000 projetés en 2025	10
31	LIÈGE - CHÊNÉE - CHAUDFONTAINE - TROOZ - PÉRY		15
33	LIÈGE - VAUX - ROMSÉE - FLÉRON - TROOZ - PÉRY		20
64	LIÈGE - BANNEUX - AYWAILLE	210.494	19
65	LIÈGE - AYWAILLE - REMOUCHAMPS	579.435	25
142	ESNEUX - TROIS-PONTS - GOUVY	444.026	15
165	AYWAILLE - HAMOIR	38.010	7
265	VERLEUMONT - LIERNEUX - AYWAILLE	49.820	7
342	COMBLAIN - ONEUX - GÉROMONT - COMBLAIN	4,349	5
377	LIÈGE - ESNEUX - COMBLAIN-AU-PONT	522.300	20
378	NEUVILLE - ESNEUX	4,871	14
389	BEAUFAYS - TROOZ - NESSONVAUX	8,805	9
442	HALLEUX - COMBLAIN - POULSEUR	4,17	5
465	BARVAUX - BOMAL - AYWAILLE - LA REID	14,062	37
727	VERVIERS - BANNEUX - AYWAILLE - HARZÉ	130.960	14
E69	Liège – Bastogne – Arlon	1.152.027	19



3. PROCESSUS

3.1 Etude tactique

Le présent Schéma de mobilité s'inscrit dans le processus plus large de redéploiement de l'offre tel que défini ci-dessous :



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

Le processus a été entamé en date du 18 avril 2023 lors de l'Organe de Consultation du Bassin de Mobilité de Liège Verviers.

- Un premier atelier technique a eu lieu le 6 juin 2023
- Un deuxième et troisième atelier technique ont eu lieu les 12 septembre et 7 novembre 2023
- La présentation du réseau cible aux élus a eu lieu le 22 décembre 2023
- Ce réseau cible est présenté pour avis à l'Organe de Consultation des Bassins de Mobilité de ce 25 janvier 2024.

Le réseau cible final est officialisé par l'AOT sous la forme du présent Schéma de mobilité et constituera la référence tactique pour les évolutions de l'offre à mettre en œuvre par l'OTW sur le réseau TEC.

3.2 Opérationnalisation

L'opérationnalisation de la présente étude sera entamée par l'OTW conformément à l'article 19 du CSP détaillé au point 2.2 ci-dessus. Cette phase est cruciale pour identifier les changements entre le réseau actuellement exploité sur la zone et le réseau de demain. Elle consiste en la traduction des liaisons et des niveaux de service en itinéraires précis et horaires précis.

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

Des solutions de mobilité locale flexibles devront éventuellement être déployées là où les services réguliers ne seraient pas présents. L'identification de ces besoins sera menée en cours de phase 2 et mènera dès lors à un avant-projet de réseau intégré.

Cet avant-projet fera ensuite l'objet d'une l'information publique et d'une consultation citoyenne avant d'être finalement soumis à l'avis de l'organe de consultation.

La mise en service se réalisera ensuite, en lien avec la disponibilité effective des infrastructures, du matériel roulant et des acteurs devant contribuer à l'accompagnement du changement : TEC, communes, acteurs économiques locaux...

Après 18 mois de mise en œuvre, l'AOT, l'OTW et les parties prenantes identifiées réalisent une première évaluation de l'offre déployée en vue d'avoir un aperçu du fonctionnement de l'offre et d'identifier les actions nécessaires pour optimiser la situation.

Il peut s'agir d'adaptations tactiques, d'aménagements d'infrastructures, ou encore de communication. Les parties prenantes identifiées seront mobilisées dans la mise en œuvre des actions. Le rapport de l'évaluation intermédiaire ainsi que le plan d'action seront présentés à l'OCBM.

Après un total de 3 ans de mise en œuvre, l'AOT, l'OTW et les parties prenantes identifiées réalisent l'évaluation finale, plus approfondie. Elle comprend un suivi des actions établies lors de la précédente évaluation. A l'issue de l'évaluation finale, l'AOT formalise un bilan final de l'offre déployée et des actions résiduelles. Ce bilan est présenté pour avis à l'OCBM et transmis au Ministre de la Mobilité.

4. DIAGNOSTIC

4.1 Aspects démographiques et socio-économiques actuels et prospectifs

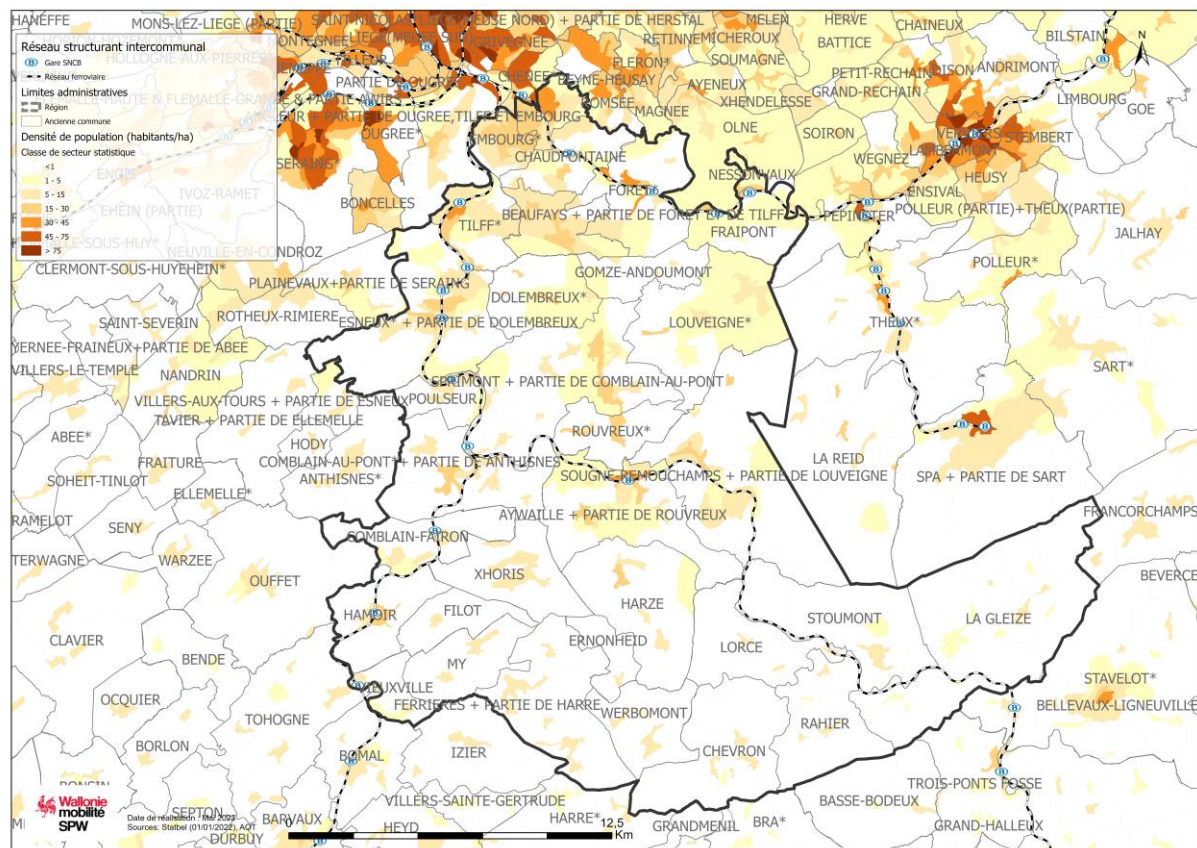
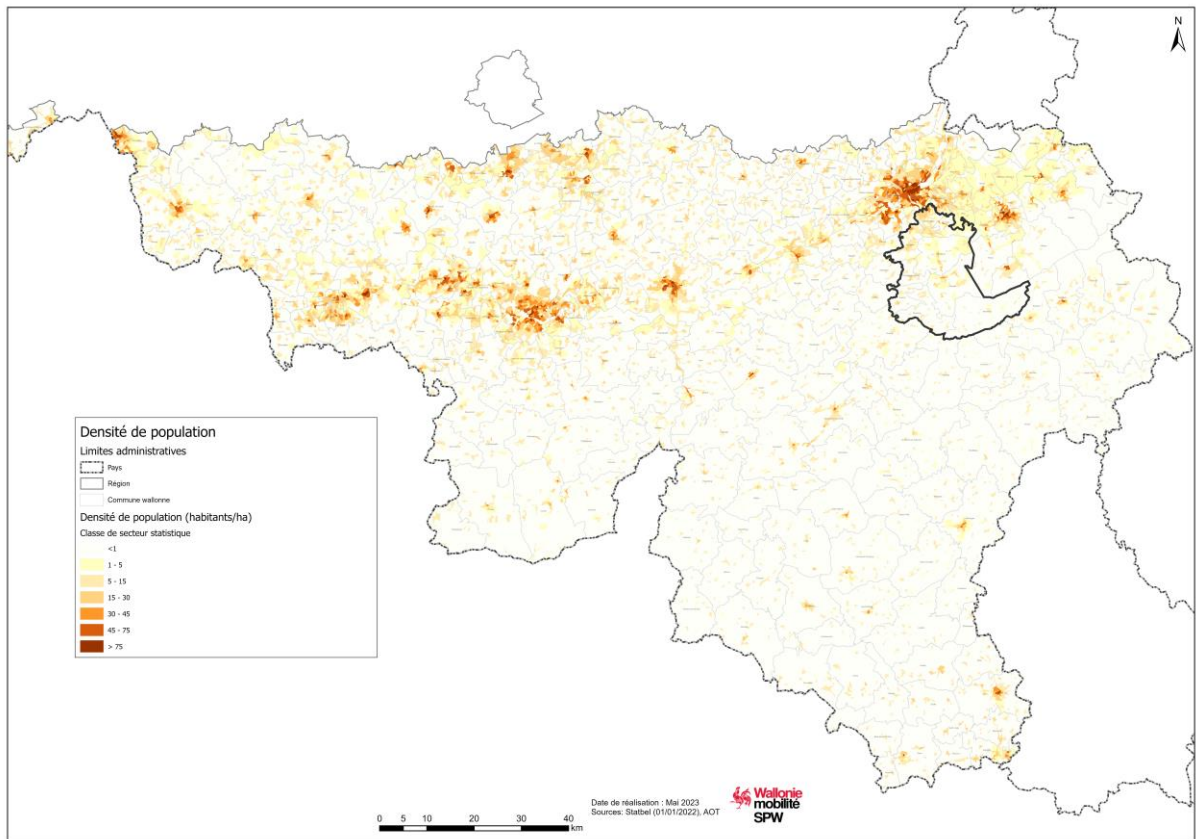
La zone de redéploiement forme un bassin de population d'environ 86.000 habitants.

Aywaille	12.783 hab.	Hamoir	3.806 hab.
Chaufontaine	20.572 hab.	Sprimont	15.159 hab.
Comblain-au-Pont	5.334 hab.	Stoumont	3.190 hab.
Esneux	12.800 hab.	Trooz	7.871 hab.
Ferrières	5.116 hab.	Total	86.631 hab.

Comme on peut le constater sur les illustrations et tableaux suivants, ce territoire se caractérise par une densité de population inférieure à la moyenne wallonne, le nord de la zone (Esneux, Chaufontaine, Trooz) étant plus densément peuplé que le sud.

Par rapport au reste du territoire wallon, la zone de redéploiement se distingue par les chiffres-clés suivants :

		Wallonie	Zone de redéploiement	Rapport situation actuelle de la zone de redéploiement / Wallonie
Marché	Superficie (km ²)	16.901	454,15	2,69%
	Population (Statbel 2022)	3.662.495	86.631	2,37%
	Densité de population (hab/km ²)	217	153,5	
	Nombre d'emplois salariés (ONSS 2020)	1.067.288	15.897	1,49%
	Densité d'emplois salariés (emplois/km ²)	63	35	
Offre	Offre actuelle (2022) (Km/an) bus	98.271.700	5.757.838	5,86%
	Offre actuelle train (Km réseau)	1.331	70	5,26%
	Mobipôles potentiels	677	A définir en phase 2	



4.2 Flux de déplacement

Liège constitue la principale destination de la zone, en particulier pour les communes voisines de Esneux, Chaudfontaine, Trooz et Sprimont.

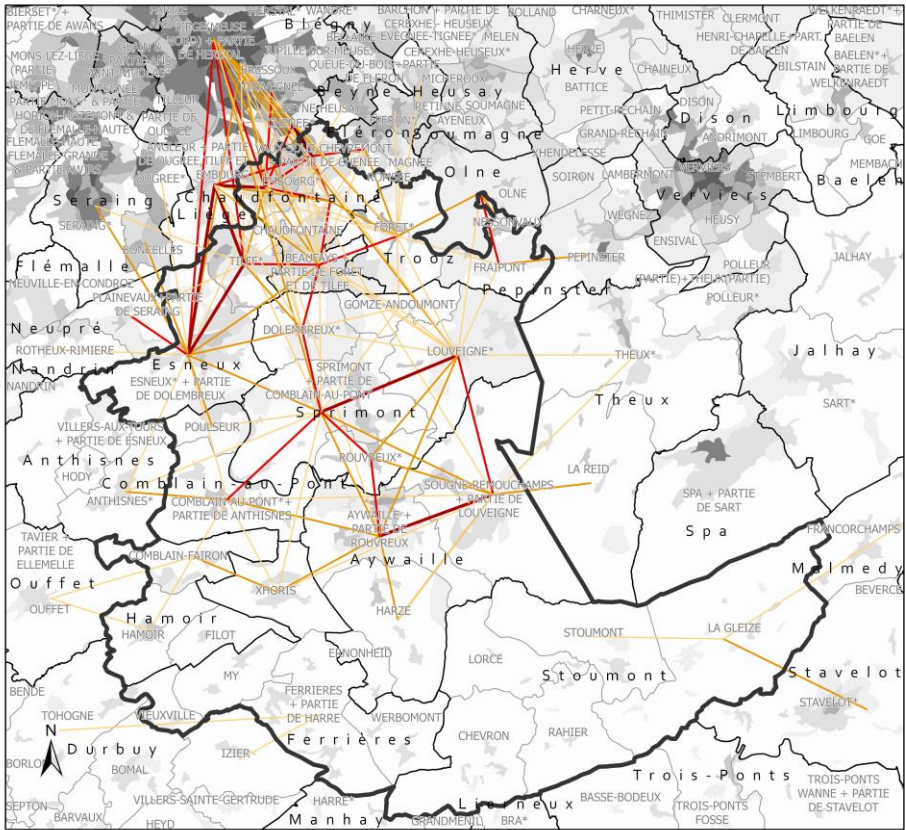
Chaudfontaine, Esneux, Sprimont et Aywaille constituent des pôles de destination importants pour de nombreuses entités voisines en particulier Comblain-au-Pont et Trooz mais aussi et surtout au regard des interactions entre elles.

Stavelot constitue un pôle destination pour la seule commune de Stoumont, et **Durbuy** pour la seule commune de Ferrières.

Origines-Destination par communes (flux travailleurs, scolaires et estudiantins)

	Liège	Chaudfontaine	Esneux	Sprimont	Trooz	Aywaille	Ferrières	Bruxelles- Capitale	Verviers	Durbuy	Stavelot
Liège		894	201	355	118	205	31				
Chaudfontaine	4007	1090	78	118	31	122	9	420	116	3	5
Esneux	2449	196	697	132	14	84	11	254	67	9	7
Sprimont	2290	338	127	815	42	509	133	277	252	8	8
Trooz	1515	204	28	96	203	49	5	120	234	0	3
Aywaille	1340	131	65	380	17	1354	281	144	152	37	13
Comblain-au- Pont	582	51	183	138	9	262	83	74	40	28	3
Ferrières	463	38	17	87	5	284	356	55	44	132	4
Stoumont	244	16	5	21	3	68	38	42	65	6	114
Hamoir	336	18	26	67	0	162	87	47	8	77	5

(ONSS 2017, FWB 2018, ARES 2018, CREF 2017)



Flux tout mode tout motif depuis et vers les anciennes communes de la zone de Liège Sud-Est

Journée étudiée: mardi en période scolaire

- Région
- Limite communale
- Ancienne commune
- Périmètre zone Liège SE

Nombre de déplacements

- 250 - 499
- 500 - 999
- 1000 - 2499
- 2500 - 4999
- 5000 - 9999
- > 10000

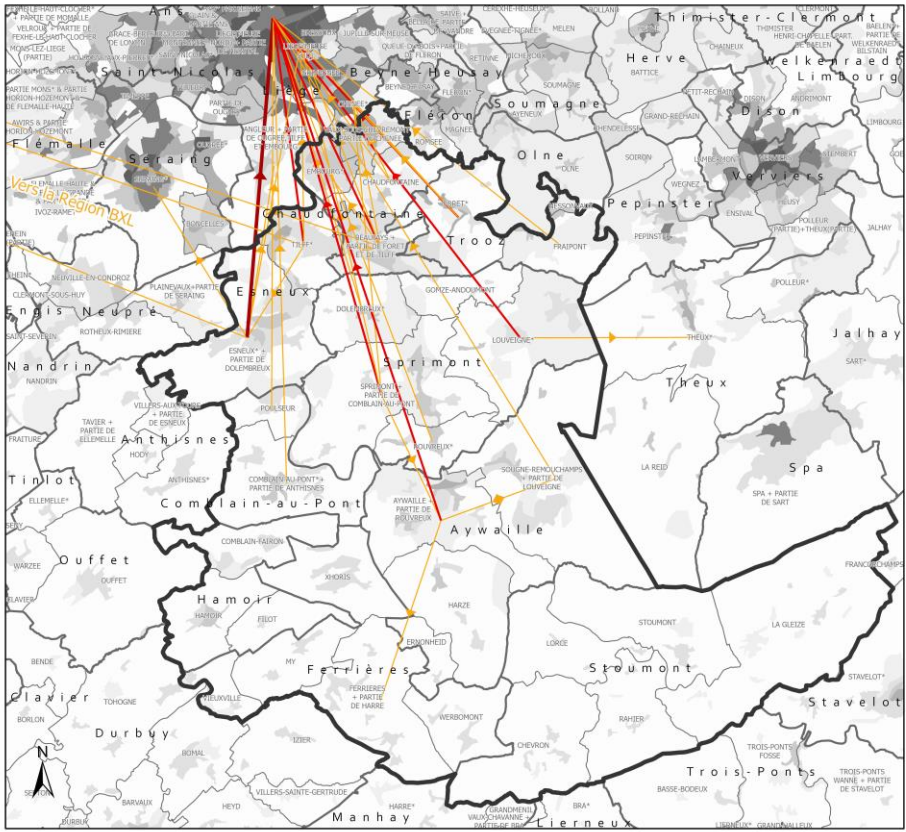
Densité de population (2022)

Classe de secteur statistique (hab./ha)

- <1
- 1 - 5
- 5 - 15
- 15 - 30
- 30 - 45
- 45 - 75
- > 75

0 5 Km

Source: Proximus 2022
Carte réalisée par le SPW - AOT
Date de réalisation: 01/06/2023



Zone de redéploiement de Liège Sud-Est

Flux domicile vers le lieu de travail ou vers l'établissement secondaire

- Commune
- Ancienne commune
- Périmètre zone Liège SE

Nombre d'individus

- 100 - 199
- 200 - 499
- 500 - 999

Densité de population (2022)

Classe de secteur statistique (hab./ha)

- <1
- 1 - 5
- 5 - 15
- 15 - 30
- 30 - 45
- 45 - 75
- > 75

0 5 Km

Sources: Census 2011, FWB 2020, Statbel 2022
Carte réalisée par le SPW - AOT
Date de réalisation : 30/05/2023

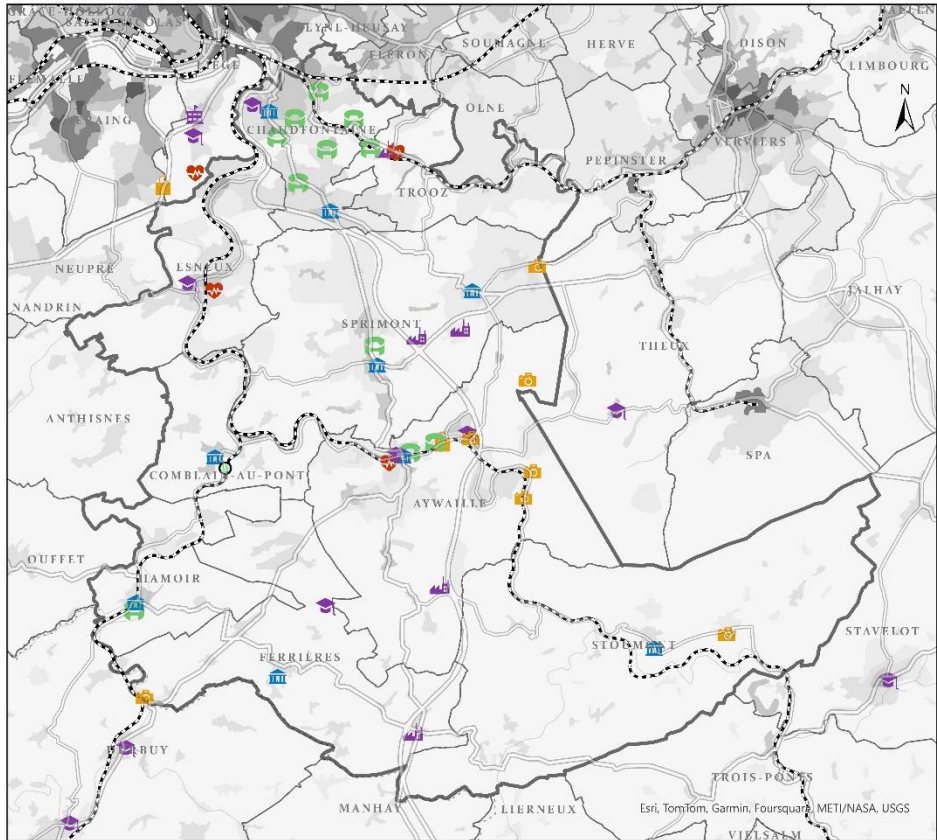


4.3 Points d'intérêts

Ci -dessous la description des principaux points d'intérêts (travail, tourisme, scolaire) de la zone :

- PAE
- Tourisme
- Ecole secondaire

Commune	Nom du POI	Type d'activités	Attractivité
Sprimont	PAE Damré/Cornémont	PAE	771 emplois
Trooz	PAE de Prayon	PAE	96 emplois
Aywaille	PAE Harzé	PAE	428 emplois
Ferrières	Zoning de Werbomont	PAE	
Aywaille	Polyclinique d'Aywaille	Santé	
Esneux	CHU d'Esneux	Santé	40 lits
Aywaille	Athénée Royal Aywaille	Enseignement	520 élèves
Aywaille	Institut Saint Joseph Remouchamps	Enseignement	274 élèves
Aywaille	Institut Saint Raphaël Remouchamps	Enseignement	619 élèves
Aywaille	Institut Paul Verlaine	Enseignement	105 élèves
Chaufontaine	Collège Episcopal Sartay	Enseignement	620 élèves
Esneux	Athénée Royal Esneux	Enseignement	630 élèves
Ferrières	Collège Saint Roch Ferrières	Enseignement	780 élèves
Sprimont	Notre-Dame de Banneux	Tourisme	500.000 visiteurs/an
Aywaille	Monde Sauvage d'Aywaille et Grottes de Remouchamps	Tourisme	300.000 visiteurs/an
Aywaille	Ninglinspo/Fond de Quarreux	Tourisme	100 000 visiteurs/an
Ferrières	Domaine de Palogne	Tourisme	50.000 visiteurs/an



Points d'intérêt
Zone de Liège Sud-Est

- Périmètre de redéploiement
- Communes
- Réseau ferroviaire

Points d'intérêt

- Autres
- Centre commercial / commerces
- Centre sportif
- Centre-ville
- Enseignement
- Hôpital / Santé
- PAE
- Recherche
- Tourisme / musée

Densité de population (2022)

Classe de secteur statistique (hab./ha)

- <1
- 1 - 5
- 5 - 15
- 15 - 30
- 30 - 45
- 45 - 75
- > 75

0 5 km

Date: Janvier 2024
Sources: AOT (2023), Statbel (2022)
Carte réalisée par la SPW - AOT

4.5 Offre existante de mobilité structurante

Le réseau structurant de transport en commun est composé du réseau ferroviaire et express.

L'offre ferroviaire est présente à :

- Aywaille, Comblain-au-Pont et Esneux (gares d'Aywaille, Rivage, Poulseur, Esneux) via la ligne de train IC « Liège – Gouvy/Luxembourg ». L'offre s'élève à un train IC par heure en semaine.
- Ferrières, Hamoir, Comblain-au-Pont et Esneux (gares de Sy, Hamoir, Rivage, Poulseur, Esneux, Hony, Méry et Tilff) via la ligne de train L « Liège - Marloie ». L'offre s'élève à un train L par heure en semaine.
- Chaudfontaine et Trooz (gares de Chaudfontaine, Trooz, Fraipont et Nessonvaux) via la ligne de train S « Liège - Verviers ». L'offre s'élève à 2 trains S par heure en semaine.

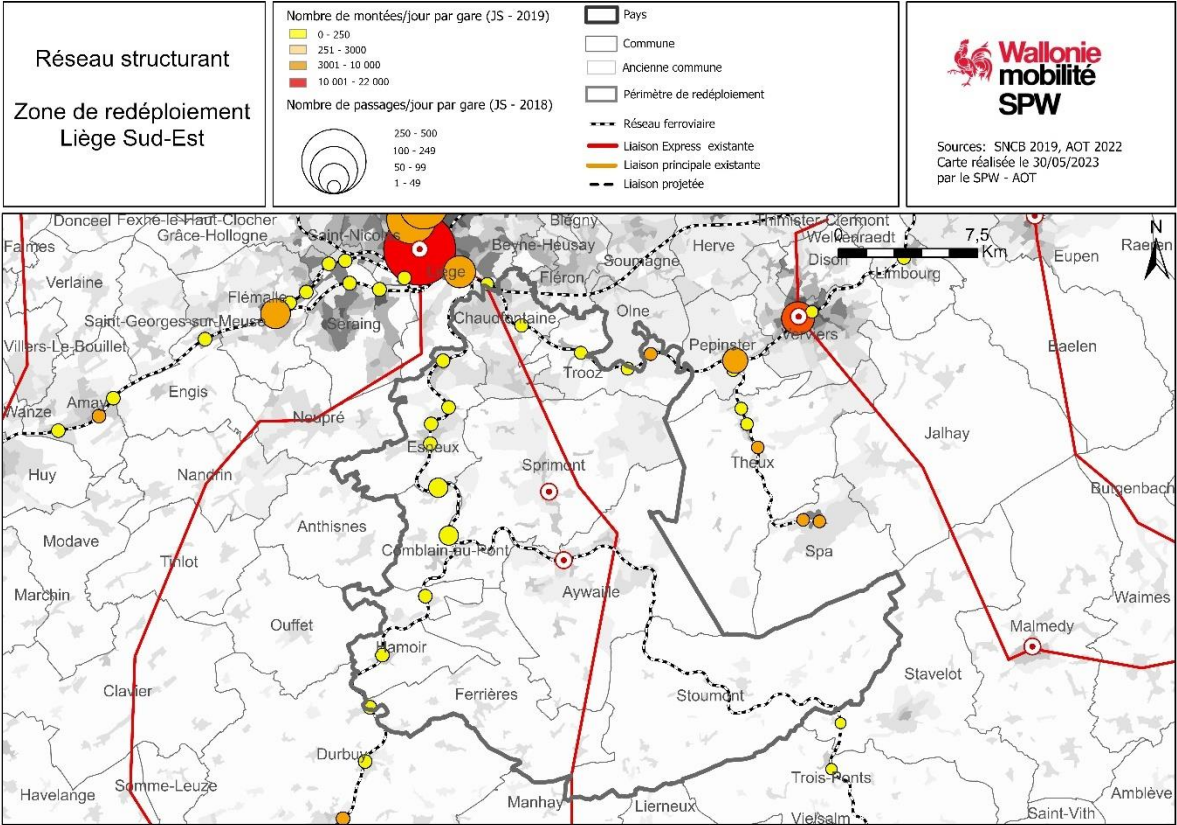
L'offre structurante intercommunale existante correspond à :

- La ligne E69 « Liège - Bastogne - Arlon » desservant les communes de Ferrières, Aywaille et Sprimont ;

Il n'y a pas d'offre structurante urbaine au sein de la zone d'étude. Deux liaisons urbaines structurantes et capacitaires sont toutefois prévues à proximité immédiate.

- La liaison urbaine structurante « Busway » entre Ans et Chênée qui devrait être mise en œuvre en 2027 ;
- La liaison urbaine structurante « Busway » entre le Sart-Tilman et Liège-Guillemins qui devrait être mise en œuvre en 2027.

A ce stade, seule la commune de Stoumont n'a pas encore d'accès au réseau structurant.



5. RESEAU CIBLE

5.1 Offre régulière

Le réseau cible présenté aux deux pages suivantes propose **26 liaisons** décomposées comme suit :

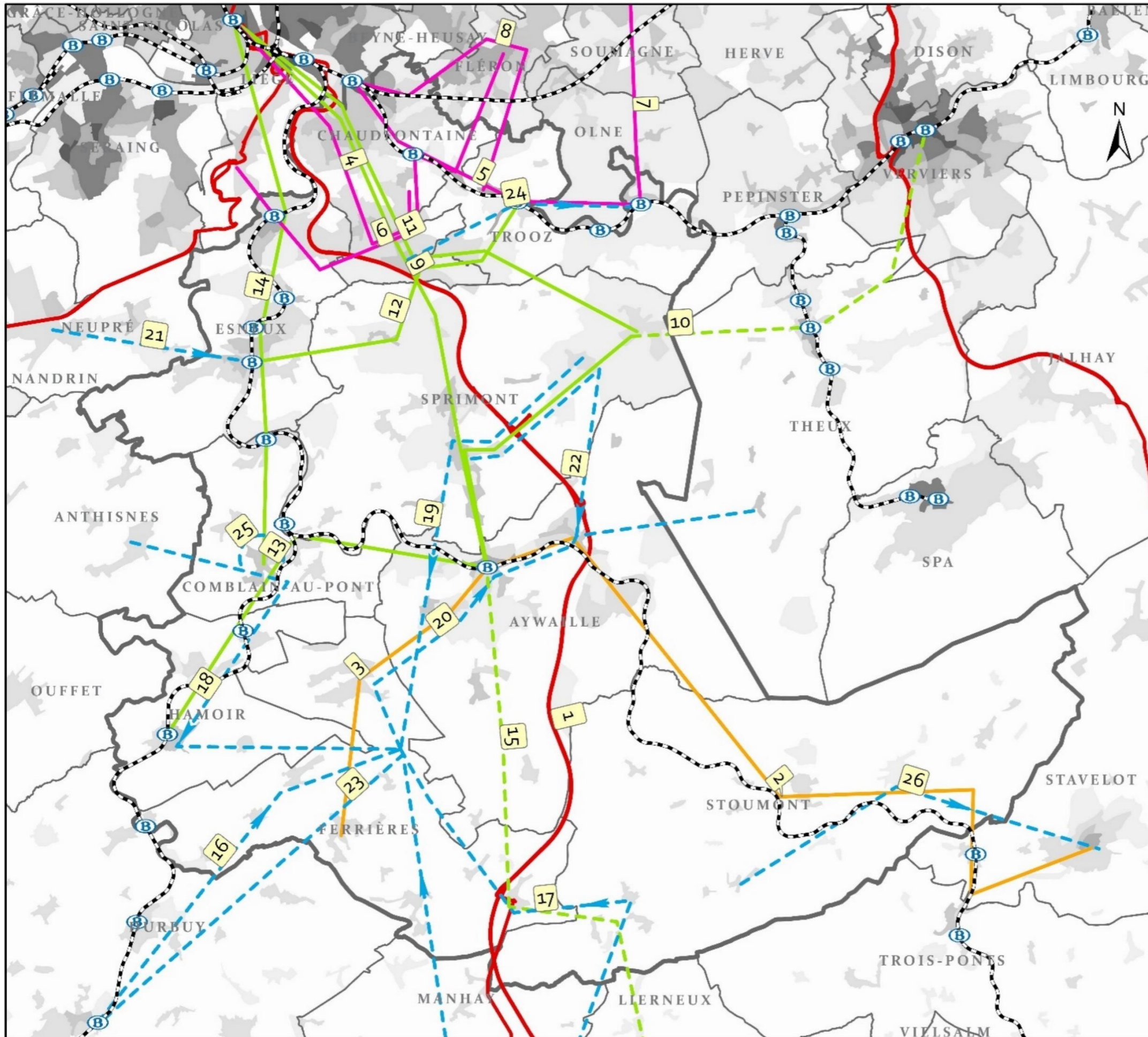
- 1 liaison structurante Express,
- 2 liaisons structurantes principales,
- 5 liaisons urbaines,
- 7 liaisons secondaires intercommunales,
- 11 liaisons scolaires.

Chaque liaison fait l'objet d'une fiche détaillant les localités et les points d'intérêts à desservir, les correspondances ciblées et les niveaux de service attendus (cf. annexe).

Les principales nouveautés du réseau cible sont les suivantes :

- 1) De nouvelles liaisons sont permises par la prise en compte des renforcements capacitaires et de fréquence prévu par les BusWay et le ferroviaire. Il s'agit de la liaison secondaire « Soumagne – Olne – Nessonvaux » et de la liaison urbaine « Ninanne-Liège ».

La fréquence de la ligne 31 a été réduite en lien avec l'arrivée du busway entre Chênée et Liège et avec le doublement de fréquence de l'offre ferroviaire.
- 2) De nouvelles liaisons telles que la desserte de Dolembreux, les liaisons « Ferrières-Aywaille » et « Hamoir – Comblain – Aywaille » offrent une meilleure couverture du territoire et de nouvelles opportunités de déplacement.
- 3) Des correspondances explicites sont prévues entre bus et train à différents nœuds au sein de la zone afin de favoriser l'intermodalité. Les liaisons à destination des différents pôles, particulièrement, pourront contribuer à diminuer la pression automobile aux heures de pointe. Des correspondances bus-bus sont également prévues.
- 4) La ligne 65 Liège – Aywaille – Remouchamps a été simplifiée grâce à la réduction du nombre de variantes et à la création d'une nouvelle liaison Liège- Ninanne.
- 5) On note également plusieurs nouvelles liaisons scolaires:
 - 1) Anthisnes – Comblain-au-Pont – Comblain-la-Tour – Fairon – Hamoir – Filot – Ferrières
 - 2) Louveigné – Sprimont – rouvreux – Ferrières
 - 3) Rahier – La Gleize - Stavelot



Réseau cible Zone de Liège Sud-Est

- Périmètre de redéploiement
- Communes
- Gare SNCB
- Réseau cible**
- Réseau ferroviaire
- Express
- Principale
- Secondaire
- Secondaire HP
- Urbaine
- Scolaire

- Densité de population (2022)**
Classe de secteur statistique (hab./ha)
- <1
 - 1 - 5
 - 5 - 15
 - 15 - 30
 - 30 - 45
 - 45 - 75
 - > 75

5.2 Intermodalité

5.2.1 Mobipôles

Les mobipôles seront identifiés dans le cadre de la phase 2 du processus de redéploiement.

5.2.2 Correspondances

Le tableau suivant dresse la liste exhaustive des correspondances qui sont prévues et organisées. Les lieux d'origine et destination cibles sont identifiés **en gras**. Les possibilités de correspondance fortuite n'y sont pas mentionnées.

MOBIPÔLE	Liaison structurante	Liaison en correspondance
Gare de Liège	Liaison ferroviaire Liège - Bruxelles	E69 Liège – Bastogne - Arlon
Gare d'Aywaille	Liaison ferroviaire Liège – Gouvy - Luxembourg	Trois-Ponts – La Gleize – Stoumont – Remouchamps – Aywaille Ferrières – Xhoris – Awan – Aywaille Chevron – Werbomont - Houssonloge – Harzé – Aywaille
Gare d'Aywaille	Liaison Liège – Aywaille- Remouchamps	Ferrières – Xhoris – Awan – Aywaille (correspondance secondaire) Hamoir – Comblain -au-pont – Halleux – Aywaille (dans les 2 sens)
L'arrêt Express Remouchamps E69	Liaison express E69 Liège - Arlon	Remouchamps – Aywaille – Sprimont - Liège
Gare de Rivage	Liaison ferroviaire Liège – Gouvy - Luxembourg	Comblain – Esneux – Liège
L'arrêt express Sprimont carpool E69	Liaison express E69 Liège - Arlon	Aywaille – Sprimont - Banneux
A Trooz	Liaison urbaine Chênée – Fléron - Trooz	Esneux – Dolembreux – Beaufays Extension Le Péry
A Chênée	BHNS vers Liège	Trooz – Chaudfontaine - Chênée
Gare de Tilff	Liaison Ferroviaire Liège – Marloie	Fleron – Chaudfontaine – Sart Tilman (vers le Sart Tilman depuis Rochefort)
Gare de Chaudfontaine	Liaison Ferroviaire Verviers- Liège	Fleron – Chaudfontaine – Sart Tilman (depuis le Sart Tilman vers Liège)
Gare de Nessonvaux	Liaison Ferroviaire Verviers-Liège	Soumagne – Olne - Nessonvaux

PROPOSITION D'AVIS DE L'ORGANE

L'Organe émet un avis favorable sur le réseau cible proposé détaillé dans le tableau et la carte ci-dessus.

Ce réseau cible :

- intègre la mise en service des BHNS ;
- conserve l'ampleur kilométrique de l'offre sur la zone ;
- prend en compte l'offre ferroviaire et l'intermodalité avec le train.

Il recommande à l'AOT d'officialiser le schéma de la zone de Liège-Sud Est.

La phase suivante consistera dans la traduction par le TEC de réseau cible en lignes et itinéraires (avant-projet de réseau). La mise en œuvre est envisagée pour 2027.