



Promouvoir l'intermodalité au quotidien

Les pôles d'échanges en Wallonie

**Promouvoir
l'intermodalité
au quotidien**

Les pôles d'échanges en Wallonie

Promouvoir l'intermodalité au quotidien

Les pôles d'échanges en Wallonie

Conférence Permanente du Développement Territorial 2019

Responsable scientifique

Bianchet Bruno CPDT-Lepur-ULiège

Auteurs

Berger Naomi	CPDT-CREAT-UCLouvain
Claeys Dorian	CPDT-Lepur-ULiège
Destain Delphine	CPDT-CREAT-UCLouvain
Legrand Antoine	CPDT-Lepur-ULiège
Maldague Hubert	CPDT-Lepur-ULiège
Nyns Symi	CPDT-Lepur-ULiège
Van Ngoc Hélène	CPDT-CREAT-UCLouvain

Mise en page

Havenith Jimmy	CPDT-CREAT-UCLouvain
Van Ngoc Hélène	CPDT-CREAT-UCLouvain

Crédits photos

Sauf mention expresse, toutes les photos ont été prises par la Conférence Permanente du Développement Territorial (CPDT).

Ce vade-mecum s'inscrit dans la continuité de la recherche 'Urbanisation des noeuds et mixité des fonctions' (CPDT 2017-2018) à laquelle Bianchet Bruno, Blaffart Maud, Claeys Dorian, Dupont Xavier, Maldague Hubert, Regnier-Sakamoto Pénélope, Van Ngoc Hélène ont participé.

Les publications de la CPDT sont consultables et téléchargeables sur le site <http://cpdt.wallonie.be>.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	p.5
01 Montage et gestion de projet	p.11
Des questions à se poser	
Recommandations	
02 Déplacements et intermodalité	p.27
Des questions à se poser	
Recommandations	
03 Insertion territoriale et espace public	p.39
Des questions à se poser	
Recommandations	
04 Fonctions, services et équipements	p.49
Des questions à se poser	
Recommandations	
Annexe 1 : Tableau synthétique des recommandations.....	p.61
Annexe 2 : Grille d'analyse de terrain.....	p.66
Annexe 3 : Fiches de bonnes pratiques.....	p.61



Ottignies, Gare
Ligne 100
Ligne 101
Ligne 102
Ligne 103
Ligne 104
Ligne 105
Ligne 106
Ligne 107
Ligne 108
Ligne 109
Ligne 110
Ligne 111
Ligne 112
Ligne 113
Ligne 114
Ligne 115
Ligne 116
Ligne 117
Ligne 118
Ligne 119
Ligne 120
Ligne 121
Ligne 122
Ligne 123
Ligne 124
Ligne 125
Ligne 126
Ligne 127
Ligne 128
Ligne 129
Ligne 130
Ligne 131
Ligne 132
Ligne 133
Ligne 134
Ligne 135
Ligne 136
Ligne 137
Ligne 138
Ligne 139
Ligne 140
Ligne 141
Ligne 142
Ligne 143
Ligne 144
Ligne 145
Ligne 146
Ligne 147
Ligne 148
Ligne 149
Ligne 150
Ligne 151
Ligne 152
Ligne 153
Ligne 154
Ligne 155
Ligne 156
Ligne 157
Ligne 158
Ligne 159
Ligne 160
Ligne 161
Ligne 162
Ligne 163
Ligne 164
Ligne 165
Ligne 166
Ligne 167
Ligne 168
Ligne 169
Ligne 170
Ligne 171
Ligne 172
Ligne 173
Ligne 174
Ligne 175
Ligne 176
Ligne 177
Ligne 178
Ligne 179
Ligne 180
Ligne 181
Ligne 182
Ligne 183
Ligne 184
Ligne 185
Ligne 186
Ligne 187
Ligne 188
Ligne 189
Ligne 190
Ligne 191
Ligne 192
Ligne 193
Ligne 194
Ligne 195
Ligne 196
Ligne 197
Ligne 198
Ligne 199
Ligne 200

INTRODUCTION

Des ambitions à l'action

La mobilité constitue un enjeu majeur de gouvernance territoriale. En effet, elle participe activement à la fabrique des territoires.

En matière de mobilité, le Gouvernement wallon, à l'instar des autres instances régionales, fédérales et européennes, est confronté à un triple défi :

- **environnemental** : limiter les nuisances liées aux déplacements, économiser les ressources, éviter la dispersion territoriale et l'artificialisation des sols ;
- **sociétal** : répondre aux demandes multiples des citoyens et autres acteurs ;
- **économique** : améliorer la performance, à commencer par l'attractivité, du marché des déplacements, tout en limitant les coûts d'investissement et d'exploitation.

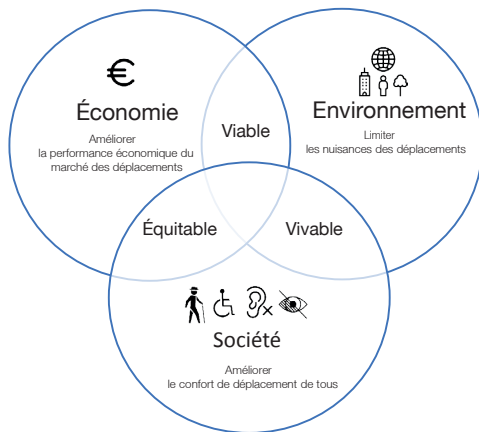


Figure 1. Le triple défi de la mobilité (Mobiped, 2019).

La mobilité durable consiste à assurer l'accessibilité aux territoires et satisfaire la liberté de mouvement et de déplacement des individus à court et long terme, tout en considérant l'intérêt collectif des générations actuelles et futures (Mobiped 2019).

Afin de répondre à ces défis, le Gouvernement s'est fixé différentes ambitions, à commencer par la vision FAST 2030 (Fluidité – Accessibilité – Sécurité/Santé – Transfert modal) qui projette concomitamment, une réduction de la demande et un important report modal au détriment de la voiture individuelle. La vision FAST vient, entre autres, en appui du Décret « Climat » de 2014 qui vise, notamment, une réduction de 30 % des émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990 en 2020 et de 80 % d'ici 2050 et, de sa Résolution de mise en œuvre (Parlement wallon du 28/09/2017).

Ce vade-mecum s'inscrit dans la volonté du Gouvernement wallon de favoriser les échanges modaux. Celle-ci est

confirmée au niveau de la Déclaration de Politique Régionale 2019 – 2024 qui consacre le soutien à « une mobilité intermodale et multimodale ».

Le plan d'investissement 2019 – 2024

Afin de concrétiser ces ambitions, le Gouvernement wallon a décidé, dans son plan d'investissements 2019 -2024, de soutenir différentes actions relatives à la mobilité dont la création d'une centaine de « plateformes multimodales » ou « mobipôles ». Cet engagement est confirmé au niveau du projet de la Stratégie Régionale de Mobilité (SRM) qui identifie 38 mesures concrètes, dont la réalisation des « mobipôles ».

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

Figure 2 : La vision FAST (Gouvernement wallon, 2017).

Anticiper le futur

L'anticipation des évolutions, à la fois des technologies et des comportements, constitue un autre défi en matière de mobilité. Qui aurait imaginé, il y a une dizaine d'années, que :

- les trottoirs des grandes villes seraient envahis par des trottinettes en libre-service ;
- le téléphone portable remplacerait le pouce de l'autos-tappeur ;
- les jeunes reporteraient de plus en plus tard le passage de leur permis de conduire ;
- le vélo pliable constituerait un complément aux transports en commun pour de nombreux navetteurs ;
- etc.

Comment nous déplacerons-nous dans dix ans ?

Si répondre à cette question apparaît très hasardeux, des tendances majeures se dégagent : la mobilité de demain sera davantage multimodale, connectée, zéro émission, autonome et collaborative. Le concept MaaS (Mobility as a Service) développé à Helsinki en 2016 illustre parfaitement cette tendance. Le principe est que le client achète un abonnement avec un potentiel de déplacements multimodaux, en fonction de ses besoins. Ce principe est actuellement en test à Gand et à Anvers. Encore faut-il que les équipements et infrastructures soient présents et organisés en conséquence. Dans cette perspective, les pôles d'échanges auront un rôle majeur à jouer.

Pôle d'échanges multimodal, de quoi parle-t-on ?

L'intermodalité, c'est la capacité de recourir à plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. Ce concept apparaît comme une réponse intéressante aux défis rencontrés par la mobilité, car potentiellement applicable à court terme.

Nombre d'expressions (station d'échanges, de transferts, parc-relais, hub, etc.) ciblent le concept de « nœud intermodal ». Nous privilégions les termes de « plateforme d'échanges » ou « pôle d'échanges » qui se définissent comme un lieu d'articulation entre différents réseaux – et différents modes – visant à faciliter les correspondances entre ceux-ci. Ces pôles d'échanges jouent également un rôle d'interface entre l'agglomération et son réseau de transport.

Le pôle d'échanges multimodal doit assurer l'équilibre entre trois fonctions simultanément :

- **transport** : assurer une bonne connexion des réseaux de transport pour garantir les circulations intermodales et faciliter les correspondances ;
- **urbaine** : d'une part, améliorer la lisibilité et l'intégration du pôle d'échanges dans son environnement urbain, et, d'autre part, maximiser le potentiel de requalification sur le potentiel foncier et la mixité de fonctions ;
- **services** : valoriser les temps de correspondance mais aussi offrir d'autres vocations au pôle d'échanges au-delà de la fonction transport, grâce à la diversification d'activités.

Dans sa Stratégie Régionale de Mobilité (SRM - 2019), le Gouvernement wallon introduit deux concepts :

- 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).

Mode d'emploi du vade-mecum

Rappelons en préalable que ce vade-mecum s'appuie intégralement sur une recherche menée dans le cadre de la Conférence Permanente du Développement Territorial (CPDT), subvention 2018, intitulée : « Urbanisation des nœuds et mixité des fonctions ». Cette étude constitue la base de ce vade-mecum et se réfère à d'autres recherches préalablement menées. Elle aboutit à une multitude de recommandations relatives à la mise en œuvre de pôles d'échanges - notamment inspirées d'un benchmark dans les régions limitrophes et d'études de cas en Wallonie - présentées sous la forme d'un tableau de synthèse, repris en annexe 1.

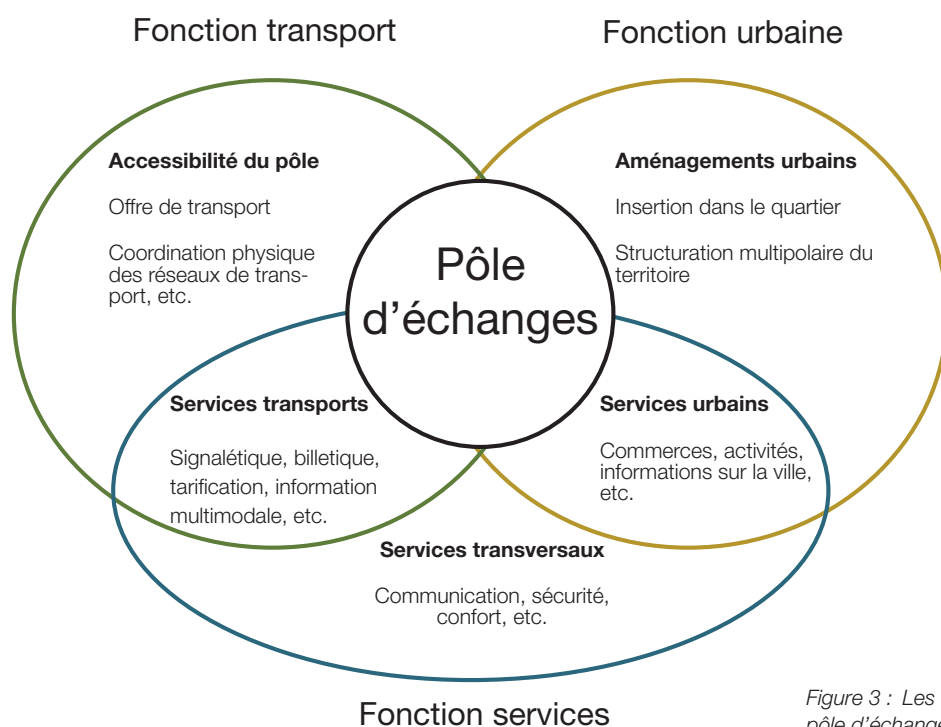


Figure 3 : Les trois fonctions d'un pôle d'échanges (Richer, 2008).

Le présent vade-mecum est organisé de la manière suivante :

1) Quatre chapitres thématiques

Sont reprises ici les quatre dimensions concernées, également présentes dans le tableau de synthèse (sur lesquelles il est possible d'intervenir) lors de la mise en œuvre d'un pôle d'échanges :

- 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 cas échéant).

2) Le tableau synthétique des recommandations (Annexe 1)

Le tableau synthétique des recommandations présente trois clés de lecture.

a. Les quatre thématiques.

Celles-ci ont été évoquées précédemment.

b. Le type de pôles.

Une typologie des nœuds de transport public a été formulée dans le cadre de l'étude de la CPDT. Elle permet de spécifier les recommandations. Toutefois, certaines recommandations peuvent être considérées comme transversales et s'appliquent donc à l'ensemble des types de pôles.

Concernant les gares, quatre types sont proposés :

- les gares régionales (+ de 8.000 montées / jour de semaine) ;
- les gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées) de destination (ratio destination-origine > à 1) ou mixtes (0,5 < ratio destination-origine < à 1) ;
- les gares locales (entre 60 et 500 montées) d'origine (ratio destination-origine < à 0,5) ;
- les gares de proximité (- de 60 montées).

Concernant les nœuds bus, deux types sont retenus bien qu'ils ne couvrent qu'une partie de l'offre considérée comme structurante :

- les pôles bus considérés comme prioritaires car appartenant à des communes sans gare (résultant des méthodes de sélection utilisées lors de l'étude) ;

- les (autres) pôles bus considérés comme structurants (minimum 30 passages de bus par jour et plus de 100 montées).

c. Le niveau de recommandations.

Il s'agit ici d'introduire une priorisation des recommandations suivant trois niveaux :

- basique, soit les éléments qui paraissent indispensables à tout type de pôle ;
- souhaitable, soit les éléments considérés d'une grande utilité pour un type de pôle donné ;
- original, soit un ensemble d'éléments supplémentaires destinés à renforcer l'intérêt du pôle.

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

Afin de faciliter l'analyse de terrain, une grille a été développée sous la forme de questions-réponses, selon trois échelles spatiales adaptées à l'examen du contexte local :

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

Ce questionnaire se veut transversal aux quatre dimensions du vade-mecum et est structuré par types d'usagers afin d'appréhender le pôle. En effet, la qualité des infrastructures, aménagements et équipements peut fortement varier selon les modes de déplacement.

4) Les fiches de bonnes pratiques (Annexe 3)

Le contenu du vade-mecum est illustré par une série de cas pratiques issus d'un benchmark réalisé dans les régions limitrophes et en Wallonie. Ces dix nœuds, auxquels il est régulièrement fait référence, ont été sélectionnés pour leur exemplarité. Chacun d'eux fait l'objet d'une fiche qui reprend ses caractéristiques ainsi que les enseignements à en tirer.

Pour un complément d'informations sur les gares, nous renvoyons vers le site de la CPDT, où est repris un Atlas des gares wallonnes.

Finalité du vade-mecum

Le présent vade-mecum s'applique prioritairement au cas de pôles multimodaux existants à valoriser. En effet, différents contextes de mise en œuvre de pôles d'échanges ont été identifiés sur le terrain. Deux situations de départ sont à distinguer. La première est qu'il existe un potentiel pour un pôle multimodal structurant sur le territoire et la seconde, que ce potentiel nécessaire à la création d'un pôle d'échanges multimodal structurant n'est pas rencontré sur le territoire ciblé.

Dans le premier cas, la condition préalable est l'existence d'une desserte par les transports en commun (train et / ou bus) et la possibilité d'y organiser des échanges modaux. Dans ce cas, le contexte est soit relativement fonctionnel car il est déjà attractif en termes de transports en commun (TC), soit il n'est pas fonctionnel mais les conditions existent pour l'améliorer afin d'y développer un pôle, éventuellement dans une nouvelle localisation.

Dans le second cas, le lieu envisagé présente une desserte en transports en commun insuffisante, voire inexistante ou est mal localisé. Deux possibilités s'offrent alors dans cette seconde situation ; soit les conditions peuvent être rencontrées pour développer un nouveau nœud, dans une

localisation qui se prête mieux à l'accueil d'un pôle, soit les conditions n'existent pas et la solution est un rabattement sur un autre pôle. Pour cette option de rabattement, il convient d'être très prudent et d'étudier la situation au cas par cas. Il pourrait en être de même pour les arrêts de bus éloignés d'une centralité.

Malgré le fait que le vade-mecum cible davantage les situations avec un potentiel existant à transformer, il offre une série d'outils à intégrer dans le cadre d'une réflexion plus large sur les nouveaux pôles d'échanges à développer, soit au sein d'une nouvelle localisation, soit via un rabattement.

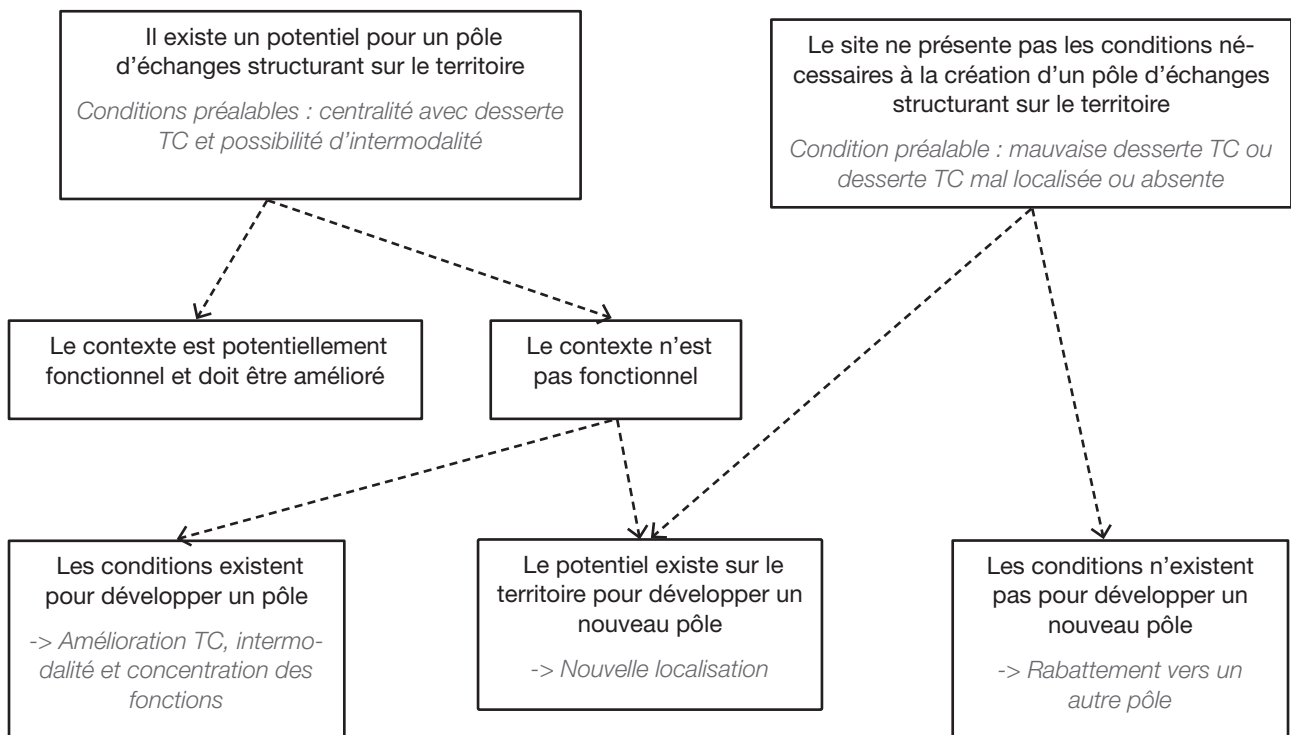


Figure 4 : Finalités du vade-mecum.

POUR ALLER PLUS LOIN...

ARAB N. & VIVANT E. (2018). L'innovation de méthode en urbanisme : freins et leviers d'une entreprise incertaine, Cahiers de la Recherche architecturale, Urbaine et Paysagère.

AUAT (2007). Guide méthodologique pour la mise en œuvre des contrats d'axe. Des contrats d'axe : Pourquoi ? Comment ? Document d'étude. Septembre 2007.

CEREMA (2017). Développer des services dans des gares TER – Premiers enseignements d'expériences locales. Collection Expériences et pratiques. Avril 2017.

CEREMA (2017). Les pôles d'échanges au service de l'intermodalité et de la ville durable. INRETS/CODRA, Cyprien Richer, Gilles Bentayou, Bertrand Dépigny.

CERTU (2006). Les pôles d'échanges en France : État des connaissances, enjeux et outils d'analyse. INRETS/CODRA, sous la direction de Philippe Menerault. Dossier n°172.

CERTU (2006). Acteurs des pôles d'échanges. Fiche n°9 : Stratégies et acteurs de la valorisation des gares en Suisse : le rôle des chemins de fer fédéraux (CFF).

CERTU (2006). La concertation dans les projets de pôles d'échanges - Comment placer les usagers et les riverains au cœur de ces projets ? », 17/8, décembre 2006.

CERTU (2010). Articuler urbanisme et transport, chartes, contrat d'axe... Retour d'expériences.

CETE DE LYON (2009). Favoriser le développement d'un urbanisme orienté vers le rail. Guide pour construire un observatoire des temps de parcours intermodaux et du foncier autour d'une gare. Édition novembre 2009. <http://www.bahn-ville2.fr/IMG/pdf/guide-2.pdf>

CeMathèque (2004). N°8 La signalisation, aussi une question de bon sens... http://mobilite.wallonie.be/files/eDocs-Mobilite/Centre%20de%20doc/CeMath%c3%a8que/ce-matheque08_200402_0855596.pdf

CeMathèque (2005). N°15 L'intermodalité dans le transport des personnes. http://mobilite.wallonie.be/files/eDocs-Mobilite/Centre%20de%20doc/CeMath%c3%a8que/ce-matheque15_200512_15cmk72dpicrops65461.pdf

CeMathèque (2007). N°20 L'aménagement du territoire et l'urbanisme face à la mobilité : liens et interactions entre les outils. http://mobilite.wallonie.be/files/eDocs-Mobilite/Centre%20de%20doc/CeMath%C3%A8que/ce-matheque20_200704_cmyk72dpicropsx1x.pdf

CPDT (2018). Vade-mecum «Des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs», disponible sur le site web de la CPDT.

FOUCHIER V. (1997). Les densités urbaines et le développement durable : le cas de l'Île de France et des villes nouvelles, Secrétariat général du groupe central des villes nouvelles, Paris, 212 p.

HAROU R., FONTAINE P. & ROSINSKI Z. (2003). La participation des citoyens à la vie communale : enjeux et pratiques, CPDT.

PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR (2013). Étude d'optimisation du système de transport collectif par l'aménagement autour des gares en région PACA. Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement. Mai 2013. p.26 http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Plaque_gares_cle214fcc.pdf

RICHER C. (2008). L'émergence de la notion de « pôle d'échanges » : entre interconnexion des réseaux et structuration des territoires. Les Cahiers Scientifiques du Transport, n°54, pp. 101-123.

SPW Mobilité et Infrastructures (2006). Guide des aménagements piétons <http://mobilite.wallonie.be/home/centre-de-documentation/publications-mobilite/guide-des-amenagements-pietons.html>

SPW Mobilité et Infrastructures (2009). Guide des aménagements cyclistes <http://mobilite.wallonie.be/home/centre-de-documentation/publications-mobilite/guide-des-amenagements-cyclables.html>

SPW Mobilité et Infrastructures (2019). Stratégie Régionale de Mobilité – volet I Mobilité des personnes. http://mobilite.wallonie.be/files/eDocs-Mobilite/politiques%20de%20mobilit%C3%A9/SRM_PERSONNES_2019.pdf

















STIF (2015). Livret méthodologique : Guide pour l'aménagement des pôles d'échanges d'Île-de-France. Avril 2015. https://www.iledefrance-mobilites.fr/wp-content/uploads/2017/04/3.guide-poles-echanges_livret-methodologique.pdf

TRANSITEC (2014). Guide illustré d'aide à la compréhension et à la conception des lieux d'intermodalité. Les principaux lieux d'intermodalité du territoire de Lille Métropole. Mars 2014.

TRIGGIANESE M., CAVALLO R., BARON N. & KUIPER J. (2018). Stations as Nodes—exploring the role of stations in future metropolitan areas from a French and Dutch perspective. Delft University of Technology.

ZELEZNY R. (2013). Insertion urbaine des pôles d'échanges : outil d'un urbanisme "orienté vers le rail" ? Géotransports, 1 (1-2), pp.77-90.

Légende du fond de plan

 Industrie et artisanat	 Limite communale
 Friches industrielles	 Bâtimens (Cadmap 2016)
 Carrées en activité	 Parcelaire (Cadmap 2016)
 Terrains de sports, parcs de loisirs et d'attraction	 Bois
 Campings, parcs résidentiels et villages de vacances	 Vignes (PNC 2016)
 Bâtimens d'exploitation agricole	 Chemin de fer
 Commerces, bureaux et services	 Courbes de niveau (équidistance 2m)
 Autres terrains artificialisés	 Cours d'eau



01

MONTAGE ET GESTION DE PROJET

Une approche transversale

Pour réussir la mise en œuvre d'un pôle d'échanges multimodal, il convient de travailler de manière transversale. Ceci vaut pour les multiples échelles qui se superposent et s'emboîtent ainsi que pour les thématiques qui se recoupent.

L'intermodalité s'envisage effectivement à plusieurs échelles. Elle est en ce sens verticale, c'est-à-dire multi-niveaux. Un pôle s'insère dans un réseau existant où il vient compléter, renforcer, diversifier celui-ci. Autant par sa localisation que par son aménagement et les modes de transport qu'il propose, le nœud intermodal doit être réfléchi à l'aune de ses contextes plus larges. Le bassin de mobilité, concept repris au sein de la Stratégie Régionale de Mobilité, peut être plus étendu que le territoire communal. A contrario, ce dernier englobe une série de quartiers qui, eux-mêmes, sont composés d'îlots et de parcelles. Entre ces différentes échelles, divers réseaux de mobilité s'emboîtent. Le sentier rejoint une rue qui mène à une route nationale, un arrêt de bus, une gare, etc. Toutes les échelles se répondent. Si on souhaite voir se développer une mobilité durable, d'autres dimensions sont à prendre en compte, comme l'indiquent les chapitres suivants.

La transversalité est horizontale. Le développement territorial est intrinsèquement lié à la mobilité, notamment au regard des déplacements qu'il induit et vice versa. Les fonctions à proximité du pôle, leur densité, la qualité de l'espace public environnant sont autant de facteurs qui agissent sur les différents flux. Ces éléments doivent pouvoir s'envisager ensemble dans un projet. De même, les acteurs de ces thématiques doivent collaborer. De manière générale, le décloisonnement des compétences est une condition de réussite d'un projet urbain quel qu'il soit.

Une bonne gouvernance

Afin que les aménagements et les fonctions implantées soient harmonieux, il convient d'assurer l'unité de la gouvernance multi-niveaux. Les différents échelons de pouvoir doivent travailler ensemble afin d'assurer la cohérence du réseau multi-scalaire. Elle est davantage garantie par une vision commune derrière laquelle chaque acteur peut se retrouver.

De plus, l'intermodalité doit faire l'objet d'une large sensibilisation auprès des différents publics : citoyens comme responsables politiques, monde de l'entreprise, etc. En effet, l'adoption de nouveaux comportements commence par une bonne information.

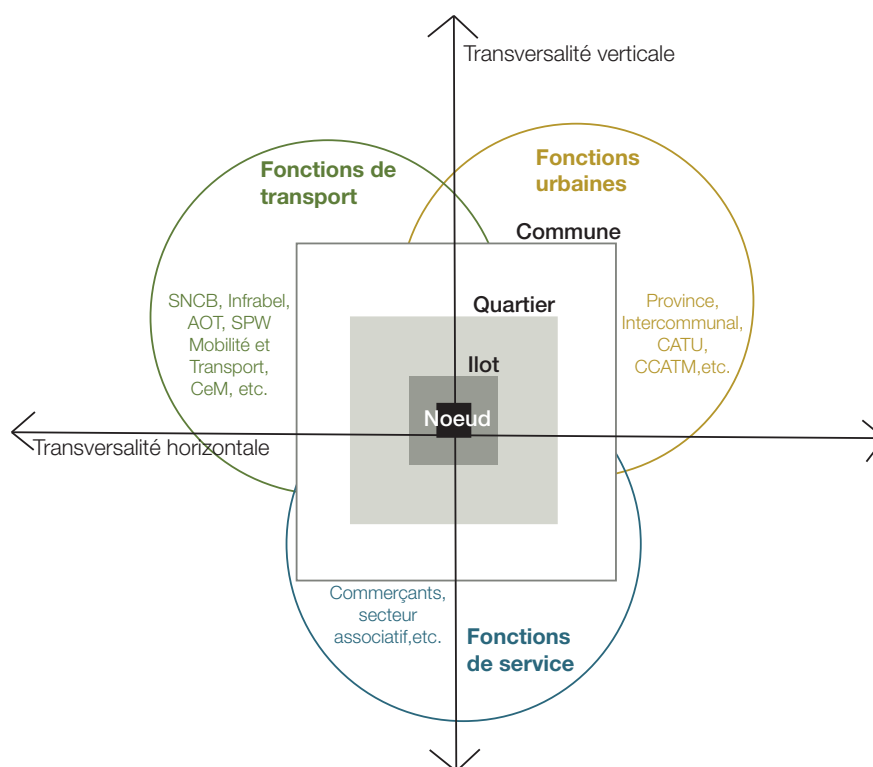


Figure 1 : Approche transversale du montage et de la gestion de projet.

Des questions à se poser

Une série de questions doivent être posées avant d'engager un projet de pôle d'échanges.

Pourquoi intervenir ?

L'installation ou le renforcement d'un pôle d'échanges contribue à une gestion davantage durable du territoire. Aux échelles locale et supra-locale, elle doit permettre de mieux rencontrer les attentes de la population et des utilisateurs concernés. Avant d'intervenir sur un pôle, il faut veiller à identifier les motivations et ambitions : quels sont les besoins/enjeux mis en évidence et auxquels on souhaite apporter une solution ? Les connexions entre réseaux sont-elles inadéquates ? Les flux de personnes sont-ils suffisants pour atteindre un seuil d'efficacité/rentabilité ? Les cheminements sont-ils difficiles, etc. ?

Un diagnostic transversal constitue la première étape de tout projet de pôle puisqu'il permettra de déterminer les objectifs et contours du projet. Pour aider dans ces premières observations, la grille d'analyse de terrain annexée peut s'avérer utile.

Quel type de pôle d'échanges vise-t-on ?

Le contexte « mobilité » doit également faire l'objet d'attentions particulières, tant pour le type de pôle projeté que pour les comportements de mobilité de la population visée et l'offre locale en mobilité. S'intéresse-t-on à une gare régionale, locale, de destination, mixte, à un pôle de bus structurant, dans une commune sans gare, à proximité d'écoles, etc ? Pour définir le « quoi », il s'agira notamment de croiser la typologie des nœuds avec le contexte territorial, le public cible, etc.

Quels acteurs impliquer ?

Afin d'identifier les besoins et d'y répondre de manière adéquate, il convient de se faire une idée des personnes concernées par le pôle. Cela vaut évidemment pour les utilisateurs existants et potentiels. Qui sont-ils (riverains, scolaires, navetteurs, familles, personnes âgées, etc), quelles sont leurs habitudes pour se déplacer (horaires, fréquences, charges, etc.) où vont-ils, etc ? Il faut également intégrer les riverains du pôle qui sont concernés par les aménagements (habitants, commerçants, associations, etc).

Ensuite, il faut identifier les acteurs qui doivent être impliqués dans le montage de projet, envisager leurs souhaits, intentions, objectifs et trouver des points de convergence entre les différentes parties concernées.

Enfin, il ne faut pas oublier la participation citoyenne qui peut être obligatoire. Il existe différents niveaux de participation : de l'information à la co-construction en passant par la consultation et la concertation. Dans l'encadré sur la participation citoyenne, ci-après p.19, une série d'outils adaptés aux différents moments du montage de projet sont proposés.

Quand faut-il intervenir ?

L'impulsion d'un projet de pôle d'échanges peut résulter d'origines diverses : une opportunité foncière, un diagnostic communal lors de l'élaboration d'un SDC, un encouragement extérieur (opérateur de transport, la Province ou la Région), la modification des réseaux et équipements, etc. À côté de l'impulsion, il faut également considérer les différentes étapes du projet : de sa conception à sa mise en œuvre ou encore son éventuelle adaptation si les nécessités le requièrent.



Figure 2 : Situé à l'extérieur de la ville, mais malgré tout à 10 min à pied et 5 min à vélo de celui-ci, le pôle bus de Bree est une réussite. Plusieurs acteurs avaient manifesté leur désir de s'installer en dehors du centre-ville (le commissariat de police, des écoles secondaires et l'opérateur de transport). Le pôle bus, ainsi qu'un P+R à l'extérieur de la ville et à proximité des écoles, ont donc fait l'unanimité.

Comment aménager le pôle d'échanges ?

Une fois les objectifs déterminés, un regard sur les ressources permet de préciser l'ambition et les moyens nécessaires. Ces questions sont développées dans les thématiques suivantes, que ce soit des points de vue de la mobilité, de l'insertion et des fonctions.



Figure 3 : Le pôle bus d'Eghezée.

Le pôle bus actuel d'Eghezée résulte d'une initiative des TEC Namur-Luxembourg. L'opérateur de transports entend réaménager son réseau. La commune profite de ce programme pour améliorer son pôle bus en favorisant les cheminements piétons et la connexion avec le RaVEL à proximité.



Figure 4 : L'espace de covoiturage de Bassenge.

Dans le cadre de son programme Ecovoiturage, la Province de Liège encadre des communes dans la réalisation d'aires de covoiturage. Chaque aire est réalisée avec du mobilier standardisé. Ce qui permet de réaliser des économies d'échelle et de donner une identité commune à ces différents espaces.



Figure 5 : À la suite de l'adoption de différents plans et schémas, la ville de Mouscron organise les ambitions qui en découlent : réaménager le quartier de la gare. Elle fait appel aux fonds FEDER (Fonds européens de développement régional) et lie deux chantiers : le réaménagement de la Grand Place et le quartier de la gare. Ce dynamisme communal permet de développer un projet global. (Crédits photo : Dessin et construction)

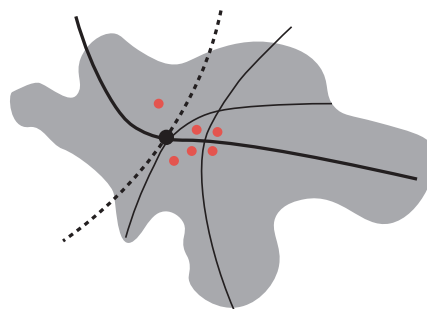
Comment la plateforme est-elle inscrite dans son environnement ?

La question de la localisation de la plateforme dans la structure spatiale apparaît intrinsèque à celle du contexte d'implantation. Un arrêt enregistrant un volume élevé de montées peut être structurant mais il pourrait ne pas être intégré dans une structure territoriale adéquate pour implanter un pôle, faute de surface disponible par exemple.

Il existe une variété de situations qui influenceront le design et la destination des pôles d'échanges. Un pôle n'a pas la même vocation s'il se trouve au sein d'un nœud ferré régional ou dans un pôle bus de village. De même, le contexte territorial peut être extrêmement variable : le pôle devra-t-il participer à l'affirmation d'une centralité, devra-t-il faciliter la réorganisation des flux, devra-t-il être un vecteur de densification de l'habitat à proximité, concentrer certains types de services et d'équipements ? Le contexte territorial constitue un point d'attention fondamental.

Différents cas de figure ont été identifiés et sont repris dans les pages suivantes. Ce panorama est loin d'être exhaustif. Il a pour ambition de mettre en valeur des questions transversales sur le contexte du pôle afin d'identifier les logiques et dynamiques existantes dans les tissus urbanisés.

Le pôle est au centre du tissu urbanisé et à proximité d'une centralité



Description : Le nœud est localisé dans la centralité de l'agglomération. Il existe des fonctions polarisantes et des aménagements généralement qualitatifs (bâtiment de gare, parvis, etc.). Les abords du nœud sont fréquentés par des navetteurs, riverains et autres usagers. Le périmètre autour du nœud est habité.

Connexions : Afin de ne pas entraver sa position centrale, la perméabilité des rails ou des voiries devrait être garantie (passage sous voies, etc.).

Fonctions : Les abords du nœud peuvent accueillir des fonctions et des aménagements visant à renforcer le caractère de centralité. Elles sont pensées pour répondre simultanément aux besoins des navetteurs et du quartier.

Espace public : Les aménagements (mobilier urbain, revêtement de sol, éclairage, végétalisation, etc.) sont conçus pour valoriser la « fonction transport » mais sont aussi pensés comme des espaces du quotidien.

Légende

● Le pôle d'échanges

●●● Fonctions

■ Tissu urbanisé

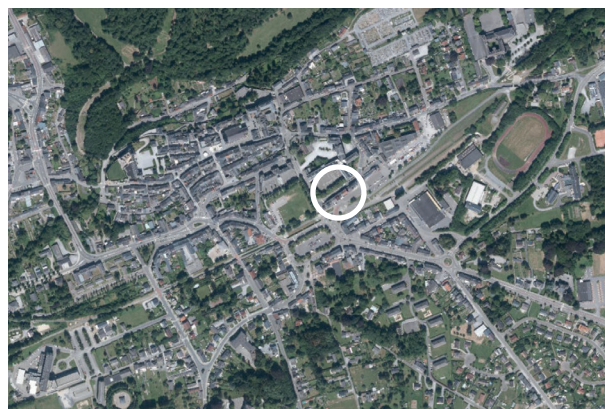
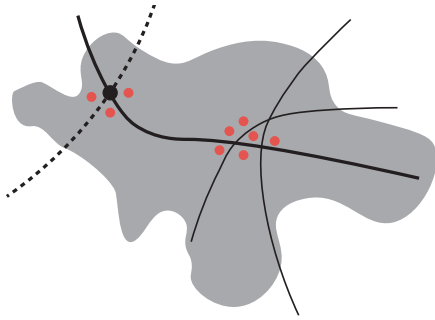


Figure 6 : Vue aérienne de Chimay (Walonmap, 2019).
Le pôle bus de Chimay est localisé au cœur de la ville.

Le pôle est une des centralités du tissu urbanisé



Description : Le pôle constitue une des centralités de la localité grâce à l'existence d'autres fonctions polarisantes et détient une bonne accessibilité et connectivité avec le centre. Il coexiste avec d'autres centralités. Les aménagements autour du pôle sont susceptibles d'être de qualité (bâtiment de gare, parvis, etc.). Les abords du pôle sont fréquentés par des navetteurs, riverains et autres usagers. Le périmètre autour du nœud est habité.

Connexions : La connexion vers la centralité principale peut être améliorée pour faciliter les déplacements mais également afin de renforcer le statut d'axe structurant vers le pôle par des aménagements qualitatifs voir l'intégration de certaines fonctions.

Fonctions : Des aménagements et des nouvelles fonctions peuvent aussi être intégrés de manière à renforcer la centralité autour du nœud tout en veillant à ne pas concurrencer les autres polarités si elles présentent des signes de faiblesse. Ils tiennent compte des attentes des navetteurs et riverains.

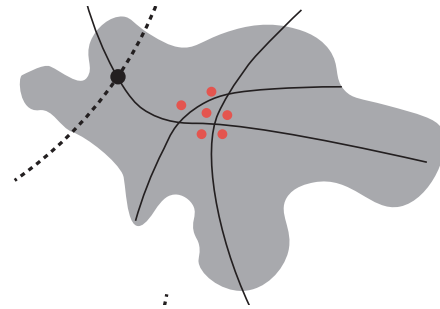
Espace public : Les aménagements qualitatifs sont susceptibles de renforcer le caractère central du nœud.



Figure 7 : Vue aérienne de Péruwelz (Walonmap, 2019).

La gare de Péruwelz est localisée au nord du centre-ville. Une centralité s'est constituée autour de celle-ci. Il y a différentes écoles dans ses abords.

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



Description : Le pôle est localisé loin du centre de la localité qui dispose d'une autre centralité. Les abords du nœud ont éventuellement été urbanisés mais ils proposent peu de fonctions voire aucune. Si le périmètre autour du nœud est urbanisé, il demeure principalement à vocation résidentielle et est fréquenté par des navetteurs.

Connexions : Les connexions et cheminements vers le centre devraient être améliorés, prioritairement pour faciliter les déplacements depuis et vers le nœud.

Fonctions : La situation actuelle montre une fragilité fonctionnelle autour du nœud. Si des fonctions y sont intégrées, il faudra veiller à ce qu'elles ne dépendent pas du flux de voyageurs. Si la centralité existante de l'agglomération est fragile, il faudra veiller à ne pas la concurrencer. Ces nœuds présentent souvent un potentiel de densification à valoriser.

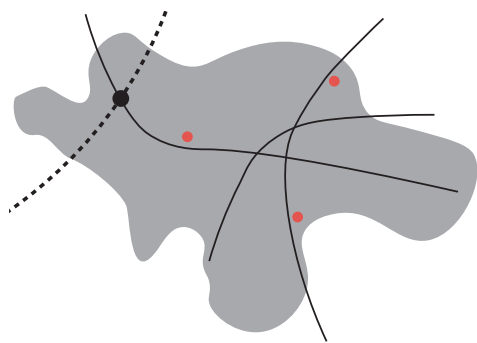
Espace public : Les aménagements peuvent être simples et fonctionnels mais sont susceptibles d'améliorer l'attractivité du nœud.



Figure 8 : Vue aérienne de Bertrix (Walonmap, 2019).

La gare de Bertrix est localisée à 1km à l'est du centre-ville. Autrefois, le parvis de la gare accueillait différentes activités. La plupart des commerces et HoReCa ont fermé.

Le pôle est localisé en bordure d'un tissu urbanisé ne présentant pas de centralité



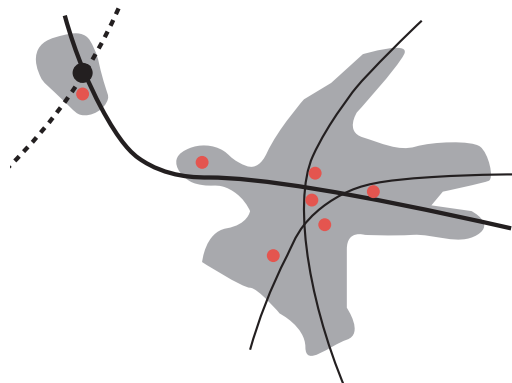
Description : La localité ne dispose pas d'activité polarisante ni de centralité. Aucune activité ne s'est installée ou n'a subsisté aux abords du nœud. Le nœud et ses abords sont principalement fréquentés par des navetteurs. Le périmètre autour du nœud peut être habité.

Connexions : Les connexions vers le nœud devraient être améliorées, prioritairement pour favoriser son attractivité. Un principe de rabattement n'est pas à exclure.

Fonctions : La situation témoigne généralement d'un déficit fonctionnel du pôle dont il est important d'identifier la cause. Si des fonctions y sont intégrées, il faudra veiller à ce qu'elles ne dépendent pas uniquement du flux de voyageurs.

Espace public : Les abords du nœud peuvent éventuellement constituer un espace où créer de la centralité. Il faut toutefois garder à l'esprit que le manque de fréquentation peut être une source de dégradation rapide.

Le pôle est excentré d'un tissu urbanisé



Description : Le nœud est localisé à une certaine distance des centralités locales, au sein ou à l'extérieur du continuum bâti. Une urbanisation en ruban peut éventuellement s'y être développée. Les abords du nœud proposent peu de fonctions voire aucune. Le nœud et ses abords sont principalement fréquentés par des navetteurs. Le périmètre autour du nœud comporte peu d'habitations.

Connexions : Les connexions vers le centre devraient être améliorées, prioritairement pour faciliter les déplacements depuis et vers le nœud.

Fonctions : Le contexte témoigne souvent d'une fragilité fonctionnelle autour du nœud. Si des activités y sont intégrées, il faudra veiller à ce qu'elles ne dépendent pas uniquement du flux de voyageurs. Si la centralité existante est fragile, il faudra veiller à ne pas la concurrencer.

Espace public : Les aménagements peuvent être simples et fonctionnels.

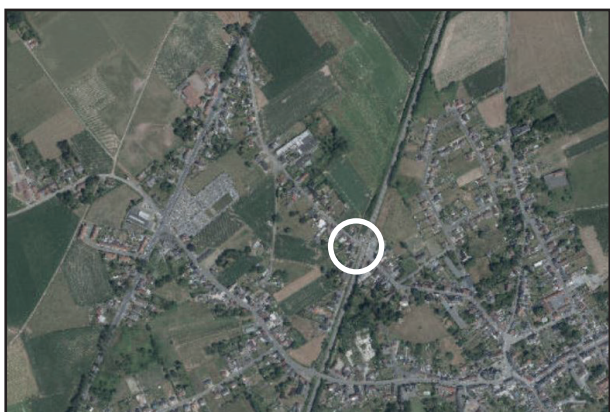


Figure 9 : Vue aérienne d'Acren (Walonmap, 2019).

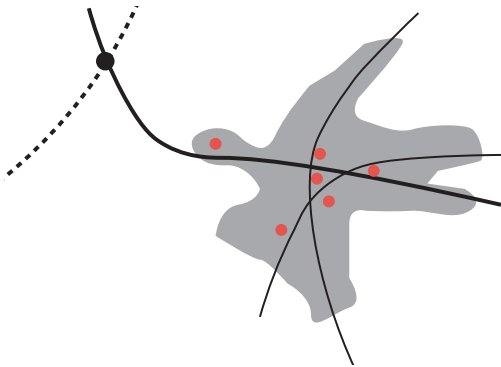
La gare d'Acren est localisée dans le village du même nom qui ne propose pas d'activité réellement polarisante.



Figure 10 : Vue aérienne de Poix-Saint-Hubert (Walonmap, 2019).

La gare de Poix-Saint-Hubert est localisée à 6km de Saint-Hubert. Il y a un hôtel et un restaurant dans le hameau. Toutefois, ces activités ne dépendent pas de la présence de la gare.

Le pôle est un P+R à une distance raisonnable du tissu bâti et disposant d'une offre en transports en commun



Description : Le nœud est localisé à une certaine distance des centralités locales, au sein ou à l'extérieur du continuum bâti. Une urbanisation en ruban peut éventuellement s'y être développée. Les abords du nœud proposent peu de fonctions voire aucune. Le nœud et ses abords sont principalement fréquentés par des navetteurs. Le périmètre autour du nœud comporte peu d'habitations.

Connexions : Les connexions vers le centre devraient être améliorées, prioritairement pour faciliter les déplacements depuis et vers le nœud.

Fonctions : Le contexte témoigne souvent d'une fragilité fonctionnelle autour du nœud. Si des activités y sont intégrées, il faudra veiller à ce qu'elles ne dépendent pas uniquement du flux de voyageurs. Si la centralité existante est fragile, il faudra veiller à ne pas la concurrencer.

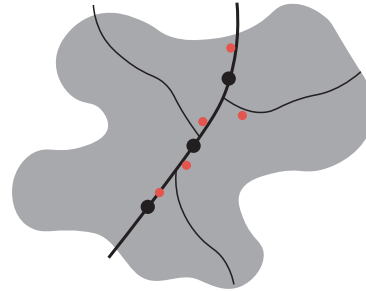
Espace public : Les aménagements peuvent être simples et fonctionnels.



Figure 11 : Vue aérienne de Silly (Walonmap, 2019).

La gare de Silly est localisée hors du village. Il s'agit d'un P+R car elle se trouve sur une ligne de train structurante.

Les pôles sont localisés sur un axe routier structurant



Description : Les nœuds sont localisés sur un axe routier structurant. Il s'agit généralement de lignes de bus ou de tram. De nombreux commerces et équipements se sont développés en ruban. Les nœuds sont des arrêts structurants. Ils sont organisés en chapelet le long de cet axe qui est fort fréquenté par les voitures. Il sera nécessaire de faire un choix parmi ces arrêts pour y concentrer d'autres services à la mobilité (voiture partagée, parking vélo sécurisé, etc.). La centralité, la concentration de fonctions ainsi que l'espace disponible constitueront des critères de sélection.

Connexions : L'axe routier est aménagé de manière à garantir une vitesse commerciale suffisante (sites propres, feux prioritaires, etc.) aux transports en commun ainsi que des aménagements confortables et efficaces pour les mobilités actives. Les aménagements invitent toutefois à ralentir aux abords du nœud.

Fonctions : Des fonctions liées à la présence d'habitants et d'activités (écoles, administrations, etc.) peuvent renforcer le caractère central du nœud.

Espace public : Des aménagements renforcent le caractère structurant du nœud et lui donnent une identité.



Figure 12 : Vue aérienne de Fléron (Walonmap, 2019).

L'arrêt de bus structurant de Fléron appelé «Fléron gare» est localisé le long de la N3 où se trouvent de nombreux commerces, services et équipements.

Recommandations

Nombre de blocages, aussi variés que multiples, risquent d'entraver la mise en œuvre d'un pôle d'échanges multimodal. Les défis diffèrent comme les enjeux selon les cas de figure et les typologies. Il n'y a donc pas de recette unique pour mettre sur pied un nœud intermodal. Toutefois, certains écueils sont communs, ce qui nous incite à formuler une série de recommandations.

Adopter une marche à suivre structurée

Une vision stratégique est fondamentale pour aménager un pôle de manière cohérente et fonctionnelle. Au-delà de l'opportunité, il faut donc envisager le potentiel de l'aménagement : quel développement le pôle d'échanges peut-il induire ? Pousser la réflexion sur les besoins et leurs réponses offre une vision à long terme porteuse de plus-value et d'effets démultiplicateurs.

Il convient également de garder à l'esprit, tout au long du processus, que la réalisation de tels projets prend du temps. En effet, pour développer un projet de pôle d'échanges, plusieurs étapes apparaissent essentielles. Il faut donc pouvoir anticiper et gérer ces étapes sur une période de temps relativement longue. Ceci signifie également qu'il n'est souvent pas possible de tout faire en même temps. Il est parfois judicieux d'échelonner les différents programmes. Cela pose alors des questions de phasage et de priorités.

A. L'impulsion et le choix de la méthode

Par impulsion, on entend l'élément déclencheur du processus de projet. Celui-ci peut venir d'une opportunité foncière et/ou financière, de la réalisation d'un plan stratégique ou opérationnel (d'un plan de développement urbain par exemple), d'une demande extérieure ou d'un appel à projets, du succès d'une gare ou d'un arrêt de bus, ou encore d'une initiative privée.

Le choix de la méthode renvoie à l'idée du « comment ». Une fois la ou les opportunité(s) identifiée(s), il convient d'envisager la mise en place et la réalisation du projet. On établit une ligne directrice pour guider le projet. Cette première étape implique également d'identifier les acteurs à associer, le statut des biens concernés, le degré de participation voulu, les sources de financement possibles et les outils à mobiliser.

B. Le diagnostic

Le diagnostic, éventuellement externalisé auprès d'un auteur de projet, doit répondre à plusieurs questions : les attentes en mobilité, en services, leurs localisations respectives, leurs interactions, en seuil d'utilisateurs, en aménagements, etc. Le diagnostic sera à poser à différents niveaux spatiaux et thématiques.

La grille d'analyse de terrain annexée constitue un outil pour accompagner les acteurs sur le terrain en vue de réaliser les premières analyses territoriales et d'établir un diagnostic sur base d'observations de terrain.

Nous rappelons que des fiches reprenant différentes don-

nées pour les gares wallonnes (disponibles sur le site de la CPDT) peuvent également fournir des premières informations utiles.

C. La programmation – la conception – la réalisation

Une fois le diagnostic territorial complété, il convient de définir les ambitions. Au regard des enjeux soulignés, des attentes connues objectivées, des ressources à disposition, que vise-t-on et comment ? La définition des ambitions sous-entend que des choix fondamentaux sont à poser. Dans le tableau de synthèse annexé, différents degrés de recommandation sont proposés au regard des contextes du pôle : le basique, le souhaitable et l'original.

L'étape de conception consiste à proposer une organisation spatiale traduisant les ambitions retenues. Elle peut être menée en interne ou externalisée auprès d'un auteur de projet.

Cette phase se structure généralement en trois étapes : l'esquisse, l'avant-projet et le projet. Afin que les différentes thématiques soient prises en compte, le comité de suivi du projet doit refléter cette diversité. Il faut également pouvoir remodeler les scénarios si nécessaire et assurer un consensus autour du projet retenu.

La phase de réalisation correspond aux étapes de chantier, y compris les travaux préparatoires et les phases d'ajustement durant les premières semaines d'utilisation. Lors de cette étape délicate, il sera nécessaire d'assurer le bon suivi du calendrier et le suivi budgétaire, d'adopter une certaine souplesse pour effectuer des ajustements sans compromettre les fondements du projet, de gérer efficacement la circulation aux abords du chantier, d'assurer le confort des usagers, de communiquer sur le développement du projet et de proposer un accompagnement des acteurs économiques (commerçants et autres prestataires de services) dont l'activité est en lien direct avec l'espace (public) aménagé. Les travaux constituent une période inconfortable. Les prendre en compte et tenter d'y apporter certaines mesures pour les rendre moins pénibles paraît donc judicieux.

D. L'entretien - la gestion - l'animation

En fonction des ressources disponibles, la programmation doit prévoir les mesures d'entretien, de gestion et d'animation afin d'optimiser les usages et d'éviter les dégradations. L'entretien, courant et saisonnier, concerne les aspects de propreté, de lutte contre la dégradation du mobilier, les espaces verts et les plantations.

La gestion et l'animation concernent l'ensemble des mesures assurant une utilisation et une valorisation adéquate du lieu. Il faudra déterminer les responsabilités de chacun.

E. L'évaluation

Il est intéressant d'analyser et d'objectiver le fonctionnement d'un nœud (par exemple sous forme de comptage, d'interviews, etc.) et la manière dont il est approprié et vécu, ainsi que d'évaluer son adéquation avec les enjeux

et les ambitions qui ont guidé la conception du projet. De la sorte, on peut capitaliser sur les enseignements tirés pour d'autres projets. La grille d'analyse annexée peut aider dans ce sens également.

F. La participation

De manière générale, la participation est un élément fondamental lorsqu'on projette une intervention conséquente sur le territoire. Tant dans la phase de diagnostic que dans la programmation et celle de gestion, l'implication des usagers et des riverains peut garantir le succès du projet. Pour aider à implémenter des moments de participation citoyenne, le tableau ci-dessous reprend divers exemples de mise en pratique aux différents stades du projet.

L'importance des normes

L'existence de principes ou de normes participe à améliorer la qualité de la circulation ou des aménagements. Ainsi le décret 'Mobilité durable' de la Région flamande assortie du principe S.T.O.P a guidé la réflexion sur l'organisation de la mobilité dans le pôle bus de Bree.

En France, l'existence de normes PMR assorties de subsides a eu un rôle déclencheur dans le réaménagement des espaces publics aux abords de la gare de Don-Sainghin. La norme HQE (haute qualité environnementale) en France a également guidé la conception de la halte écomodulaire à Niederbronn-les-Bains.

Moments clés	Objectifs de la participation	Méthodologie
A. Impulsion – choix de la méthode	Définir quel degré de participation on souhaite	
B. Diagnostic	Comprendre le contexte sociologique, démographique, économique, etc. Eclairer les besoins en mobilité	Rencontre avec les différents groupes (associatifs, commerçants, scolaires, seniors, etc.) Entretiens semi-directifs Marches exploratoires Observation des comportements de mobilité à différents moments
C. Programmation – conception – réalisation	Proposer un projet qui réponde aux besoins Identifier les acteurs à impliquer dans le montage de projet Tester les différents scénarios Informers des travaux	Ateliers participatifs Réunions publiques Lettre d'information Exposition Groupes de « cobayes » Local/Site web pour informer et écouter
D. Entretien – gestion - animation	Le pôle, pour être un succès, doit être approprié par les utilisateurs	Activités citoyennes et collectives pour animer le nœud
E. Evaluation	Evaluer l'usage et l'appropriation du pôle	Grille d'évaluation prévue dès la programmation Observations sur le terrain Rencontres avec les usagers Tests de nouvelles solutions d'aménagements

Tableau 1. La participation à chaque étape du projet.

«A chaque défi, une recommandation»

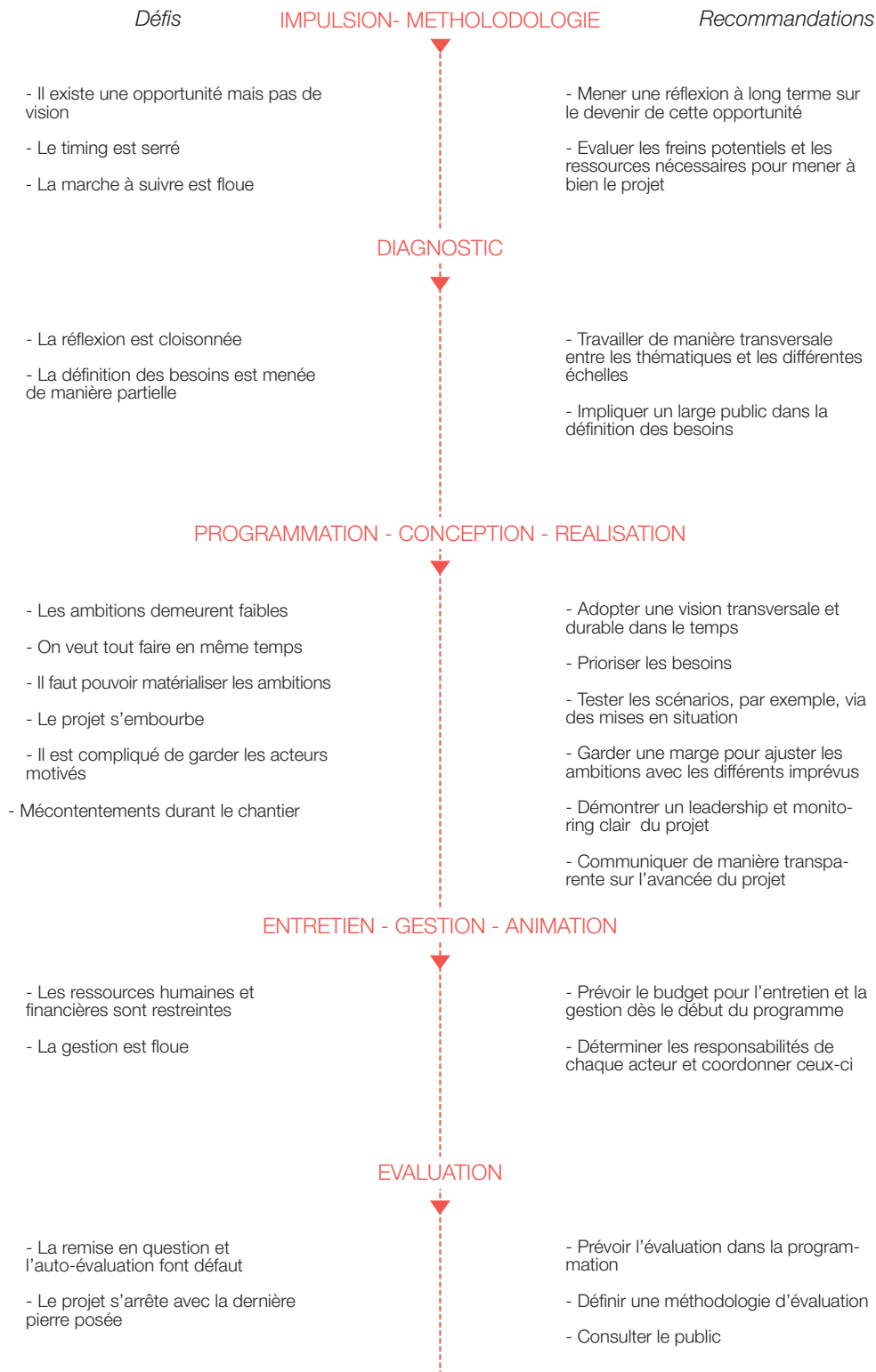


Figure 13 : Des défis et des recommandations dans le montage de projet.

Utiliser les outils opportuns

Afin de valoriser les pôles d'échange potentiels, divers outils peuvent être mobilisés. Nous en reprenons quelques-uns dans le tableau « Outils opportuns dans le cadre du montage et de la gestion de projet ». Ils sont classés selon différents critères.

D'abord en fonction de leur échelle d'action : locale, communale, supra-communale. Tels des poupées russes, les plans, schémas et règlements s'emboîtent et se complètent : de l'échelon le plus local à l'échelon régional.

Ensuite, la mobilité s'articule à différents niveaux et concerne de multiples thématiques. Certains outils peuvent cibler davantage les questions d'aménagement, d'organisation de fonctions ou encore établir des normes d'accessibilité (comme celles reprises dans les guides, par exemple). Lorsqu'un pôle est envisagé, ces thématiques entrent également en ligne de compte.

Enfin, les instruments varient selon qu'ils offrent davantage une vision stratégique, un dispositif de planification opérationnel ou encore une source de financement. Les plans communaux et intercommunaux de mobilité (P(I)CM) constituent un outil clé en termes de développement stratégique. Ils envisagent la mobilité, au minima, sur l'ensemble du territoire communal et parfois au-delà si des plans pluri ou supra-communaux sont adoptés.

À côté des plans et schémas, d'autres leviers existent comme les appels à projets (CoWallonia, Wallonie#Demain, etc.). Ceux-ci sont fréquents. On ne peut qu'encourager à s'informer et à y rester attentif. Au niveau de la maîtrise foncière et immobilière, les baux emphytéotiques constituent également un outil intéressant, tout comme le droit de préemption. La sélection des outils se fait au regard des objectifs voulus. Ils peuvent s'ajouter pour favoriser la transversalité du projet et augmenter les ressources. Il faut toutefois bien garder l'agenda à l'œil. Il est donc conseillé de rester vigilant sur leur publication et de s'informer auprès des administrations régionales.

Outils	Echelle	Mobilité	Stratégique	Opérationnel	Financier
ZER/ZEC	Régionale et communale	*	*	****	/
PDT/PDU	Communale	*	**	**	**
PCDR	Communale	*	**	****	***
SD(P)C	Communale/supra-communale	**	****	*	**
PCM	Communale	****	****	**	**
PICM, PPM, SAM, PUM	Inter-communale, provinciale, bassin urbain, sous-régionale	****	****	w**	*
Crédits impulsion	Communale	****	*	***	****
GRU/GCU	Régionale et communale	*	**	**	/
SOL	Locale	*	****	**	**
PRU	Locale	*	*	****	/
Réno/Revi urbaine	Locale	*	*	****	***
SAR	Locale	*	**	****	***
PIC	Locale	***	/	****	****
PIW	Régionale	**	/	***	****
Appels à projet	Locale	**	**	****	****
FEDER	Locale	***	*	**	****
Plan Mobilité	Régionale	****	*	***	****
Mobipôle	Régionale	****	**	****	**
Plan Ravel	Régionale	****	**	***	***

SDT : Schéma de développement territorial
PST : Programme stratégique territorial
PDU : Perspective de développement urbain
PCDR : Programme communal de développement rural
SD(P)C : Schéma de développement (pluri) communal
PCM : Plan communal de mobilité (intercommunal, provincial)
SAM : Schéma d'accessibilité et de mobilité
PUM : Plan urbain de mobilité
GRU/GCU : Guide régional/communal d'urbanisme
SOL : Schéma d'orientation local
SAR : Site à réaménager
PIC/PIW : Plan d'investissement communal/wallon
FEDER : Fonds Européen de développement régional
SRM : Stratégie Régionale de Mobilité
PPP : Partenariat public privé
PRU : Périmètre de remembrement urbain

Tableau 2. Outils opportuns dans le cadre du montage et de la gestion de projet.

Impliquer et responsabiliser les acteurs

De manière générale, pour réaliser un projet, l'implication d'une série d'acteurs est indispensable. La diversité de ceux-ci devrait assurer la transversalité du projet. Ceci signifie également qu'on multiplie les points de vue et les thématiques. Malgré les divergences possibles, les objectifs poursuivis par le projet doivent être partagés par les acteurs en présence. Gardons également à l'esprit qu'un projet aura davantage de chances d'être couronné de succès s'il mutualise les avantages et les ressources. Ces mises en commun nécessitent une bonne coordination entre les participants.

Pour établir une bonne coordination, il faut veiller à ce que les responsabilités de chacun soient délimitées et assumées. L'engagement sur la durée est également une condition de réussite. Il convient donc d'accorder une attention toute particulière au leadership (à travers un service, une personne, un comité de pilotage) et au monitoring dans le montage de projet. La liste reprise ci-dessous n'est pas exhaustive mais indique les acteurs clés susceptibles de prendre part au montage de projet.

Les acteurs institutionnels. Ils sont au minimum là pour encadrer le projet. Leur rôle doit être d'orienter, de piloter, de financer et d'évaluer le projet.

- **La commune.** Elle peut être à l'initiative mais ce n'est pas toujours le cas. Cependant, elle sera toujours impliquée dans l'aménagement du pôle, de près ou de loin, ne fut-ce que pour délivrer les permis. À travers le porteur de projet (personne responsable au sein de l'administration communale, un conseiller en mobilité (CeM) de préférence), elle peut appuyer grandement le développement du projet. Lorsque le pôle multimodal fait partie d'un plan stratégique communal, la commune peut lier ses différents projets pour gagner en cohérence.

- **La Province et la Région.** Ces deux niveaux de pouvoir peuvent être à l'initiative. Ils sont déterminants puisqu'ils détiennent une vision élargie de la mobilité et disposent de davantage de ressources. Ils peuvent également avoir à cœur d'assurer la mise en œuvre d'une vision stratégique et d'actions cohérentes au sein de leur territoire et notamment via les réseaux de transport, comme par exemple la SRM. En outre, ils peuvent constituer un soutien intéressant, voire incontournable, pour les autorités communales lors de négociations avec d'autres acteurs. La Région peut être impliquée dans la validation de certains projets en fonction des outils utilisés.

- **La SNCB et Infrabel.** Ils sont incontournables lorsqu'il s'agit du réseau ferroviaire, peuvent aussi être propriétaires de parcelles ou d'immeubles à proximité du nœud choisi. Ils peuvent donc intervenir lors de l'acquisition de la maîtrise foncière du site, mais également dans la réalisation d'équipements.

- **L'Autorité organisatrice des transports wallonne (AOT).** Elle gère les questions des services de transport à l'échelle régionale, notamment le réseau de transports publics (via l'Opérateur de Transports de Wallonie). Ce sont donc des institutions incontournables.

D'autres acteurs peuvent également être concernés. Autant pour éviter des levées de bouclier que pour réussir un projet fonctionnel, il faut s'assurer que leurs points de vue soient entendus.

- **Le secteur privé.** Il peut être à l'initiative s'il voit une opportunité. Force motrice dynamique, il doit néanmoins être accompagné dans sa démarche au risque de le voir perdre son élan ou éluder certains aspects de l'aménagement. Par ailleurs, il ne faut pas négliger les craintes de commerçants, petites entreprises, ou riverains qui pourraient être impactés par un nouvel aménagement.

- **Le secteur associatif.** Il peut s'avérer être un acteur in-

Jusqu'en 2004, la SNCB était un seul et même groupe. Elle est alors divisée en trois parties, se répartissant les compétences : la SNCB garde l'opérationnalisation du chemin de fer, la SNCB Holding s'occupe du personnel, des trains IC et des grandes gares et Infrabel gère les infrastructures. Neuf ans plus tard, la SNCB et la Holding fusionnent.

Pour faire simple, Infrabel est en charge de l'entretien, l'extension et la modernisation du réseau ainsi que du trafic ferroviaire. La SNCB organise le transport des personnes, assure la sécurité, l'entretien du matériel roulant et des gares.

téressant à consulter, voire à impliquer. Lors du diagnostic, il peut pointer des besoins et offrir des pistes de solution. Lors des enquêtes publiques, il peut identifier les lacunes du projet. Il peut également être porteur d'initiatives et être acteur sur le court ou le long terme grâce à l'implication dans le projet et participer ainsi à l'intégration du nœud dans son contexte local. Le secteur associatif est donc déterminant pour favoriser l'adhésion citoyenne au projet.

- **Le public cible.** Les riverains et les utilisateurs peuvent avoir des attentes variées concernant l'aménagement d'un nœud. Il faut veiller à les considérer et tenter d'y répondre au mieux. Leur implication au plus tôt dans le processus de réflexion peut améliorer l'adéquation du projet aux attentes et éviter de nombreux blocages. Pour ce faire, la communication sur le projet est primordiale. L'inclusion du public cible dans le montage du projet s'avère très précieuse. Il peut, par exemple, tester et se positionner sur différents scénarios d'aménagement avant que ces derniers ne soient définitivement fixés.



Figure 14 : La place de Bossière a été réaménagée dans le cadre d'un PCDR. La qualité de cet espace public central renforce l'attractivité des bus.



Figure 15 : À Paliseul, la commune a racheté le bâtiment de la gare après que la SNCB l'ait fermé. Devenues propriétaires du bâtiment de gare, elle a organisé un concours de projets et a cédé le bâtiment pour un euro symbolique à un acteur privé. Ce dernier propose toute une série de services liés à la mobilité douce (calèche, réparation vélo, covoiturage, coworking, etc.).



Figure 16 : Le TEC Namur-Luxembourgs en partenariat avec la Région wallonne a mis en place un service de mobilité à la demande en mobilité du milieu rural. Ce service est complémentaire à l'offre existante. Il est en phase de test dans des communes partenaires, notamment à Paliseul. L'utilisateur doit commander son trajet au plus tard 24h à l'avance.



Figure 17 : La place Joseph Wauters à Oleye a été réaménagée dans le cadre d'un PCDR. L'arrêt de bus a été réalisé en collaboration avec le TEC.



Figure 18 : Le bâtiment de la gare de Wisches (France, Alsace) alors inutilisé a été acheté par la commune à la SNCF en 2008 pour en faire une médiathèque. Elle a été inaugurée en 2014 et a été baptisée «la Locomotive». (Crédits photo : Favotte)

Maitriser le foncier

Lors de la phase de diagnostic, l'analyse du potentiel foncier au sein et aux abords du nœud doit être envisagée. La commune détient-elle certains titres de propriété intéressants à proximité de la localisation envisagée ? Les terrains visés par l'opération sont-ils dans les mains du secteur privé ou public ? Concilier les intérêts vers une solution win-win est-il envisageable ? La commune peut-elle trouver un arrangement pour obtenir une maîtrise foncière à coût raisonnable ? Si le titre est détenu par une personne privée, peut-on faire usage du droit d'expropriation et dans quelles limites ?

Il a été constaté qu'il existe souvent un potentiel foncier sous-valorisé à proximité des gares, éventuellement sous la forme de friches. Lorsque le nœud inclut une gare, il arrive fréquemment que la SNCB et Infrabel soient des interlocuteurs incontournables en ce qui concerne la maîtrise foncière, comme l'illustre le cas du pôle d'échanges de Huy (repris dans les fiches 'bonnes pratiques' en annexe). Les terrains alentour peuvent, en effet, être la propriété de la SNCB ou d'Infrabel. Il en va de même pour les bâtiments de gare vis-à-vis de la SNCB. Ces deux acteurs sont susceptibles d'envisager différemment le développement de leurs sites. La SNCB peut, par exemple, espérer que ses terrains gagnent en valeur et les vendre au plus offrant. Ou, au contraire, les garder en réserve pour accompagner l'évolution du chemin de fer. Les baux précaires offrent une partie de solution. La prise en charge par un tiers de ses bâtiments de gare abandonnés – présentant souvent un intérêt patrimonial – constitue un avantage pour la société de chemins de fer. Ils offrent aux « repreneurs » la possibilité de valoriser le terrain ou le bâtiment pour un prix accessible. Cependant, la précarité de ces baux (renouvellement annuel) peut contrarier la pérennité du projet. Le projet Quatre-Quarts à Court-Saint-Étienne témoigne de ce genre de procédés.

L'acquisition foncière demeure une assurance pour inscrire le projet dans la stabilité. Le rachat d'un bâtiment de la gare par la commune, éventuellement via une régie autonome, peut faciliter les choses, comme ce fut le cas à Bastogne et à Paliseul. Si les fonds propres ne sont pas suffisants, il existe des solutions originales pour combler les déficits, sous la forme de partenariats public-privé, de constitution de groupes d'achat, de coopératives ou encore via l'intervention d'une régie communale autonome.



Figure 19 : À Court-Saint-Étienne, une coopérative citoyenne a investi le bâtiment de la gare, laissé fermé par la SNCB. Dans ce bâtiment, elle offre un espace convivial à destination des riverains et associations locales, propose de la restauration, une vente de produits locaux ainsi qu'une librairie. Pour occuper l'endroit, elle a négocié un bail précaire avec la SNCB. Si cette solution offre un loyer modeste, elle est également source d'instabilité puisque ce sont des contrats court terme. La réussite du projet tient davantage à la mobilisation citoyenne et aux liens avec les commerçants, les écoles et les associations du quartier.

Construire soigneusement son budget

En dehors des ressources foncières, les projets de pôles d'échanges peuvent être conséquents pour les finances communales. L'autorité locale ciblera alors différents subsides et autres leviers financiers.

Les instruments liés à la planification et à l'aménagement du territoire peuvent également s'avérer intéressants dans l'installation d'un pôle. Certains budgets sont dédiés aux villes (Politique des Grandes Villes) et d'autres aux milieux ruraux (Programme Communal de Développement Rural). Des outils d'opérationnalisation sont également susceptibles d'être mobilisés pour réaménager un site (site à réaménager, revitalisation urbaine). Il ne faut pas oublier que, bien souvent, la commune devra toujours participer à hauteur de 10 % minimum de la somme pour bénéficier du subside.

Enfin, au regard des instruments financiers énoncés, on ne peut qu'encourager les porteurs de projets à diversifier autant que possible leurs sources de financement, autant en s'informant pour les subsides qu'en étudiant l'opportunité des partenariats public-privé. Attention toutefois à la gestion du calendrier qui peut s'en trouver plus compliquée.

L'échelon européen participe à l'égalité territoriale en finançant de multiples projets sur le continent à travers le programme FEDER. La Wallonie intervient également pour soutenir l'intermodalité à travers ses plans d'investissements, de mobilité, RAVeLs, etc. Elle subsidie les initiatives communales à travers son soutien aux plans communaux de mobilité, aux crédits d'impulsion qui leurs sont liés ou encore aux plans communaux d'investissements.



Figures 20 et 21 : La gare de Herstal.

Issu d'une vision stratégique (PCM, SDC), le projet Marexhe est ambitieux : déplacement de la gare, nouveaux logements et commerces. Une structure d'acquisition foncière a été créée pour l'occasion, Urbeo, afin d'assurer la maîtrise foncière nécessaire. Des fonds FEDER s'y sont également ajoutés ainsi qu'une participation de la SNCB.



02

DÉPLACEMENTS ET INTERMODALITÉ

Différents concepts et principes d'aménagement prônent l'intégration - la plus aboutie possible - de solutions de mobilité, en ce compris les dernières évolutions et technologies en matière de déplacement. Nous épinglons ci-dessous les concepts et principes développés en regard de l'intermodalité.

L'accessibilité universelle

Éliminer tous les obstacles qui peuvent entraver le déplacement d'une personne, à fortiori fragilisée, est un enjeu majeur de l'accessibilité universelle. Certains de ses principes sont par ailleurs encadrés législativement, comme l'accessibilité PMR (ascenseurs, rampes d'accès, minimisation du nombre d'escaliers, etc.).

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 :

1. **les piétons** peuvent circuler sur l'ensemble du site au travers de cheminements prévus à cet effet, formant un maillage fin. Les aménagements sont adaptés pour les PMR ;
2. **les cyclistes** sont dirigés vers des parkings pour vélos sécurisés avant d'accéder au pôle bus ;
3. **les transports publics** circulent jusqu'au centre du site. Ils y sont les seuls véhicules admis et le font via des sites propres ;
4. **les automobilistes** sont dirigés le plus rapidement possible vers le parking public, en ce compris en voirie.

Le cheminement de chaque mode est séparé dès que cela est possible. Ce principe S.T.O.P. a par ailleurs été repris dans la Stratégie Régionale de Mobilité.

Les mobipunten

Véritables pôles d'échanges locaux, ils ont été mis en place en Flandre et sont pensés autour d'une proposition d'offre multimodale à petite échelle. Nous épinglons, ci-dessous, les concepts et principes développés en regard de l'intermodalité.

Ils sont pensés selon cinq critères :

1. proposer quelques places à destination des voitures partagées ;
2. être proche de transports en commun ;
3. être accessible aux personnes à mobilité réduite ;
4. offrir un espace sécurisé ;
5. proposer des solutions de mobilité supplémentaires comme un espace de covoiturage, des pompes à vélo, un kiss & ride, etc.

D'autres notions méritent d'être prises en compte pour la réalisation d'un projet de pôle d'échanges. Lorsqu'il s'agit d'améliorer l'efficacité d'un pôle, trois dimensions doivent être considérées : 1. l'accessibilité du pôle (vers et au sein de celui-ci), 2. l'offre de transport, 3. la coordination physique des réseaux de transport (Richer, 2008).

Au fil du temps, les chaînes de déplacements se complexifient. Aux déplacements domicile-travail s'ajoutent de plus en plus fréquemment d'autres étapes, comme un passage par l'école ou la crèche, une course rapide dans un commerce, une démarche dans une administration, etc. Les transports en commun doivent aujourd'hui intégrer cette nouvelle donne pour demeurer une alternative crédible à l'usage du véhicule personnel.

Par ailleurs, la rupture de charge induite par le changement de mode de transport est toujours vécue comme un élément négatif en raison du risque de perdre du temps entre deux transports ou de rater la correspondance. Elle entraîne également une perte de confort. Elle doit faire l'objet d'une attention particulière, de manière à réduire l'aspect contraignant inhérent à sa nature (Cerema, 2017).

Enfin, pour réussir son insertion urbaine, la conception du pôle d'échanges doit notamment veiller à gommer les effets de coupure s'ils existent, qu'il s'agisse d'éléments naturels (cours d'eau, fort relief, etc.) ou anthropiques (voies ferrées, routes à fort trafic, etc.) de manière à rendre la mobilité vers et dans le pôle d'échanges multimodal la plus fluide possible (Zelezny, 2013).



Figure 1 : Illustration d'un mobipunt (Taxistop).

Des questions à se poser

Quelle est la situation actuelle de la Wallonie en matière de mobilité ?

En Wallonie, on dispose des données d'offre et de fréquentation pour les gares et les arrêts de bus.

Pour les gares, l'offre se concentre principalement dans les grandes villes wallonnes. Au vu de la trame territoriale et de l'importance de la dissémination des habitants et des activités, on dispose d'un grand nombre de gares présentant une offre faible. Cette différence d'offre se ressent sur la demande. Les gares caractérisées par un grand nombre de voyageurs sont localisées dans les villes, tandis que la plupart des gares à faible fréquentation sont essentiellement situées en milieu rural.

Pour les arrêts de bus, ceux dont l'offre atteint le seuil de minimum 30 passages par jour en période de vacances scolaires¹ et plus de 100 montées peuvent être considérés comme structurants. Ils sont principalement localisés dans les agglomérations urbaines au sein d'un tissu urbain dense et pour plusieurs d'entre eux, à proximité d'une gare régionale ou supra-locale. Ils se font plus rares au sein des communes rurales.

On constate des valeurs de fréquentation significatives (>100 montées/jour hors week-end) près de gares relativement importantes. On notera toutefois qu'un grand nombre de gares locales et de proximité ont des arrêts dont le nombre de montées est inférieur à 10, hors week-end. Par ailleurs, pour les communes caractérisées par la présence d'une gare sur leur territoire, on constate que les arrêts de bus proches de la gare enregistrent une fréquentation plus élevée que les autres. Cette plus haute fréquentation peut aussi bien être le fait de l'intermodalité que de la densité de population autour de ces arrêts.

Sur base des données d'offre et de fréquentation, il n'est pas possible pour 88 communes d'identifier un nœud potentiellement structurant ; c'est-à-dire qu'elles ne possèdent ni gare ni arrêt de bus avec une offre supérieure à 30 passages par jour en période de vacances scolaires. La mobilité au sein de celles-ci repose presque uniquement sur la voiture.

Quelles sont les solutions pour ces communes ? On peut envisager le rabattement sur un des nœuds potentiels des communes voisines. Si l'évolution démographique va croissante, on pourra penser à augmenter l'offre en tablant sur une augmentation de la demande.

Sur base de ces constats, l'identification des pôles d'échanges se fait au travers d'une série de questionnements.

De quelles données peut-on disposer ?

Offre des gares (nombre de trains par jour de semaine) et des arrêts de bus (somme du nombre de bus par jour de vacances scolaires et par ligne de bus aux arrêts) : OTW et SNCB.

Fréquentation des gares (nombre moyen de montées par jour de semaine) : SNCB.

Fréquentation des arrêts de bus : OTW.

La règle des 3 étapes pour déterminer le potentiel d'un pôle.

1) Compter

Ex : le nombre d'utilisateurs potentiels pour chaque mode

2) Observer

Ex : montage photos à différents moments de la journée

3) Tester

Ex : aménagements provisoires et évaluation

¹Le choix d'étudier la variable de l'offre aux arrêts de bus en dehors des périodes scolaires permet de connaître sa valeur minimale. En effet, l'offre de certains arrêts peut être très élevée en période scolaire mais faible voire nulle en dehors.

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

Aussi bien à l'échelle du territoire communal qu'à l'échelle d'un ou plusieurs quartiers, le choix de la localisation d'un pôle d'échanges multimodal doit permettre de maximiser son potentiel de « carrefour » entre différents réseaux de transport, en ce compris les modes actifs, les véhicules privés ou partagés et les nouveaux modes de déplacement (trottinettes, monoroue, etc.), tout en veillant à une bonne insertion dans son environnement. Ce potentiel est maximal au lieu de croisement de différentes lignes ou le long d'un axe fort de transport :

- gare bien desservie (trains IC et/ou S et/ou L pour autant qu'il existe effectivement une desserte minimale intéressante) ;
- gare de croisement entre lignes ou de correspondance entre trains IC et L (ou S) ;
- arrêts de bus au croisement ou le long de plusieurs lignes, pour autant qu'une desserte minimale existe ;
- arrêt de bus d'une ligne express.

Le choix d'une localisation particulière pour un pôle multimodal nécessite une réflexion en réseau : à l'échelle d'un territoire, le potentiel maximal existe probablement près de la gare ou de l'arrêt le mieux desservi. Ainsi, il est souhaitable d'éviter de développer plusieurs pôles dans un même quartier ou partie d'agglomération et de privilégier le renforcement et/ou l'aménagement du lieu au plus grand potentiel. Cette proximité de pôles est à adapter au contexte (potentiel de desserte, types de transport, etc.). Il existe

² Pour davantage d'informations sur les méthodes et résultats présentés dans ce volet, nous renvoyons à l'étude de la CPDT : « Urbanisation des nœuds et mixité des fonctions ».

toutefois quelques cas particuliers où la mise à niveau d'un arrêt secondaire en tant que pôle peut se révéler intéressante, et ce malgré la proximité d'un arrêt principal à faible distance. C'est notamment le cas des gares ou arrêts de délestage vers lesquels sont rabattus les utilisateurs motorisés, afin d'éviter la congestion du quartier de la gare ou de l'arrêt principal en ville. Ces pôles de délestage doivent cependant être bien desservis.

Exemple : Gare de Jambes à Namur, arrêts de Viville ou Stockem à Arlon, gares d'Angleur et Ans à Liège, etc.

Le concept d'accessibilité permet de comprendre les enjeux de la mobilité selon diverses composantes (spatiale, transport, individuelle et temporelle).

Une des méthodes de mesure de l'accessibilité repose sur une composante spatiale fixe qui considère la localisation des individus, des activités, des biens et des services ainsi que le système de transport. Cette méthode peut se baser sur plusieurs indicateurs dont les courbes isochrones. Le Cerema définit la courbe isochrone comme « une courbe géolocalisée, délimitant un territoire où chaque point est accessible depuis une origine fixée (ou ayant accès à une destination fixée), avec un coût de déplacement inférieur à une valeur x ».



Figure 2 : La gare de Jette où se croisent le réseau ferroviaire, de bus et de tram.

Comment évaluer l'intermodalité train-bus ?

L'intérêt des pôles intermodaux est qu'ils connectent plusieurs modes de transport entre eux. Bien que la notion de l'intermodalité englobe les transports collectifs, le vélo, la marche et la voiture, c'est l'intermodalité train-bus, pour autant qu'elle existe, qui est analysée dans un premier temps. En effet, cette solution peut être une solide alternative pour soutenir un réseau de transport alternatif à l'utilisation de la voiture privée. L'évaluation de l'intermodalité train-bus peut se faire sur base de la distance euclidienne (vol d'oiseau) entre la gare et l'arrêt de bus et/ou sur base de scores calculés à partir des valeurs d'offre et de fréquentation en chaque gare et arrêt de bus.

A. Évaluation de l'intermodalité sur base de la distance à vol d'oiseau entre la gare et l'arrêt de bus

Un rayon de 200 mètres (préconisé par la littérature) est tracé autour de chaque gare. Si dans ce périmètre il existe un arrêt de bus offrant au moins 30 passages par jour, on peut juger que l'intermodalité train-bus est potentiellement bonne.

Il faut toutefois garder à l'esprit que ce rayon de 200 m ne considère pas les obstacles - qu'ils soient anthropiques ou naturels. Il faut donc rester attentifs à ces derniers lorsqu'on trace ce rayon. Si ce périmètre est intéressant, il ne suffit pas pour assurer une intermodalité train-bus efficace. En effet, la coordination des offres des trains et des bus joue un rôle primordial pour assurer les correspondances. Ces horaires sont toutefois plus modulables que les infrastructures. Il s'agira de coordonner les différents opérateurs de transport pour garantir que les horaires se répondent harmonieusement.

Dans le cas des communes qui possèdent plusieurs gares sur leur territoire, comment déterminer quel pôle prioriser ? Il peut alors être intéressant de se pencher sur l'offre et le taux de fréquentation des gares. Certaines gares peuvent être davantage structurantes et polarisantes. Enfin, il s'agira d'étudier l'insertion territoriale des différents pôles afin de capitaliser sur le développement territorial potentiel de l'un d'eux.

Le nombre de gares ayant une intermodalité train-bus considérée comme efficace sur le territoire wallon est de 84 sur 262 actives en 2018.

B. Évaluation de l'intermodalité sur base des scores d'offre et de demande

Pour obtenir le score d'offre et de demande d'une gare ou d'un arrêt de bus, il faut procéder par étapes. Dans un premier temps, on classe les gares et les arrêts selon la valeur de leur offre. Dans un second temps, on fait la même chose avec la valeur de leur fréquentation. Les scores d'offre et de fréquentation sont, par la suite, déterminés sur base de ces classements ordinaux selon la méthode de calcul suivante :

$$X = \left(\frac{VC}{Total} \right) * 100 \quad \Rightarrow \quad Score = \frac{1}{X}$$

En chaque gare et arrêt de bus, les scores sont calculés en divisant la valeur de classement (VC) par le nombre total d'entités de chacun des deux types (262 gares actives en 2018 ou 15.765 arrêts de bus). L'inverse de la valeur obtenue donne le score (à la gare ou l'arrêt de bus évalué).

Ensuite, pour calculer le score d'intermodalité total, il faut additionner le score d'offre et le score de demande en chaque nœud intermodal :

$$Score\ total = Score\ Offre + Score\ Demande$$

L'intermodalité est alors calculée en comptabilisant les valeurs des scores des gares et arrêts de bus situés à l'intérieur de rayons de 200 mètres autour des gares. Au plus les valeurs des scores sont grandes, au plus l'intermodalité y est importante.



Figure 3 : A cet arrêt de S-Bahn, l'espace à parcourir entre le parking vélo couvert et les quais est minime.

Le pôle permet-il un cheminement aisé ?

Le succès d'un pôle multimodal dépend également de sa capacité à être approprié rapidement par les utilisateurs et à diminuer le temps de parcours et de prise d'informations entre correspondances :

- les informations horaires et les indications menant vers les lieux d'embarquement doivent être lisibles et judicieusement exposées ;
- le nombre d'obstacles entre le lieu d'arrivée (de débarquement) au pôle et le lieu de départ (d'embarquement) doit être réduit au minimum ;

Ce principe de cheminement aisé doit pouvoir s'appliquer à toutes les catégories de personnes, en ce compris les enfants en bas âge et les personnes à mobilité réduite. Les revêtements doivent pouvoir faciliter la progression.



Figure 4 : Un cheminement en pente-douce a été aménagé pour accéder aux quais de la gare d'Herstal.

Le pôle est-il (ou peut-il être) une étape dans une chaîne de déplacements ?

L'un des grands défis des réseaux de transport public à l'heure actuelle est de minimiser les contraintes engendrées par les ruptures de charge, en réduisant les difficultés d'accès au pôle et en son sein ainsi que les temps d'attente, au risque de voir les usagers s'en détourner. Le pôle peut ainsi devenir une étape dans la chaîne de déplacements parce qu'il offre lui-même un motif de déplacement. L'adjonction de différents services ou commerces peut renforcer son attrait en diminuant le nombre de trajets entre chaque étape de la chaîne de déplacements, jusqu'à générer, dans le cadre d'une utilisation optimale, un trajet domicile – pôle/commerces/ services – travail/école.

Le pôle est-il aisément accessible et par quel(s) mode(s) de transport ?

Un élément faisant également le succès d'un pôle d'échanges multimodal est son accessibilité. Les bus doivent pouvoir y accéder aisément et selon les horaires prévus. Une personne s'y rendant par ses propres moyens de déplacement (vélo, marche à pied, véhicule personnel, etc.) doit pouvoir y parvenir rapidement et en toute sécurité. Les cheminements pour modes actifs doivent ainsi être aménagés autour du pôle. L'automobiliste doit idéalement pouvoir y trouver des possibilités de parkings dont la capacité est proportionnelle à l'importance du pôle multimodal (nombre de voyageurs estimés et autres utilisateurs). L'usager de modes actifs, en ce compris les nouveaux modes de déplacement, doit être assuré de trouver un espace si possible sécurisé dans lequel il pourra parquer son vélo, sa trottinette, gyropode, etc. La capacité tant en termes de parkings vélos que voitures est susceptible d'évoluer. Il est donc nécessaire de la prévoir. De même, dans les pôles les plus fréquentés, une diversité de modes de transport est idéalement mise à disposition des usagers (vélos en libre-service, voitures partagées, etc.). En outre, l'accès par les transports publics doit être efficace, en ce compris le cheminement de ceux-ci dans le voisinage du pôle, notamment en milieu urbain dense et connaissant des problèmes de congestion.

Recommandations

Informer les usagers

Au sein d'un pôle, l'accent doit être mis sur une information claire et facilement compréhensible.

Au minimum, pour chaque mode, les horaires doivent être présents à chaque point d'embarquement. Selon la fréquentation du pôle, d'autres éléments d'informations peuvent être ajoutés, comme des écrans d'affichage lumineux indiquant les prochains départs.

La signalétique d'orientation au sein du pôle doit être claire : elle doit informer l'utilisateur sur les lieux d'embarquement et les modes présents, et indiquer les cheminements, notamment actifs, vers les lieux d'intérêt situés à proximité. En raison de la présence de multiples opérateurs de transport, il est fréquent que différents types d'indications soient présents dans un pôle d'échanges. S'il n'est pas possible de les harmoniser, il faudra veiller à trouver une manière de les regrouper afin d'en faciliter la lecture.

La labellisation d'un mode de transport, d'une infrastructure ou d'un service de mobilité donne un signal fort aux usagers et permet de différencier la prestation. En Suisse, les gares reçoivent un label en fonction de leur importance et des services qu'elles proposent aux utilisateurs.

Les informations sont délivrées de différentes manières (visuelle, auditive, etc.), notamment pour prendre en compte les besoins des personnes souffrant d'un handicap. Il est souhaitable de collaborer avec des associations spécialisées à ce sujet et de tester les équipements avant une installation définitive.

Pour les personnes malvoyantes, la gare de Niederbronn-les-Bains possède un système d'annonces audio des arrivées des trains et des bus. Dans le pôle bus de Bree, il est possible d'obtenir des informations audio sur les heures de départ des bus grâce à un bouton installé sur les poteaux des arrêts de bus. Des bandes de guidages au sol ont également été installées au sein du pôle bus.

De plus, il est possible d'aller au-delà de l'information de base (signalétique, horaire, etc.) et donner des renseignements susceptibles d'améliorer l'expérience du voyageur. Par exemple, des informations sur le taux d'occupation d'un transport public invitent l'utilisateur à adapter ses horaires afin de bénéficier d'un meilleur confort et permet de l'exploitant d'améliorer la qualité du service.

Le développement d'applications via smartphones doit permettre à l'utilisateur de consulter l'ensemble de ces informations, mais aussi de préparer son voyage (via un planificateur). L'application doit également pouvoir informer l'utilisateur sur les disponibilités en temps réel en parking (voiture mais aussi vélo, etc.) et sur le bouquet de services de mobilité qu'offre chaque pôle ainsi que leur localisation au sein de ce dernier. Enfin, l'application doit permettre

d'acheter des titres de transport ou encore faire renouveler son abonnement. Cela nécessite de veiller à ce que le wifi soit de bonne qualité au sein du pôle, et de proposer éventuellement l'une ou l'autre prise de courant dans les lieux d'attentes. Toutefois, cette information « numérique » ne peut remplacer l'information et la signalétique classiques qui permettent très rapidement de renseigner l'utilisateur des transports publics.



Figure 5 : Exemple d'indication de la fréquentation des trains écossais en fonction des horaires (Greater Anglia).



Figure 6 : L'écran d'information de la gare de Niederbronn-les-bains indique aussi bien les horaires des trains que des bus. Une voix annonce les arrivées.



Figure 7 : L'achat de tickets via smartphone (Yélo La Rochelle, 2019).

Prioriser piétons, PMR et modes de déplacements actifs

Les aménagements et l'organisation des équipements de mobilité jouent un rôle crucial dans l'encouragement au transfert modal. Dès lors, la mise en œuvre du principe S.T.O.P. apparaît déterminante.

Cela peut se traduire au niveau de la localisation des services « mobilité », en privilégiant une connexion la plus directe possible entre les différents équipements présents. Par exemple, on installera des racks à vélos à proximité directe des quais. Dans un parking, les emplacements dédiés aux personnes PMR et au covoiturage auront les places les plus avantageuses. Seront également privilégiés des aménagements donnant la priorité à ces modes actifs grâce à la mise en place d'espaces partagés, de cheminements exclusifs prioritaires sur les voitures dans les carrefours, etc.

Faciliter les déplacements au sein du pôle d'échanges

Au sein même du pôle, on veillera à minimiser le nombre d'obstacles à franchir (routes, voies de chemin de fer) ainsi que la distance à parcourir entre les lieux d'embarquement des différents modes de transport. Outre la présence d'abris, on équipera les lieux de passages majeurs de dispositifs de protection contre les intempéries. Le nombre d'escaliers est à limiter au strict minimum et les pentes, si présentes, seront adoucies au maximum.

On privilégiera, en fonction des contraintes techniques, des quais communs entre les lignes de transport les plus empruntées.



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.



Figure 9 : La gare de Vivier d'Oie à Uccle est composée d'une passerelle qui participe à réduire l'effet de barrière que constituent les rails.



Figure 10 : A la gare de Don-Sainghin, un bâtiment qui est à la fois un arrêt de bus et un parking vélo est localisé à proximité immédiate des quais du chemin de fer.

Faciliter les déplacements depuis et vers le pôle

Il est souvent nécessaire de prévoir des investissements dédiés à l'accessibilité du pôle au sein du voisinage de celui-ci.

A. L'accessibilité par les modes actifs

La sécurité et le confort des modes de déplacements actifs doivent être assurés. La limitation de la vitesse autour des abords du pôle est une mesure primordiale. Si l'espace est limité et que la circulation reste raisonnable, des rues en espace partagé peuvent être envisagées. Lorsque les axes menant aux pôles sont forts fréquentés, les modes actifs doivent disposer de cheminements séparés physiquement de la circulation automobile et les croisements sécurisés (dispositifs réducteurs de vitesses, passages sécurisés et feux si nécessaire, etc.). Ces cheminements peuvent être le long de ces voiries ou emprunter d'autres itinéraires. Lorsque cela est indispensable, des passages réservés (tunnels ou passerelles) peuvent être envisagés.

Si des chemins vicinaux ou des pistes de type RAVeL sont présents à proximité, il sera intéressant d'en tirer un bénéfice maximal en signalant les lieux desservis, de manière à reporter les usagers des modes actifs vers ceux-ci. Une connexion claire et sécurisée devra être réalisée entre le pôle multimodal et ces itinéraires.

Enfin, dans un souci de sécurité (objective et subjective), on veillera à garantir l'éclairage des cheminements.

Dans chaque pôle, on visera la mise en place d'un bouquet minimum de services relatifs aux modes de déplacements actifs à savoir :

- des racks à vélo sécurisés dont le nombre sera déterminé par le potentiel du lieu (usage du vélo, pistes cyclables ou RAVeL, nombre de personnes résidant à moins d'une dizaine de minutes à vélo, etc.) ;

Si l'importance du pôle le permet :

- la mise à disposition de vélos en libre-service dont le nombre dépendra du potentiel d'utilisateurs, du nombre de services et de commerces atteignables en une dizaine de minutes en vélo ;
- la présence d'un point vélo (location, vente de matériel et service de réparation) ;
- la présence de bornes de recharge pour les véhicules électriques (vélo, trottinettes, voitures, etc.) ;
- les nouvelles formes de mobilité ne seront pas oubliées avec la présence originale d'un dépôt de trottinettes, monoroues, hoverboards, etc.).



Figure 11 : A Bree, un passage sous une nationale a été réalisé. Il est dédié exclusivement aux modes actifs afin de relier le pôle bus au centre de la ville.



Figure 12 : La gare d'Ottignies intègre un parking vélo couvert et sécurisé accessible uniquement aux abonnés. Il existe également un autre parking gratuit pouvant accueillir jusqu'à 200 vélos.



Figure 13 : Des aménagements confortables sécurisés pour les cyclistes rejoignent la gare d'Utrecht.

B. L'accessibilité par les transports publics

Dans le cadre d'un réseau de bus organisé autour d'une gare, il est indispensable que la fiabilité horaire des bus soit respectée, notamment à l'heure de pointe, sous peine de rompre les correspondances et de détourner les clients. Une réorganisation locale du réseau et une priorisation des bus sur les voiries y menant peut s'avérer nécessaire. Une labellisation des lignes rapides et fiables indique aux utilisateurs qu'ils peuvent effectuer leur correspondance avec certitude.

L'accessibilité en transports publics à une gare en centre-ville peut également être facilitée par un détournement partiel du trafic automobile vers un second pôle qui servira de rabattement. Celui-ci constitue ainsi une alternative comme exposé dans le schéma de la page suivante.



Figure 14 : Le réaménagement de la place Verte à Charleroi en espace partagé facilite également la circulation des bus vers et depuis la gare.

C. L'accessibilité automobile

On tiendra compte du flux potentiel supplémentaire que pourra générer l'aménagement d'un pôle. Si les voiries existantes peuvent absorber une croissance contenue du trafic due à la mise en place d'un pôle d'importance moyenne, les gares plus importantes génèrent régulièrement des phénomènes de congestion et de saturation de l'offre de parking en voirie, au détriment d'autres usagers, notamment les riverains. Ce cas de figure se présente régulièrement pour des gares régionales ou supra-locales localisées en milieu urbain dense. Deux solutions s'offrent alors :

1. La recherche d'un second lieu pouvant faire office de délestage et de pôle de rabattement des usagers motorisés semble préférable. Celui-ci est à localiser préférentiellement en marge de la ville et de manière à ce que le flux de navetteurs atteigne en premier lieu ce pôle sans entrer dans le centre urbain. Il peut se baser sur un arrêt existant. Pour sa réussite, il doit au minimum être fréquemment desservi par un moyen de transport rapide. A titre d'exemple, nous pouvons citer le cas d'Arlon où, vu la saturation du quartier de la gare par l'afflux quotidien de navetteurs, une alternative serait de réaliser un second et nouveau pôle d'échanges à Stockem ou à Viville.

2. La création d'une nouvelle voirie connectée au réseau supra-communal et de parkings en ouvrage, si celle-ci se justifie en fonction du contexte (conflits d'usage avec le voisinage).

Les alternatives à la voiture individuelle ou au stationnement de longue durée doivent être encouragées.

Ainsi, le pôle d'échange doit être équipé d'un ou plusieurs espaces de dépose-minute et de stationnement de courte durée, notamment dans les quartiers très fréquentés. Et si le potentiel le justifie, l'utilisateur devrait pouvoir trouver :

- des places de stationnement destinées au covoiturage ;
- des voitures partagées ou des emplacements pour celles-ci.
- un espace dédié aux taxis

Les PMR ne doivent pas être oubliées grâce à la présence de places de stationnement qui leur sont réservées. Elles sont localisées au plus près des quais.

Les parkings pour voitures doivent faire l'objet d'une attention particulière permettant la mutualisation des usages et la modulation des places réservées aux abonnés des transports publics si elles existent. Le nombre de places dédiées aux abonnés doit idéalement être plus élevé les mardis et jeudis, jours de plus grande affluence vers les lieux de travail. Les places non-occupées entre les heures de pointe peuvent être utilisées par d'autres usagers (desserte de commerces, d'administration, de lieux de loisir, etc.).

En vue de diminuer les coûts de maintenance des parkings en ouvrage, on peut privilégier un mode de tarification similaire à celui par horodateur présent en voirie. Ce mode de fonctionnement, moyennant un contrôle par agents dédiés, réduit le coût des équipements de contrôle d'accès (barrières, distributeurs de tickets, etc.). L'accent sera mis sur

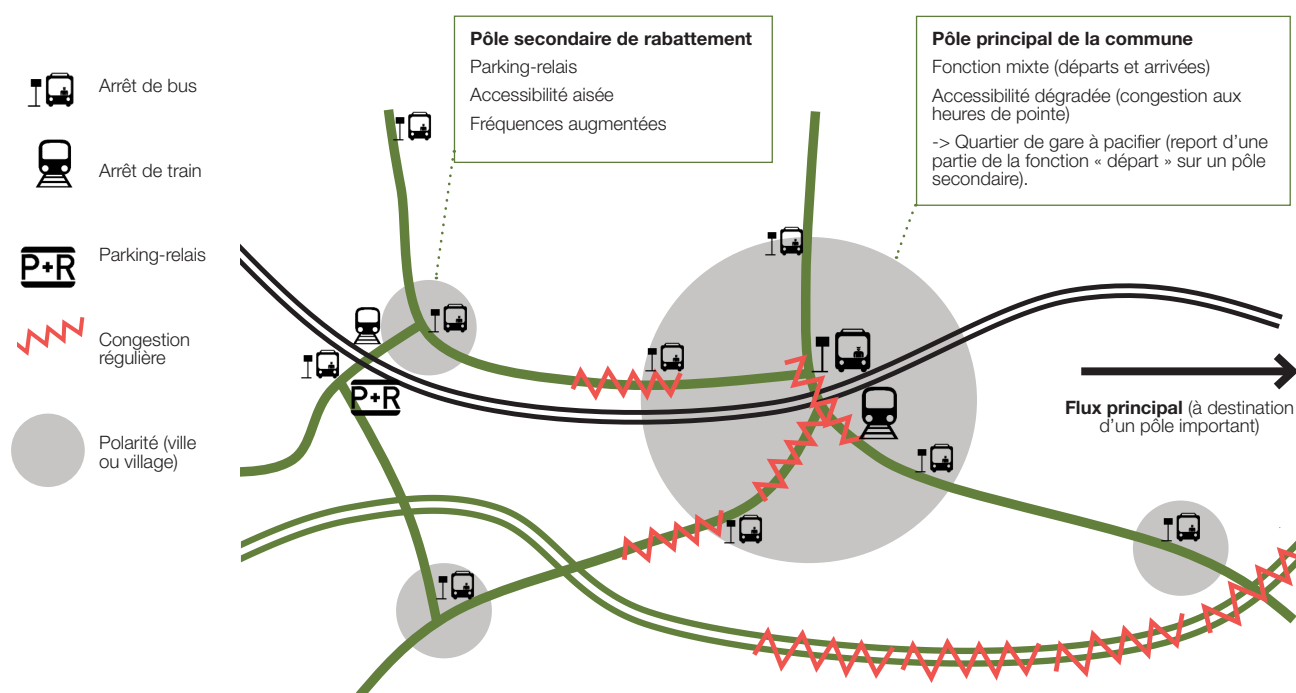


Figure 15 : Exemple de localisation de différents pôles.

une information claire du nombre de places disponibles et des durées pendant lesquelles ces dernières peuvent être occupées.

Les places de stationnement devraient idéalement permettre d'autres usages au moment où elles ne sont pas nécessaires et offrir ainsi un espace public plus large pour les usagers. La conception nécessite d'intégrer à la réflexion la possibilité d'un changement d'usage dans le temps. Les bâtiments de parking en ouvrage doivent également être conçus de manière à pouvoir être adaptés pour accueillir d'autres activités s'ils venaient à devenir obsolètes (ex : un équipement public, du bureaux...).

Des projets menés de concert avec les autres acteurs de la mobilité

La mise en place de pôles d'échanges doit idéalement concerner tous les acteurs de la mobilité. Ces pôles devraient idéalement voir converger un maximum de lignes et de modes de transport différents. Les choix de localisation peuvent nécessiter des modifications de desserte et de réseaux. Dans d'autres cas, pour rendre un pôle plus intéressant et augmenter son usage, les fréquences doivent être augmentées (trains supplémentaires, déviation de lignes de bus, mise en place de lignes de bus express, etc.). Ces opérations ne peuvent se faire sans une préparation du projet partagée par les différents acteurs concernés. Ces pôles pourront également accueillir et servir de point de rassemblement aux diverses initiatives de covoiturage, qu'elles soient organisées ou non (initiatives entre particuliers). Ils peuvent également servir de points d'arrêts aux sociétés privées de transport, qu'elles effectuent des missions pour une collectivité ou non. Les accès à ces différents modes doivent être simples et rapides.

Par ailleurs, la mise en place d'un organisme dédié à la gestion du temps et des horaires peut permettre d'éviter des problèmes de congestion pendant les heures de fréquentation des différents services, lieux de travail et de commerces situés à proximité du pôle. De manière à gérer le pôle ainsi qu'à faire face aux demandes des utilisateurs et des sociétés de transport, la désignation d'un responsable par pôle ou par région pourra être bénéfique, cette personne supervisant la gestion quotidienne et servant de personne-relais entre les différents acteurs concernés.



Figure 16 : La gare de Nivelles intègre des places de stationnement dédiées aux voitures partagées. Elles sont localisées à un espace stratégique, très proches de l'accès aux voies.



Figure 17 : Le parvis de la gare de Bruges intègre un espace réservé aux taxis en raison du grand nombre d'usagers. Dans des lieux où le potentiel est moins important, un simple espace dépose-mi-nute peut être suffisamment adapté.



Figure 18 : Le parvis de la gare d'Embrun, qui constitue un accès vers des stations de ski a été pensé pour accueillir ponctuellement des autocars à vocation touristique. L'aménagement est adapté pour être un espace public accessible aux piétons, PMR et cyclistes le reste du temps. (Crédits photo : Wikipédia)



INSERTION TERRITORIALE ET ESPACE PUBLIC

L'équilibre entre fonction de transport et fonction urbaine

Les gares et autres pôles structurants de transports en commun peuvent être des éléments vecteurs de qualité de vie et d'attractivité pour les villages, bourgs et villes dans lesquels ils s'insèrent. Ils contribuent à améliorer le quotidien des usagers qui s'y déplacent, y habitent ou y travaillent.

Afin que ces pôles participent à cette attractivité, il apparaît primordial de trouver un équilibre entre les activités liées aux transports et les autres fonctions présentes (habitat, commerces, écoles, etc.). En effet, la prédominance de la seule « fonction transport » peut nuire aux espaces publics et autres activités voisines. Par exemple, la prégnance du stationnement ou une mauvaise organisation du circuit des bus sur des surfaces importantes peuvent nuire aux déplacements et constituer des nuisances sonores et visuelles. Certaines activités, pourtant complémentaires, peuvent entraver le bon fonctionnement d'une gare ou d'un pôle bus. En effet, même si l'existence d'un café dans une gare constitue un avantage évident, il peut arriver que la terrasse représente un obstacle dans les cheminements.

Les espaces publics dans les pôles d'échanges

Les pôles d'échanges sont, par essence, des espaces publics. Ce concept revêt des dimensions sociales, spatiales, esthétiques, économiques et identitaires. Leur configuration et leur état ont une influence sur les comportements et usages (activités et déplacements) ainsi que sur les relations sociales. Les espaces publics constituent donc un enjeu important dans le quotidien et le bien-être de tous. En outre, ils conditionnent l'attractivité des lieux et donc des transports publics.

Les espaces publics sont caractérisés par une diversité de composantes spatiales :

- **le sol** : le relief, le revêtement, etc.
- **le contexte bâti** : les volumes, les façades, les espaces couverts, etc.
- **le maillage viaire** : ils s'inscrivent dans un réseau de places, voiries principales et secondaires, dans des cheminements piétons, etc.
- **le contexte paysager** : la végétation, l'eau, etc.
- **les vues** : couleurs, ambiances, luminosité, etc.

Le moment de la journée ainsi que le fil des saisons influencent le vécu et la perception des lieux. Ils sont appréhendés par nos différents sens (la vue, le toucher, l'audition, l'odorat).

La localisation et la conception des espaces publics jouent un rôle important sur leur animation et la vitalité des fonctions présentes. Ils seront très différents s'ils sont localisés dans un espace central, dans une zone de passage ou au contraire, dans un espace isolé.

Il s'agit aussi d'un espace social, un lieu où se côtoient et se rencontrent une diversité de personnes. Les espaces publics peuvent faire l'objet d'appropriations, devenir un espace de vie ou être simplement un lieu de transit. On peut aussi observer des appropriations par des acteurs privés, qu'il s'agisse d'établissements HoReCa qui y installent des terrasses, d'annonceurs qui y développent des stands publicitaires et bannières ou d'exploitants qui y créent des parkings.

Enfin, la qualité des espaces publics peut être appréciée selon des critères objectifs (accessibilité PMR, qualité de l'air, confort d'usage, etc.) et des critères subjectifs (esthétiques, ambiances, sécurisation, etc.). Ces critères changent au cours du temps en raison de l'évolution des normes et des valeurs. Les choix du mode de gestion et d'aménagement relèvent d'une politique, d'un choix de société.

Les acteurs de l'espace public

Les espaces publics sont conçus et gérés par une multitude d'acteurs publics :

- **la Commune** qui aménage et entretient les voiries et espaces publics communaux ;
- **la Région wallonne** qui construit et gère les infrastructures régionales ;
- **les opérateurs de transports publics** (compagnie ferroviaire, compagnie de bus) ;
- **les fonctions publiques** (administrations, écoles, centres culturels, centres sportifs) localisées à proximité du pôle.

Les acteurs privés interagissent également avec la conception et la gestion de l'espace public :

- **les opérateurs de transports privés** : taxis, navettes d'entreprises, voitures partagées, trottinettes électriques, etc. ;
- **les investisseurs immobiliers** lorsqu'ils réalisent des projets à proximité et qu'ils produisent des espaces publics éventuellement rétrocédés ensuite à la commune ;
- **les annonceurs publicitaires** qui, dans certaines villes, sponsorisent du mobilier urbain voire des vélos en libre-service et installent du matériel publicitaire ;
- **les commerçants** : commerces, HoReCa, services, etc. ;

• **la société civile** : usagers, comités de quartier, associations thématiques (vélo, PMR, environnement, patrimoine, etc.).

Chaque acteur a ses propres intérêts, visions et contraintes (budgets, calendrier, etc.). Ainsi, par exemple, une compagnie de bus privilégiera certaines normes (type d'abribus, dimension des quais, etc.) et visera prioritairement la performance de sa flotte. Une commune aura, quant à elle, des attentes concernant la qualité des espaces publics ou encore l'accès aux services et équipements publics.

Ces visions sont généralement conciliables. Par exemple une compagnie de bus aura tout intérêt à desservir une école puisqu'elle y trouvera une clientèle potentielle. Mais il arrive également que le consensus soit difficile à trouver. On observe parfois une différence d'aménagement ou d'entretien entre l'espace public géré par la commune et celui géré par l'opérateur de transport. Une bonne coordination des acteurs grâce à l'existence d'une vision partagée ainsi que d'un pilote participant à améliorer la qualité des espaces publics.



Figure 1 : Le potager aux abords de la gare de Jette.

L'implication des habitants dans les différentes phases d'un projet constitue une opportunité pour améliorer l'adéquation du projet aux besoins locaux. Lors des phases de conception, les acteurs de la société civile sont de plus en plus sollicités pour participer aux ateliers afin de collaborer à la phase de diagnostic et de programmation. Les baux emphytéotiques et les contrats d'occupation temporaires constituent également des opportunités pour des projets pilotes et initiatives citoyennes, même si la durée parfois limitée ou l'incertitude liée à ce type de contrat peut contrarier la pérennisation de ces activités. Par ailleurs, certaines gares accueillent des cafés citoyens ou des potagers communautaires sur leurs parvis ou dans les espaces résiduels.

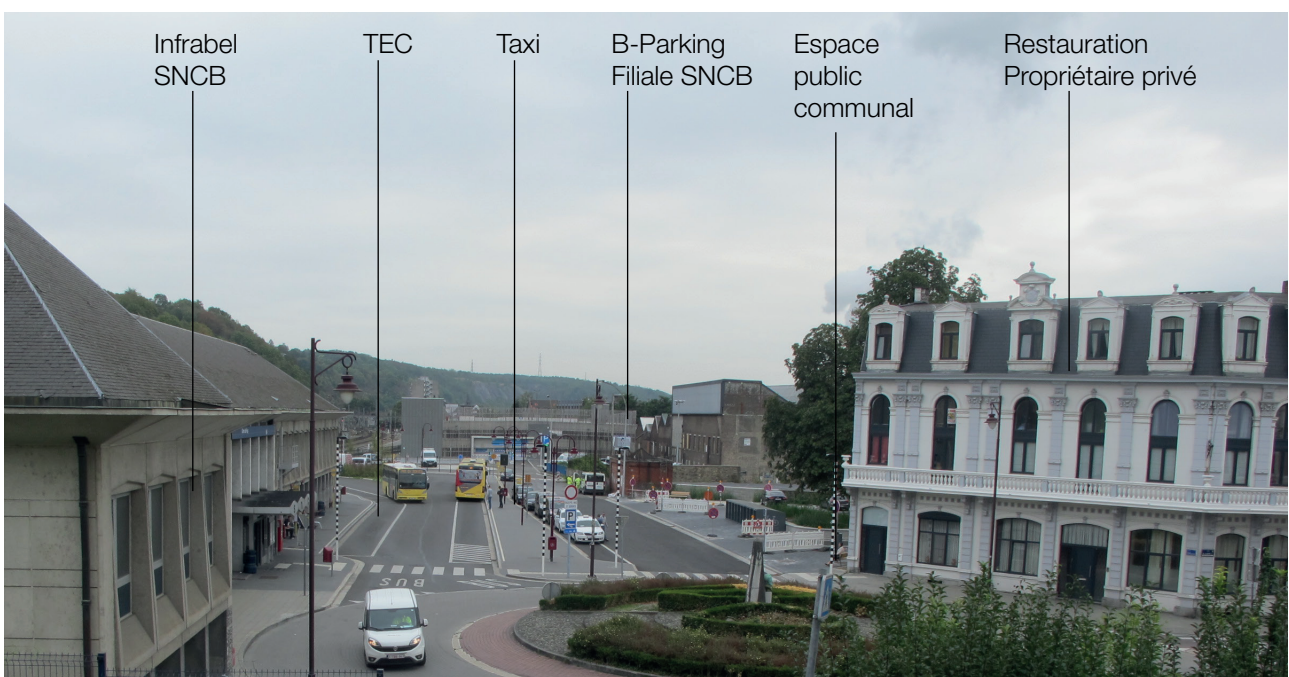


Figure 2 : Huy, les acteurs du pôle.

Les enjeux selon le type de pôle d'échanges

Certains enjeux liés aux espaces publics sont communs aux différents types de nœuds tandis que d'autres sont spécifiques.

A. Enjeux généraux des espaces publics des pôles d'échanges

- Le partage de l'espace public entre les différents usagers ;
- L'homogénéité du mobilier urbain. L'hétérogénéité des abris, bancs, luminaires peut nuire à l'unité/l'esthétique d'un lieu ;
- La cohérence de la signalétique. La superposition des différents panneaux provenant des multiples opérateurs peut nuire à la bonne compréhension des indications ;
- Les aménagements et revêtements peuvent être discontinus, ce qui restreint la lisibilité du parcours ;
- Le respect des normes PMR rendues difficiles à cause des caractéristiques inhérentes des lieux (escaliers, relief, etc.) et des budgets parfois limités.

B. Enjeux inhérents aux gares ferroviaires

- La composition avec l'existant. La localisation et les aménagements sont peu flexibles en raison des infrastructures existantes et nécessaires particulièrement lourdes : rails, quais, etc. ;
- La réduction des barrières physiques que sont les rails et autres faisceaux. Certaines gares sont en hauteur ou en contrebas des espaces publics.

C. Enjeux inhérents aux pôles bus

- La localisation peut être davantage flexible. Ceci peut constituer un atout car elle peut être améliorée lorsqu'elle ne convient pas. Toutefois, si le pôle bus est déplacé alors que des investissements ont été réalisés, ils seront perdus.

D. Enjeux des pôles à forte fréquentation

- La cohabitation des différents équipements et fonctions, surtout s'ils se rencontrent dans un espace limité ;
- Les périodes de travaux et autres chantiers peuvent avoir un impact conséquent sur le quotidien des usagers ;
- La sécurité lors des déplacements. Les flux des navetteurs et usagers des lieux et ajoutés à la présence d'un grand nombre de modes de transport (bus, vélos, espaces de dépose-minute, etc.) complexifient la gestion des mouvements in situ.

E. Enjeux des pôles à faible fréquentation

- La faiblesse des flux peut entraîner la dégradation du lieu et un sentiment d'insécurité ;
- La viabilité des fonctions ;
- L'entretien avec des budgets souvent limités.

Un peu d'histoire...

Les réseaux de trams et de trains se sont développés pendant la période industrielle. De nombreuses activités se sont localisées à côté des gares qui sont devenues le support de nouvelles centralités, parfois éloignées de celles préexistantes (centres de villes et de villages). En effet, le rail est une infrastructure peu flexible dont le tracé dépend du relief.

La période d'après-guerre a été caractérisée par le remplacement du tram par le bus ainsi qu'un désinvestissement dans les transports ferroviaires au profit du transport routier. Les espaces publics et l'organisation spatiale ont été reconfigurés dans une logique « automobile ». De nouveaux pôles d'emplois et espaces commerciaux se sont installés en périphérie. De nombreux quartiers de gare sont ainsi devenus des lieux en désuétude, avec souvent des espaces publics dégradés, occupés par du parking et dépourvus de fonction.

Aujourd'hui, une vision plus positive des transports publics se développe. Les gares, pôles bus et arrêts de tram sont perçus de nouveau comme des espaces vecteurs d'urbanité. La marche et le vélo sont valorisés comme des modes de déplacement quotidien.



Figure 3 : La gare de Péruwelz, un patrimoine à valoriser.

Des questions à se poser

Avant d'envisager de développer ou de transformer un espace, un état des lieux s'impose. Cela permet d'apporter une réponse pertinente en termes d'aménagement et de fonctionnalité. Pour une approche davantage exhaustive, nous renvoyons à la grille d'analyse de terrain (annexe 2).

Qui fréquente le pôle ?

Les besoins auxquels devrait répondre le pôle diffèrent selon les types de publics qui fréquentent le nœud intermodal ainsi que les raisons de leur venue. S'agit-il de navetteurs, de riverains ou d'autres usagers tels des touristes ? Il est important de connaître le profil de ceux-ci, les heures de fréquentation et l'importance des flux. Les aménagements de base doivent convenir à tous les publics. Par ailleurs, il faut également s'adapter au contexte. Par exemple, dans le cas d'un lieu à vocation touristique, les aménagements veilleront à mettre en valeur l'identité locale et le patrimoine. S'il s'agit d'un espace fréquenté par des scolaires, des espaces de rencontre se montreront opportuns.



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

Quand le pôle est-il fréquenté ?

Certains pôles multimodaux sont fréquentés de manière continue tandis que d'autres vivent des pics de fréquentation en début et fin de journée. Certains nœuds sont fréquentés uniquement en semaine ou le week-end, et/ou connaissent des variations saisonnières.

S'il s'agit d'un espace à pics de fréquentation, il faudra veiller à ce que les quais et cheminements puissent accueillir un flux important de personnes. Par contre, dans le cas d'un espace peu fréquenté, il faudra veiller à ce que les aménagements participent à créer un « sentiment de sécurité ».

Quelles sont les caractéristiques du pôle ?

Il est nécessaire de cerner les caractéristiques physiques de l'espace.

- Quelles sont les caractéristiques de l'espace public autour du pôle d'échanges ? S'agit-il d'une place bien définie ou au contraire, s'agit-il d'un espace déstructuré ? Quel est le relief ?
- Dans quel état est l'espace public ? Est-il bien entretenu ou présente-t-il des signes de dégradation ?
- Quels sont les points forts ? Qu'est-ce qui peut être mis en valeur ? Existe-t-il des éléments de patrimoine ? Existe-t-il de la végétation ?
- Le pôle est-il identifiable comme un espace de mobilité ? Cette donnée va influencer la fréquentation du lieu.

Comment le pôle est-il vécu ?

Il est également important d'observer l'usage des espaces et de questionner les personnes qui le fréquentent sur leurs ressentis et vécus.

- Est-il aisé de s'y déplacer ? Y compris pour les PMR.
- S'agit-il d'un espace dédié uniquement au passage ou s'agit-il aussi d'un espace du quotidien vu la présence d'autres fonctions ?
- L'espace fournit-il un confort suffisant aux usagers ? Peut-on y trouver un abri pour se protéger des intempéries ? Est-il possible de s'asseoir ?



Figure 5 : A cet arrêt de bus, par un jour de forte chaleur, on observe un usager du bus s'asseoir sur le sol tandis qu'un autre a trouvé un petit peu d'ombre sous un arbuste. Cette situation témoigne d'un manque d'aménagement.

Observer sur le terrain

L'observation sur le terrain constitue une méthode pour évaluer la pertinence des aménagements.

Le travail photographique ou l'observation active permet de déterminer les qualités et les lacunes d'un espace (zones de saturations, mobilier qui entrave la circulation, etc.).

Où se situe le pôle ?

La localisation d'un pôle multimodal dans un territoire conditionne en partie les aménagements qui lui seront dévolus. (Voir schémas de localisation p.18 ainsi que le questionnaire en fin de guide)

- Où se localise le pôle multimodal dans la structure territoriale, au sein, à proximité ou éloigné ?
- Quelle est sa vocation dans les stratégies régionale et communale ?
- S'agit-il d'un espace isolé, peu polarisant malgré la fonction de transport ?

Un diagnostic partagé

L'implication des acteurs locaux (usagers, riverains, commerçants, équipements publics, etc.) dans la phase de diagnostic et dans la phase de conception peut constituer une solution pour aménager le pôle de manière pertinente.

L'idéal est de faire appel à des bureaux de consultance spécialisés dans les démarches de participation citoyenne pour interroger les usagers et autres acteurs localisés aux abords du pôle multimodal.



Figure 6 : Il est primordial d'observer les déplacements des usagers lors de l'élaboration d'un projet. Les abords de la gare de Don Sainghin a fait l'objet d'un réaménagement. Pourtant, les chemements les plus empruntés n'en n'ont pas bénéficié.



Figure 7 : Le pôle bus de Bastogne intègre un abri vélo ainsi que des cartes d'itinéraires du RAVel car il passe à proximité.



Figure 8 : Les quais de la gare de Court-Saint-Etienne offrent un plus grand confort ainsi qu'un sentiment de sécurité depuis leur réaménagement ainsi que grâce à l'ouverture de la coopérative citoyenne Quatre-Quarts dans le bâtiment «voyageurs».

Recommandations

Articuler le pôle multimodal avec le quartier

A. Inscription dans une vision d'ensemble

Le développement ou la valorisation d'une gare ou d'un pôle bus peut constituer une opportunité pour harmoniser, pour « recoudre » le quartier dans lequel il s'insère et créer de nouvelles continuités. Cela peut également participer à renforcer une centralité ou en créer une nouvelle. Pour cela, il est nécessaire d'intégrer la mise en œuvre dans une vision plus large, d'ouvrir le périmètre d'action au-delà des abords immédiats du nœud.

B. Articulation grâce aux aménagements

L'architecture et l'aménagement des espaces publics, grâce à la morphologie des espaces bâtis et non bâtis, jouent un rôle dans la création de continuités visuelles et physiques. Il est important que les espaces dédiés à la mobilité soient facilement identifiables par les usagers afin d'encourager les déplacements.

C. Participation à une identité, unité d'un lieu

Certains espaces comme les gares ou certains pôles bus dans des zones centrales bénéficient déjà de « l'aura » d'un espace de mobilité. Par contre, s'il s'agit d'un nouveau nœud, peu reconnaissable, un travail sur l'identité du lieu devra être réalisé à cet effet.



Figure 11 : Les Mobipunts constituant de nouveaux lieux dédiés à la mobilité, la création d'une identité visuelle forte est importante.



Figures 9 et 10 : La gare d'Armentières a été réaménagée dans le cadre d'une réflexion globale sur le quartier de la gare.

Répondre aux attentes des usagers par l'aménagement

A. Le confort de base

Les pôles d'échanges doivent assurer un confort minimum aux usagers. Il doit être possible d'y circuler et de s'y arrêter à tout moment de la journée et au fil des saisons et conditions climatiques. Cela implique de pouvoir :

- s'asseoir. L'utilisateur doit pouvoir trouver des espaces de repos (bancs, murets, etc.) lors de la période d'attente. De tels aménagements sont indispensables pour les personnes qui présentent des difficultés à se déplacer et doivent marquer des pauses.
- se mettre à l'abri. L'utilisateur doit trouver des espaces couverts pour se protéger des intempéries. Il doit également pouvoir trouver de l'ombre en période de grande chaleur (grâce à la présence d'avants, d'arbres, d'ombre portée des bâtiments) ainsi que des espaces où il est possible de profiter du soleil.
- se sentir en sécurité. Chaque personne doit pouvoir y circuler et s'y sentir bien. Différents éléments participent à sécuriser un lieu : le contrôle social grâce au passage de personnes et la présence de fonctions, l'éclairage, la visibilité d'un lieu, etc.

B. L'accessibilité universelle

Les différents espaces au sein du pôle doivent respecter les principes de « l'accessibilité universelle », c'est-à-dire être accessibles à tous et offrir des opportunités de déplacement confortables et sûres. Une des meilleures manières de garantir des espaces adaptés à la diversité des besoins est de se référer aux guides existants sur les aménagements pour les piétons, PMR, cyclistes mais également de faire appel à des bureaux/associations de consultation spécialisés.

C. La signalétique

La signalétique doit être pensée pour les différents usagers : piétons, cyclistes, usagers des transports publics et des automobilistes (covoiturage, dépose-minute, taxi, stationnement, etc.)

Une attention particulière doit être portée pour répondre aux normes PMR. Différentes stratégies existent pour répondre à la diversité des besoins. Des bandes de guidage aident les personnes mal voyantes à se repérer. Les horaires sont affichés de manière à assurer la lisibilité pour des personnes en chaise roulante. Les trains sont annoncés au micro.

D. Les cheminements

Les cheminements sont hiérarchisés selon le principe S.T.O.P. (voir définition p.27).

Ils sont rendus agréables grâce à l'existence de fonctions, d'espaces publics de qualité, de végétations, de vues, d'éclairages, d'ambiances, etc. Les PMR ont la priorité par rapport aux autres modes de déplacement et de transport.

Il est important de tenir compte des pentes. La conception des quais doit permettre aux usagers d'accéder au train ou au bus de plain-pied. Le revêtement doit être le plus lisse possible pour être adapté aux petites roues. Il ne doit toutefois pas être glissant.

E. Les aménagements

Différents aménagements doivent être présents pour répondre aux besoins que nous avons listés (s'asseoir, se mettre à l'abri, se sentir en sécurité, etc.). Il convient de garder à l'esprit le principe d'accessibilité universelle lors de leur aménagement. On veillera par exemple à prévoir des sanitaires adaptés aux PMR, à adapter la hauteur des guichets et des bancs, etc.



Figure 12 : Le parvis de la gare de Jette a été réaménagé de plain-pied. Cela bénéficie aux PMR, cyclistes et adeptes de la micromobilité. Des bandes de guidage aident les personnes malvoyantes à se repérer.



Figure 13 : Les guichets de la gare de Don-Sainghin sont adaptés aux PMR grâce à une partie plus basse. Un panneau indique que ces personnes sont prioritaires aux guichets.

Concevoir un espace respectueux de l'environnement

Les pôles intermodaux doivent être conçus dans l'optique d'être le plus respectueux possible de l'environnement. Cette ambition participe à renforcer la qualité du cadre de vie et l'aménité d'une gare ou d'un pôle bus.

A. L'intégration au contexte environnemental

Il est primordial d'identifier les enjeux environnementaux du site dans lequel le pôle s'intègre. S'il accueille des éléments naturels, l'espace doit être conçu de manière à les préserver et les mettre en valeur.

B. La biodiversité

Différents aménagements peuvent favoriser l'accueil et le développement de la biodiversité au sein d'un espace : végétation, espaces verts en gestion différenciée, hôtels à insectes, nichoirs, etc.

C. Le sol

Le revêtement des sols doit être pris en compte car il peut altérer l'infiltration des eaux de pluie, nuire à la biodiversité des sols ou encore participer à la création d'îlots de chaleur en raison de l'inertie des matériaux qui composent les sols (asphalte, béton, pierre). Les sols imperméabilisés sont également des espaces qui ne pourront être colonisés par la végétation spontanée ou plantée. De plus en plus d'aménagements contemporains proposent des alternatives : l'utilisation de revêtements poreux (dolomie, etc.), de dalles perméables, la création de jardins de pluie, la présence de parterres, etc.

D. L'économie en ressources

Les aménagements doivent être réalisés en économisant les ressources. Cela peut se faire d'abord en réduisant la



Figure 14 : Le revêtement du parking du pôle bus d'Esch-sur-Sûre est en dolomie. Il est perméable et facilement « mutable ».

consommation d'énergie, ensuite en favorisant la réutilisation et enfin, en envisageant le recyclage. Ce principe doit être intégré lors de la conception du lieu, de sa mise en chantier et de la vie d'un projet. De la sorte, on valorisera la rénovation d'un bâtiment et la réutilisation des matériaux des espaces publics.

E. Le bruit

Les pôles multimodaux peuvent être sources de nuisances sonores et de vibrations. Il est important d'en tenir compte lors de la conception. Différents dispositifs peuvent être envisagés pour limiter les impacts négatifs (architecture, choix de revêtement, mise en place de talus anti-bruit, etc.).

F. La végétation

La présence de végétation améliore la qualité environnementale d'un lieu. Elle renforce également la qualité paysagère et est bénéfique au bien-être des usagers (régulation thermique, qualité de l'air, etc.).



Figure 15 : Le pôle bus de Bree est localisé dans une zone humide dont les aménagements tiennent compte.

Assurer un cadre de vie agréable et sûr

A. L'animation (fonction dans l'espace public)

La présence de certaines activités améliore l'attractivité d'un lieu (cf. dimension « Fonctions, services et équipements », p.49). Les initiatives citoyennes constituent un potentiel dans ce sens. Certains parvis de gare accueillent des potagers collectifs ou autres usages temporaires. Des espaces communautaires ont trouvé place dans certaines gares et participent à l'animation et la sécurisation de l'espace. Certains constituent un point de départ pour le réaménagement d'espaces publics.

B. La matérialité

La matérialité d'un espace, qu'il s'agisse du revêtement de sol ou de la composition du mobilier urbain, influence la qualité d'un lieu.

C. La lumière

La lumière est une donnée importante dans le confort d'un lieu. Il faut veiller, dans les aménagements, à prévoir des espaces où il est possible de profiter de l'ensoleillement et de l'ombre. Dans les espaces intérieurs, une attention particulière doit être portée sur l'apport en lumière naturelle. Par ailleurs, l'éclairage artificiel joue un rôle dans la lisibilité d'un lieu (marquer une direction, éclairer les indications, etc.).

La lumière est aussi à intégrer dans la scénographie d'un lieu. Elle peut mettre en valeur des éléments de patrimoine et créer des atmosphères.

D. Le patrimoine, l'art et le design

Le patrimoine, plus souvent présent dans les gares que dans les pôles bus, confère une identité et une qualité aux lieux. Lorsqu'il s'agit de réaliser de nouveaux espaces ou de remédier à des situations problématiques, des aménagements paysagers et un design de qualité participent à renforcer l'attractivité d'un lieu en conférant confort et sérénité.



Figure 17 : L'existence de fresques artistiques dans de nombreuses gares belges constitue un atout à valoriser.



Figure 16 : L'utilisation de l'acier corten et du bois confère une ambiance chaleureuse à cette aire de covoiturage localisée en dessous d'un pont d'autoroute (Bassenge).

E. L'entretien

L'entretien d'un espace est également déterminant pour le bien-être des usagers et de facto, l'attractivité des pôles d'échanges. Cette dimension doit être anticipée dans la conception des lieux grâce au choix des matériaux et à la modalité de gestion. Chaque matériau possède des caractéristiques différentes en termes de durée dans le temps, de nécessité d'entretien, etc., dont il faut tenir compte.

F. La publicité

Bien que faire appel à des sociétés publicitaires constitue un avantage économique grâce au mobilier sponsorisé, la présence de publicité intempestive dans les pôles intermodaux peut nuire à l'image et la lisibilité des lieux. Certaines actions ou affichages peuvent même nuire aux usages.

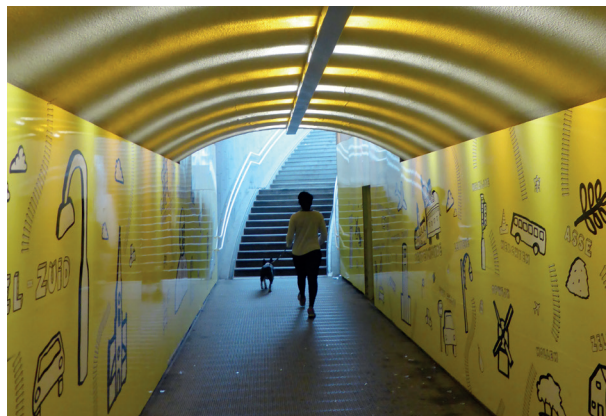


Figure 18 : L'éclairage est pensé de manière ludique et cohérente avec la scénographie dans le souterrain de la gare de Jette.



L'intégration des fonctions, services et équipements a été démontrée comme cruciale dans l'amélioration de l'attractivité des pôles d'échanges multimodaux. La présence de fonctions est pertinente pour soutenir la viabilité et l'attractivité du pôle d'échanges, son intégration spatiale au sein de son environnement et le développement de celui-ci. Cette question d'intégration des fonctions, services et équipements est à envisager à différentes échelles et implique diverses modalités d'intervention. Elle est également soumise à certains impératifs économiques.

Le gain de temps

Il s'agit, au travers de l'intégration et de la concentration de fonctions, de renforcer le confort et l'attractivité des lieux d'intermodalité afin de favoriser le report modal vers les transports publics, modes de déplacements actifs, voitures partagées et micromobilité en substitution de la voiture individuelle.

La notion de temps, inhérente au concept de déplacement, est au cœur de la problématique. Un trajet attrayant est un trajet dans lequel « on perd le moins de temps possible ». La figure « Perception du temps de porte à porte » permet de conceptualiser la notion de temps perdu dans un transfert (en l'occurrence un voyage en train), en ajoutant une dimension « valeur » au temps. Cette valorisation du temps est particulièrement intéressante, car elle permet de lui associer d'autres considérations liées à la mobilité telles que le coût ou le confort. De plus, cette approche permet de visualiser les leviers pour restreindre la « surface » du temps perdu (zone grise).

Limitation du temps d'accès au réseau grâce à la concentration d'activités et la densification des fonctions

Dans certaines situations, il est possible de limiter le temps d'accès au réseau en rapprochant les lieux d'origine, d'échanges et de destination. Plusieurs solutions existent pour organiser le territoire : on peut rapprocher les réseaux de transports des citoyens ou, à l'inverse, amener la population et les activités à s'installer à proximité des infrastructures. Cette dernière idée renvoie au concept de densification autour des nœuds. La notion de concentration, complémentaire à celle de densification, se rapporte davantage à la proximité des fonctions (ici, par rapport à un nœud de transport) qu'à leur nombre. Typiquement, une forme urbaine concentrée permet de raccourcir les déplacements. La densification et la concentration de fonctions autour des nœuds de transport sont souhaitables. Les distances acceptables varient, elles, selon les fonctions. On est prêt à parcourir davantage de kilomètres pour aller travailler que pour aller chercher son pain. Ces deux notions constituent des éléments de réponse qui peuvent paraître évidents mais qui restent complexes à mettre en œuvre.

Valorisation des délais liés au transport

Il est possible d'intervenir sur la valorisation du temps lors des changements de modes. À une échelle un peu plus réduite et concentrée autour du nœud de transport lui-même, il s'agit de rentabiliser voire d'agrémenter le temps de trajet et/ou d'attente dans les réseaux, toujours dans l'optique d'y attirer les usagers. Pour cela il faut que les usagers aient l'opportunité de réaliser une diversité de choses autour, voire pendant leurs déplacements.

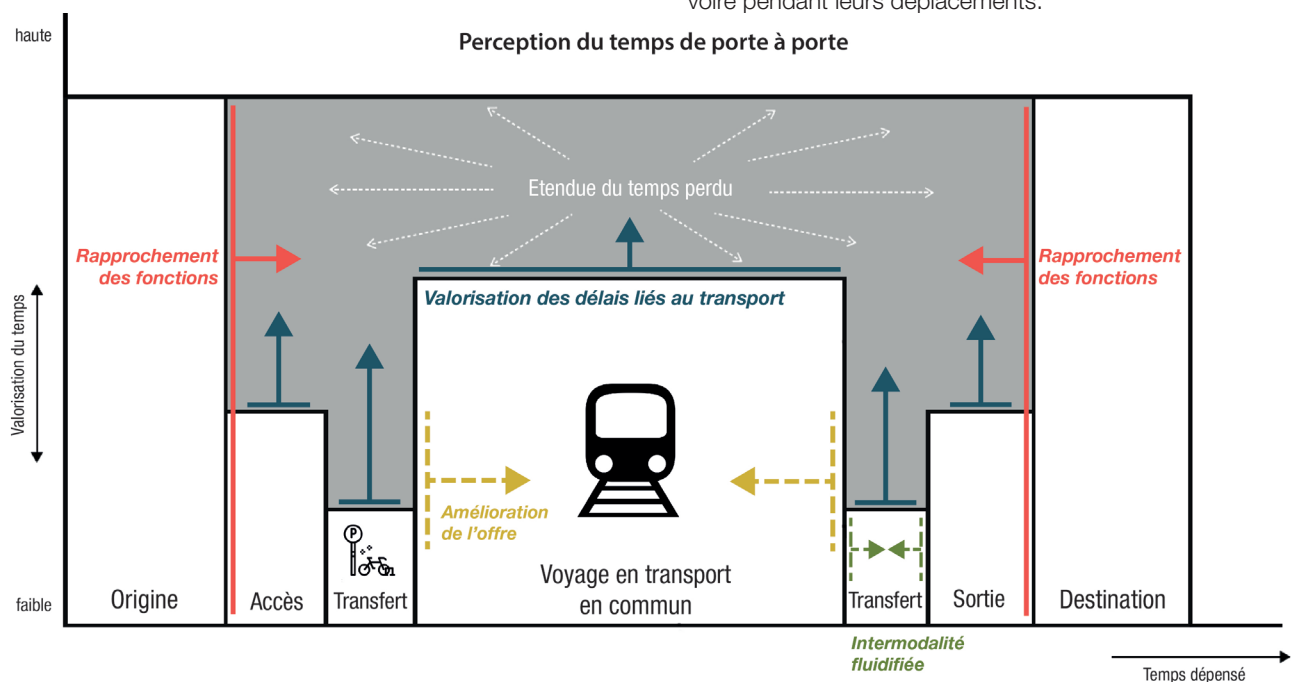


Figure 1 : Valorisation du temps de trajet 'de porte à porte' - raccourcir le temps de voyage (Van Halen et Van Oort, 2018).

Fluidification de l'intermodalité

Il s'agit de diminuer le temps du transfert entre plusieurs modes de transport ou entre un mode de transport et son environnement. Ces actions regroupent les solutions d'intermodalité ou encore d'aménagement des pôles d'échanges, déjà abordées dans la dimension « Déplacements et intermodalité » du présent vade-mecum.

Amélioration de l'offre

Une autre solution, plus directe, est de diminuer le temps du trajet lui-même en agissant au niveau des horaires et fréquences. Ceci est une dimension technique qui n'entre pas dans le cadre du présent vade-mecum.

Privilégier le concept d'« intensité urbaine » à celui de densité

Formellement, l'intensité urbaine est définie comme « le rapport entre, d'une part, la somme des habitants et des emplois et, d'autre part, la surface urbanisée » (Fouchier 1997). Conceptuellement, cette notion est utilisée par de nombreux chercheurs et praticiens afin de combiner densité et mixité.

Le lien entre la fréquentation d'un pôle et les fonctions et services

La fréquentation d'un pôle d'échanges peut être assimilée à la demande en transports. Cette demande est de facto mise en relation avec l'offre qui, quant à elle, peut se traduire par un niveau de desserte et de connectivité d'un pôle.

Or, on a tendance à ne pas reconnaître un potentiel de densification (de logements, fonctions, etc.) autour de nœuds, justement parce qu'il n'y a pas d'offre en transport. En effet la desserte (l'offre en transports) de nombreux pôles peut paraître désespérément faible, au point de remettre en question l'existence-même du pôle. Mais la réflexion pourrait relever de l'angle d'approche inverse. Si le niveau de l'offre a besoin d'être relevé et donc y prévoir des investissements, il faut peut-être préalablement le justifier en attirant davantage d'usagers (en créant la demande) vers les pôles concernés, notamment en aménageant ces derniers en véritables lieux de vie. In fine, il s'agit d'instaurer une dynamique positive afin que la demande (les usagers) justifie un investissement dans une meilleure offre.

Toutefois, il n'y a pas de recette miracle. Si l'offre d'un pôle et son niveau de fonctions et équipements vont généralement de pair avec la demande en transport, la relation de causalité n'est pas prédéfinie. Les fonctions, en attirant les usagers, stimulent la fréquentation des pôles et réseaux, augmentant à la fois la demande pour une meilleure des-

serte et les opportunités pour l'installation de nouveaux services et fonctions viables.

Bien sûr, ce cercle vertueux n'est pas infini et doit s'équilibrer en fonction de la masse critique d'usagers associée au pôle en question. La limite se trouve dans la position géographique du pôle et son positionnement au sein du (des) réseau(x).

L'accessibilité aux fonctions et services

La concentration de services autour des nœuds de transport ramène à la notion d'équité. En effet, il est essentiel que les services les plus fondamentaux ainsi qu'une mobilité durable soient accessibles de façon efficace et abordable pour tous les citoyens.

Le renforcement du territoire

Les pôles d'échanges, lorsqu'ils sont localisés dans des centralités ou des espaces qui présentent un potentiel de polarisation, peuvent constituer des opportunités pour renforcer l'attractivité du territoire. L'inscription d'un tel pôle au sein d'une localité structurante (nouvelle ou renforcée), bien connectée aux différents réseaux de transport, donnant accès à une multitude de services et fonctions, constituera à terme un avantage territorial sérieux.

L'animation du pôle d'échanges

La présence de fonctions (services, commerces, etc.) dans un pôle d'échanges multimodal participe à renforcer l'animation du lieu. Ceci peut, en plus d'être utile aux usagers, améliorer la convivialité d'un lieu et renforcer le confort ainsi que le sentiment de sécurité.

La rentabilité des infrastructures

En matière de coûts, la multiplication des usages et fonctions autour d'une même infrastructure peut permettre d'amortir plus facilement l'investissement que cette dernière représente puisque le nombre d'utilisateurs – et donc de bénéficiaires – augmente. Parallèlement, cela fait l'économie d'autres infrastructures qu'il aurait fallu développer ailleurs pour accéder aux mêmes fonctions.

Les différentes échelles et modalités d'interventions

Différentes réflexions peuvent être menées pour penser l'intégration de fonctions au sein de lieux d'intermodalité.

A. Les différentes échelles d'intervention :

- au sein du pôle d'échanges ;
- aux abords ;
- dans le quartier alentour, ou « l'aire fonctionnelle » du pôle.

B. Les deux grands types d'actions :

- l'intégration de fonctions ponctuelles ;
- une opération plus large de densification qui s'inscrit dans une réflexion territoriale de plus grande ampleur.

C. Les différents types de services :

- les services en lien direct avec la mobilité, portés généralement par les opérateurs de transport ;
- les services dédiés aux achats du quotidien portés par des acteurs à priori privés ;
- les services au public portés par des acteurs publics mais aussi privés (administration, crèche, poste, etc.) ;
- les services en support d'activités professionnelles (coworking, etc.) ;
- les espaces de types « tiers-lieux » généralement portés par des acteurs de la société civile.

Ces services peuvent aussi prendre différentes formes :

- « automatiques » et qui fonctionnent 24h/24 (distributeurs de boissons, boîte poste, distributeurs de titres de transports, etc.) ;
- des services nécessitant la présence de personnel, fonctionnant selon des horaires définis ;
- mobilier/équipement : bulle à verre, boîte aux lettres, etc.

Enfin, les services et fonctions s'inscrivent selon différentes temporalités :

- permanents ;
- ponctuels ;
- hebdomadaires : marchés des producteurs locaux, etc.



Figure 2 : Le distributeur de snack dans hall de la gare d'Armentières est complémentaire au stand de petite restauration. Ce type d'équipement est également utile dans les gares où le flux d'utilisateurs est insuffisant pour l'ouverture d'un commerce.



Figure 3 : Le bar tabac en face de la gare de Don-Sainghin a fermé. Cet arrêt est principalement fréquenté par des navetteurs vers Lille et connaît un flux important le matin et le soir. En effet, elle est localisée hors d'une centralité et ne dispose pas d'une clientèle potentielle suffisante pour ce type de commerce. Toutefois, de nouvelles activités s'installent dans le périmètre telle qu'une auto-école. Elles sont adaptées au profil des usagers (étudiants et

Des questions à se poser

S'il est primordial d'envisager la multiplication des usages d'un pôle d'échanges et des services attenants, encore faut-il étudier la possibilité d'intégrer d'autres fonctions au sein du pôle notamment en lien avec l'activité économique, touristique ou culturelle locale. En effet, chaque contexte présente ses particularités et nécessite une réponse adaptée selon le type d'usagers et le contexte territorial. La pertinence du choix des fonctions va déterminer leur pérennité.

À quel type de pôle a-t-on affaire ?

Les caractéristiques du pôle d'échanges multimodal conditionnent le type de fonctions à y intégrer. Comme il est primordial que ces fonctions répondent aux demandes et soient adaptées aux habitudes des usagers, il est nécessaire de s'interroger sur le type de pôle. En effet, dans le cas des gares, il peut s'agir d'une gare de destination ou d'origine - voire les deux. Certains pôles seront davantage fréquentés par des travailleurs que par des étudiants et inversement, tandis que d'autres auront une vocation touristique. Par ailleurs, certaines gares sont fréquentées principalement aux heures de pointes, d'autres de manière continue. De même, les activités au sein et/ou autour des pôles d'échanges ne sont pas les mêmes suivant l'importance de la gare, qui est fonction de la fréquentation et de l'offre par jour de semaine. Enfin, la centralité des pôles potentiels influence également les équipements et fonctions au sein et/ou autour de ceux-ci.

Une typologie des gares selon trois classes a été réalisée sur base du ratio destination / origine obtenu à partir des abonnements SNCB (2016) : gare de destination (ratio > 1), gare mixte (0,5 < ratio < 1) et gare d'origine (ratio < 0,5).

La Wallonie compte **33 gares de destination, 36 gares mixtes et 193 gares d'origine.**

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

Le contexte territorial est essentiel lors de la mise en œuvre de pôles d'échanges. En effet, les réponses au choix programmatique des fonctions et services sont différentes si le pôle d'échanges se trouve dans une centralité ou s'il est excentré.

Le caractère central de la plateforme peut être estimé en regard de sa localisation vis-à-vis des secteurs statistiques centraux, à savoir si ces derniers sont intersectés par un rayon de 250 mètres autour du nœud potentiel. Cette proximité peut être évaluée par rapport aux secteurs statistiques centraux principaux (A00-) et secondaires (B00-, C00-, D00-, etc.). Ces secteurs sont généralement les plus densément peuplés et concentrent nombre de fonctions tertiaires.

Parmi les 262 gares actives en 2017, 59 d'entre elles sont situées à proximité d'un secteur statistique central principal et 141 à proximité d'un secteur statistique central (principal ou secondaire).

Parmi les 15.212 arrêts de bus, 1.653 d'entre eux sont situés à proximité d'un secteur statistique central principal et 5.942 à proximité d'un secteur statistique central (principal ou secondaire).

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

Outre la centralité, différentes variables relatives aux fonctions doivent être prises en compte pour intégrer le contexte territorial existant (voir encadré page précédente). Ces variables sont étudiées selon des rayons différents, recommandés par la littérature, autour du pôle d'échanges multimodal. Ces rayons varient également selon qu'il s'agisse d'un nœud de type gare ou arrêt de bus.

Différentes variables ont été utilisées dans le cadre de la recherche sur l'urbanisation et la mixité des nœuds intermodaux. Pour ce qui est des nœuds de type gare, les données sont reprises dans l'Atlas des gares publié sur le site de la CPDT pour chacune des 262 gares.

Données par secteurs statistiques : Statbel

Population absolue : IWEPS

Utilisation du sol : Base de Données Bodem/Sol du SPF-Finances/AGDP

Disponibilité foncière : Plan de Secteur (DGO4) définissant le type d'affectation du sol et Matrice cadastrale (AGDP) informant de l'occupation du sol

Nodules commerciaux : Atlas du commerce

Ratio d'efficience (fréquentation/offre) : SNCB

A. Proximité de nodules commerciaux

Les nodules commerciaux correspondent à des concentrations spatiales de commerces (minimum 50 commerces ou minimum 10 commerces totalisant un minimum de 5000 m² de surface de vente nette) représentés de manière ponctuelle.

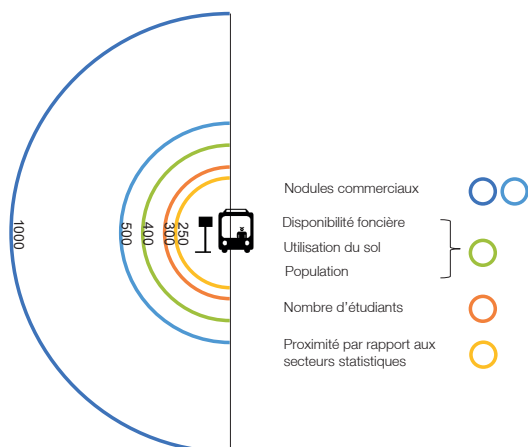


Figure 4 : Rayon d'analyse autour des pôles bus d'après la littérature (CPDT).

La Wallonie compte 270 nodules commerciaux au total. Par exemple, on constate que 80% des gares et 92% des arrêts de bus ne comptabilisent aucun nodule commercial dans un rayon de 500 mètres.

B. Population

Nous ciblons ici le volume total de population et ses caractéristiques socio-économiques au sein des différents rayons d'influence.

Dans un rayon d'un kilomètre autour des gares, on compte moins de 2.500 habitants autour de la moitié des gares et plus de 15.000 habitants autour d'un faible nombre d'entre elles (Liège-Carré, Verviers-Palais, Liège-Saint-Lambert, Verviers-Central, Namur et Liège-Guillemins).

Pour les arrêts de bus, un peu plus de la moitié comptent moins de 300 habitants dans un rayon de 400 mètres tandis que 315 arrêts ont plus de 3.000 habitants.

C. Disponibilité foncière potentiellement urbanisable

La première consiste à sélectionner les types d'affectation du sol correspondant à des zones urbanisables au plan de secteur. La deuxième croise le plan de secteur avec le plan cadastral. La troisième extrait les parcelles cadastrales non urbanisées sur base de la matrice cadastrale. Ces dernières constituent les zones de disponibilité foncière potentielle. Cette donnée est particulièrement importante dans le sens où elle indique si les alentours du pôle d'échanges peuvent encore être (facilement) mobilisés pour contribuer à son développement. Ce foncier est potentiellement disponible pour développer des fonctions et services au sein du pôle d'échanges, en ce compris les services de mobilité qui sont souvent gourmands en espace (sites propres, quais, espaces d'attentes, stationnement, etc.). Cette information s'avère notamment utile dans le cas d'arrêts de bus en milieu dense, qui disposent souvent de peu d'espace pour être

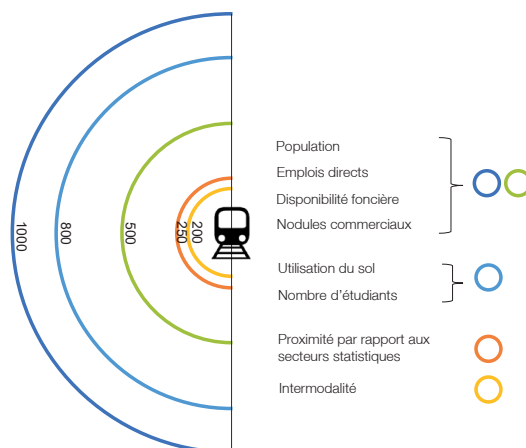


Figure 5 : Rayon d'analyse autour des gares d'après la littérature (CPDT).

La moitié des gares ont plus de 40 hectares de surface potentiellement urbanisable dans un rayon de 1.000 mètres.

D. Multifonctionnalité et utilisation du sol

Afin d'estimer la multifonctionnalité d'un territoire, on peut notamment recourir à l'utilisation du sol. Seulement les données relatives aux terrains à usage industriel et artisanal, aux terrains occupés par des commerces, bureaux et services et aux terrains occupés par des services publics et équipements communautaires sont utiles pour la caractérisation des gares et des arrêts de bus. Ces données sur l'utilisation du sol devraient être croisées avec celles des opérateurs de transport afin de se faire une idée plus précise de la situation de fait et son potentiel.

E. Emplois directs et scolaires

Il s'agit d'identifier les concentrations d'emplois et d'écoles au niveau des différents rayons.

Le nombre d'emplois directs est plus élevé autour des gares supra-locales (Ath, Genval, Braine-l'Alleud, etc.) ou régionales (Charleroi Sud, Namur, Mons, etc.).

On constate néanmoins un nombre élevé de travailleurs autour de plusieurs gares locales dont la fréquentation est inférieure à 500 montées par jour de semaine (Château de Seilles, Basse-Wavre, Harchies, Floreffe, Limal, etc.) et parmi lesquelles plusieurs correspondent à des gares de destination.

Ces gares caractérisées par une faible fréquentation et présentant un nombre élevé d'emplois à proximité sont des gares potentiellement sous-exploitées.

84 gares possèdent au minimum un établissement scolaire dans les environs, il s'agit généralement de gares incluses dans le tissu urbain de grandes et moyennes villes wallonnes. Pour les arrêts de bus, 5,7 % sont situés à moins de 300 mètres d'un établissement scolaire.

Certaines des gares qui comptent plus de 2.000 étudiants dans un rayon de 800 mètres sont caractérisées par une fréquentation inférieure à 500 montées par jour de semaine. Parmi les arrêts de bus qui comptent plus de 2.000 étudiants dans un rayon de 300 mètres, 45,8 % ont un nombre moyen de montées inférieur à 100.

Recommandations

Répondre aux attentes des résidents et des navetteurs du pôle d'échanges multimodal

Cette ambition se décline à des échelles relevant tout autant du développement territorial autour du pôle d'échanges que de la conception du pôle d'échanges lui-même. Par conséquent, les recommandations sont relativement conséquentes à mettre en œuvre et relèvent du moyen voire du long terme.

Dans tous les cas, il est important de se poser la question de savoir si on vise l'implantation de fonctions et services à destination des riverains, des usagers du pôle d'échanges, ou des deux. Certaines opérations peuvent viser à attirer davantage d'usagers et/ou de riverains.

A. Privilégier la mixité de fonctions

L'aire fonctionnelle du pôle d'échanges doit idéalement proposer une mixité de fonctions. Il est donc pertinent de sélectionner des activités stratégiques, cohérentes avec le nœud et le contexte élargi. Il convient pour cela d'identifier préalablement les manques au sein d'une aire fonctionnelle, et tenter d'y pallier afin de rapprocher un maximum les services des usagers du pôle d'échanges multimodal.

De plus, la mixité de fonctions permet d'apporter de la résilience à l'aire fonctionnelle du pôle d'échanges, et donc potentiellement à tout un quartier ou village. L'activité et le passage des usagers garantissent en outre un certain contrôle social, et contribue ainsi à la sécurisation des lieux.

Ajoutons que la multiplication des services autour d'un nœud, et potentiellement l'augmentation de sa desserte, peuvent avoir pour effet de valoriser le foncier et l'immobilier aux alentours, générant des retombées économiques.

« Il s'agit de valoriser le temps de correspondance mais aussi d'offrir d'autres propriétés au pôle d'échanges au-delà de la fonction de transport. » (CPDT, 2018)

Les fonctions pertinentes à polariser autour d'un pôle d'échanges dépendent de plusieurs facteurs à analyser, dont la plupart renvoient aux paramètres présentés dans la section ci-avant.

- L'attractivité du lieu (le nombre d'usagers) ;
- Le profil des usagers (travailleurs, étudiants, touristes, etc.) ;
- Le type de nœud (origine / destination / équilibre) ;
- Le contexte territorial du pôle (rural, dense, résidentiel, pôle d'emplois) ;
- Le type d'infrastructures nécessaires (revêtement, rail, plan d'eau, etc.) ;
- La connectivité au reste du réseau ou la position du nœud sur celui-ci ;
- La maîtrise et les disponibilités foncières aux alentours du pôle.

Cela dépend : des usagers, du (des) réseau(x) concerné(s), et de l'espace disponible.

Si le choix des services doit aussi répondre à une certaine attente des usagers selon leurs besoins, à l'inverse, quelques initiatives peuvent judicieusement être mises en place de façon anticipative afin d'attirer les voyageurs.



Figure 6 : L'aménagement de la Rector De Somerplein à Louvain a permis d'améliorer l'intermodalité et de renforcer l'attractivité des lieux, à deux pas de la Grand-Place de la ville. Il s'agit d'un pôle bus structurant où convergent de nombreuses lignes. Au sous-sol se trouvent un parking vélo sécurisé avec un service de réparation, des toilettes publiques, des casiers sécurisés ainsi qu'un service de location de poussettes. Il s'agit donc de services dédiés à la mobilité, mais également à toutes les personnes fréquentant le centre-ville : riverains, étudiants, travailleurs, touristes, etc. Les escaliers sont aussi un lieu de rencontre (Ney+Partner).

B. Densifier autour de nœuds stratégiques

De manière générale, la production de logements (éventuellement publics) est tout à fait pertinente dans les quartiers particulièrement bien desservis en transports en commun. Bien entendu, le logement n'est pas la seule fonction pertinente à placer à proximité des nœuds de transport. Les citoyens doivent aussi bénéficier de motivations à l'autre bout de leurs déplacements : lieux de travail, d'enseignements, de commerce, de loisirs, etc. Il s'agit donc globalement de concentrer les lieux de vie (origines) et d'activités (destinations) des citoyens autour des pôles d'échanges, afin de maximiser l'usage des réseaux qui y convergent.

Dans des contextes déjà densément bâtis comme des quartiers de gare en ville, les opérations de démolition / reconstruction ne sont pas à exclure. Une intervention telle qu'un remaniement foncier ou immobilier permet de traduire une ambition forte des pouvoirs locaux. Un SOL peut s'avérer être un outil intéressant dans ce cas de figure. À ne pas négliger, la valorisation des « dents creuses » et autres interstices urbains.

La densification, quelle qu'elle soit, ne doit pas se faire au détriment de la qualité de l'espace public. Au contraire, la densité a besoin d'espaces qualitatifs pour être couronnée de succès, et les aménagements des pôles d'échanges constituent justement un « momentum » idéal pour réaménager ces espaces.



Figure 7 : Densification autour de la gare d'Arlon.

C. Renforcer la centralité du pôle d'échanges

Selon le contexte, le pôle pourrait ne pas être aménagé au sein d'une centralité ce qui constituerait alors une opportunité pour développer une nouvelle centralité, un lieu de vie. Le pôle d'échanges et son aire fonctionnelle peuvent même devenir une destination, selon les fonctions auxquelles ils permettent l'accès, plus particulièrement dans des milieux urbains.

In fine, certains pôles (du moins parmi les plus centraux) ont vocation à être de véritables lieux de vie, appropriés par les citoyens. Le secteur public ne doit pas être le seul à porter ce genre de développement ; au contraire, les investissements privés doivent être encouragés comme le souligne la Vision FAST 2030.

Rappelons que **diminuer les déplacements** eux-mêmes, ou **favoriser les métriques piétonnes** constitue la base de la stratégie visant à réduire la dépendance à la voiture individuelle.

L'implantation d'une fonction 'locomotive' peut être l'impulsion idéale pour augmenter la fréquentation d'un nœud de transport et in fine, des réseaux eux-mêmes. Il peut s'agir d'un équipement communautaire (ex : mairie de quartier), d'un commerce à succès, ou d'un équipement culturel phare servant à catalyser les investissements dans l'aire fonctionnelle d'un pôle d'échanges. Ajoutons que l'architecture du lieu et des éventuelles nouvelles constructions a évidemment un important rôle à jouer en termes de visibilité et de « placemaking ».

D. Créer un nœud à partir d'un endroit stratégique

Il est envisageable de renforcer un pôle existant (par exemple en le connectant à d'autres réseaux), voire d'en créer un, à proximité des centralités préexistantes et faiblement connectées aux différents réseaux de transport. Comme évoqué précédemment, différents indicateurs permettent de détecter les centralités : nombre d'habitants, nombre d'emplois, nombre d'étudiants, nodules commerciaux, etc.

Ce fut notamment le cas à Bree, où la Ville a décidé d'installer une gare des bus sur un nouveau site à l'extérieur du centre-ville, mais à proximité immédiate de plusieurs centres d'enseignement et d'emploi (hôtel de police, etc.). Le succès est au rendez-vous avec un grand nombre d'usagers dont évidemment beaucoup d'étudiants. Afin d'amplifier la dynamique créée par l'arrivée d'un nouveau pôle d'échanges multimodal, il est important de bien communiquer à ce sujet, non seulement pour sensibiliser les futurs usagers mais également afin d'attirer des investissements privés.

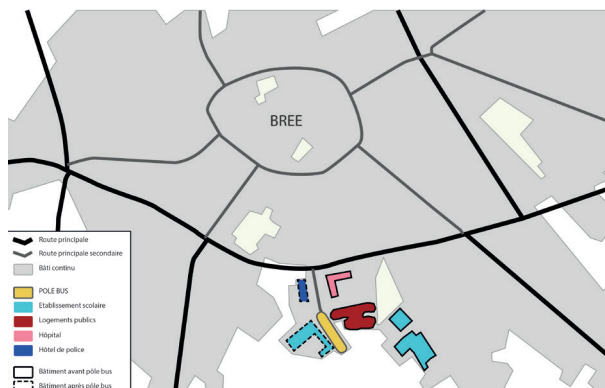


Figure 8 : Schéma du pôle bus de Bree, entouré de nombreuses fonctions (centre d'enseignement et d'emploi, hôtel de police).

Valoriser le potentiel de flux et le temps d'attente

La règle générale est de proposer, au sein des pôles d'échanges multimodaux, des fonctions et services qui soient adaptés à leurs caractéristiques intrinsèques et contextuelles. On peut distinguer plusieurs types d'installations parmi les pôles d'échanges, notamment sur la base d'un critère fondamental qui est la présence d'un bâtiment ou non. On pensera évidemment à une gare ferroviaire mais il peut également s'agir d'une salle d'attente au sein d'un pôle bus ou d'un parking vélo sécurisé.

Dans tous les cas, **les questions à se poser dépendent du type d'usagers du pôle d'échanges.** Prenons l'exemple d'une gare d'un lieu touristique. De quoi peuvent avoir besoin des personnes de passage occasionnel : location vélos, infos touristiques, consignes bagages, restauration, sanitaires, wi-fi, etc.

A. Les pôles d'échanges avec bâtiment

L'étude CPDT de 2018 souligne « la grande potentialité de valorisation du patrimoine SNCB/Infrabel (...). La position de la SNCB est claire sur ce sujet, leur volonté est de revendre ou de mettre en place une emphytéose sur les bâtiments de gare qui ne sont plus utilisés (...). » À ce propos, il serait judicieux que les autorités locales puissent disposer d'un droit de regard sur les éventuels projets qui pourraient réinvestir les bâtiments de gare.

Il reste toutefois de nombreuses gares intermédiaires et quelques-unes régionales sur lesquelles la SNCB décide de concentrer ses services (dont notamment des guichets maintenus). Il n'en est pas moins crucial de gérer et équiper leur environnement, qui peut accueillir de nombreuses aménités pour faciliter et agrémenter les trajets quotidiens des usagers.

Que ce soit dans une (ancienne) gare ou à proximité de tout pôle d'échanges multimodal, d'autres types de services sont envisageables : crèche, centrale de titres-services, HoReCa, etc. De manière générale, les usagers passant par un pôle d'échanges représentent une clientèle potentielle pour toute activité commerciale ou de services, faisant des aires fonctionnelles un terrain fertile pour l'activité économique.

Les « tiers-lieux » constituent un concept intéressant pour la reconversion d'anciennes gares. Il s'agit en fait de lieux polyvalents, qui peuvent être déclinés, par exemple, en salle de fêtes, salle d'expositions, halles pour commerçants locaux, ou simplement en salle à disposition pour clubs sportifs et autres mouvements de jeunesse.



Figure 9 : Un exemple intéressant et transposable est celui de la gare de Vinay, où la Municipalité a accompagné « la reconversion de l'ancienne halle ferroviaire en magasin de producteurs (locaux). Dans cet espace rural, l'installation d'un magasin (...) s'est ainsi trouvée à la croisée des politiques publiques locales et régionales de valorisation du transport ferroviaire, de soutien à l'agriculture et de développement économique des territoires. » (CEREMA, 2017) (Crédits photos : Google)



Figure 10 : Le projet «Pand10» (voie 10) a pris vie dans la gare de Tirmont. Il s'agit d'une occupation temporaire en attendant la reconversion du bâtiment. Des citoyens y organisent des activités sociales et culturelles (Crédits photos : Pand10).

Les nouveaux comme les anciens bâtiments des pôles d'échanges peuvent constituer **des opportunités pour la production d'électricité solaire.** En plus de servir d'exemple bien visible pour les usagers, l'équipement génère de l'énergie qui peut directement alimenter les aménités sur place, comme par exemple des bornes de recharges de véhicules électriques en partage, contribuant ainsi à l'intermodalité du lieu.

B. Les pôles d'échanges sans bâtiment

Les arrêts de train ou de bus sont pour la plupart très peu équipés en infrastructures bâties. Il en va de même pour les P+R et autres stations de véhicules partagés. Ce n'est pourtant pas une fatalité. Quelques aménités définies stratégiquement peuvent doper l'usage des pôles d'échanges multimodaux.

Un simple abri illuminé et isolé des intempéries rend déjà un service essentiel aux usagers. Rappelons également qu'il existe une pléiade de services qui ne nécessite pas un personnel présent de manière permanente et qui peut souvent répondre à des besoins fondamentaux. On pense notamment à des équipements ponctuels comme : des automates pour les tickets de transport, fontaines à eau, distributeurs de snacks, casiers de paquets Bpost (Cubee), sanitaires, panneaux d'affichage numérique, etc.

La présence de friches à proximité immédiate du pôle d'échanges peut représenter une opportunité pour créer un bâtiment afin de développer des services et éventuellement d'attirer davantage d'usagers. Le nombre de ménages (logements) ou d'emplois à proximité doit toutefois pouvoir garantir un potentiel d'augmentation de la fréquentation du pôle.



Figure 11 : La halte éco-modulaire de Niederbronn-les-Bains intègre des panneaux photovoltaïques ainsi qu'un système de récupération des eaux de pluie.



Figure 12 : Le pôle bus d'Esch-sur-Sûre intègre une aire de pique-nique, un espace protégé des intempéries ainsi que des sanitaires qui sont ouverts et fermés quotidiennement par des employés communaux.



Figure 13 : Cubee, le distributeur des paquets de Bpost localisé devant les quais de la gare de Louvain-La-Neuve.

Pratiques transversales et innovantes

À l'échelle infra-locale, au sein du pôle d'échanges, de petits aménagements et des fonctions de support s'avèrent très intéressants. En plus des aménités relativement autonomes citées ci-avant, on pensera à des boîtes à livres, des modules de jeux, des infos touristiques, voire des arbres fruitiers, ou tout simplement l'accès au wi-fi. Tous ces services permettront d'agrémenter les temps d'attente du voyageur.

Il est également intéressant de rendre le lieu du pôle d'échanges « productif » lui-même. Outre la notion de « rentabilité » et la cohérence avec d'autres politiques que la mobilité, de nombreuses initiatives peuvent contribuer à la reconnaissance du lieu. La production d'énergies renouvelables constitue un exemple idéal car tout à fait en phase avec les défis contemporains, et évidemment complémentaire avec la mobilité.

Les « services écosystémiques » constituent un ensemble de services rendus par des éléments (semi-)naturels, parfois intégrés à un réseau dit « infrastructure verte ». Si ces aménagements dispensent des services qui dépassent le cadre de la mobilité (par exemple l'absorption et filtration des eaux de pluies, l'accueil de la biodiversité, etc.), il n'empêche qu'ils peuvent également contribuer aux pôles d'échanges multimodaux, notamment en proposant un cadre récréatif et de détente aux usagers.

Dans tous les cas, la communication jouera un rôle essentiel dans le succès d'un pôle d'échanges multimodal. En effet, les citoyens ne peuvent utiliser un pôle d'échanges s'ils n'ont pas connaissance de ses horaires et connexions, des services qu'on y trouve voire tout simplement de son existence ! La visibilité des services peut se faire via de nombreux médias. Les jeux de formes et couleurs sont très efficaces sur les affichages. Les signalétiques peuvent également se faire via des moyens numériques, audios et/ou visuels. Pour une efficacité et une cohérence optimales, ces ensembles d'informations devraient être standardisés et homogénéisés à l'échelle d'une localité, voire au-delà (échelle du réseau par exemple).

Le rôle d'une signalétique efficace est crucial : parfois une simple amélioration de la signalétique permet d'augmenter le nombre d'usagers. En toutes circonstances, un voyageur devrait idéalement pouvoir savoir où il doit se rendre, à quel moment, et ce qu'il peut faire sur place. Une identité visuelle contribue à la reconnaissance et la lisibilité du lieu.



Figure 14 : Une boîte à livres et des toilettes publiques ont été installées autour de l'arrêt de tram structurant «Buchrainplatz» à Oberrad (Allemagne). On y trouve également des vélos en libre-service, un espace dépose-minute et des places de taxi.



Figure 15 : La gare de Silly intègre un bassin d'orage qui est un espace favorable à la biodiversité.

ANNEXE 1

TABLEAU DES RECOMMANDATIONS

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, etc.)

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, etc.)

DÉPLACEMENTS ET INTERMODALITÉ

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
Vente de titres de transport via guichet Information horaire en temps réel Signalisation des centres d'intérêt Parking réservé aux voyageurs avec bornes pour véhicules électriques (autos et cycles) Dépose minute	Vente de titres de transport via guichet Information horaire en temps réel Signalisation des centres d'intérêt Parking réservé aux voyageurs avec bornes pour véhicules électriques (autos et cycles) Dépose minute	Information horaire en temps réel Parking réservé aux voyageurs Dépose-minute	Parking en libre-accès ou réglementé Dépose minute	Information horaire en temps réel Parking en libre-accès ou réglementé Dépose-minute	Parking en libre-accès ou réglementé

Transversal aux différents types de pôles :

Vente de titres de transport via automate
Information réseau et horaire
Rack à vélos, parking vélos sécurisé, rampe à vélos si nécessaire
Accès PMR (places de parking, signalétique et aménagements)
Caméras de surveillance

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
Mise en œuvre du concept MaaS (point d'ancrage) Auto-partage Vélos en libre-service Points vélos (location, entretien, gestion du parking sécurisé, etc.) Espace réservé aux taxis	Auto-partage Espace réservé aux taxis	Signalisation des centres d'intérêt	Information horaire en temps réel Signalisation des centres d'intérêt	Information horaire en temps réel Signalisation des centres d'intérêt	Information horaire en temps réel

Transversal aux différents types de pôles :

Labellisation garantissant un niveau de service minimum
Communication relative au niveau de service
Mutualisation du parking avec d'autres fonctions
Signalisation des itinéraires cyclo-pédestres
Harmonisation via une charte graphique
Parking avec bornes électriques à charge rapide (réservé aux voyageurs et/ou gratuité de la charge pour les voyageurs) afin de densifier le réseau de recharge pour véhicules électriques prioritairement à proximité des pôles d'échanges et d'inciter les usagers à combiner déplacements "voitures électriques" avec des déplacements en transport en commun.

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
Location de nouveaux modes urbains (Hoverboard, monoroue, skate électrique, gyropode, etc.)	Vélos en libre-service Mise en œuvre du concept MaaS (point d'ancrage) Parking réservé aux touristes (séjours plusieurs jours, mobil home, etc.)	Parking réservé aux touristes (séjours plusieurs jours, mobil home, etc.)	Parking réservé aux touristes (séjours plusieurs jours, mobil home, etc.)	Vélos en libre-service Mise en œuvre du concept MaaS (point d'ancrage) Parking réservé aux touristes (séjours plusieurs jours, mobil home, etc.)	

Transversal aux différents types de pôles :

Appels à projets, concours
Intégration à d'autres secteurs et acteurs (tourisme, culture, éducation, etc.)

INSERTION TERRITORIALE ET ESPACE PUBLIC

Gares régionales	Gares supra-locales destination ou mixte	Gares supra-locales origine	Gares locales	Pôles bus prioritaires (communes sans gare)	Pôles bus structurants
Niveau de recommandation basique					
Espace piétons permettant les usages temporaires					
<p>Transversal aux différents types de pôles :</p> <p>Facilitation des cheminements dans un maillage continu (hauteur de quai, trottoir abaissé, couleur du revêtement du sol, etc.)</p> <p>Liaisons modes doux aménagées vers les activités et quartiers résidentiels</p> <p>Application du principe S.T.O.P.</p> <p>Priorisation et protection des usagers faibles</p> <p>Éclairage sécurisant et valorisant les lieux</p> <p>Aménagements visant à réduire la vitesse automobile (espaces partagés, etc.)</p> <p>Intégration d'un minimum de plantations (arbres, plantes, fleurs, ...)</p>					
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
Qualité et lisibilité du parvis de gare	Qualité et lisibilité du parvis de gare				
<p>Transversal aux différents types de pôles :</p> <p>Travail sur la dimension symbolique du lieu comme espace de mobilité par l'architecture, la signalétique, les espaces publics</p> <p>Harmonisation du mobilier urbain</p> <p>Intégration et aménagement d'espaces verts</p> <p>Multiplicité d'usages des espaces publics et des bâtiments (accueillir des événements, des marchés, etc.)</p>					
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
Instruments de musique en libre-accès Espace de travail Espace de relaxation	Jeux pour enfants	Jeux pour enfants Espace de pique-nique		Jeux pour enfants Espace de pique-nique	
<p>Transversal aux différents types de pôles :</p> <p>Potagers collectifs</p> <p>Interventions artistiques (fresques, sculptures, etc.)</p> <p>Panneaux pédagogiques (sur l'histoire, l'environnement, etc.)</p>					

FONCTIONS, SERVICES & ÉQUIPEMENTS

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
Salle d'attente chauffée Petite restauration Sanitaires dont espace change-bébé Consignes à bagages Distributeur d'argent liquide Atelier vélo	Salle d'attente chauffée Sanitaires dont espace change-bébé	Abris avec sièges et éclairage nocturne	Abris avec sièges et éclairage nocturne	Abris avec sièges et éclairage nocturne	Abris avec sièges et éclairage nocturne

Transversal aux différents types de pôles :

Promouvoir la densification et la mixité autour des nœuds tout en intégrant contraintes et nuisances

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
Commerces de proximité (supérette, librairie, pharmacie, etc.) Crèche HoReCa Point poste Distributeurs de paquets Bpost (Cubee) Accueil petite enfance Co-working Information touristique Consigne sous la forme de casiers sécurisés et fonctionnels	Commerces de proximité (supérette, librairie, pharmacie, etc.) Crèche Petite restauration Consigne sous la forme de casiers sécurisés et fonctionnels Atelier vélo	Petite restauration Sanitaires dont espace change-bébé	Distributeurs de boissons	Commerces de proximité (supérette, librairie, pharmacie, etc.) Distributeurs de boissons	

Transversal aux différents types de pôles :

Implantation d'activités susceptibles de fonctionner en soirée et de créer du contrôle social

Boîtes aux lettres

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
Grands écrans d'information Commerces dédiés à la mobilité urbaine et à la bagagerie Salle polyvalente et espaces collectifs Poste de police Production d'énergie renouvelable	Grands écrans d'information Distributeurs de paquets Bpost (Cubee) Accueil petite enfance Distributeur d'argent liquide Salle polyvalente et espaces collectifs Informations touristiques Production d'énergie renouvelable	Abribus intelligents (c'est-à-dire connectés et équipés d'écrans tactiles) Production d'énergie renouvelable Atelier vélo	Abribus intelligents Espaces communautaires Production d'énergie renouvelable	Abribus intelligents Distributeurs de paquets Bpost (Cubee) Espaces communautaires Informations touristiques	Abribus intelligents

Transversal aux différents types de pôles :

Vente de produits locaux et accueil de commerces ambulants et food trucks

Boîtes à livres, frigos solidaires, "give-box"

Fontaines à eau potable

Activités citoyennes, temporaires ou non, participant à l'intégration dans le quartier (café communautaire, lieux éphémère, potager collectif, street art, etc.)

Espace d'affichage (culturel, commerces locaux, etc.)

Presse gratuite

ANNEXE 2

GRILLE ANALYSE TERRAIN

ANNEXE 3

FICHES BONNES PRATIQUES

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)
- Nécessité 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)

FRÉQUENCE

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

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

SERVICES

Auto-école, pas de commerce (fermeture récente)

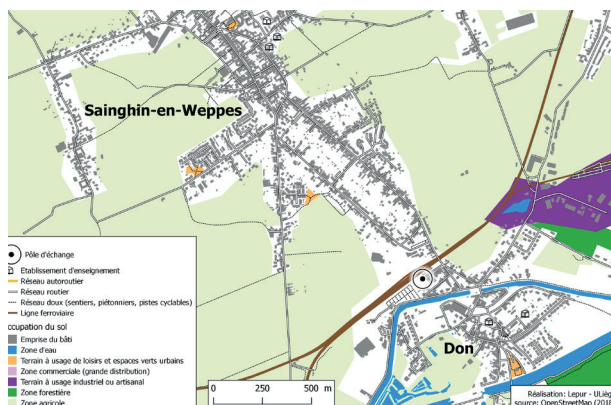
ACTEURS & BUDGET

4,8 millions €

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

PROGRAMMATION :

- P+R
- Pôle bus
- Aire de covoiturage



BREE, AMÉNAGEMENT DU PÔLE BUS ET D'UN QUARTIER

Le pôle bus de Bree a été inauguré en 2017 et résulte de la convergence de différentes volontés. Tout d'abord, celle de déplacer la gare des bus du centre-ville pour limiter les nuisances et libérer de l'espace afin de réaménager les espaces publics. Ensuite la volonté de déplacer une école secondaire qui devait être agrandie. La Ville de Bree a été un acteur important dans la coordination des différents projets. Au final, le pôle bus s'inscrit dans le réaménagement d'un « quartier » comprenant trois écoles, une maison de repos, un commissariat de police et bientôt un complexe sportif. La société de bus De Lijn y a vu une opportunité grâce à la concentration de leurs principaux usagers à Bree : les étudiants. Pour favoriser l'intermodalité, chaque école a un parking vélo sécurisé.

ENSEIGNEMENTS

- Localisation à proximité d'activités polarisantes
- Situation win-win entre la commune et De Lijn concernant la relocalisation du pôle bus
- Bonne connexion cyclo-piétonne avec le centre-ville (passage souterrain)
- Prise en compte des besoins des PMR (plain-pied)
- Panneau central d'information en temps réel
- Qualité paysagère des aménagements + prise en compte de la biodiversité
- Principe STOP (marche, vélo, transports en commun, voiture)
- Offre de stationnement vélo limitée en voirie mais offre plus importante dans les bâtiments publics (école, police)
- Aucun guichet vu qu'il ne s'agit pas d'un espace de longue attente et qu'il est surtout fréquenté par des usagers habitués

LOCALISATION

Bree, Limbourg, Flandre

POPULATION COMMUNALE

16.005 (2018)

CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE

Urbain/péricentral (bordure du centre-ville)

MODES DE TRANSPORT



FRÉQUENTATION

Pics liés au public scolaire

FRÉQUENCE

11 lignes de bus (locales & vers villes : Genk, Hasselt, Anvers) dont 1 à la demande

ACTEURS & BUDGET

Projet "Campus" (Pôle bus & P+R) : 2 millions €

- Ville de Bree : 1.527.573 €
- De Lijn : 346.839 euros €
- Intercommunale Infrax : 122.533 €

PROGRAMMATION

- Trois écoles
- Commissariat de police
- Quais de bus, espace couvert
- P+R
- Parkings vélos privés et publics
- Circulations



DEINZE, PREMIER MOBIPUNT DE BELGIQUE

Le premier projet de Mobipunt a été matérialisé grâce à un appel à projet de la Province du Limbourg pour un montant de 80.000 euros. Le Mobipunt a été localisé en face du centre de service public Liespiegel dont la construction a été achevée en 2016. Ce lieu a été choisi car il est proche du centre et d'autres activités polarisantes tels que le supermarché, l'office de tourisme, le centre de jeunes, le théâtre, etc. Un abri pour vélos avait déjà été réalisé proche d'un arrêt de bus à la demande et d'un parking public. Les espaces publics avaient déjà également été réalisés. Le Mobipunt a aussi été dessiné sur base d'aménagements existants pour des raisons économiques, de facilité et de rapidité. Les Blue-Bikes, la signalétique ainsi que les voitures partagées ont été ajoutées. Au total, la commune vise l'installation de minimum 17 Mobipunten. La priorité étant d'en réaliser dans les villages autour de Deinze.

ENSEIGNEMENTS

- Positionnement de la Province dans le domaine de la mobilité et rôle dans le financement du concept Mobipunt (initiative pilote)
- Inscription des Mobipunten dans le Plan Communal de Mobilité et dans une politique communale de mobilité durable
- Localisation du premier Mobipunt à proximité du centre-ville et d'activités polarisantes (supermarché, centre de service public, office de tourisme, centre de jeunes, futur centre culturel)
- Pas de Mobipunt standard
- Adaptation du concept au contexte local
- Identité graphique de la signalétique Mobipunt
- Succès des Blue-bikes grâce à leur gratuité pour l'utilisateur mais génération de coûts pour la commune

LOCALISATION

Deinze, Flandre-Orientale, Flandre

POPULATION COMMUNALE

31.085 (2018)

CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE

Urbain

MODES DE TRANSPORT



FRÉQUENTATION

Parkings vélos et voitures assez bien remplis, arrêt de bus peu fréquenté

FRÉQUENCE

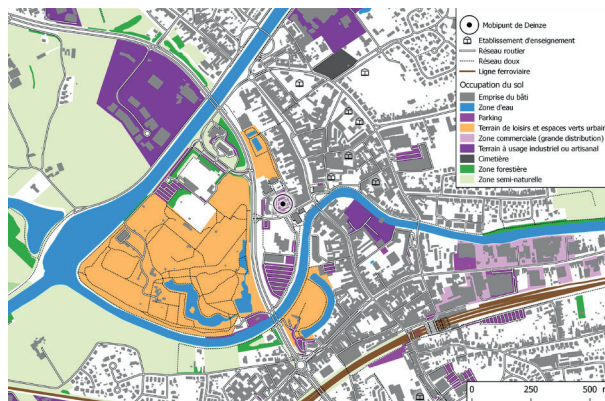
Bus à la demande

ACTEURS & BUDGET

- Province de Flandre-Orientale (appel à projets) : 80.000 €
- Ville de Deinze : conception et réalisation
- Taxistop + Autodelen : concept et identité graphique

PROGRAMMATION

- Réalisation du Mobipunt sur des aménagements existants (abri vélos, arrêt de bus, parking voitures)
- Ajout de la signalétique, des Blue-bikes et des voitures partagées



HUY, RÉAMÉNAGEMENT DE LA GARE ET DE SES ABORDS

La gare de Huy est située en rive gauche de la Meuse alors que le centre se situe en rive droite. La distance-temps piétonne entre la gare et la Grand-Place est de 15 min. Le quartier comprend de nombreuses écoles, notamment secondaires et supérieures, engendrant une saturation du trafic automobile aux heures de pointes. La gare est bien desservie en ligne de bus mais de nombreux navetteurs continuent de s'y rendre en voiture (d'où la création récemment d'un parking à étage d'approximativement 400 places par la SNCB). La gare représente un pôle d'échanges important au sein de la Ville de Huy. Les abords de la gare sont actuellement en travaux suite à divers projets initiés par la Ville et en grande partie financés par le FEDER et la Région wallonne. Le plus important d'entre eux sera la réalisation d'une nouvelle voirie d'accès à la gare, dans le but de désengorger le quartier du flux automobile. La Ville de Huy était à la manoeuvre et a porté les différents projets. En effet, elle introduit en 2014 un dossier FEDER présentant six projets dont trois ont été retenus.

ENSEIGNEMENTS

- Importance des fonds FEDER dans les financements
- Importance du P(i)CM et implication de la SPI
- Difficultés liées à l'absence de maîtrise foncière lorsqu'il existe plusieurs opérateurs
- Difficultés internes à l'administration qui peuvent ralentir le projet
- Problème de pollution du sol
- Manque d'un schéma global
- Présence de potentiel foncier (friches)

LOCALISATION

Huy, Province de Liège, Wallonie

POPULATION COMMUNALE

21.280 (2018)

CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE

Urbain

MODES DE TRANSPORT



FRÉQUENTATION

2.562 montées/JDS en moy. (gare)

FRÉQUENCE

112 trains/JDS : 7-8 trains/h en moy.

10 lignes de bus et 107 bus/jour de vac. sc. 7 bus/h en moy.

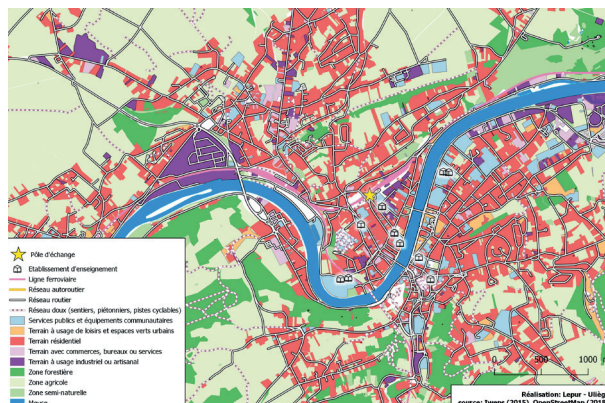
ACTEURS & BUDGET

Ville de Huy, Régie foncière de Huy, Meuse-Condroz-Hesbaye, Province de Liège, SNCB-Infrabel, SPI, Région wallonne, Europe (FEDER)

• Nouvelle voirie : 1.607.032€ (FEDER + RW), dépose-minute : 222.075€ (FEDER + RW), Nouvel escalier : 331.273€ (FEDER + RW)

PROGRAMMATION

- P(i)CM, PST, Etude Spi, Fiches FEDER
- Nouveau parking SNCB
- Aménagement d'un dépose-minute
- Rénovation de la liaison piétonne (escalier)
- Création d'une nouvelle voirie d'accès
- Travaux sur les voiries adjacentes



BASTOGNE, CONVERSION D'UNE GARE EN PÔLE BUS

Bastogne, de l'arrondissement du même nom, se situe en Province du Luxembourg. Commune de 15.800 habitants, elle voit la ligne 163 qui desservait son territoire être supprimée en 1993. En parallèle, la gare ferroviaire devient donc une gare des bus. La ligne ferroviaire est transformée en RAVeL. Suite à cette suspension (toujours en vigueur aujourd'hui), la commune souhaite éviter que le bâtiment de gare se détériore. C'est ainsi que la commune rachète le bâtiment à la SNCB, et y installe l'ânerie en 2003 sur base d'une convention entre la commune et l'ânerie. La convention avec l'ânerie arrivant à expiration, la commune a pour projet d'y installer un musée du vélo et un centre d'interprétation. Des aménagements sont déjà installés en faveur des cyclistes : il y a des abris vélos ainsi qu'une carte des itinéraires cyclistes.

ENSEIGNEMENTS

- Qualité des aménagements
- Valorisation touristique du site
- Difficulté de reconversion de la gare et de pérennité d'une activité touristique
- Manque de réflexion globale sur tout le site, notamment par rapport au projet de développement des terrains de la SNCB

LOCALISATION

Bastogne, Province de Luxembourg, Wallonie

POPULATION COMMUNALE

15.887 (2018)

CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE

Périurbain

MODES DE TRANSPORT



FRÉQUENTATION

355 montées/JDS en moy. (septembre 2017)

FRÉQUENCE

18 lignes de bus

82 bus/jour de vac. sc. : 5-6 bus/h en moy.

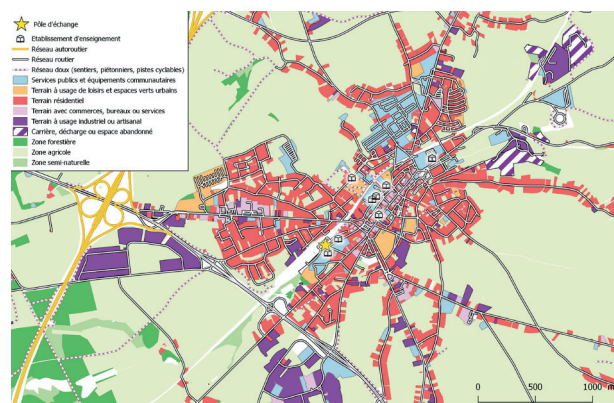
ACTEURS & BUDGET

Commune de Bastogne, SRWT, SNCB/INFRABEL, TEC, Promoteurs privés

- Rénovation du bâtiment : env. 500.000 € (PCDR, dont 20% communal)
- Aménagement des abords : 450.000 € (SRWT)

PROGRAMMATION

- Réalisation d'un PCDR
- Rachat de la gare par la commune
- Installation de l'ânerie
- Projet de « centre d'interprétation et musée du vélo », et urbanisation potentielle des terrains adjacents appartenant à la SNCB



LIMONT, UNE AIRE DE COVOITURAGE EN MILIEU RURAL

La Province de Liège a lancé un appel à projet aux communes pour la réalisation d'aires de covoiturage. Elle offre d'une part des subsides (75% du coût global de l'infrastructure avec un plafond de 100.000€) mais également un accompagnement pour réaliser l'étude et prendre en charge toutes les étapes de réalisation. Elle propose un contenu et du mobilier standard. Situé en entrée de village de Limont, sur la commune d'Anthisnes, le pôle est multifonctionnel et offre un « effet de porte ». Ce pôle dispose d'un arrêt de bus, à faible passage toutefois. Le parking offre 7 emplacements, auquel il faut ajouter un emplacement PMR. Au-delà du parking, on retrouve une zone non aménagée qui peut également être utilisée comme parking si les 7 places initiales sont utilisées. Comme tous les parkings d'EcoVoiturage de la Province de Liège, le site dispose de racks à vélos et de zones de détente (deux tables de pique-nique). Il y a également des bulles à verre et un conteneur à vêtements Oxfam. Le site est aménagé de telle sorte qu'il s'y dégage un réel sentiment de sécurité et de propreté. Les aménagements et mobiliers urbains sont de qualité (bois, béton, acier corten).

ENSEIGNEMENTS

- Utilité de la maîtrise foncière
- Mise en œuvre efficace et rapide vu que le portage financier et la phase d'étude ont été réalisées par la Province
- Utilité d'aménagements de ce type pour créer un « effet de porte »
- Plus un site est utilisé pour de multiples usages, plus il aura du succès
- Niveau qualitatif de la réalisation
- Concept standardisé et, dès lors, maîtrisé par la Province

LOCALISATION

Limont, Anthisnes, Province de Liège, Wallonie

POPULATION COMMUNALE

4.198 (2018)

CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE

Rural

MODES DE TRANSPORT



FRÉQUENTATION

n.d.

FRÉQUENCE

1 ligne de bus et 9 bus/jour de vac. sc.

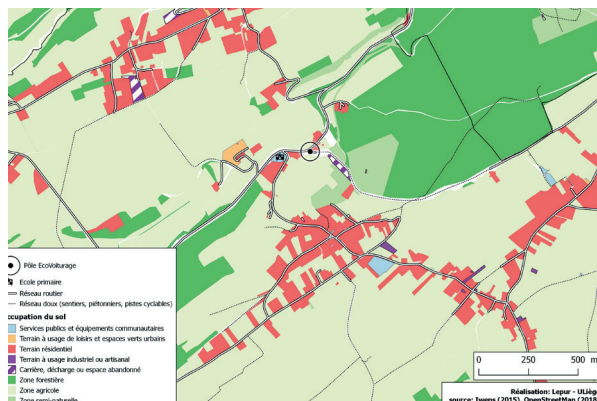
ACTEURS & BUDGET

Province de Liège, TEC et communes

Budget non communiqué

PROGRAMMATION

- Volonté de la Province de développer des parkings d'EcoVoiturage
- Choix de Limont comme premier parking



HERSTAL, UNE GARE COMME MOTEUR DE RÉNOVATION URBAINE

La ville de Herstal se situe au sein de l'arrondissement de Liège, de la Province de Liège. Ville de pratiquement 40.000 habitants, elle a mené une vaste opération de rénovation urbaine sur son centre. C'est dans le cadre de cette rénovation urbaine qu'une réflexion sur le pôle Marexhe-Gare est apparue nécessaire. La commune a pris contact avec la SNCB et s'en est suivi une étude d'orientation sur le site (Ville-SNCB-SPI) réalisée par Eurogare. Le quartier du Pôle-Marexhe est dès lors devenu une des priorités de la Ville de Herstal, où se sont développés une nouvelle gare, une nouvelle place, un nouveau parc ainsi que de nouveaux logements et commerces. La particularité du projet réside dans le fait que la nouvelle gare a été construite de l'autre côté des voies afin d'être mieux connectée au centre. Le passage sous voie, large, financé par la SNCB, joue le rôle de liaison sous les lignes de chemin de fer qui constitue une réelle coupure. L'ancienne gare doit faire l'objet d'une reconversion en vue d'accueillir des activités culturelles.

ENSEIGNEMENTS

- Intérêt de déplacer une gare afin de redynamiser un quartier
- Possibilité de construire une nouvelle gare sur fonds propres, avec le soutien du FEDER mais sans intervention de la SNCB
- Densification et mixité de fonctions
- Utilité d'un outil tel que la Rénovation Urbaine
- Reconversion de l'ancienne gare
- Importance de l'espace public à gérer (charge)

LOCALISATION

Herstal, Province de Liège, Wallonie

POPULATION COMMUNALE

39.948 (2018)

CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE

Urbain

MODES DE TRANSPORT



FRÉQUENTATION

416 montées/JDS en moy. (gare)

FRÉQUENCE

115 trains/JDS : 7-8 trains/h en moy.

7 lignes de bus et 195 bus/jour de vac. sc. : 13 bus/h en moy.

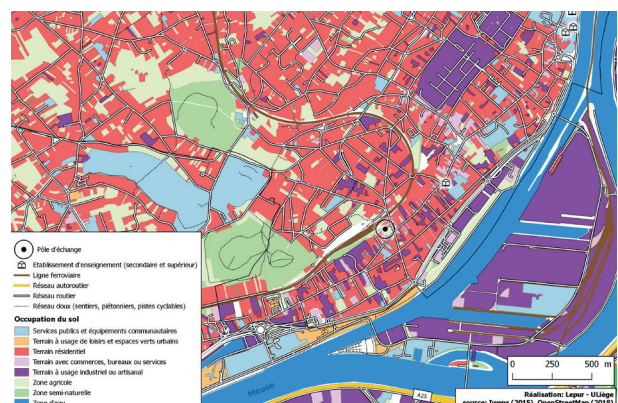
ACTEURS & BUDGET

Ville de Herstal, Urbeo, SNCB, SPI

Budget total de 16M d'€ dont 90% pris en charge par le FEDER (appui par la rénovation urbaine). La SNCB a financé le passage sous voie et le parking (montant non connu).

PROGRAMMATION

- PCM, SSC, Schéma directeur, Rénovation urbain, Fiche FEDER
- Acquisition des terrains via Urbeo (RCA)
- Réaménagement des voiries alentours
- Construction de la gare et de l'espace public
- Nouveaux immeubles par des promoteurs privés
- Reconversion de l'ancienne gare



ÉGHEZÉE, RÉAMÉNAGEMENT D'UN PÔLE BUS

Le réseau de bus d'Éghezée a été restructuré à l'initiative des TEC Namur-Luxembourg. Le pôle bus se situe dans le centre d'Éghezée, où l'on retrouve des commerces ainsi qu'une académie, la traversée d'un RAVeL ou encore un centre sportif. Dans le cadre de cette restructuration, deux nouveaux quais de bus ont vu le jour le long de la N91. La particularité de ce pôle est la possibilité de combiner le bus et le vélo. En effet, la commune comprend de nombreux hameaux à proximité qui sont à des distances raisonnables du centre d'Éghezée. Elles peuvent être parcourues à vélo. Les arrêts de bus disposent d'un distributeur de tickets de bus ainsi que de box à vélos et racks à vélos. L'accès aux quais est facilité par une rampe PMR. Le confort est de mise puisque chaque quai dispose de bancs et d'un abri de bus propre et accueillant.

ENSEIGNEMENTS

- Leadership fort de la part des TEC Namur-Luxembourg
- Expérience pilote
- Difficulté de mise en place de projets dès que l'on veut remanier le stationnement, en particulier lorsqu'il y a du commerce
- Aménagements simples, efficaces et propres

LOCALISATION

Éghezée, Province de Namur, Wallonie

POPULATION COMMUNALE

16.243 (2018)

CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE

Périurbain

MODES DE TRANSPORT



FRÉQUENTATION

529 montées/JDS en moy. (septembre 2017)

FRÉQUENCE

10 lignes de bus et 59 bus/jour de vac. sc. : 4 bus/h en moy.

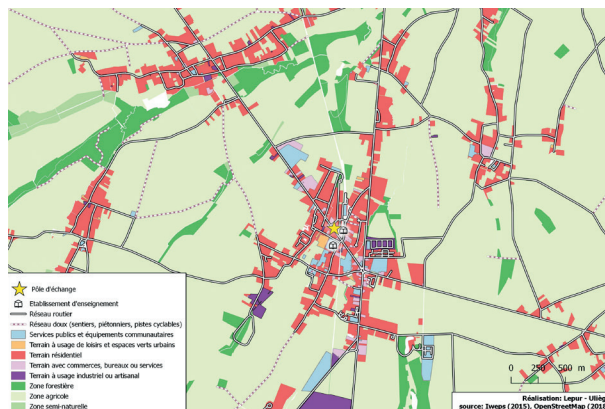
ACTEURS & BUDGET

TEC Namur-Luxembourg, Commune, SPW, commerçants

Budget non communiqué

PROGRAMMATION

- 2012 : Volonté de restructuration du réseau par les TEC Namur-Luxembourg
- 2013-2014 : Études et audit
- 2015 : Début des travaux



COURT-SAINT-ÉTIENNE, UNE COOPÉRATIVE CITOYENNE DANS UNE GARE

La coopérative Quatre-Quarts est localisée dans la gare de Court-Saint-Etienne, sur la ligne 140 liant Ottignies à Marcinelle. Le bâtiment a une valeur patrimoniale. La coopérative a été créée en 2015 par trois initiatrices dont l'objectif commun était de créer un lieu de rencontres et d'échanges pour les habitants. Grâce au projet, le hall de gare est de nouveau accessible. Il est devenu un lieu important pour Court-Saint-Etienne, supporté par de nombreuses personnes. De nombreuses associations utilisent cet espace comme lieu de réunion et différentes activités s'y déroulent : école des devoirs, ateliers couture, table de conversation en italien, etc. Quatre-Quarts est un espace de valorisation de la mobilité douce puisqu'un atelier de réparation vélo y est organisé une fois par semaine. Il y a également un arrêt de bus avec deux lignes qui ont des fréquences faibles. Il est longé par le RAVeL liant Nivelles à Ottignies. Ce lieu est donc fréquenté par les usagers du RAVeL et les promeneurs qui s'y donnent rendez-vous mais moins par les usagers du train. Cependant, lorsque certaines personnes ratent leur train, elles n'hésitent pas à s'y arrêter. Les horaires des trains sont affichés au sein du bâtiment.

ENSEIGNEMENTS

- Rôles des initiatives citoyennes qui constituent un potentiel pour la requalification ou valorisation des gares et peuvent participer à améliorer la mobilité
- La politique de la SNCB concernant le patrimoine inoccupé a une influence significative sur le destin des projets qui s'y installent. Les baux précaires constituent des opportunités mais maintiennent des projets dans un état de fragilité

LOCALISATION

Court-Saint-Étienne, Brabant wallon, Wallonie

POPULATION COMMUNALE

10.503 (2018)

CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE

Urbain

MODES DE TRANSPORT



FRÉQUENTATION

334 montées/JDS en moy. (gare)

FRÉQUENCE

41 trains/JDS : 2-3 trains/h en moy.

2 lignes de bus et 10 bus/jour de vac. sc. : moins d'1 bus/h en moy.

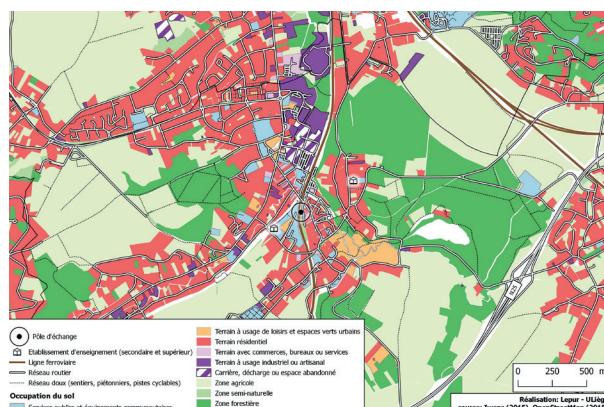
ACTEURS & BUDGET

Coopérative Quatre Quarts, habitants et tissu associatif, Commune, SNCB

500 à 600 € de loyer par mois (bail précaire), 1000 € charges comprises

PROGRAMMATION

Une coopérative citoyenne



ESCH-SUR-SÛRE, UN ARRÊT DE BUS MULTIFONCTIONNEL

L'arrêt de bus d'Esch-sur-Sûre a été construit en 2008. Il a été construit sur une ancienne friche qui est aujourd'hui une propriété communale. Il jouit d'une architecture contemporaine en bois. Il est pensé pour être plus qu'un espace dédié à la mobilité. Il peut être transformé en buvette à diverses occasions, il comporte des toilettes publiques et des espaces de pique-nique. Les principaux utilisateurs du bus sont principalement les jeunes qui se rendent à l'école. L'arrêt de bus est également un lieu de correspondance de bus se déplaçant vers des villages plus isolés. A côté de l'arrêt de bus se trouve un parking comportant une quinzaine de places de voiture. Il est en dolomite ce qui confère une bonne perméabilité au sol. Il est principalement utilisé par les touristes qui se rendent à Esch-sur-Sûre pour visiter la cité. Localisé hors de la cité médiévale, il offre une perspective intéressante sur la cité médiévale pour les usagers et les touristes. C'est également idéal afin d'éviter les nuisances pour les riverains lorsque des événements festifs y sont organisés.

ENSEIGNEMENTS

- Financement par les fonds FEADER et du gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg
- Terrain en friche disponible et localisé sur une zone stratégique
- L'architecture iconique participe à améliorer l'attractivité du lieu et à valoriser le bus comme mode de transport.

LOCALISATION

Esch-sur-Sûre, Grand-Duché-de Luxembourg

POPULATION MUNICIPALE

2.641 (2018)

CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE

Rural

MODES DE TRANSPORT



FRÉQUENTATION

n.d.

FRÉQUENCE

n.d.

ACTEURS & BUDGET

Commune de Esch-sur-Sûre

Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg – Ministère de l'agriculture, de la viticulture et de la protection des consommateurs

Fonds FEADER : Fonds européen agricole pour le développement rural

Autres financements non connus

PROGRAMMATION

Abris de bus, table de pique-nique, toilettes publiques, parking public, cabine téléphonique, buvette ouverte pour des événements ponctuels

