

Analyse des nœuds intermodaux

Noeud intermodal

Lieu d'articulation de différents réseaux visant à faciliter les pratiques intermodales (lorsqu'on passe d'un mode de transport à un autre) et jouant un rôle d'interface entre la ville et son réseau de transport (notamment grâce aux espaces de vie et aux services offerts). Il s'agit donc d'un pôle d'échange localisé à proximité d'éléments structurants du territoire (zones d'habitat, écoles, commerces, pôles d'activités économiques...) où se connectent plusieurs modes de transport par des réseaux de transport en commun (trains, bus) mais aussi des modes de transport alternatifs et innovants (vélos, trottinettes, co-voiturage, car-sharing...).

Objectif du travail

Proposer une méthode de choix de nœuds intermodaux où il serait potentiellement judicieux d'améliorer l'intégration dans l'environnement et la connexion de ceux-ci avec le territoire via des aménagements adéquats, ceci dans le but de renforcer leur caractère structurant.

Analyse multicritère pondérée (AMP)

L'analyse multicritère pondérée est une méthode quantitative qui permet de définir des critères de choix pour la détermination de nœuds ; cela via des coefficients de pondération attribués sous forme de poids à chacune des variables présentées ci-dessous.

1. Données utilisées pour observer les points d'arrêts TC et les éléments structurants du territoire

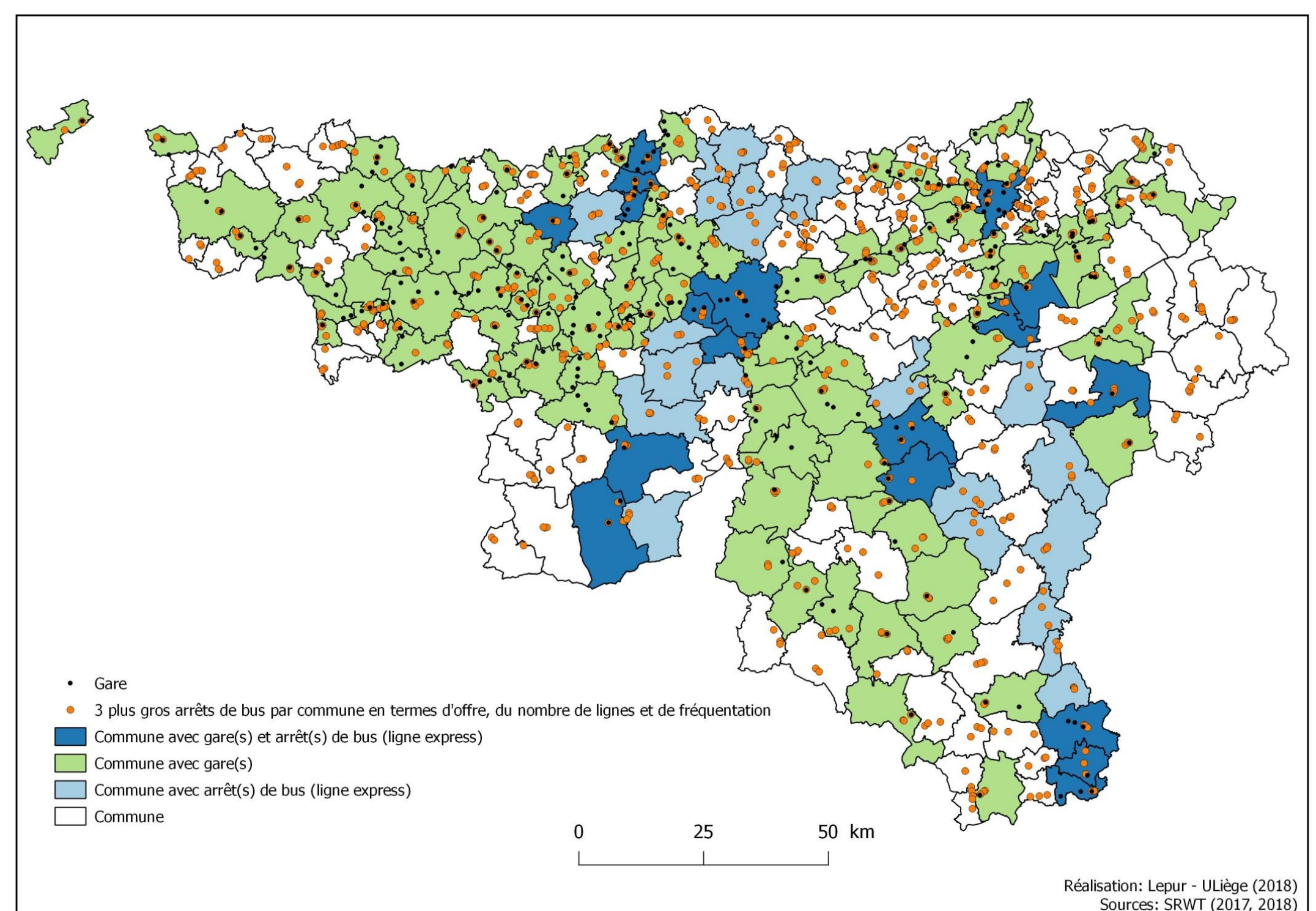
Les variables sont classées selon trois axes principaux:

1. « Mobilité »	Offre	Fréquence de passage par jour
	Fréquentation	Nombre moyen de montées en jour de semaine
	Intermodalité	Evaluation de l'intermodalité train-bus (moins de 200 m entre les deux modes) - binaire
	Score d'intermodalité	Indice calculé autour des gares
2. « Services et emplois »	Enseignement	Nombre d'établissements d'enseignement à proximité
	Commerce	Nombre de nodules commerciaux situés à proximité
	Emploi	Nombre d'emplois directs comptabilisés à proximité
3. « Intégration dans le territoire »	Population	Nombre d'habitants comptabilisés à proximité
	Centralité	Proximité par rapport aux secteurs statistiques centraux principaux ou secondaires de chaque commune (à moins de 250m)
	Disponibilité foncière	Nombre d'hectares disponibles autour de chaque nœud

Les rayons d'observation choisis autour des nœuds TC varient selon la nature du nœud (gare/arrêt de bus) et selon la variable observée. Les rayons retenus sont généralement plus faibles autour des arrêts de bus (300-400 m) qu'autour des gares (entre 500 et 1.000 m).

2. Démarche

Après normalisation des valeurs et affectation de leur poids, un **score multicritère total** tenant compte de l'ensemble des variables a été calculé. Plus le score est élevé, plus le **potentiel du nœud** est intéressant et structurant. L'intérêt de la démarche est de pouvoir tester celle-ci en assignant différents poids aux variables. **Quatre scénarios de pondération** ont été testés de la sorte.



Identification des nœuds potentiels

Détermination des nœuds structurants

Différentes méthodes ont été proposées sur base des scores multicritères totaux afin d'identifier des nœuds structurants au travers de la Wallonie, aussi bien dans les communes disposant d'une gare que celles n'en disposant pas. De légères nuances ont été données aux méthodes en fonction du **type** et de la **taille** des nœuds potentiels que l'on veut extraire et valoriser dans le futur. Il est important de noter qu'aucune méthode n'est préférable à une autre ; les critères de choix pour la détermination des nœuds sont à définir selon les objectifs que l'on désire mettre en évidence. Néanmoins, une **forte récurrence** est constatée entre les résultats des différentes méthodes, qu'il s'agisse d'un nœud déterminé sur base d'une gare ou bien d'un arrêt de bus.