



*Conférence Permanente
du Développement
Territorial*

Les pôles d'échanges en Wallonie

Formation des CATU

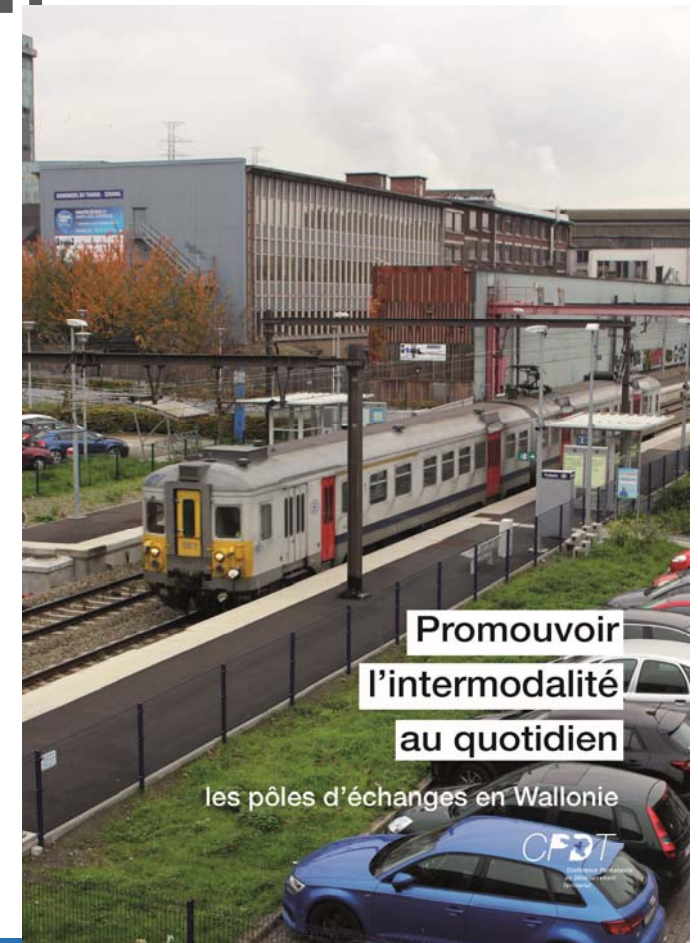


Contenu de la Présentation

Le concept et les données de base

La présentation du vade-mecum

Les ressources



Le concept et les données de base

Engagements du Gouvernement wallon







Plan wallon d'investissements 2019-2024 :

Création d'une centaine de « plateformes multimodales »

Plan wallon « mobilité et infrastructures pour tous » 2020-2026 → ???

La vision FAST 2030 de 2017 :

Réduction de la demande et transfert modal

2017	3 %	1 %	4 %	9 %	83 %	1,3 p.
						
2030	5 %	5 %	10 %	15 %	60 %	1,8 p.

Concept & définition

La notion de pôle d'échanges :

Lieu d'articulation de différents réseaux – et ainsi de différents modes – visant à faciliter les correspondances entre ceux-ci, y compris les modes doux

&

Interface entre le territoire et son réseau de transport

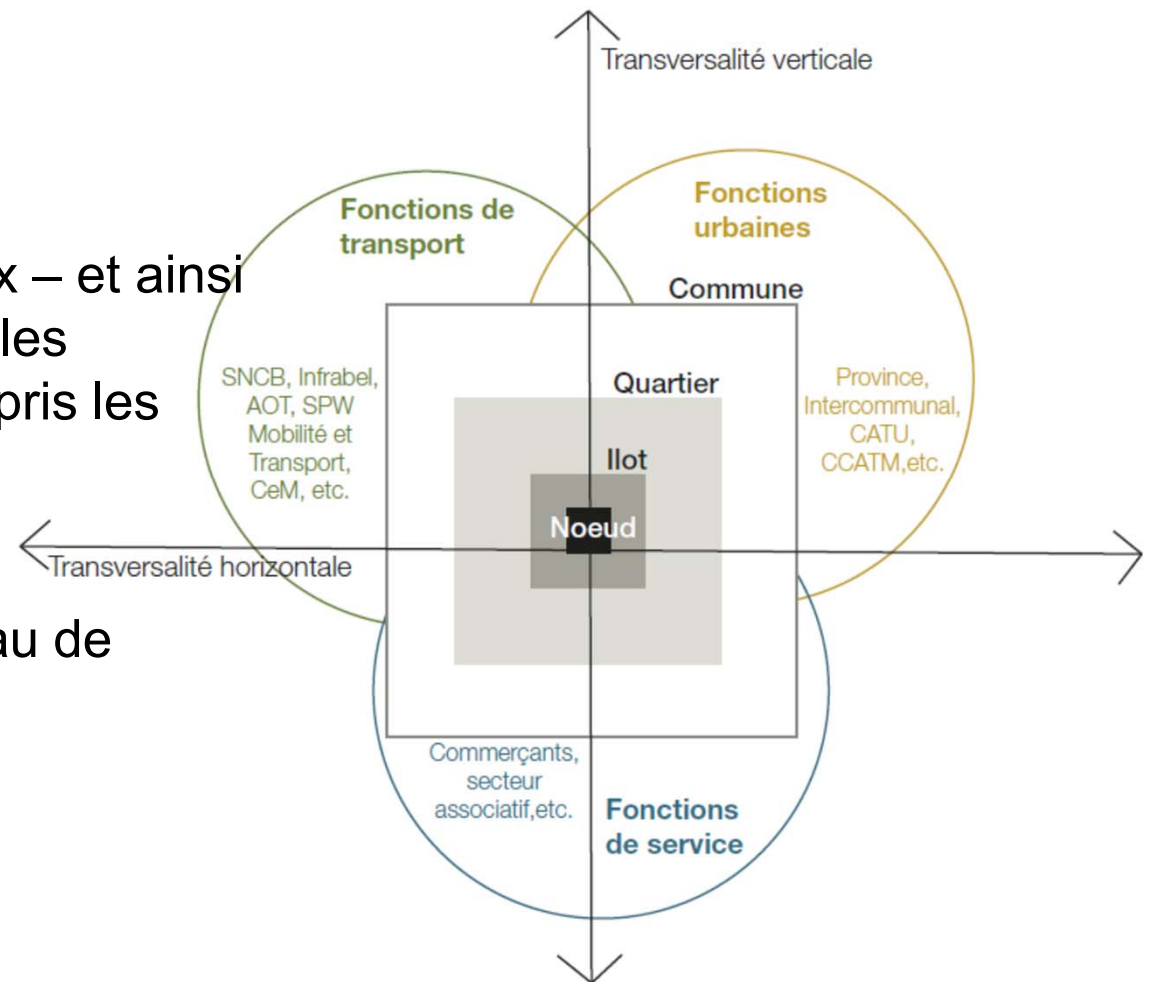
Trois fonctions concomitantes :

Transport → connexion

Urbaine → intégration

Services → diversification

La base de ce réseau : l'offre en TC



Concept & définition

Le mobi punt flamand :

Lieu d'échanges modaux & de concentrations de services

Les définitions de la Stratégie Régionale de Mobilité (SRM - 2019) :

Les mobipôles sont définis comme « 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 ».

Les mobipoints correspondent « à un contexte davantage urbain où la non-possession d'un véhicule est réaliste. Il doit contribuer à la transition vers la voiture partagée et les déplacements doux. Il peut être considéré comme l'équivalent du mobipôle à l'échelle de l'agglomération urbaine. C'est donc également un centre de mobilité qui combine différents types de mobilité partagée et durable ». Ceux-ci s'articulent essentiellement autour des transports en commun et de la voiture partagée (carsharing).



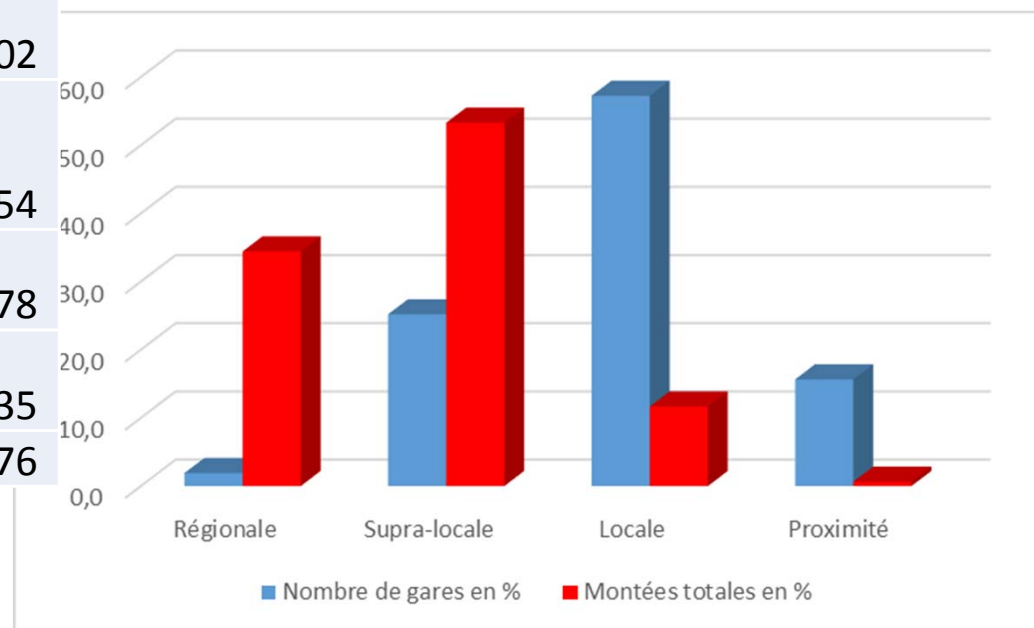
source : <https://www.mobipunt.be/>

Éléments de caractérisation de l'offre



- 262 gares réparties dans 131 communes (50 %)
- 80 % des flux d'abonnés ont lieu dans 22 gares

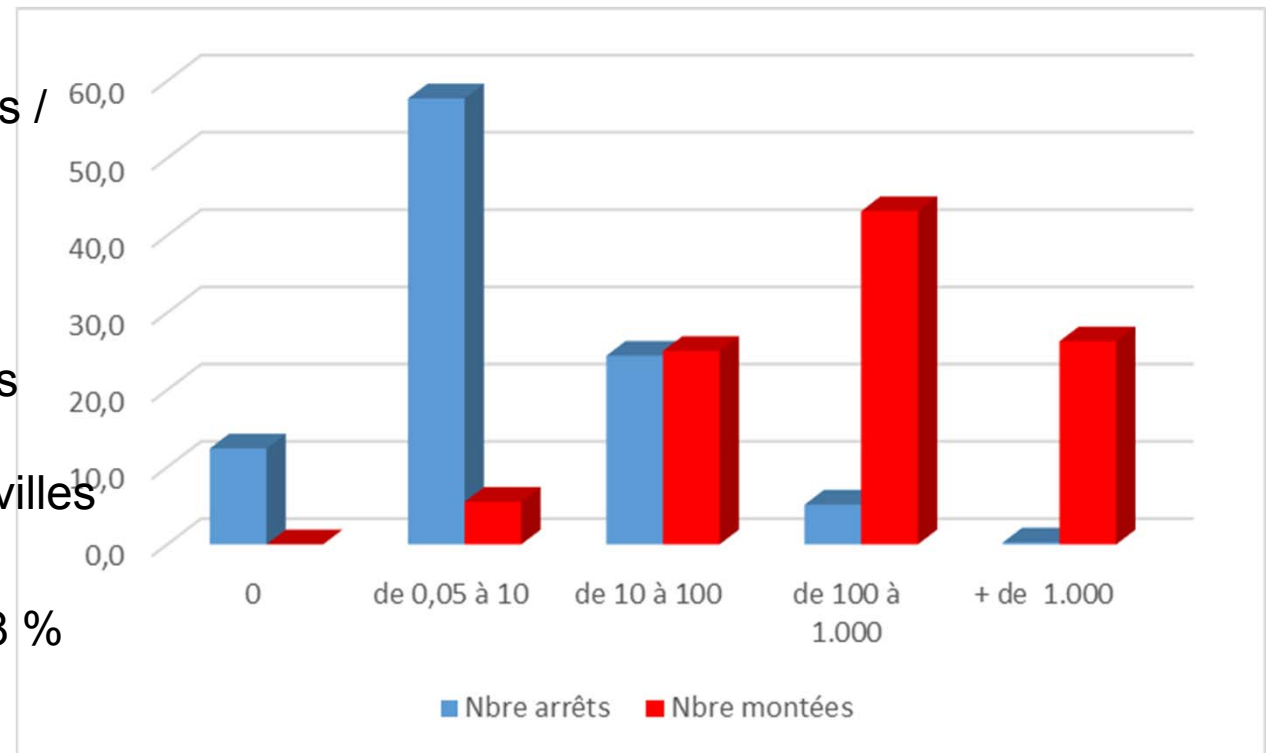
	Nombre de gares	Montées totales (moyenne / jour en semaine en nbre)	Montées moyenne par gare (moyenne / jour en semaine en nbre)
Régionale (+ de 8.000 montées)	5	79.008	15.802
Supra-locale (de 500 à 8.000 montées)	66	122.345	1.854
Locale (de 60 à 500 montées)	150	26.772	178
Proximité (- de 60 montées)	41	1.449	35
Wallonie	262	229.574	876



Éléments de caractérisation de l'offre



- 15.212 arrêts de bus TEC
- 55 % des arrêts : offre < 10 passages / jour
- 58 % des arrêts : utilisés par – de 5 voyageurs / jour
- Fréquentation élevée dans : les pôles urbains, certaines communes d'agglomération et certaines petites villes (fonction scolaire importante)
- Liège, Charleroi, Namur et Mons : 48 % des montées pour 11 % des arrêts
- Liège : 27,3% des 462.107 montées par jour de la Wallonie (5,5 % de la population)



Répartition des arrêts par classe sur base de la fréquentation moyenne / jour (source : SRWT)

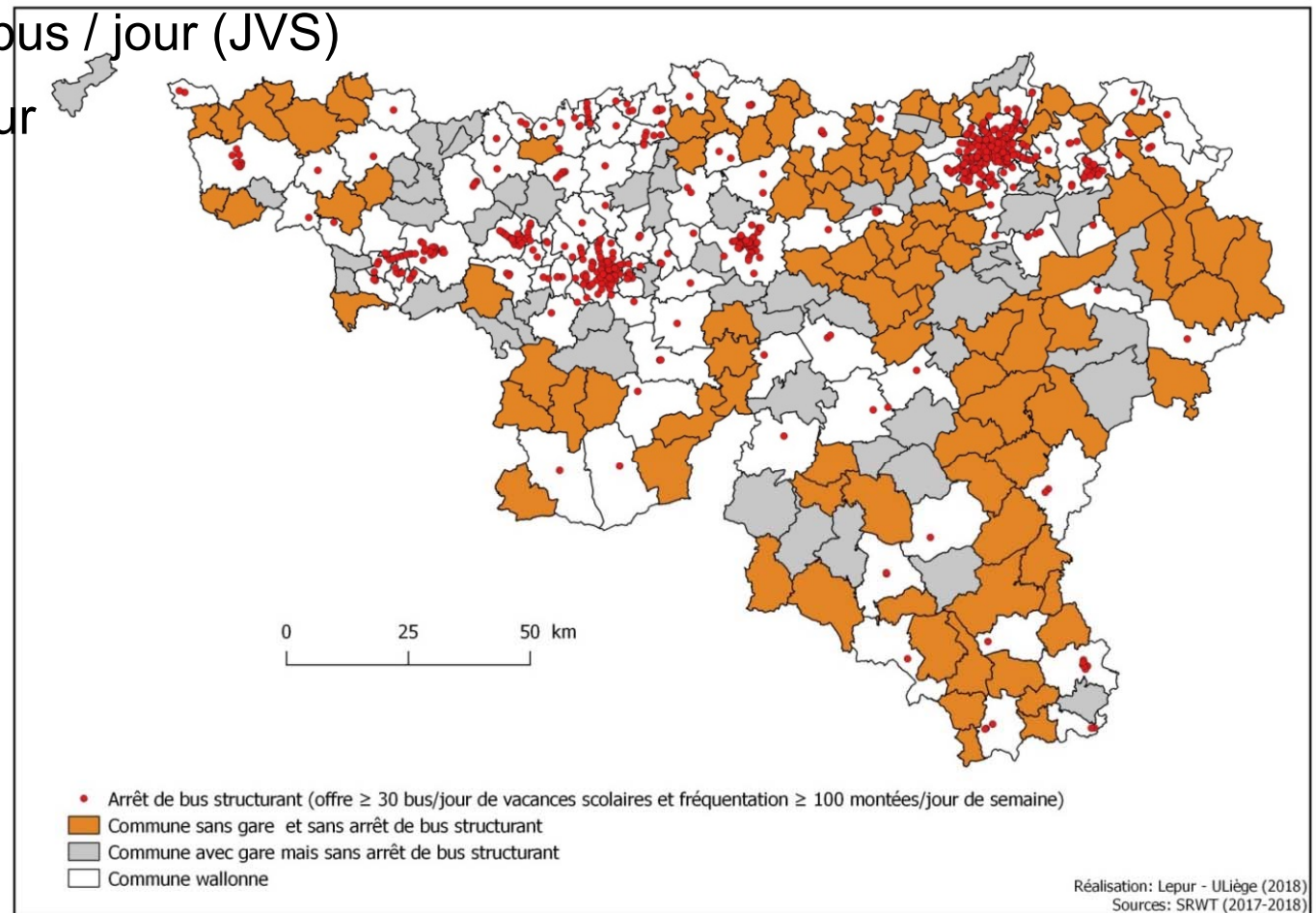
Éléments de caractérisation de l'offre



5 % (763) des arrêts considérés comme structurants :

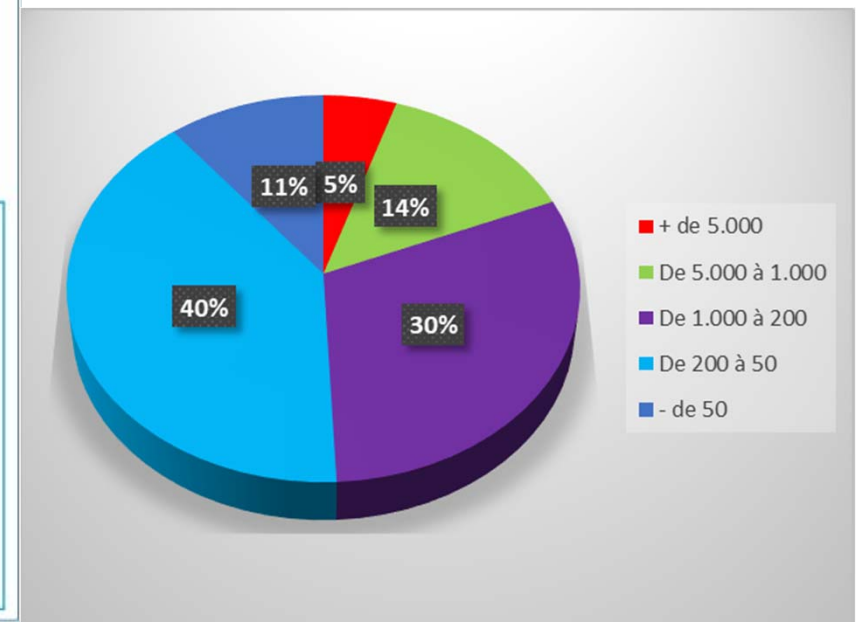
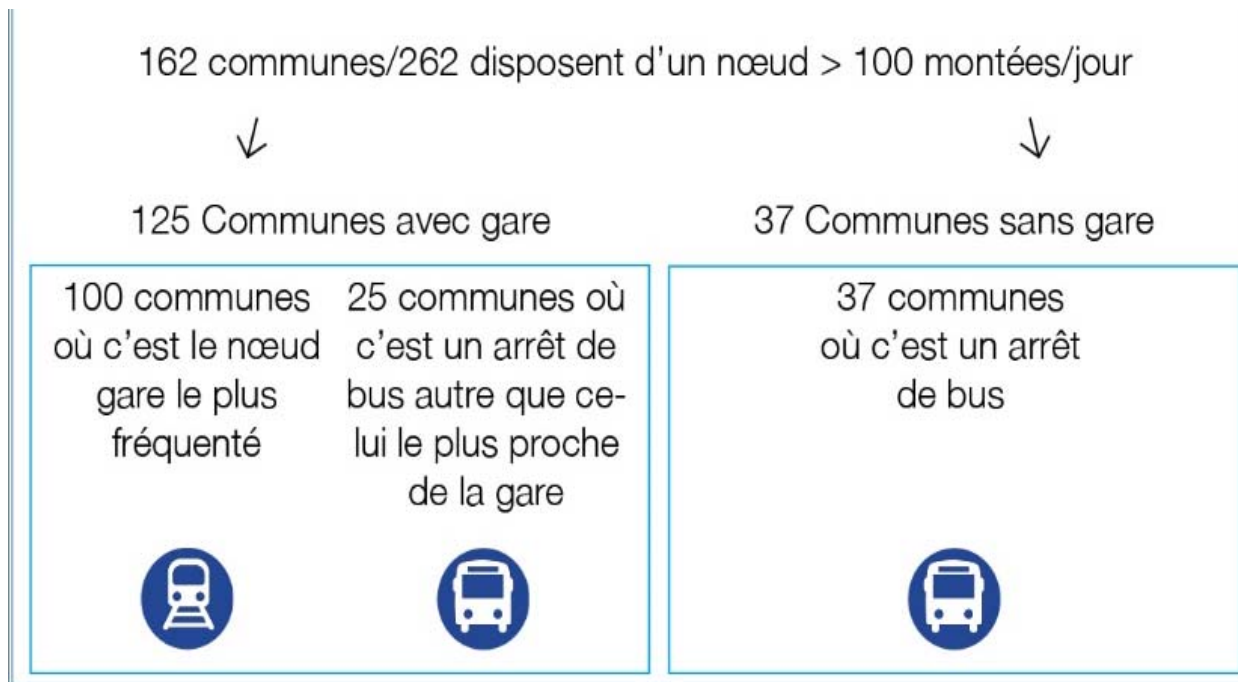
- minimum 30 passages de bus / jour (JVS)
- minimum 100 montées / jour

Dispersion des arrêts de bus structurants (Sources : SRWT, 2017 et 2018)



Éléments de caractérisation de l'offre

- 14 % des montées bus situées au niveau d'une gare
- 100 communes ne disposent pas d'un nœud > 100 montées



Répartition des 262 gares de Wallonie en fonction du nombre de montées journalières en train + bus (Sources : SRWT, 2017 et SNCB, 2015)

La présentation du vade-mecum

Contenu

Quatre dimensions thématiques :

- le montage et la gestion du projet ainsi que les acteurs concernés ;
- les déplacements et l'intermodalité ;
- l'insertion territoriale et l'espace public ;
- les fonctions, services et équipements du pôle et de son voisinage.

Le tableau synthétique des recommandations (Annexe 1) :

Avec 3 clés de lecture.

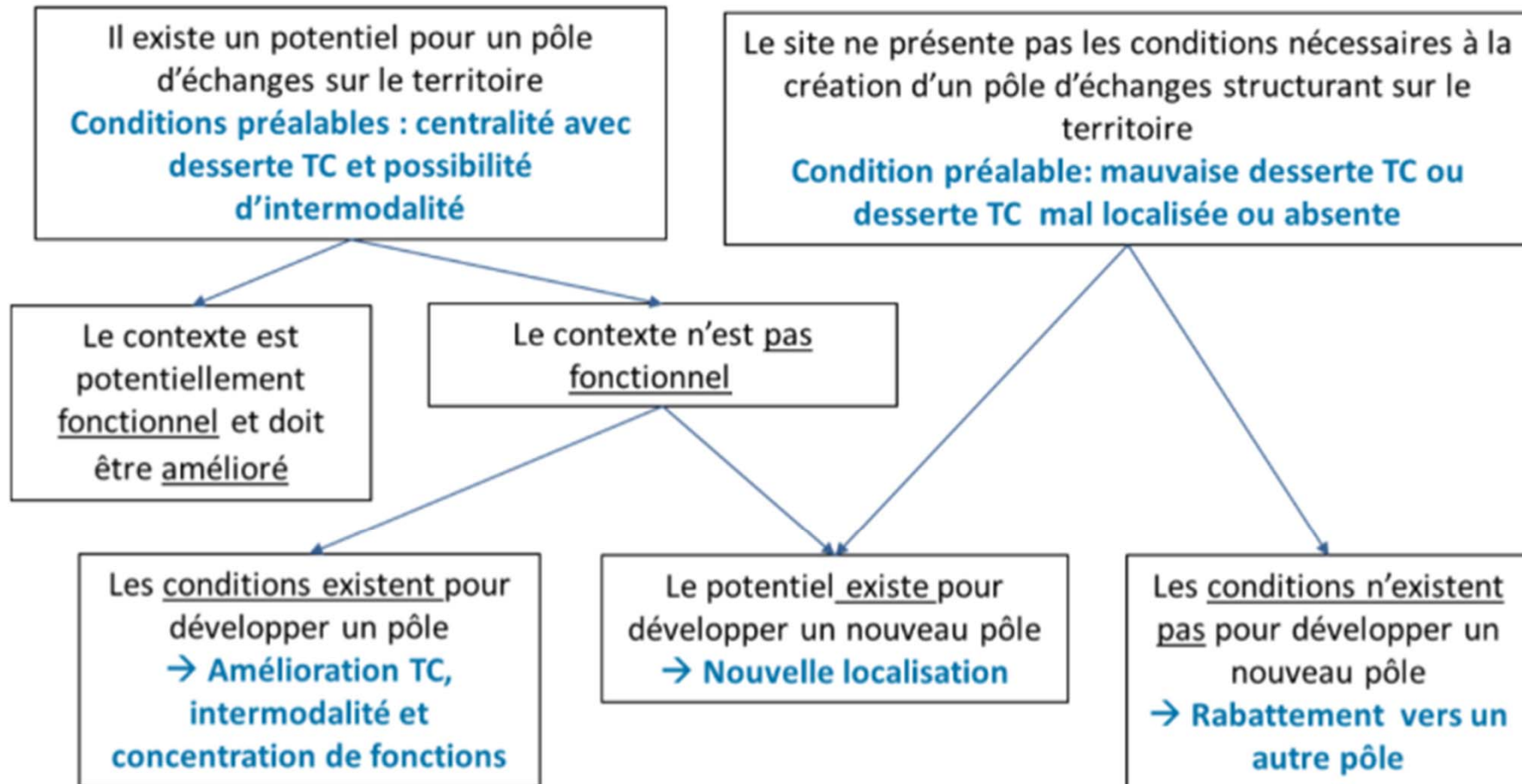
La grille d'analyse de terrain (Annexe 2) :

Sous la forme de questions – réponses.

Les fiches de bonnes pratiques (Annexe 3) :

10 fiches.

Finalité du vade-mecum



La présentation du vade-mecum

Dimensions thématiques : montage et gestion de projet

Des considérations préalables :

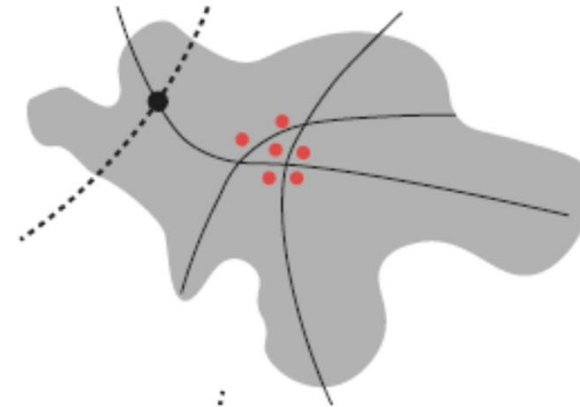
Une approche transversale

Une bonne gouvernance

Des questions à se poser :

Comment la plateforme est-elle inscrite dans son environnement ?

Le pôle est localisé en bordure d'un tissu bâti ayant une ou plusieurs centralités



Des recommandations :

Impliquer et responsabiliser les acteurs

Maitriser le foncier

La présentation du vade-mecum

Dimensions thématiques : déplacements et intermodalité

Des considérations préalables :

Des questions à se poser :

La localisation du futur pôle assure-t-elle un rôle de carrefour entre différents modes ?²

Comment évaluer l'intermodalité train-bus ?

Des recommandations :

Faciliter les déplacements au sein du pôle d'échanges

Le principe S.T.O.P.

Ce principe a été défini en Flandre via le décret Duurzame Mobiliteit. Il préconise de penser les aménagements et l'organisation des déplacements selon cet ordre :

1. « S » pour « stappen » / marcher – les piétons
2. « T » pour « trappen » / rouler à vélo – les cyclistes
3. « O » pour « openbaar vervoer » / les transports publics
4. « P » pour « privé vervoer » / les véhicules privés

Le pôle bus de Bree, en Campine est un exemple où ce principe a été mis en pratique. Ainsi, les modes sont hiérarchisés selon l'ordre suivant :



Figure 8 : A Eghezée, il est possible de combiner facilement vélo et bus grâce à l'existence de parkings vélo sécurisés. Cela constitue une bonne solution pour les personnes qui résident ou doivent rejoindre un lieu à une distance raisonnable de l'arrêt de bus.

La présentation du vade-mecum

Dimensions thématiques : insertion territoriale et espace public

Des considérations préalables :

L'équilibre entre fonction de transport
et fonction urbaine

Les acteurs de l'espace public

Des questions à se poser :

Qui fréquente le pôle ?

Comment le pôle est-il vécu ?

Des recommandations :

Répondre aux attentes des usagers par
l'aménagement

Assurer un cadre de vie agréable et sûr



Figure 4 : Le pôle bus de Bree est fréquenté principalement par des étudiants. L'auvent a été pensé comme un espace de rencontre.

La présentation du vade-mecum

Dimensions thématiques : fonctions, services et équipements

Des considérations préalables :

Le gain de temps

Les différentes échelles et modalités d'interventions

Des questions à se poser :

Comment évaluer la centralité des gares et des arrêts de bus ?

Quelles variables prendre en compte pour développer les fonctions et équipements au sein et/ou autour des pôles potentiels ?

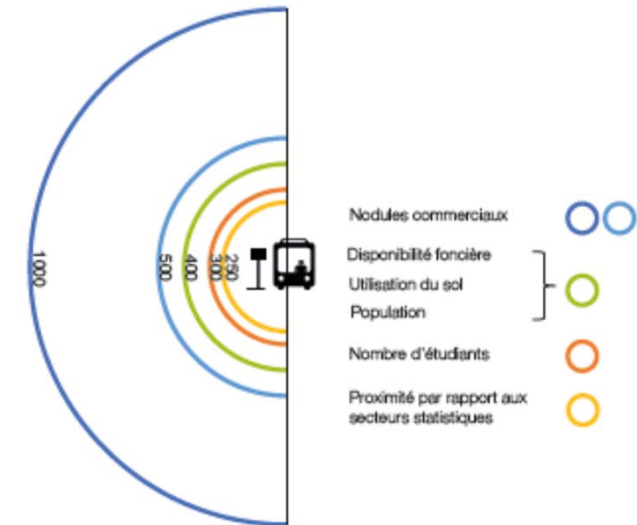


Figure 4 : Rayon d'analyse autour des pôles bus d'après la littérature (CPDT).

Des recommandations :

Valoriser le potentiel de flux et le temps d'attente

Pratiques transversales et innovantes

Le tableau synthétique des recommandations (Annexe 1)

Trois clés de lecture :

Les quatre thématiques ;

Le type de pôles :

- les gares régionales (+ de 8.000 montées / jour de semaine),
- les gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées),
- les gares locales (entre 60 et 500 montées),
- les gares de proximité (- de 60 montées),
- les pôles bus considérés comme prioritaires car structurants (minimum 30 passages de bus par jour et plus de 100 montées) & appartenant à des communes sans gare,
- les (autres) pôles bus considérés comme structurants ;

La présentation du vade-mecum

Le tableau synthétique des recommandations (Annexe 1)

Trois clés de lecture :

Le niveau de recommandation :

- basique ,
- souhaitable ,
- original.

MONTAGE ET GESTION DE PROJET					
Niveau de recommandation basique					
Gares régionales	Gares supra-locales destination ou mixte	Gares supra-locales origine	Gares locales	Pôles bus prioritaires (communes sans gare)	Pôles bus structurants
Élaboration d'un schéma directeur Diversification des sources de financement Mixité in situ entre fonctions (tertiaire privé, commerces, services administratifs et logements)	Intégration d'autres fonctions Mixité de voisinage (commerces, services publics, loisirs et logements)	Densification de l'habitat à proximité et mixité de voisinage (activités et services de proximité)	Densification de l'habitat à proximité et mixité de voisinage (activités et services de proximité)	Densification de l'habitat à proximité et mixité de voisinage (activités et services de proximité) Insertion dans la trame urbaine (visibilité et praticabilité)	Densification de l'habitat à proximité et mixité de voisinage (activités et services de proximité) Insertion dans la trame urbaine (visibilité et praticabilité)
Transversal aux différents types de pôles : Identification des pôles modaux dans les P(I)CM et autres documents de planification Polarisation et concentration via un rabattement des transports en commun et une accessibilité multimodale Implication des acteurs locaux (communaux)					
Niveau de recommandation souhaitable					
Gares régionales	Gares supra-locales destination ou mixte	Gares supra-locales origine	Gares locales	Pôles bus prioritaires (communes sans gare)	Pôles bus structurants
Transversal aux différents types de pôles : Partenariat entre commune(s) et opérateur(s) de transport à commencer par l'AOT Implication (attente et évaluation) des usagers et des acteurs localisés à proximité du pôle d'échanges (écoles, entreprises, ...)					
Niveau de recommandation original					
Gares régionales	Gares supra-locales destination ou mixte	Gares supra-locales origine	Gares locales	Pôles bus prioritaires (communes sans gare)	Pôles bus structurants
		Mise en œuvre citoyenne	Mise en œuvre citoyenne	Mise en œuvre citoyenne	Mise en œuvre citoyenne
Transversal aux différents types de pôles : Appels à projets, concours Intégration à d'autres secteurs et acteurs (tourisme, culture, éducation, ...)					

La présentation du vade-mecum

La grille d'analyse de terrain (Annexe 2)

Trois échelles :

- le pôle au sein du territoire ;
- se rendre au pôle ;
- au sein du pôle.:

Le pôle potentiel au sein du territoire

1. Où se **localise** le nœud dans la structure territoriale ? Est-il isolé ou dans une centralité ? Quelle est la distance vis-à-vis des lieux structurants (rue commerçante, centre, etc.) ? Comment se présentent les espaces qu'il faut parcourir ? Comment le pôle s'articule-t-il avec son environnement ?
2. Existe-t-il des **obstacles** physiques (voies rapides, chemins de fer, passages à niveau, etc.) ou symboliques qui complexifient ou empêchent l'accès au pôle ?

Se rendre au pôle potentiel

Piétons, PMR et cyclistes

1. Est-il facilement **accessible** par les piétons, PMR et cyclistes ? Via quels types de cheminements (trottoirs, espaces partagés, cheminements séparés ou non des autres modes) ? Offrent-ils un confort suffisant ? Sont-ils agréables (présence de végétation, vues, etc.) et animés ? Peut-on s'y sentir en sécurité (existence d'éclairages adaptés, contrôle social, etc.) ?
2. La **signalétique** est-elle claire ? Existe-t-il une signalétique spécifique aux piétons, PMR et/ou cyclistes ?
3. La **circulation automobile** ou l'espace réservé aux voitures n'entrave-t-il pas les déplacements ? A quelle vitesse circulent-elles ?

Transports en commun

1. Est-il facilement **accessible** en transports en commun ? Les bus peuvent-ils arriver facilement jusqu'au nœud ?
2. La **fréquence** de desserte ainsi que la vitesse commerciale des transports en commun est-elle satisfaisante ? Qui sont les usagers (étudiants, travailleurs, clients de commerces, touristes, etc.) ? La desserte correspond-elle aux horaires des usagers ? Existe-t-il une intermodalité bus/train ? Le cadencement est-il adapté aux horaires des trains ? Le pôle gagnerait-il des usagers avec des fréquences plus adaptées ?

Voitures

1. Quels sont les types d'usages automobiles observés autour et pour accéder au nœud (trafic de transit, dépose-reprise, etc.) ? Quel est le ratio d'usagers se rendant au nœud en voiture ? L'**accessibilité** est-elle bonne ? Est-ce que la présence de la voiture entrave les déplacements des autres usagers ?
2. Comment est géré le **stationnement** autour de la gare (non réglementé, zone bleue, parking payant, etc.) ? S'il y a un parking, à quelle distance du nœud se trouve-t-il ? Quelle est la qualité des cheminements entre celui-ci et le nœud ?

Au sein du pôle potentiel

Confort de déplacement

1. L'espace est-il **lisible** par les usagers ? Les informations (horaires, temps d'attente, correspondances, etc.) sont-elles disponibles ? Les panneaux sont-ils localisés de manière stratégique ? Sont-ils regroupés ou dispersés ?
2. D'une manière générale, comment sont hiérarchisés les **modes** ? Quelle est l'importance des flux et comment sont gérées les cohabitations entre différents usagers ? La voiture est-elle dominante ? Les espaces sont-ils partagés ou séparés ? Le principe S.T.O.P. est-il d'application ?
3. **Piétons et PMR** : Les aménagements sont-ils sécurisés et confortables ? Les hauteurs des quais sont-elles adaptées ? Existe-t-il des dispositifs pour les personnes malvoyantes (pentes d'accès, rampes PMR, bandes de guidage, signalétiques) ? Existe-t-il des bancs dans les cheminements pour pouvoir se

La présentation du vade-mecum

Les fiches bonnes pratiques (Annexe 3)

DON-SAINGHIN, UN PÔLE D'ÉCHANGES COMPLET

Le pôle d'échanges de Sainghin-en-Weppes a été réalisé en 2011 à partir d'une gare existante, construite pendant la période industrielle. Les réaménagements ont porté sur la création d'un parking P+R, d'une gare de bus intégrant également un parking vélo sécurisé, la création d'un parvis ainsi que la rénovation du bâtiment existant qui reste ouvert aux usagers et a gardé un guichet. Ce réaménagement s'inscrit dans la volonté de la MEL de développer les P+R et son réseau de bus. Il a été porté conjointement avec la ville de Sainghin-en-Weppes.

ENSEIGNEMENTS

- Le portage financier mené par la Métropole et le FEDER
- "Gare à pulsations" majoritairement fréquentée aux heures de pointe et désertée en dehors (nécessité d'y articuler des activités qui sont adaptées à ce rythme : auto-école + services automatisés)
- Les aménagements du parvis ne tiennent pas compte des lignes de désir (les usagers se déplacent via les quais)
- Nécessiterait de réaliser un travail conséquent pour améliorer les cheminements depuis les centralités des villages, afin de rendre la gare réellement attractive pour les modes de déplacements actifs (marche et cyclisme)
- Respect des normes PMR ayant une influence significative sur la qualité des aménagements (revêtement continu, utilisation de pentes)
- Possibilité de prioriser les déplacements actifs, les transports en commun et le covoiturage en les localisant au plus proche des quais.

LOCALISATION

Sainghin-en-Weppes, Nord, France

POPULATION MUNICIPALE

5.641 (2015)

CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE

Périurbain, métropole lilloise, entre deux centralités

MODES DE TRANSPORT



FRÉQUENTATION

616 voyageurs/j (gare)

FREQUENCE

3 trains/h en moy. (6 en pointe vers Lille)

4 lignes de bus : 2 bus/h en moy. (4 en pointe)

SERVICES

Auto-école, pas de commerce (fermeture récente)

ACTEURS & BUDGET

4,8 millions €

- MEL (intercommunalité)
- Région Nord-Pas-de-Calais
- FEDER

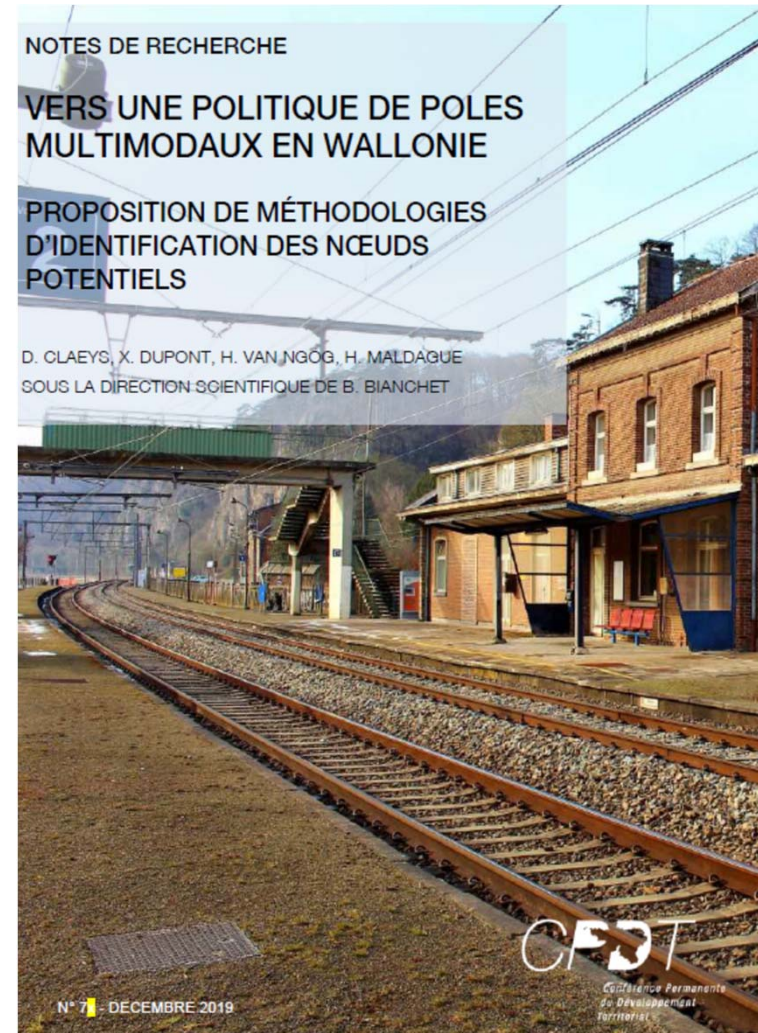
PROGRAMMATION :

- P+R
- Pôle bus
- Aire de covoiturage

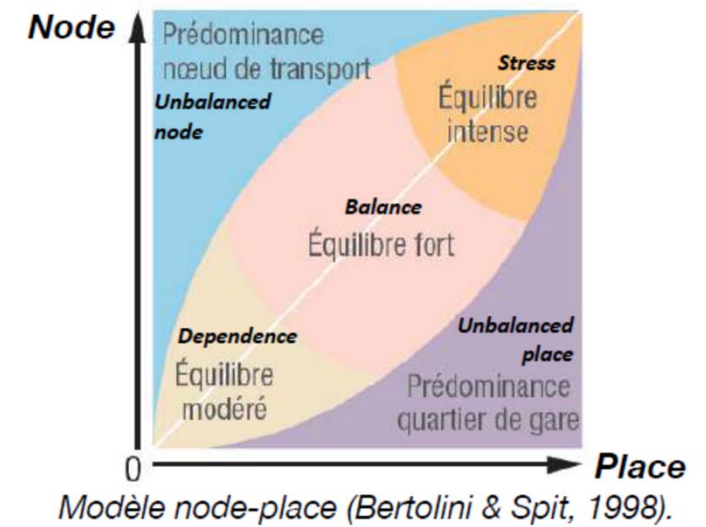


Les ressources

Les ressources



Les ressources



La présentation du vade-mecum

Les données : arrêts de bus

	VARIABLES
Mobilité	SOMME DU NOMBRE DE BUS EN JOURS DE VACANCES SCOLAIRES (OFFRE TOUTES LIGNES CONFONDUES)
	NOMBRE DE MONTÉES MOYEN EN SEMAINE (FRÉQUENTATION)
	INTERMODALITÉ AVEC LE TRAIN (GARE DANS UN RAYON DE 200 MÈTRES)
Services et emplois	NOMBRE D'ÉTUDIANTS (RAYON DE 300 MÈTRES)
	NOMBRE DE NODULES COMMERCIAUX (RAYON DE 500 MÈTRES)
	NOMBRE DE NODULES COMMERCIAUX (RAYON DE 1000 MÈTRES)
Intégration dans le territoire	PROXIMITÉ PAR RAPPORT CENTRE PRINCIPAL DE LA COMMUNE (SITUÉ À MOINS DE 250M DU SECTEUR STATISTIQUE CENTRAL PRINCIPAL)
	PROXIMITÉ PAR RAPPORT AU CENTRE DE LA COMMUNE (SITUÉ À MOINS DE 250M DU SECTEUR STATISTIQUE CENTRAL PRINCIPAL OU SECONDAIRE)
	POPULATION DANS UN RAYON DE 400 MÈTRES
	DISPONIBILITÉ FONCIÈRE DANS UN RAYON DE 400 MÈTRES
	LOCALISATION DANS UNE COMMUNE NE POSSÉDANT PAS DE GARE

La présentation du vade-mecum

Les données : gares

	Intitulé de la donnée	Source	Année
Gare	Nombre de trains par jour de semaine (offre)	SNCB	2018
	Nombre moyen de montées en semaine (fréquentation)	SNCB	2015
	Nombre de départs/arrivées en chaque gare (ratio destination-origine)	Abonnements SNCB	2016
Intermodalité	Nombre de bus par jour de vacances scolaires et par ligne de bus aux arrêts (offre)	Société régionale wallonne du transport (SRWT)	2018
	Validations journalières par poteau par jour durant le mois de septembre 2017 (fréquentation)	Société régionale wallonne du transport (SRWT)	2017
	RAVeL et Véloroutes de Wallonie	Service public de Wallonie (Géoportail)	2018
	Nombre d'emplacements pour vélos	SNCB	2019
	Nombre de places de parking voitures	SNCB	2019

La présentation du vade-mecum

Les données : gares

Quartier de gare	Secteur statistique central principal (A00-) et secteurs centraux secondaires (B00-, C00-, D00-...) de Wallonie	Statbel	-
	Parcelles cadastrales	Administration Générale de la Documentation Patrimoniale (AGDP)	2017
	Plan de secteur (Affectation du sol)	Direction générale opérationnelle de l'Aménagement du territoire, du Logement, du Patrimoine et de l'Énergie (DGO4)	2018
	Utilisation du sol	BDD Bodem/Sol du SPF-Finances/AGDP, sur base de la nomenclature CPDT-IWEPS	2015
	Population absolue autour des gares	IWEPS	2016
	Emploi direct salarié	BDD LEODICA	2016
	Établissements d'enseignement (secondaire et supérieur) et nombre d'étudiants	Fédération Wallonie-Bruxelles	2018
	Nodules commerciaux	Atlas du commerce de Wallonie	2014
	Surface de vente active	Atlas du commerce de Wallonie	2014

Des remarques & des questions ?