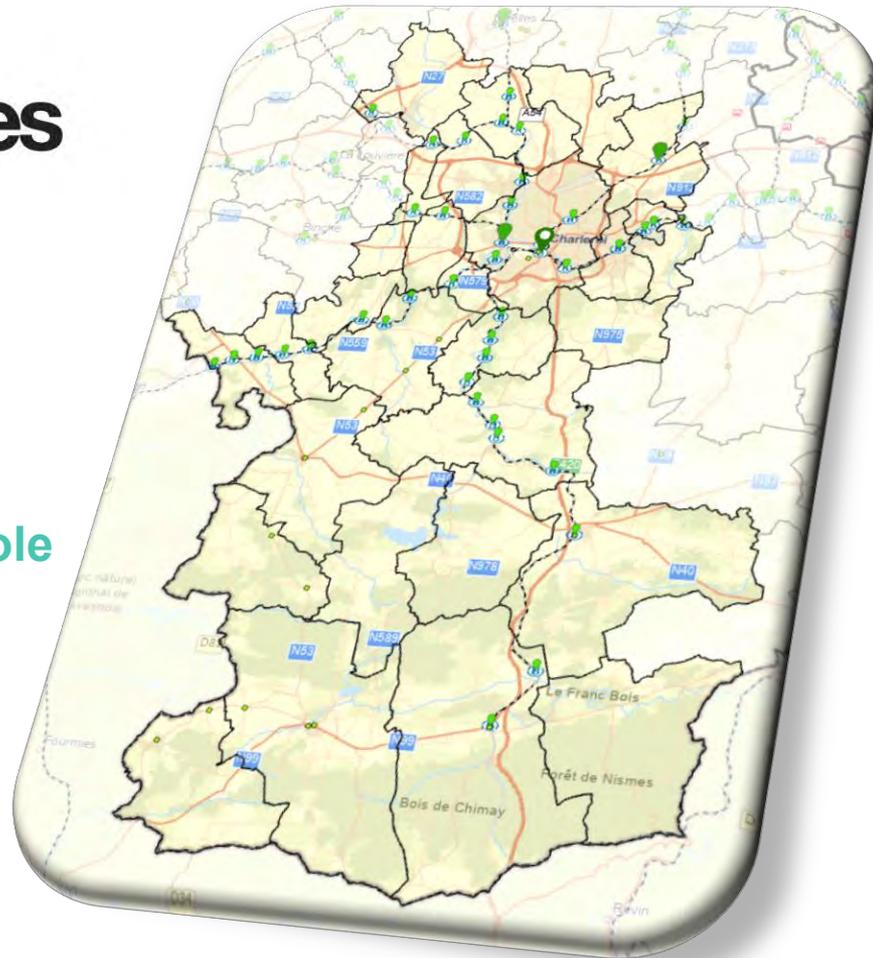




Wallonie mobilité infrastructures SPW

Les Mobipôles Atelier d'information Charleroi Métropole

21 mars 2022



Agenda

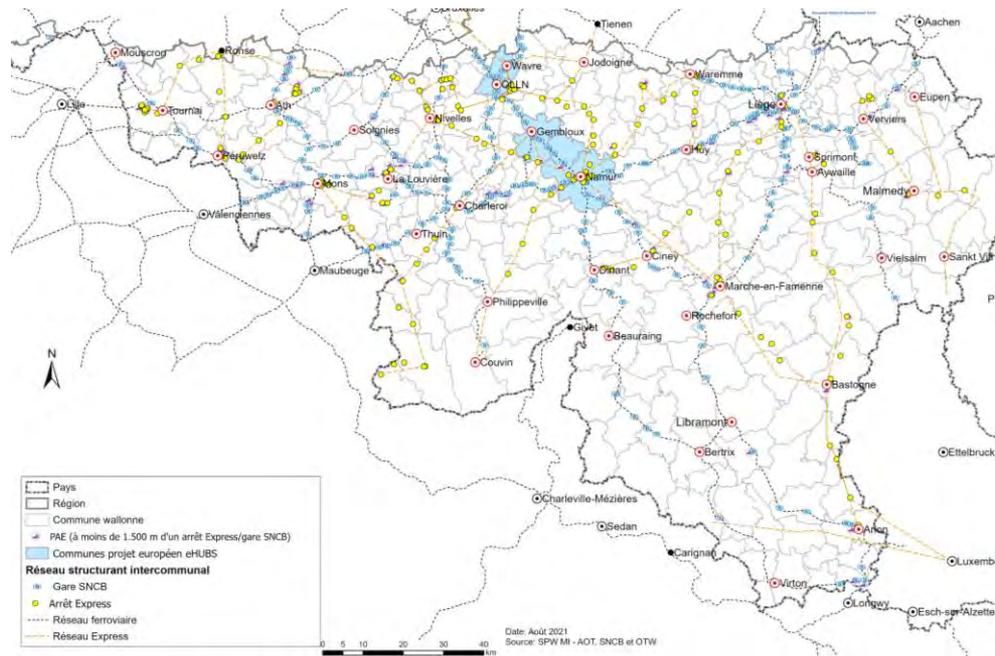
- Définitions
- L'intermodalité dans PIMACI
- La localisation des mobipôles
- L'offre de service au mobipôles

Définitions

Les Mobipôles

Les Mobipôles sont des points de connexion sur le **réseau structurant**, 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.

Cette offre (et l'infrastructure qui l'accompagne) pourra être de plusieurs formes et sera dimensionnée selon la situation et le contexte local.



Les eHubs

Les eHubs sont des **mobipôles** ou des **mobipoints**, ils remplissent donc le même rôle avec la particularité d'offrir une offre de service de **mobilité partagée électrique** (vélo électrique, vélo cargo électrique, scooter électrique ou voiture électrique)



L'intermodalité dans PIMACI

L'intermodalité dans PIMACI – Les dépenses éligibles

- 1° des **aménagements cyclables** dans un rayon de maximum 10 km permettant des liaisons continues à destination ou au départ du site
- 2° des **aménagements piétons** dans un rayon de maximum 3 km permettant des liaisons continues à destination ou au départ du site
- 3° des **bâtiments** permettant l'**attente** conviviale et l'accueil de différents **services** (point vélo)
- 4° des **parkings** pour l'**auto-partage**, de délestage et/ou de covoiturage
- 5° du **stationnement** sécurisé pour les **vélos**
- 6° de l'**éclairage** spécifique
- 7° de la **signalisation**



L'intermodalité dans PIMACI – Les fonctionnalités cibles préconisées

- Les types de mobipôles:
 1. XL: Gare régionale (+ de 8.000 montées/jour de semaine) ;
 2. L: Gare supra-locale (entre 500 et 8.000 montées/jour de semaine) de destination ou mixte (destination et origine) ;
 3. M: Gare supra-locale (entre 500 et 8.000 montées/jour de semaine) d'origine, gares locales ou gares de bus (hors gare train) ;
 4. S: Arrêt de bus sur ligne structurante (Express, Tram, BHNS, ...)
 5. XS: Point non urbain de multimodalité, sans transport public structurant (exemple : parking de covoiturage)
 6. XS (mobipoint): Point urbain de multimodalité (« mobipoint »), sans transport public structurant sur le site, mais dont les solutions de mobilité locale permettent de rallier le mobipôle à proximité.

- Les fonctionnalités cibles par type de mobipôle: [Annexe 4 circulaire](#)

Pour chaque dépense éligible, la circulaire précise les fonctionnalité associée

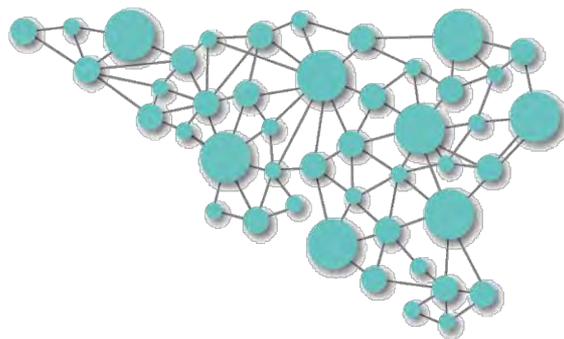
- Fiche voirie/bâtiment : [lien](#)



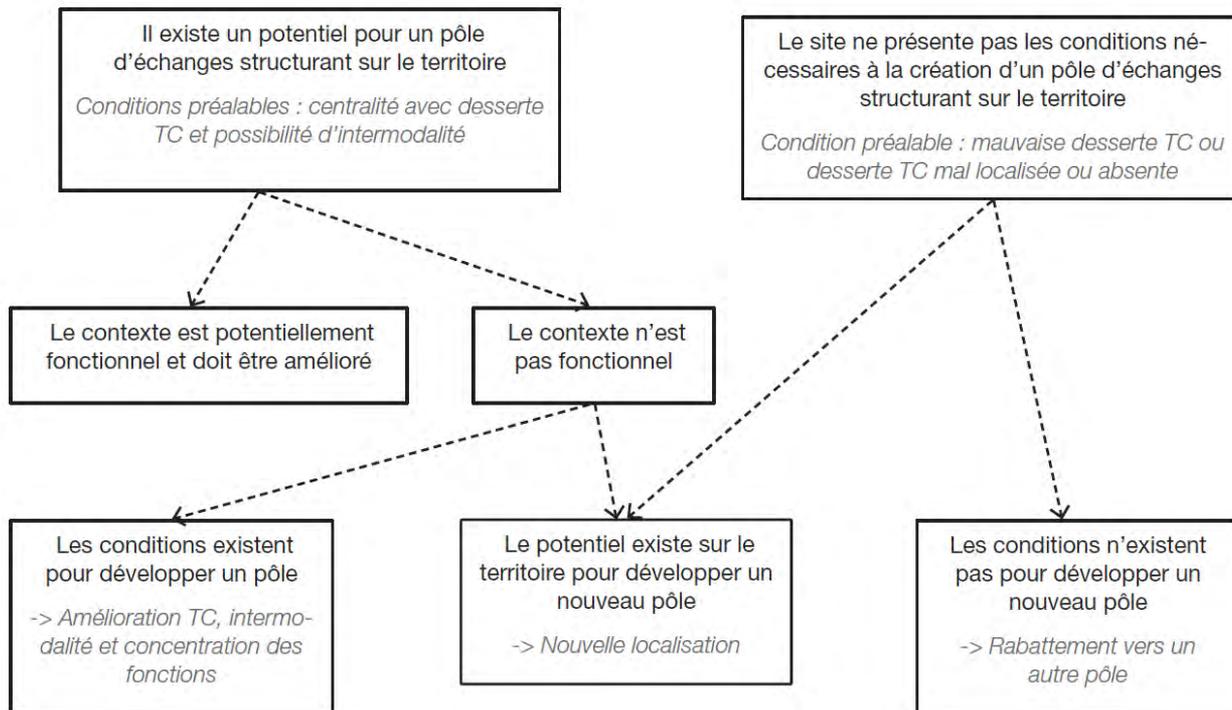
La localisation des mobipôles

La localisation des mobipôles

- **Priorité aux mobipôles à vocation structurante:**
 - 200 communes wallonnes sur 262 et 25 des 30 communes sur Charleroi Métropole bénéficie d'une offre structurante de TP
 - Les aménagement intermodalité doivent viser l'accessibilité d'une gare ou d'un arrêt du réseau structurant TEC, au besoin en réseau urbain via un réseau de « mobipoints »
 - Pour les communes non connectées, les aménagement en faveur de l'intermodalité peuvent s'orienter vers d'autres modes que le transport public.
- **Les types de localisations suivants sont possibles:**
 - à la gare ferroviaire (ou tram) ;
 - au cœur de la commune si la disponibilité en espace et l'accessibilité en transport public le permettent ;
 - en amont de la congestion sur les pénétrantes des pôles urbains (P+R ou pôles d'échange) permettant d'accéder au réseau structurant urbain de transport public ;
 - à l'intersection des voiries structurantes régionales (sans être éloigné d'un centre de vie de la commune de plus de 3 kilomètres).
- **En concertation avec l'OTW et la SNCB:**
 - Hainaut : Fanny Descotte (fanny.descotte@letec.be)
 - Charleroi : Laurent Galland (laurent.galland@letec.be)
 - Namur : Emilie Espalard (emilie.espalard@letec.be)
- L'ensemble des gares ont été classées par type de mobipôle (voir en annexe).



Mise en œuvre d'un mobipôle – Point de départ

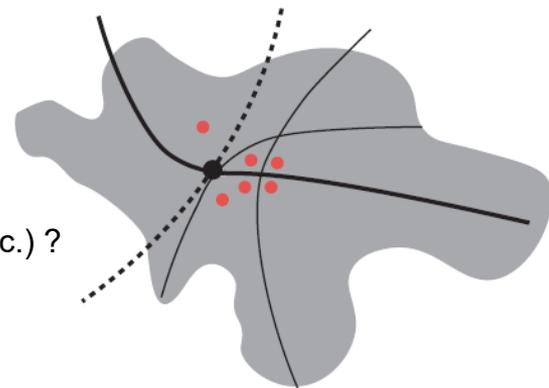


Source: Vademecum – Promouvoir l'intermodalité au quotidien, CPDT, 2019

Le pôle potentiel au sein du territoire

Les bonnes questions

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



Source: Vademecum – [Promouvoir l'intermodalité au quotidien, CPDT, 2019](#)

Se rendre au pôle potentiel - Les bonnes questions

Piétons, PMR et cyclistes

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

Transports en commun

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

Voitures

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

Au sein du pôle potentiel – Les bonnes questions

Confort de déplacement

- L'espace est-il lisible par les usagers ? Les informations (horaires, temps d'attente, correspondances, etc.) sont-elles disponibles ? Les panneaux sont-ils localisés de manière stratégique ? Sont-ils regroupés ou dispersés ?
- D'une manière générale, comment sont hiérarchisés les modes ? Quelle est l'importance des flux et comment sont gérées les cohabitations entre différents usagers ? La voiture est-elle dominante ? Les espaces sont-ils partagés ou séparés ? Le principe S.T.O.P. est-il d'application ?
- Piétons et PMR : Les aménagements sont-ils sécurisés et confortables ? Les hauteurs des quais sont-elles adaptées ? Existe-t-il des dispositifs pour les personnes malvoyantes (pentes d'accès, rampes PMR, bandes de guidage, signalétiques) ? Existe-t-il des bancs dans les cheminements pour pouvoir se reposer ?
- Cyclistes : Est-ce que la pratique du vélo est sécurisante ? Existe-t-il des parkings vélos ? Si oui, quel est le niveau de sécurité (parkings fermés, contrôle social, caméras, etc.) ? Existe-t-il un nombre suffisant de places ? Existe-t-il des services d'entretien pour vélos (pompe en libre-service, kit d'outils, atelier avec personnel) ?
- Micro-mobilité : Est-ce que la pratique est sécurisante ?

D'un mode de transport à un autre / attente

- Les différents modes de transport sont-ils clairement identifiables ?
- Le déplacement d'un mode de transport à un autre est-il aisé ?
- Quelle est la qualité des espaces d'attente pour le train (espaces d'assise suffisants, sentiment de sécurité, ambiance générale, protection en cas d'intempéries : pluie, soleil, vent, froid) ? S'il existe, le hall de gare est-il agréable et équipé ?
- Quelle est la qualité des espaces d'attente pour le bus (espaces d'assise suffisants, sentiment de sécurité, ambiance générale, protection en cas d'intempéries : pluie, soleil, vent, froid) ? Existe-t-il un bâtiment spécifique pour les usagers du bus ?
- Quelle est la qualité des espaces d'attente pour les taxis et la fonction dépose-minute ? (espaces d'assise suffisants, sentiment de sécurité, ambiance générale, protection en cas d'intempéries : pluie, soleil, vent, froid) ?

Au sein du pôle potentiel – Les bonnes questions

Au quotidien – le pôle comme lieu vécu

- Le nœud joue-t-il ou a-t-il joué un rôle structurant dans son territoire ? Est-ce que cela se ressent dans la structure bâtie (parvis de gare, insertion urbaine, etc.) ?
- Quels sont les points forts de l'espace ? Qu'est-ce qui pourrait être mis en valeur (patrimoine, architecture, vue, végétation, etc.) ?
- Dans quel état est l'espace public ? Est-il en bon état ou présente-t-il des traces de dégradation ? L'espace est-il confortable et agréable à vivre ? Y a-t-il des nuisances spécifiques (bruits, odeurs, nuisances visuelles, etc.) ? Quel est l'état du bâti ?
- Les aménagements (matériaux des bâtiments et du sol), la végétation ainsi que les méthodes d'entretien (gestion différée des espaces verts) tendent-ils à être respectueux de l'environnement ?
- L'espace est-il animé ? A-t-on le sentiment d'être dans une centralité ?
- Quelles sont les activités au sein et aux abords du pôle ? A qui sont-elles destinées (aux usagers du train, aux riverains, etc.) ? Existe-t-il des fonctions supra-locales ? Quelles sont les heures de fonctionnement/d'activités ?
- Les fonctions sont-elles viables ou sont-elles en difficulté pour se maintenir (présence de cellules vides, activité faible, etc.) ?

Le potentiel du pôle

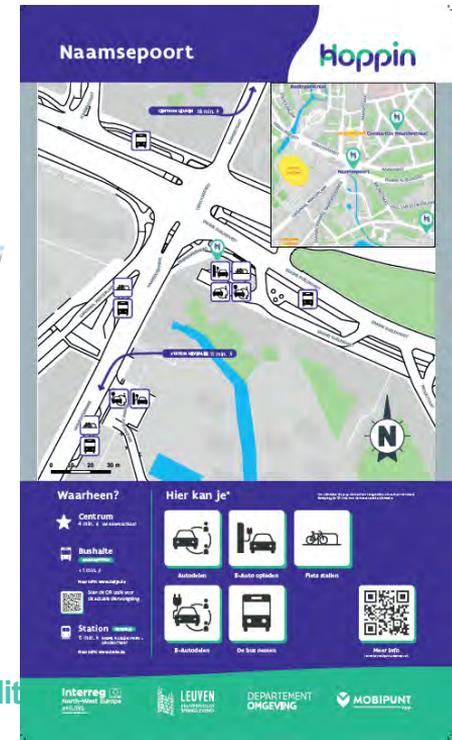
- Le pôle présente-t-il un potentiel de densification ? Existe-t-il des bâtiments vides aux alentours du pôle ? Qu'en est-il du bâtiment de gare lui-même ?
- Quel est le potentiel de transformation de l'espace public ?
- Existe-t-il des projets en cours (de mobilité ou d'urbanisme) pouvant impacter le potentiel du pôle ?

L'offre de service aux mobipôles

L'offre de service aux mobipôles



- Le cadre légal
 - Décret coordination mobilité locale flexible
 - En attendant
- Les opérateurs
 - Voiture
 - Vélo
 - Autre
- Dimensionner les services



Annexes

Pour aller plus loin – La boîte à outils PIMACI

1° Sites internet

- <http://www.seurotheque.be/>
- <https://infrastructures.wallonie.be/pouvoirs-locaux.html>
- <http://mobilite.wallonie.be/home.html>

2° Outils cartographique

- <https://geoportail.wallonie.be/walonmap>
- [Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie - Série | Géoportail de la Wallonie](#)
- Carte du réseau structurant de transport public et typologie des gares en termes de mobipôles potentiels
- Carte des zones des études de redéploiement du réseau TEC finalisées par l'AOT

3° Documents de référence

- [Guide des bonnes pratiques TEC](#)
- CeMathèque n°39 : la marche au cœur de la Mobilité à [CeMathèque n°39](#)
- CeMathèque n°37 : Elaborer un Plan Commune cyclable : comment ? [CeMathèque n°37](#)
- Fonctionnalités cibles par type de mobipôle
- Extraits choisis de la [SRM](#) en matière d'intermodalité

Pour aller plus loin – La boîte à outils eHubs

1° Sites internet

- <https://www.nweurope.eu/projects/project-search/ehubs-smart-shared-green-mobility-hubs/>
- <http://mobilite.wallonie.be/home.html>

2° Outils cartographique et descriptifs

- Cartes des Mobipoints potentiels et réseau structurant par commune
- Fiches MobiPoints

3° Documents de référence

- CeMathèque n°44: La voiture en partage - [CeMatheque n°44](#)
- CeMathèque n°49 : Bornes de rechargement de véhicules électriques. Quelle stratégie de déploiement ? [CeMatheque n°49](#)
- Quelles motorisations demain ? [CeMathèque n° 45](#)
- [Mobilité électrique-Réactif n°86 - mars 2017](#)
- [Modèle de Cahiers spécial des charges Bornes Fast](#)
- Le vélo à assistance électrique, pour une Wallonie plus cyclable, UVCW - [lien](#)
- CeMathèque n°46: Stationnement vélo et projet immobilier. Bonnes pratiques - [CeMathèque n°46](#)
- Le stationnement des vélos en et hors voirie - [lien](#)
- Vademecum – [Promouvoir l'intermodalité au quotidien, CPDT, 2019](#)
- Atlas des gares CPDT ([lien](#))

Connection des communes de CM au réseau structurant

52074 Aiseau-Prezles	Connectée
56001 Anderlues	Connectée
56005 Beaumont	Connectée
93010 Cerfontaine	Non connectée
52010 Chapelle-lez-Herlaimont	Connectée
52011 Charleroi	Connectée
52012 Châtelet	Connectée
56016 Chimay	Connectée
52015 Courcelles	Connectée
93014 Couvin	Connectée
56022 Erquelinnes	Connectée
52018 Farciennes	Connectée
52021 Fleurus	Connectée
52022 Fontaine-l'Évêque	Connectée
56029 Froidchapelle	Non connectée
52025 Gerpinnes	Non connectée - Liaison définie non opérationnalisée
56086 Ham-sur-Heure-Nalinnes	Connectée
52075 Les Bons Villers	Non connectée
56044 Lobbes	Connectée
56049 Merbes-le-Château	Connectée
56051 Momignies	Connectée
52048 Montigny-le-Tilleul	Connectée
93056 Philippeville	Connectée
52055 Pont-à-Celles	Connectée
92137 Sambreville	Connectée
55085 Seneffe	Non connectée
56088 Sivry-Rance	Connectée
56078 Thuin	Connectée
93090 Viroinval	Connectée
93088 Walcourt	Connectée

Définitions

Connectée	La commune est considérée comme connectée au réseau structurant de transport en commun (train, tram, lignes de bus express ou principale). La priorité étant donnée aux mobipôles à vocation structurante, les mobipôles attendus sont donc de type XL, L, M ou S. Si un mobipôle de type XS est proposé, merci de justifier.
Non connectée	La commune est considérée comme non connectée au réseau structurant de transport en commun (train, tram, lignes de bus express ou principale). Des études de connexion sont programmées par la Région d'ici 2030. Les mobipôles attendus sont donc uniquement de type XS.
Non connectée - Liaison définie non opérationnalisée	La commune est considérée comme non connectée au réseau structurant de transport en commun (train, tram, lignes de bus express ou principale) car une ligne structurante n'est pas encore mise en œuvre. Les mobipôles attendus seraient donc de type XS. Cependant, une liaison structurante de transport en commun a été définie par la Région en collaboration avec la commune. La priorité étant donnée aux mobipôles à vocation structurante, un mobipôle de taille S peut donc être envisagé (localisation stratégique sur base de la liaison structurante définie).

Arrêts structurants CM

BEAUMONT	S	ARRET EXPRESS	BEAUMONT Athénée
BEAUMONT	S	ARRET EXPRESS	STREE Centre
CHAPELLE-LEZ-HERLAIMONT	M	GARE	PIETON
CHAPELLE-LEZ-HERLAIMONT	M	GARE	GODARVILLE
CHARLEROI	M	GARE	COUILLET
CHARLEROI	M	GARE	MARCHIENNE-ZONE*
CHARLEROI	S	ARRET EXPRESS	MARCINELLE Chapelle Beussart
CHARLEROI	XL	GARE	CHARLEROI-SUD
CHARLEROI	S	ARRET EXPRESS	CHARLEROI Sud
CHARLEROI	M	GARE	CHARLEROI-OUEST
CHARLEROI	L	GARE	MARCHIENNE-AU-PONT*
CHARLEROI	M	GARE	LODELINSART*
CHARLEROI	M	GARE	ROUX
CHATELET	M	GARE	CHATELET
CHIMAY	S	ARRET EXPRESS	CHIMAY Place Froissart
CHIMAY	S	ARRET EXPRESS	CHIMAY Gare Qual 01
CHIMAY	S	ARRET EXPRESS	SALLES Eglise
COURCELLES	M	GARE	COURCELLES-MOTTE
COURCELLES	M	GARE	GOUY-LEZ-PIETON
COUVIN	S	ARRET EXPRESS	COUVIN Gare SNCB
COUVIN	M	GARE	COUVIN
COUVIN	M	GARE	MARIEMBOURG
ERQUELINNES	M	GARE	ERQUELINNES
ERQUELINNES	M	GARE	ERQUELINNES-VILLAGE
ERQUELINNES	M	GARE	SOLRE-SUR-SAMBRE
ERQUELINNES	S	ARRET EXPRESS	ERQUELINNES Route de Mons
FARCIENNES	M	GARE	LE CAMPINAIRE
FARCIENNES	M	GARE	FARCIENNES

FLEURUS	L	GARE	FLEURUS
FONTAINE-L'VEVEQUE	M	GARE	FORCHIES
HAM-SUR-HEURE-NALINNES	M	GARE	COUR-SUR-HEURE
HAM-SUR-HEURE-NALINNES	M	GARE	HAM-SUR-HEURE
HAM-SUR-HEURE-NALINNES	M	GARE	BEIGNEE
HAM-SUR-HEURE-NALINNES	M	GARE	JAMIOULX
LOBBES	M	GARE	LOBBES
MERBES-LE-CHATEAU	M	GARE	LABUISSIERE
MERBES-LE-CHATEAU	M	GARE	FONTAINE-VALMONT
MOMIGNIES	S	ARRET EXPRESS	MOMIGNIES Place
MOMIGNIES	S	ARRET EXPRESS	MACON Eglise
MONTIGNY-LE-TILLEUL	M	GARE	LANDELIES
PHILIPPEVILLE	M	GARE	PHILIPPEVILLE
PHILIPPEVILLE	S	ARRET EXPRESS	PHILIPPEVILLE Gare SNCB
PONT-A-CELLES	M	GARE	LUTTRE
PONT-A-CELLES	M	GARE	PONT-A-CELLES
PONT-A-CELLES	M	GARE	OBAIX-BUZET
SAMBREVILLE	M	GARE	TAMINES
SAMBREVILLE	M	GARE	AUVELAIS
SENEFFE	M	GARE	FAMILLEUREUX
SIVRY-RANCE	S	ARRET EXPRESS	RANCE Place François
SIVRY-RANCE	S	ARRET EXPRESS	SIVRY Gare
THUIN	S	ARRET EXPRESS	THUILLES Pont
THUIN	S	ARRET EXPRESS	GOZEE Place (R. de Beaumont)
THUIN	M	GARE	THUIN
THUIN	M	GARE	HOURPES*

1^{ère} enveloppe PIMACI

INS	COMMUNE	Première enveloppe (€)
52074	Aiseau-Presles	135.023,74
56001	Anderlues	144.060,34
56005	Beaumont	224.179,07
93010	Cerfontaine	148.418,11
52010	Chapelle-Lez-Herlaimont	162.541,21
52011	Charleroi	2.176.401,49
52012	Châtelet	398.775,73
56016	Chimay	322.834,10
52015	Courcelles	356.335,41
93014	Couvin	361.675,06
56022	Erquennes	166.379,17
52018	Farciennes	138.689,10
52021	Fleurus	278.316,02
52022	Fontaine-L'Evêque	196.435,35
56029	Froidchapelle	148.963,21
52025	Gerpennes	190.915,44
56086	Ham-sur-Heure - Nalines	177.720,36
52075	Les Bons Villers	125.354,11
56044	Lobbès	72.346,07
56049	Merbes-le-Château	84.826,46
56051	Momignies	211.245,32
52048	Montigny-le-Tilleul	98.474,87
93056	Philippeville	291.708,68
52055	Pont-à-Celles	224.429,15
92137	Sambreville	290.959,08
55085	Seneffe	177.331,84
56088	Sivry-Rance	141.396,90
56078	Thuin	271.898,87
93090	Viroinval	175.565,04
93088	Walcourt	323.437,46

Quelques chiffres

Stationnement Vélos

SYSTÈME	COÛT (+/-)
U renversé avec barre transversale	80 € / emplacement : hors montage, 1 seul emplacement 180 € / emplacement, montage compris, 1 seul emplacement 100 € / emplacement, montage compris : arceaux solidaires posés par 4 à 5
Type Gand	80 € / emplacement, hors montage 110 à 125 € / emplacement, montage compris
Sous auvent	250 à 1000 €/emplacement
Box vélo individuel	900 à 1500 €, montage compris
Box vélo 5 vélos	5000 €, montage compris

Prix indicatifs. Source : Vada mecum vélo en RBC – cahier n°7 – Stationnement vélo, 2013.

Données Leuven

Totem eHubs Digital	8815 € HTVA
Totem eHubs Medium	3790 € HTVA
Totem eHubs mini	1230 € HTVA
Sticker eHubs	25 € HTVA
Support Vélo	148 € HTVA
Icône thermoplast	70 € HTVA
Zone thermoplast	70€/mètre

COÛT MOYEN D'UNE BORNE (HORS RACCORDEMENT)

Coffret mural domicile : 1 prise domestique – charge lente	1 000 €
Borne sol – 2 prises domestiques – charge lente – avec protections électriques	3 000 €
Borne sol intelligente – charges lentes et semi-rapides avec lecteurs RFID – voirie	5 000 €
Borne rapide	20 000 €

Source : ORES

Fiches mobipoints

Mobipoint :

Localisation :



Taille du Mobipôle/Mobipoint selon la typologie de la région :

XL		L		M	
Claires dignitaires	Claires locales de destination ou milieux	Claires locales d'origine	Claires Locales	Claires Bus	
S		XS		X.S (Mobipoint)	
Arrêts de Bus aux lignes structurantes		Points d'arrêt sans rampevoies public structurants		Points d'arrêt sans rampevoies public structurant	

Informations sur l'offre de services au Mobipôle/Mobipoint :

Mobilité collective existante	
<p>Mobilité partagée</p> <ul style="list-style-type: none"> • • • • 	<p>Transports Publics structurants</p> <ul style="list-style-type: none"> • • • <p>Transport Publics (autre)</p> <ul style="list-style-type: none"> • •
Convivialité et services existants	
Espace public	<ul style="list-style-type: none"> • • • •
Services et Logistique	<ul style="list-style-type: none"> • • • •
Culture et loisirs	<ul style="list-style-type: none"> • • •
Accès existants	
Cheminsements cyclo-pétons depuis les alentours	Aménagements PMR
<ul style="list-style-type: none"> • • • 	<ul style="list-style-type: none"> • • •
Solutions électriques (Bornes de recharge)	
Sur le mobipoint	A proximité
Actuellement :	Actuellement :
Planifiées :	Planifiées :
	Lieu :

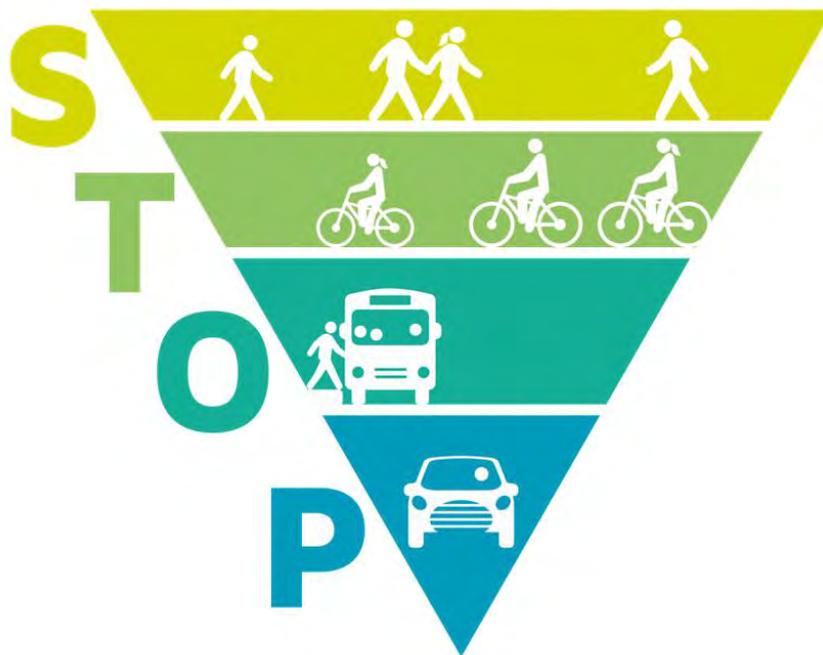
Recommandations	
Mobilité	Convivialité et Services
<ul style="list-style-type: none"> • • • • 	<ul style="list-style-type: none"> • • • •
Cheminsements	Aménagements PMR
<ul style="list-style-type: none"> • • • • 	<ul style="list-style-type: none"> • • • •
Terrain	
Propriétaire du terrain	
Travaux en cours	Fin estimée :
Travaux planifiés	Fin estimée :

Sélection :

Ce lieu est-il retenu pour devenir un Mobipoint ? (Même dans un futur lointain)		Fait-il partie des 15 eHubs prioritaires ?	
Oui	Non	Oui	Non
Les raisons de ce choix :			

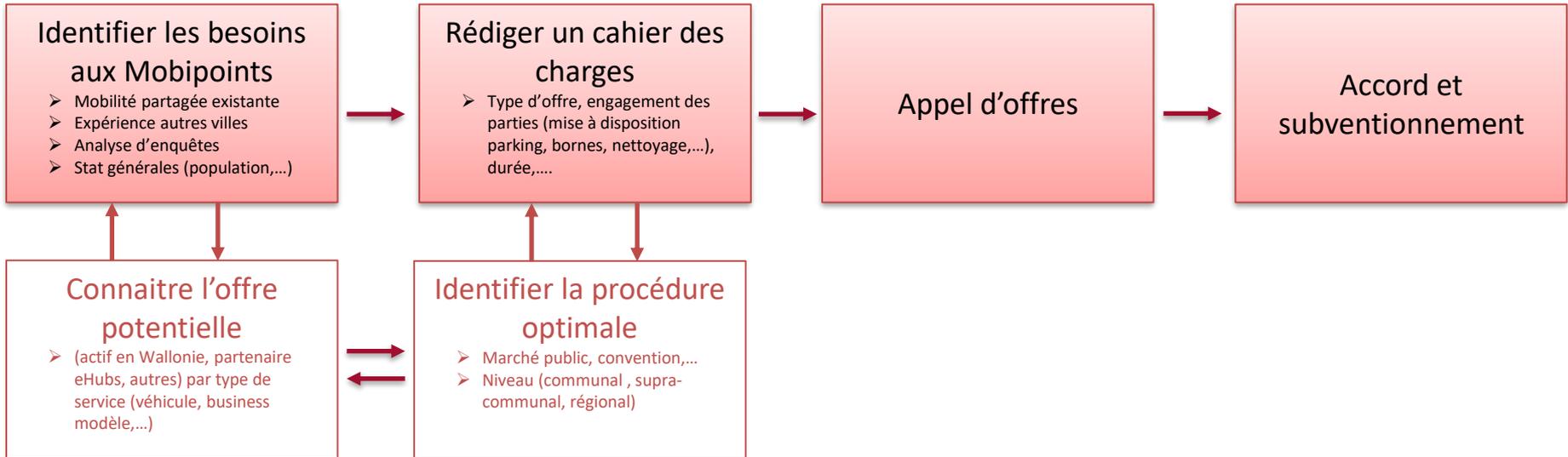


Le principe STOP



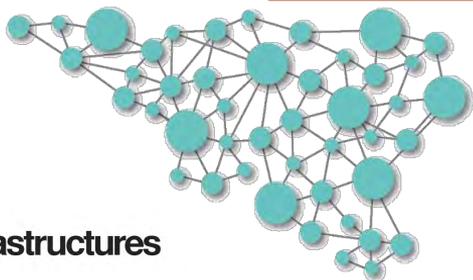
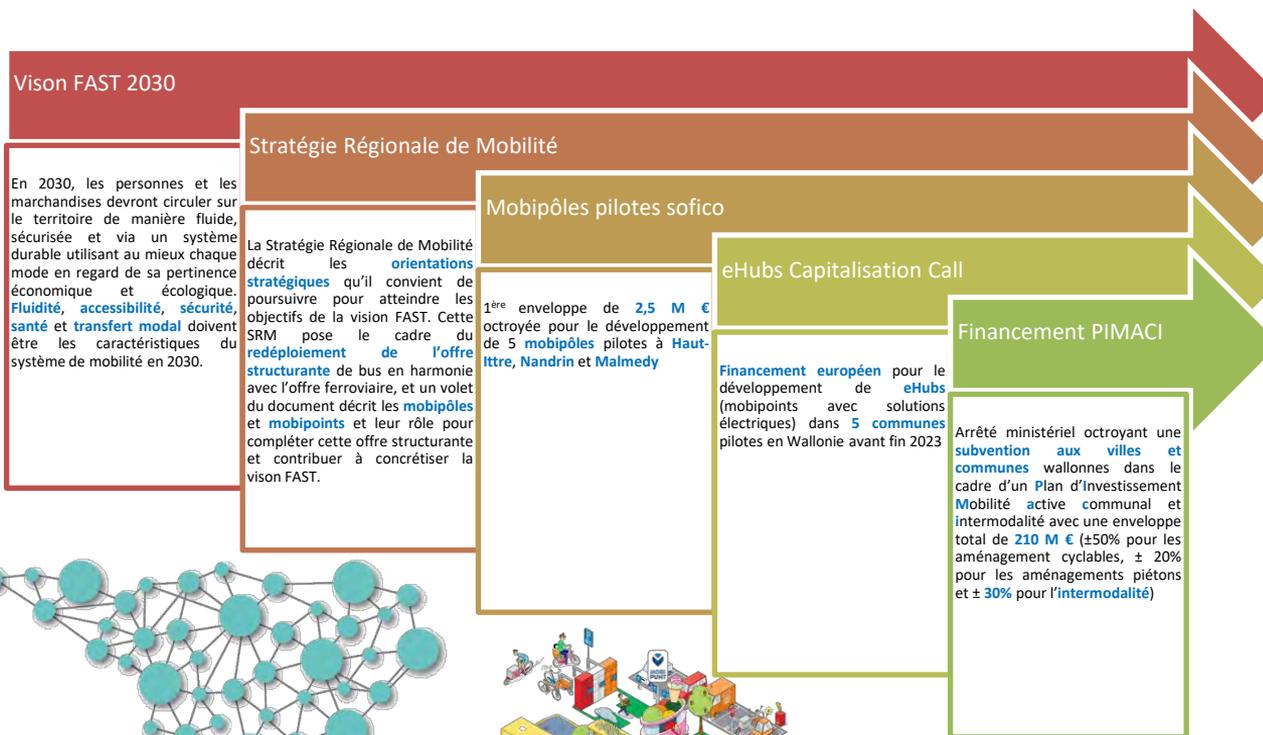
Stappen (marche), **T**rappen (velo), **O**penbaar vervoer (Transport Public) **P**ersonenwagens (voitures particulières)

Les opérateurs: Modus Operandi (ébauche eHubs)



Stratégie SPW

Le contexte du développement des mobipôles et mobipoints - Ligne du temps



Le contexte du développement des mobipôles et mobipoints - Stratégie

Financement PIMACI

Mobipôles pilotes sofico

Créer des mobipôles pilotes sur des nœuds structurant piloté au niveau régional

Approche « **top-down** » avec la région au commande qui s'est avérée inefficace à mettre en pratique

Approche « **bottom-up** », les communes sont à la manœuvre avec financement et approbation de la région

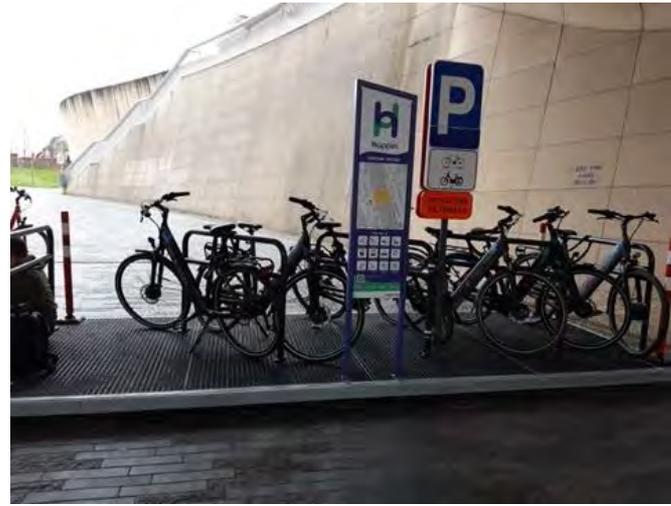
eHubs Capitalisation Call

Contexte européen qui permet d'inscrire la stratégie mobipôle wallonne dans une logique internationale tout en

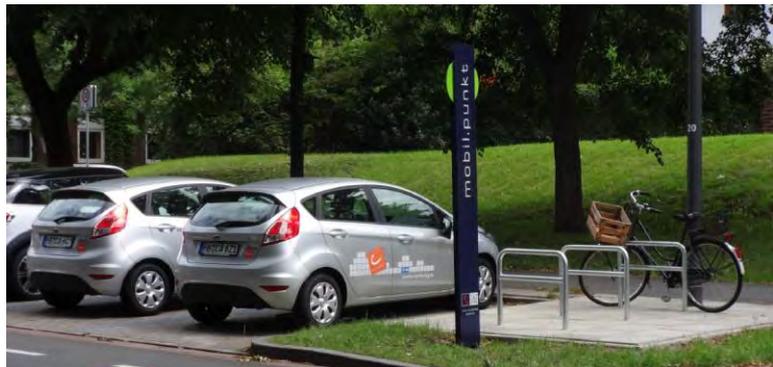
Pilotant et subventionnant des mobipôles avec **solutions électriques** partagées



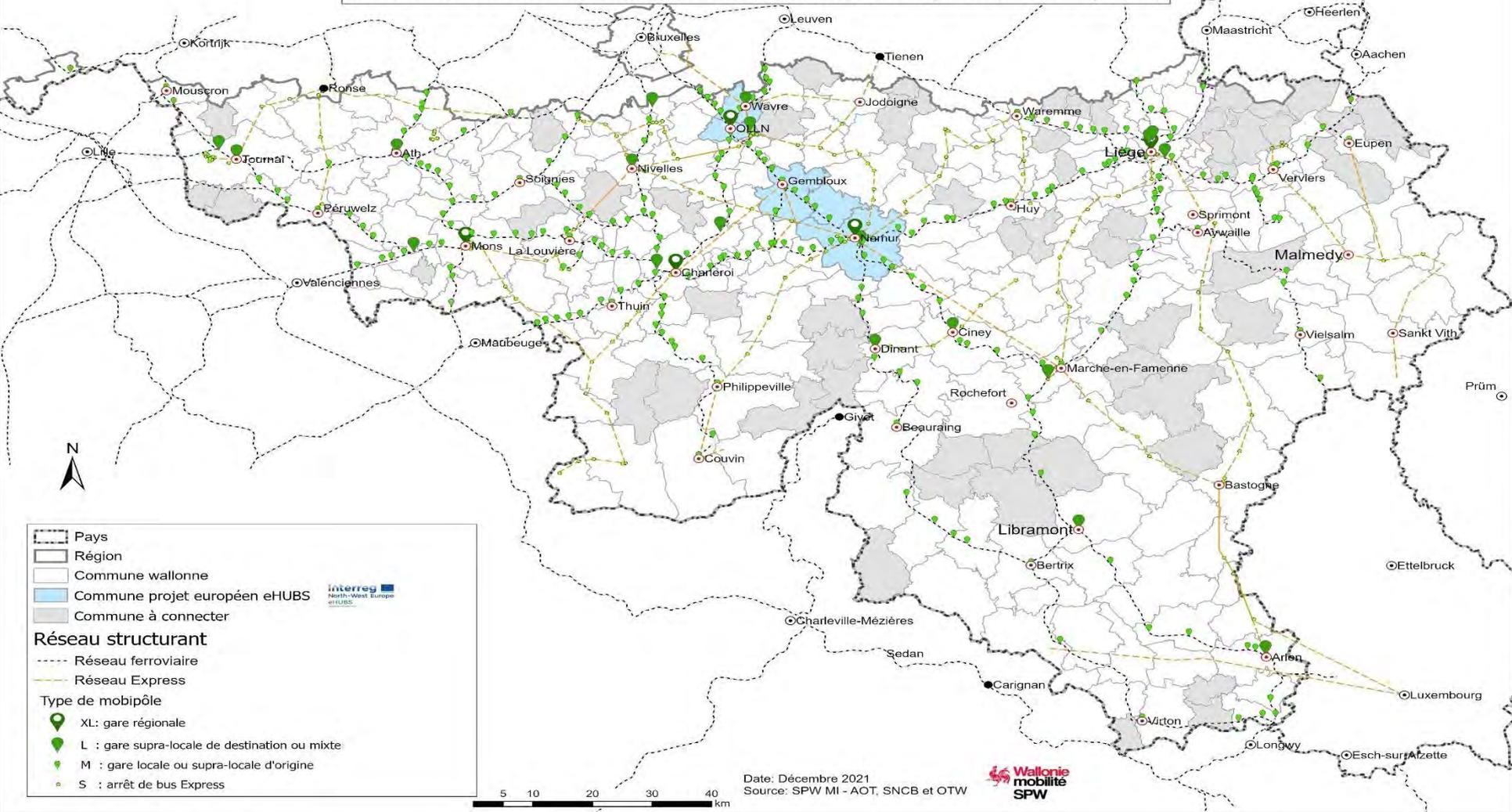
Inspiration



Inspiration



Arrêts du réseau structurant intercommunal Express/SNCB (2021)



interreg
North-West Europe
eHUBS

Réseau structurant

- Réseau ferroviaire
- Réseau Express

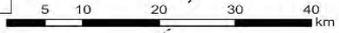
Type de mobipôle

- XL: gare régionale
- L : gare supra-locale de destination ou mixte
- M : gare locale ou supra-locale d'origine
- S : arrêt de bus Express

Legend:

- Pays
- Région
- Commune wallonne
- Commune projet européen eHUBS
- Commune à connecter

Date: Décembre 2021
Source: SPW MI - AOT, SNCB et OTW



Hierarchisation du réseau de bus

Type de réseau	Niveau	Caractéristiques principales
Réseau intercommunal	Structurant ferroviaire	Sur réseau ferroviaire ; Capacitaire ; Cadencé
	Structurant Express	Rapide (min 35 km/h) ; Confortable ; Sur voiries régionales ; Principe de 1 arrêt par commune et par ZAE/PAE ; Cadencé
	Structurant principal	Sur voiries régionales ; Nombre limité d'arrêts ; Cadencé
	Secondaire	Sur voiries communales ; Nombre plus important d'arrêts
Réseau urbain	Structurant capacitaire (tram et BHNS)	Rapide (min. 20 km/h) ; Direct ; Capacitaire ; Fréquent
	Urbain structurant	Rapide (min. 20 km/h) ; Direct ; Fréquent
	Urbain	Réseau de desserte complémentaire de proximité
Réseau scolaire	Lignes régulières	De 1 à 2 A/R en heures de pointe par jour scolaire
	Transport scolaire	Circuits de carence
Services de mobilité locale		En rabattement/complémentaire aux réseaux intercommunal et urbains