

“Qu’est-ce qu’un pôle d’échanges ?”

Les points HUBs et la stratégie régionale en matière
de mobilité, l’état de la situation au 28/04/2021

*Carole Coune, Cheffe de programme mobipôles, Département de la
Stratégie de la Mobilité et de l’Intermodalité*



Q Parking de covoiturage. Source : sofico.org



MÉTIER DE LA MOBILITÉ

AU SPW MI, je suis ... **Cheffe de programme Mobipôles !**

Le Mobipôle est un lieu de rencontre de différentes offres et infrastructures de mobilité. Il peut prendre plusieurs formes, il est dimensionné selon la situation et le

Ce lieu de rencontre s'adresse aussi bien aux adeptes de la mobilité individuelle (vélo, moto, trottinette, voiture partagée, taxi, vélo-cargo, etc.) qu'à ceux de la mobilité collective (autocar, autobus, tram, métro, train, co-voiturage, etc.), qu'à ceux qui recourent aux deux.

La vision wallonne en la matière peut être résumée comme suit en 2020, chaque commune de Wallonie dispose d'un

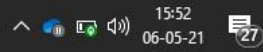


Table des matières

- La Stratégie régionale de Mobilité : SRM
- La Flandre
- Méthodologie/Typologie=> un rapport pour 2 GT
- Financement et projets particuliers

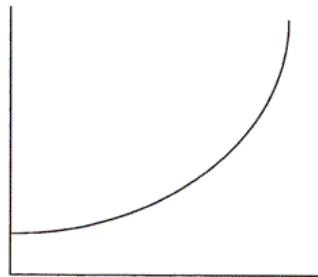
1. SRM : traduction de la vision FAST

- ✓ Traduction de la Vision FAST 2030 dans la Stratégie Régionale de Mobilité



- ✓ Part modale bus :

- 4% en 2018
- 5% en 2023
- 10% en 2030



SRM : 3 leviers d'action

- Une nouvelle **gouvernance** de la mobilité
- Doubler et diversifier l'**offre** de mobilité
- Accélérer la transformation des comportements (**demande**)

Rq: SRM personne approuvée en 2019 et SRM Marchandises approuvée en 2020

Les pôles multimodaux dans la SRM

Doubler et diversifier l'offre de mobilité

Développer les points de connexion sur le réseau structurant: les **mobipôles**

Lieu physique 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 pourra être de plusieurs formes et sera dimensionnée selon le contexte local.

Les mobipôles sont destinés à renforcer l'attractivité des modes de **déplacement responsables**.

Les mobipôles doivent être accessibles par des cheminements cyclo-piétons sécurisés et éclairés. L'essentiel des moyens disponibles doit être consacré au développement de cette accessibilité entre les territoires non desservis et les mobipôles, c'est-à-dire à l'élaboration et l'entretien de ces cheminements sécurisés cyclo-piétons et systèmes de priorité/sites propres pour le transport collectif.

Les pôles multimodaux dans la SRM

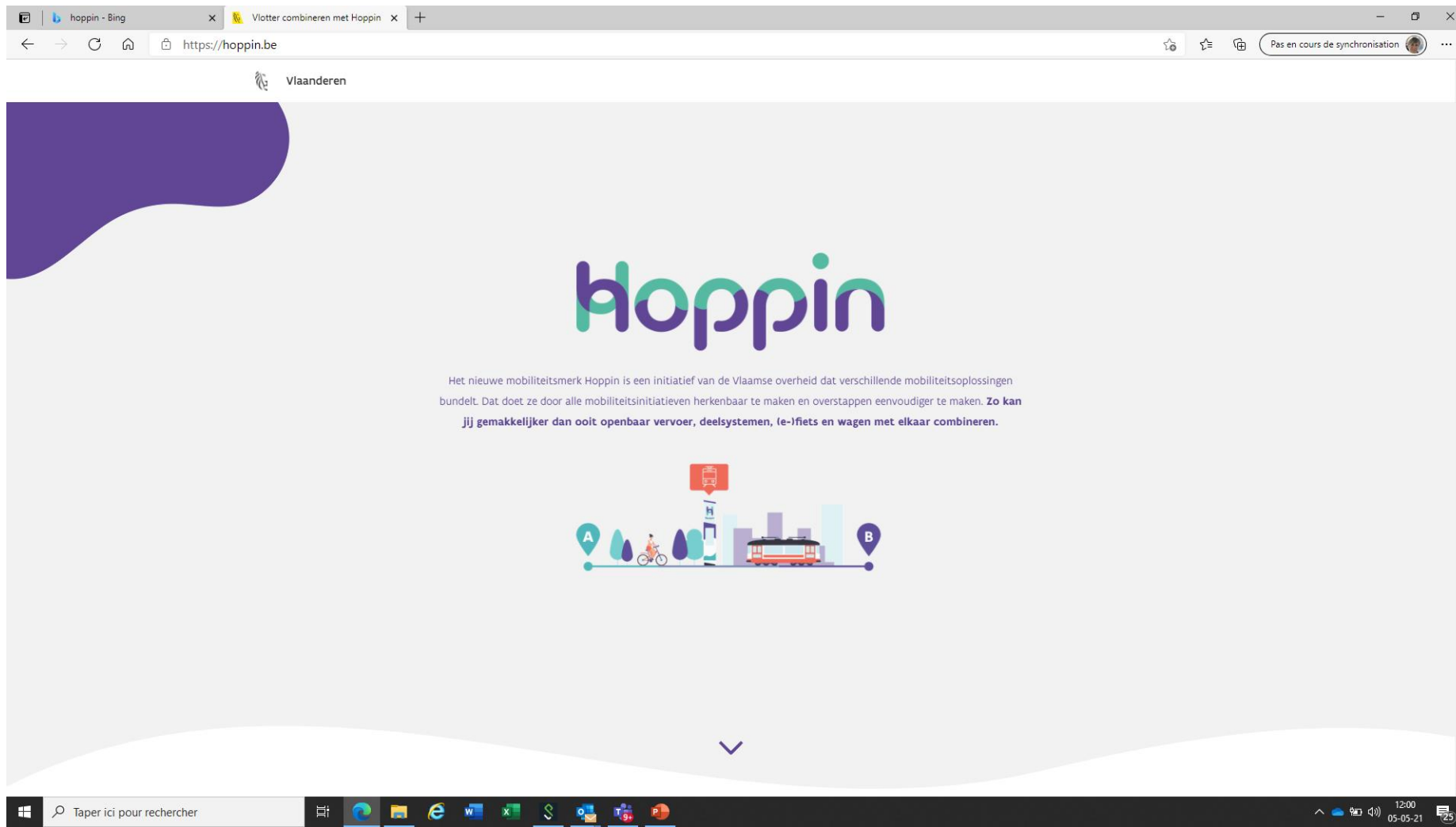
Doubler et diversifier l'offre de mobilité

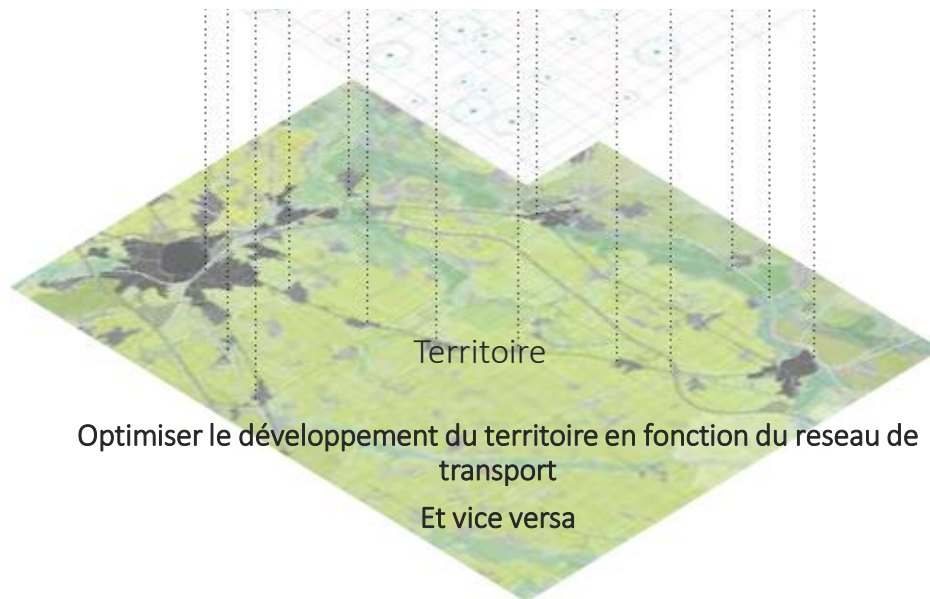
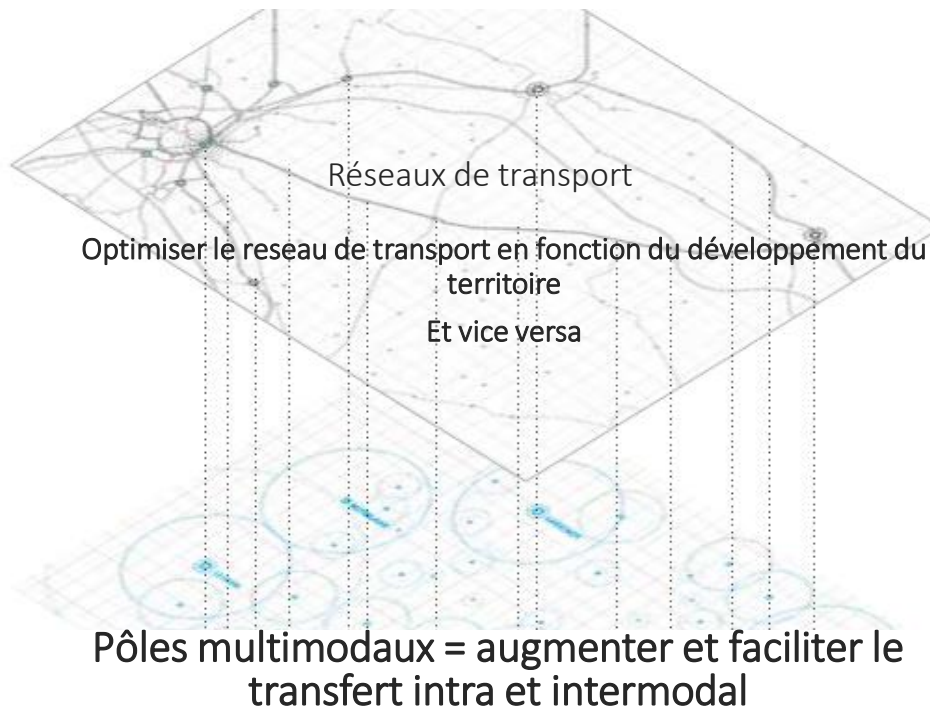
Développer les points de connexion dans les agglomérations urbaines : les mobipoints

Les mobipoints agrègent idéalement en un lieu les trois modes dont la part modale doit être prioritairement améliorée en milieu urbain et leur confère ainsi une plus grande visibilité. Ils incluront à ce titre une station de voiture partagée, une offre de mobilité douce ainsi qu'une offre de transport en commun structurante.

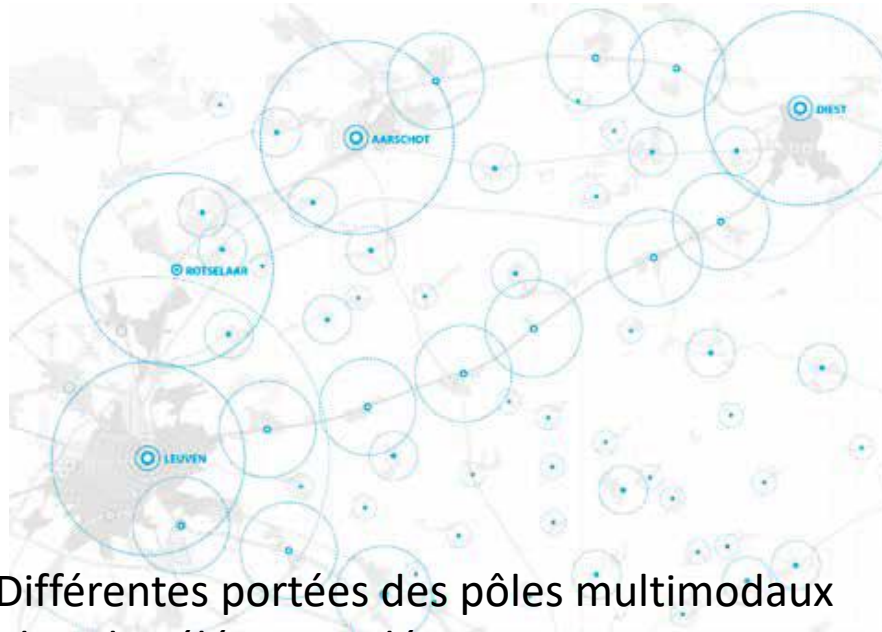
Afin d'être efficace, une ville doit disposer d'un réseau de Mobipoints idéalement situés : dans les quartiers denses, les zones d'activités ou de commerce.

2. La Flandre

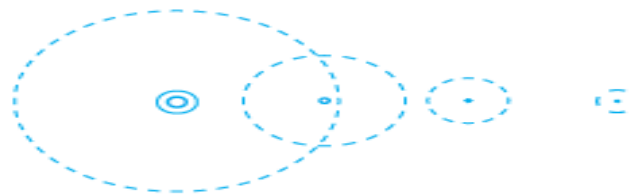




Réseaux de transport



Différentes portées des pôles multimodaux
dont les éléments clés sont
le transport public, la mobilité partagée et la mobilité active



Considéré
comme
transposable

Interrégiona l	Régional	Local	Quartier
Liège, Arlon, Ottignies, Mons, Charleroi,	Gembloux, Marche	Transport public et à la demande	Pas de transport public, Partage

Contexte territorial



Considéré comme
non transposable à la
Wallonie

Contexte territorial	
Ville	Urbain
	périurbain
Village	Gros noyau
	Petit noyau
Pôles d'attraction	Entreprise
	Loisir
Espace ouvert	Périphérique
	Rural

Les prestations

variable selon la situation
à graduer en fonction du potentiel

Considéré comme transposable +
cyclo-logistique et « green touch »

A. OFFRE DE MOBILITÉ



1. les transports publics réguliers



2. le transport collectif axé sur la demande



3. Voitures partagées



4. les parkings



5. taxi



6. kiss & ride



7. des cycles et micromobilité partagés



8. Les parkings vélos



9. la billetterie



10. les facilités d'attente



11. services supplémentaires dans le point de mobilité



12. services supplémentaires à proximité

C. ORIENTATION



13. visibilité



14. reconnaissance



15. la lisibilité



16. la fourniture d'informations

D. L'INTÉGRATION SPATIALE



17. Accessibilité spatiale



18. Facilité de circulation



19. sécurité routière



20. l'accessibilité à tous



21. sécurité sociale



22. qualité des infrastructures d'attente



E. DÉVELOPPEMENT



24. vivre



25. attirer

3. Méthodologie/Typologie

Un rapport en construction traduisant les travaux de 2 GT

Objectif : juin 2021

A partir d'ici, présentation d'orientations non encore validées

Définition

- Un point HUB est un lieu d'articulation de différents réseaux visant à faciliter les correspondances entre eux ; il agrège idéalement en un lieu les trois modes dont la part modale doit être prioritairement améliorée (modes actifs, transport public, mobilité partagée).
- Multimodalité et intermodalité. Et au sein d'un même mode. + Cyclo-logistique.

Critères de localisation (inspirés du Brabant wallon): prendre en compte au moins ces 3 critères

- Mouvements enregistrés**
- Balance existant/programmé**
- Potentiel de transfert modal**

Proposition de typologie basée sur

- La place sur le réseau de transport (ou offre)**
- Le type de territoire (4 types de centralités et des pôles hors centralités)**

On distingue 4 emplacements possibles sur le réseau de transport, sur la base du type d'offre de transport public existante où programmée à cet endroit; ils permettent de distinguer le point HUB :

Interrégional: ce point permet d'effectuer des distances interrégionales ou internationales (y compris, le transfrontalier)

Régional: ce point permet d'effectuer des distances régionales (> 30 km) en direct et interrégionales en indirect,

Local: ce point est central et permet d'effectuer des distances locales (<30 km) ou par transport public spécialisé (transport collectif axé sur la demande),

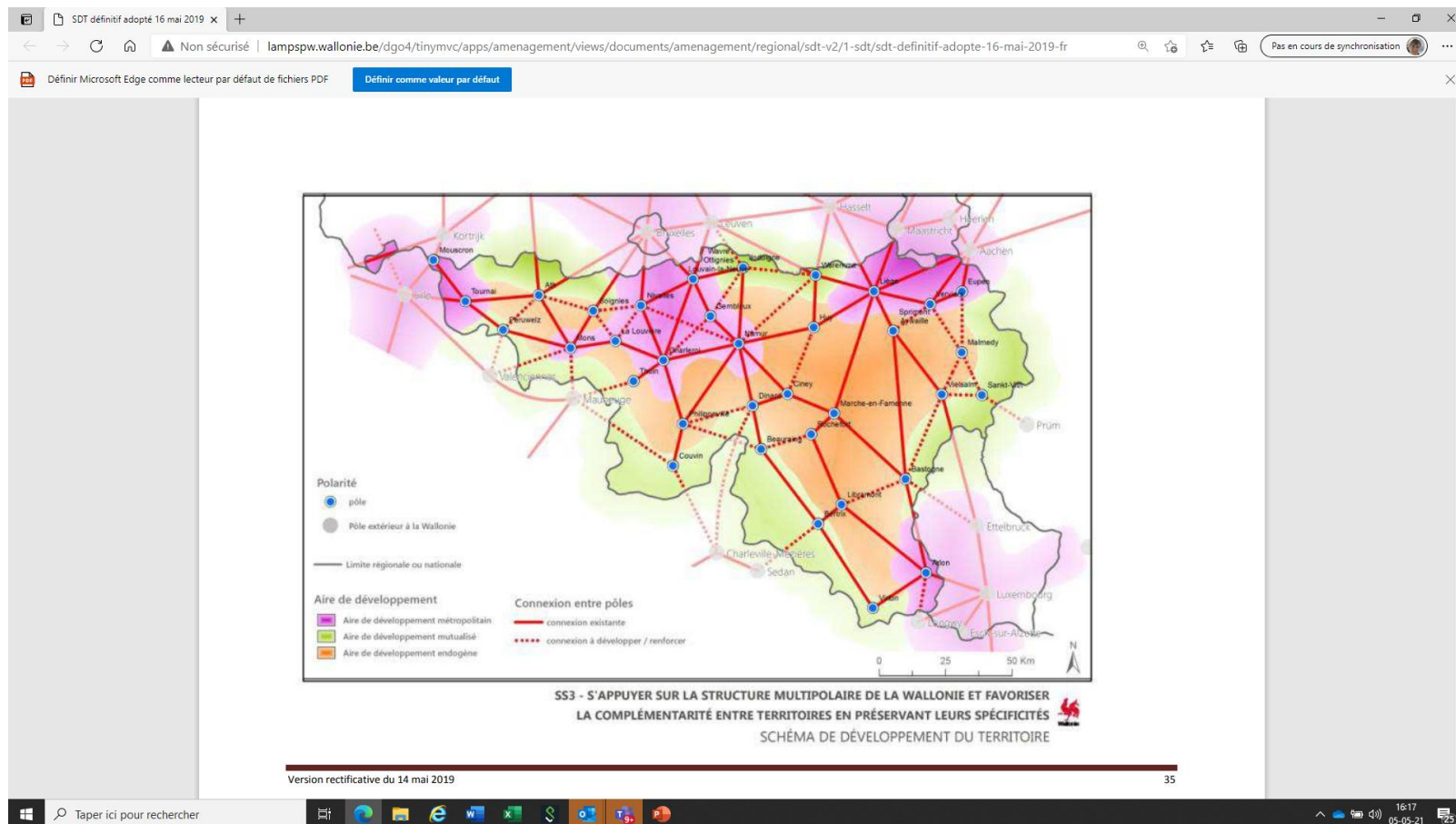
Quartier: ce point permet d'être mobile au sein du quartier et ne propose pas d'offre de transport public structurante; il se définit par la proximité de son potentiel de fréquentation; le point doit permettre de rejoindre un point des 3 autres catégories.

5 catégories de territoires, basées sur le Schéma de Développement Territorial approuvé par le GW (le 14/05/2019)

- Catégorie 1 : Les pôles régionaux majeurs = villes situées dans des communes wallonnes qui rayonnent largement au-delà d'elles-mêmes et qui concentrent l'emploi (35 villes, voir slide suivant)
- Catégorie 2 : les aires à développement métropolitain (en mauve sur la carte suivante)= aires de développement qui doivent être aménagées dans le but de s'inscrire dans les dynamiques socio-économiques en lien avec les villes en périphérie de la Wallonie
- Catégorie 3 : les aires à développement endogène (en orange sur la carte): territoire qui doit être structuré de manière à renforcer les dynamiques de valorisation des ressources locales du territoire, le développement socio-économique des pôles, et l'économie présente dans l'aire
- Catégorie 4 ; les aires à développement mutualisé (en vert sur la carte), territoires dont il faut développer les complémentarités et dont le développement doit être soutenu et coordonné avec les territoires voisins.
- Catégorie 5 : les pôles hors centralité, qui atteignent un des minima suivants : PAE: au moins 10 entreprises/100 travailleurs dans un rayon de 1000 mètres ; Tourisme : au moins 10.000 visiteurs par an; **ou autre** point d'échanges intermodal basé sur potentiel de centralité ou de mobilité durable.

Alternative : si les travaux de l'IWEPS sont approuvés à court terme, ils peuvent être une meilleure alternative.

5 catégories de territoires, basées sur le SDT approuvé par le GW et repris dans la SRM



Les 35 pôles régionaux majeurs:

Charleroi, Liège, Arlon, La Louvière, Mons, Namur, Tournai, Wavre, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Ath, Bastogne, Ciney, Dinant, Eupen, Huy, Libramont, Malmédy, Marche-en-Famenne, Verviers, Virton, Waremme, Nivelles, Mouscron, Perulwez, Soignies Philippeville, Thuin, Couvin, Betrix, Gembloux, Jodoigne, St Vith, Vielsalm, Rochefort, Beauraing, Sprimont-Aywaille

La matrice de la typologie proposée

Territoire	Distance INTERREGIONALE	Distance REGIONALE	Distance LOCALE	Distance QUARTIER
Pôles régionaux majeurs				
Aire à développement métropolitain				
Aire à développement endogène				
Aire à développement mutualisé				
Pôles hors centralités				

A. OFFRE DE MOBILITÉ

1. les transports publics réguliers
2. le transport collectif axé sur la demande
3. Voitures partagées
4. les parkings
5. taxi
6. kiss & ride
7. des cycles et micromobilité partagés
8. Les parkings vélos

B. SERVICES

9. la billetterie
10. les facilités d'attente
11. services supplémentaires dans le point de mobilité
12. services supplémentaires à proximité

C. ORIENTATION

13. visibilité
14. reconnaissance
15. la lisibilité
16. la fourniture d'informations

D. L'INTÉGRATION SPATIALE

17. Accessibilité spatiale
18. Facilité de circulation
19. sécurité routière
20. l'accessibilité à tous
21. sécurité sociale
22. qualité des infrastructures d'attente

E. DÉVELOPPEMENT

24. vivre
25. attirer

Niveaux de
prestations
variables
pour les 20
types

Vélos et microbilité	Niveau de prestation minimum	Nice to have
	Offre de vélos ou trottinettes partagés selon la demande de transport; offre de vélos « alternatifs » (électrique, cargo, trottinette...)	
		Offre de vélos « alternatifs » (électrique, cargo, trottinette...)
		Offre de vélos/trottinettes partagés selon la demande de transport

Territoire	Distance INTERREGIONALE	Distance REGIONALE	Distance LOCALE	Distance QUARTIER
Pôles régionaux majeurs				
Aires à DM				
Aires à DE				
Aires à D mut.				
Pôles OUT				

Cyclologistique	Niveau de prestation minimum	Nice to have
	HUB logistique Bornes électriques de chargement pour vélo et vélo-cargo Informations sur le réseau de distribution local (acteurs, services, commerces participants, carte des points d'enlèvement, applis utilisables...). Service commercial (automatisé ou non) pour le dépôt (en vue de livraison) et le retrait de paquets ; Garages/espace de chargement/bornes de recharge pour des petits véhicules électriques urbains de distribution.	
	Micro HUB logistique. Espace pour le stationnement d'un micro HUB mobile pouvant accueillir une semi-remorque ou un conteneur. Bornes électriques de chargement pour vélo et vélo-cargo Informations sur le réseau de distribution local (acteurs, services, commerces participants, carte des points d'enlèvement, applis utilisables...).	

Territoire	Distance INTERREGIONALE	Distance REGIONALE	Distance LOCALE	Distance QUARTIER
Pôles régionaux majeurs				
Aires à DM				
Aires à DE				
Aires à D mut.				
Pôles OUT				

Les parkings pour vélos	Niveau de prestation minimum	Nice to have
	Parking vélo couvert et surveillé, avec dispositif antivol, aussi pour vélos grandes tailles avec bornes de recharge pour vélos électriques – Station self-service de réparation Espace-parking pour vélos-cargo	Atelier de réparation
	Parking vélo couvert, avec dispositif anti-vol aussi pour vélos de grandes tailles Kit pour petites réparations Espace parking pour vélos cargo	Bornes de recharge pour vélos électriques (avec surveillance ou local fermé)
	Parking vélo avec dispositif anti-vol Kit pour petites réparations Espace parking pour vélos cargo	Bornes de recharge pour vélos électriques (avec surveillance ou local fermé)

Territoire	Distance INTERREGIONALE	Distance REGIONALE	Distance LOCALE	Distance QUARTIER
Pôles régionaux majeurs				
Aires à DM				
Aires à DE				
Aires à D. mut.				
Pôles OUT				

La billettique	Niveau de prestation minimum	Nice to have
	Conseils en mobilité et automates pour le transport public Information sur les possibilités d'achat pour les autres modes	Les heures d'ouverture sont adaptées aux heures de pointe de la demande de transport
	Automates pour le transport public Information sur les possibilités d'achat pour les autres modes	Point de vente avec présence humaine là où la demande de transport est grande
	Information sur les possibilités d'achat pour les modes de transport disponibles	Automates pour le transport public

Territoire	Distance INTERREGIONALE	Distance REGIONALE	Distance LOCALE	Distance QUARTIER
Pôles régionaux majeurs				
Aires à DM				
Aires à DE				
Aires à D mut				
Pôles OUT				

L'aménagement des zones d'attente	Niveau de prestation minimum	Nice to have
	Espace d'attente intérieur avec places assises confortables, possibilités de boire et manger, sanitaires, eau potable,	Wifi et recharge smartphone gratuits
	Espace d'attente couverts avec places assises confortables, possibilité de boire (distributeur, fontaine publique...)	wifi et recharge smartphones gratuits
	Possibilité de s'asseoir et d'être à l'abris de la pluie et du vent	wifi et recharge smartphones gratuits

Territoire	Distance INTERREGIONALE	Distance REGIONALE	Distance LOCALE	Distance QUARTIER
Pôles régionaux majeurs				
Aires à DM				
Aires à DE				
Aires à D. mut				
Pôles OUT				

Autres services dans les environs	Niveau de prestation minimum	Nice to have
Distributeur de billets: ok SNCB, quid OTW ?	Distributeur de billet, boîte postale (et autres services d'e-commerce)	Atelier repassage, garderie d'enfant
	Boîte postale	Atelier de repassage, garderie d'enfants, distributeur de billets
		Boîte postale, atelier de repassage, garderie d'enfants, distributeur de billets

Territoire	Distance INTERREGIONALE	Distance REGIONALE	Distance LOCALE	Distance QUARTIER
Pôles régionaux majeurs				
Aires à DM				
Aires à De				
Aires à D mut.				
Pôles OUT				

Accessibilité universelle	Niveau de prestation minimum	Nice to have
	Toutes les fonctions essentielles (zone d'attente, information, billettique...) pour pouvoir faire usage du point HUB sont accessibles aux PMR; de même pour les véhicules de transport public ou collectif, quais et itinéraires piétons et cyclistes; le point Hub est conçu selon le principe d'accessibilité universelle	

Territoire	Distance INTERREGIONALE	Distance REGIONALE	Distance LOCALE	Distance QUARTIER
Pôles régionaux majeurs				
Aires à DM				
Aires à DE				
Aires à D mut.				
Pôles OUT				

Répartition des rôles : le nom, l'image de marque, le soutien aux initiateurs => la Région wallonne

- Définir le concept et la typologie des points HUBS
- Construire leur identité et leur image de marque
- Aider les initiateurs (locaux, provinciaux, régionaux) à financer leurs projets de points HUBS
- Garantir la cohérence au niveau régional, notamment en subsidiant/offrant des services en faveur des projets régionaux/locaux les plus pertinents ; mais aussi via la stratégie de définition de l'offre de Transport public.

Les étapes clé pour créer un point HUB

1. Initiative et partenariat
 1. Qui peut prendre l'initiative
 2. Qui doit être consulté / informé
 3. Qui est partenaire ?
2. Définir le type et la localisation
3. Définir les prestations (qualitatif et quantitatif)
4. Définir les priorités et évaluer les coûts
5. Validation par RW
6. Aide financière - réalisation
7. Exploitation et gestion/Communication et marketing

Répartition des rôles : initiation, montage projet => les acteurs locaux (ou ...)

L'initiateur **analyse les besoins, conçoit le projet** sur son domaine au plan quantitatif et qualitatif en partant des infrastructures préexistantes et de la typologie, **évalue les coûts, mobilise** les investisseurs privés et publics potentiels et **finance le cas échéant le reste du projet ou recherche le reste** du financement nécessaire

Cette étape implique la mise en place d'un processus participatif et mobilisateur avec les citoyens et le tissu économique/associatif local d'une part et avec les acteurs de la mobilité d'autre part, pour ce qui concerne la localisation du point HUB et le dimensionnement des prestations minimales et/ou recommandées. .

Répartition des rôles : la validation

- la mention du type de point HUB en projet ;
- La démonstration de l'utilisation de la méthodologie précitée pour le choix de la localisation du point Hub en projet ;
- La démonstration de la mise en œuvre d'un processus participatif et mobilisateur pour réaliser et clôturer l'analyse des besoins du point HUB (dimensionnement des prestations prévues dans la typologie) et déterminer sa localisation ;
- la démonstration de la préexistence ou des financements pressentis pour les prestations minimales prévues par la typologie pour ce type de point HUB ;
- une évaluation fiable des coûts des prestations à financer via les financements précités et leur timing de réalisation;
- l'engagement d'exploiter le site et de l'entretenir pendant une durée d'au moins 15 ans ;
- un état des lieux de la politique relative à la mobilité dans le territoire que le HUB va desservir (tels que notamment les aménagements cyclables existants, les comptages, ...).

Répartition des rôles : la convention RW-Acteur local

L'initiateur exploite et s'assure de l'entretien régulier du site ou désigne une tierce partie via convention particulière. Il s'engage envers la Région wallonne dans le cadre d'une convention de partenariat avec elle.

La **Région Wallonne** assure la promotion des points HUBs, afin de leur assurer une image uniforme, une identité forte et une reconnaissabilité maximale.

L'initiateur local peut être ...

- La commune
- Une intercommunale
- La province
- Un acteur privé du secteur marchand
- Un acteur privé du secteur non marchand
- L'OTW
-
- Ou **Partenariat.**

4. Financement et projets particuliers

Appel à projets ?

Objectif : Septembre 2021 – d’abord les plus grands HUBs

Les éléments subventionnés à 80 % seraient des

...

- Equipements/Infrastructures de transport/mobilité**
- Offres/services de transport/mobilité**
- Etudes y relatives**

Projets-pilotes

Haut-Ittre, Nandrin, Malmédy

Financement Sofico

Priorités : Parking vélo sécurisé, zone d'attente, information

Projet européen E-hubs : la Wallonie partenaire

E-Hubs : Namur-Bruxelles/Wavre, 15 e-hubs, 140 véhicules (Gembloux, Ottignies-Louvain-La-Neuve, Wavre, Namur, Saint-Denis-Bovesse)

Projet Interreg North-West Europe, Smart shared green mobility hubs

Etudes Cyclo-piéton : Eupen (Leuze, Tubize)





Rechercher "Ajouter du texte"

Exporter un fichier PDF

Adobe Export PDF

Convertissez des fichiers PDF au format Word ou Excel en ligne.

Sélectionner un fichier PDF

TXSTP_202...E-HUBS.pdf

Convertir au format

Microsoft Word (*.docx)

Langue du document :

Français [Changer](#)

Convertir

Modifier le fichier PDF

Créer un fichier PDF

Commentaire

Combinaison de fichiers

Organiser les pages

Convertissez, modifiez et signez
électroniquement des PDF
formulaire et contrats

Version d'essai gratuite de 7 jours



Gare Nouvelle génération de Rueil-Malmaison

Pour répondre aux besoins des 55 000 voyageurs quotidiens, la gare de Rueil-Malmaison a fait l'objet d'importants travaux de réaménagements. La mise en place de l'espace Véligo et la transformation de la gare routière ont été financées par Île-de-France Mobilités (anciennement STIF).