



# (Re)penser les politiques de mobilité de votre commune au regard du SDT et du SDC



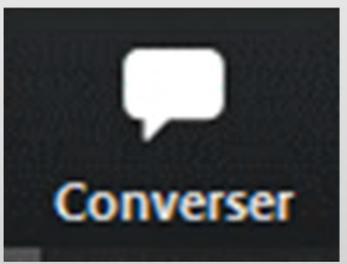
Union des Villes  
et Communes  
de Wallonie asbl



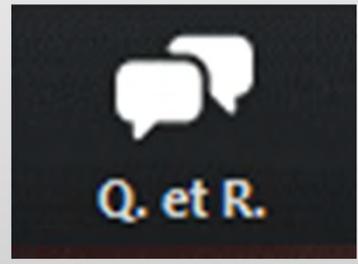
Webinaire – 19 décembre 2024

# Quelques consignes pour débuter...

**01** **Converser**  
Signaler un problème **technique**  
➔ Modérateur



**02** **Q. et R.**  
Poser une question liée aux **contenus**  
➔ Conférenciers



# Menu de la séance

01

## Le SDT, quels principes généraux ?

*Par Martin Grandjean, Attaché qualifié au Département de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme – SPW-TLPE*

02

## La mobilité dans le SDT

*Par Yves Hanin, Professeur à l'UCL et Directeur du CREAT*

03

## Les Mobiscore et les Mobipôles

*Par Jérémie Tournay, Attaché à la Cellule Plans urbains de Mobilité - SPW Mobilité et Infrastructures*

*Par Noël Renson, Gestionnaire Mobilité - SPW Mobilité et Infrastructures*

04

## Expériences de terrain

*Par Sandra Mertens, Cheffe du Service Travaux - Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve*

*Par Adrien Dahin, Agent aux Services techniques - Commune de Fernelmont*

*Par Anne Schmitz, Coordinatrice Administrative Travaux-Urbanisme & Conseillère en mobilité - Ville de Marche-en-Famenne*





# Le SDT, quels principes généraux ?

**Martin Grandjean**

**Attaché qualifié**

**Département de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme**

**SPW TLPE**



SCHÉMA DE DÉVELOPEMENT DU TERRITOIRE

# Principes généraux

(Re) penser les politiques de mobilité de votre commune  
au regard du SDT et du SDC

19 décembre 2024

Martin Grandjean  
SPW-TLPE



**sdt**

vers une optimisation spatiale



**Wallonie**  
territoire  
**SPW**

PLAN DE L'EXPOSÉ

- I CADRE DE L'ACTUALISATION
- II STRUCTURE DU SDT
- III CONCEPTS ET NOTIONS CLÉS
- IV CONCLUSION



Care - Mont-Saint-Gubert

## I CADRE DE L'ACTUALISATION



Volonté exprimée de **freiner l'étalement urbain et y mettre fin à l'horizon 2050.**

Pour y parvenir, il s'agit de **poursuivre les objectifs suivants :**

- Réduire la consommation des terres non artificialisées ;
- Préserver au maximum les surfaces agricoles ;
- Maintenir, réutiliser ou rénover le bâti existant ;
- Localiser au maximum les bâtiments à construire dans les tissus bâtis existants (urbains, ruraux ou périurbains) situés à proximité des services et transports en commun ;
- Restaurer la biodiversité.

#### **Mandater des experts**

- Examen des outils
- Elaborer, par bassin, une trajectoire de réduction de l'étalement urbain et une trajectoire d'artificialisation



*« L'évolution relevée de la consommation d'espace dénote une amplification du phénomène qui est inquiétante. Le sol est un bien rare, la gestion de l'urbanisation diffuse est très onéreuse, alors que les ressources de la Wallonie ne sont pas infinies. »*

SDER, 1999

*« All available evidence demonstrates conclusively that urban sprawl has accompanied the growth of urban areas across Europe over the past 50 years.*

...

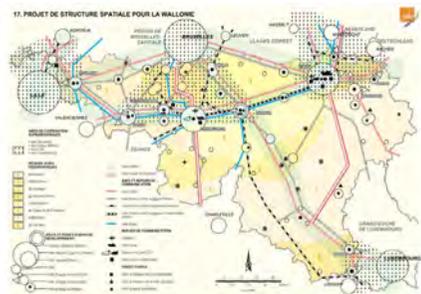
*Historical trends, since the mid-1950s, show that European cities have expanded on average by 78 %, whereas the population has grown by only 33 %.* »

European Environment Agency, 2006

*« La périurbanisation et la dispersion des logements telle qu'observée en Wallonie impose des moyens techniques importants pour desservir l'ensemble de la population, notamment en énergie et en communications. »*

CPDT, 2017





- Adopté : 7 mai 1999

- Propose d'identifier les « territoires centraux »
- Critères pour définir les territoires centraux (polarités de base IWEPS) .



Pas entré en vigueur

## Préconise de structurer les villes et les villages

- **Renforcer la centralité en** « créant les conditions favorables au redéploiement des fonctions polarisatrices dans les cœurs des villes et des villages. »
- **Densifier l'urbanisation en** « Accroissant la densité de l'urbanisation autour de lieux centraux. »

## SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DE L'ESPACE RÉGIONAL (SDER)



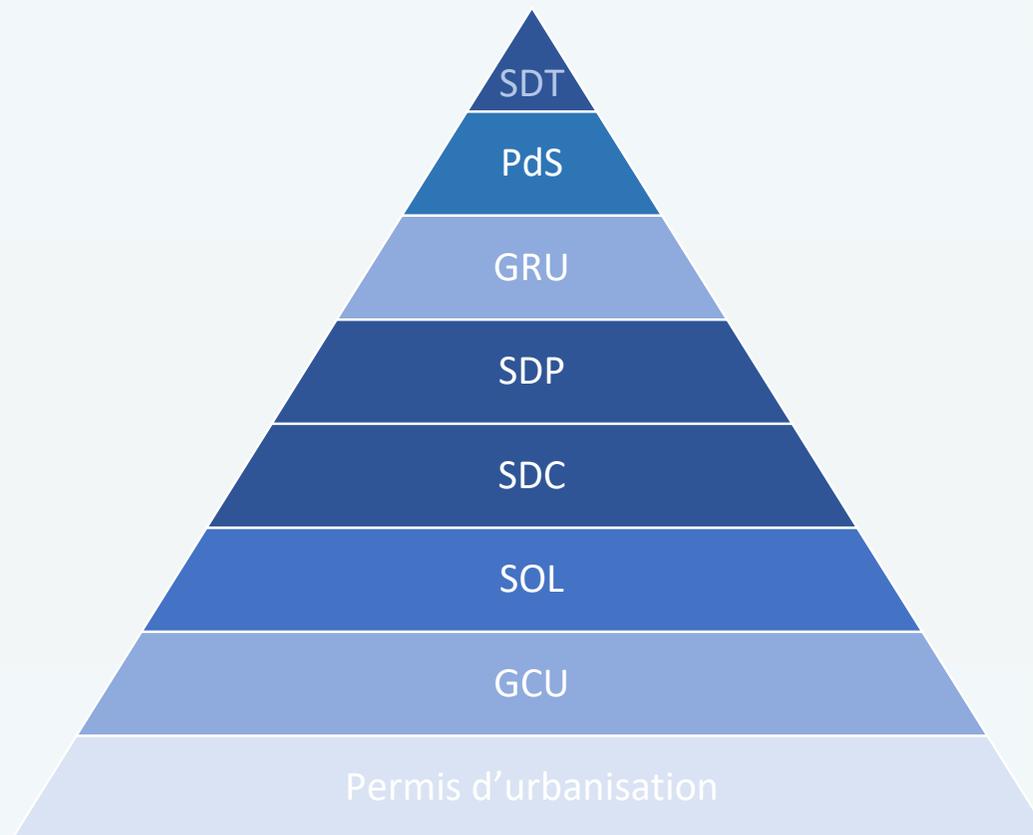
Pas adopté

- Objectif de réduction de l'artificialisation : 0 km<sup>2</sup>/an en 2050
- Objectif de réduction de l'étalement urbain : 75% des nouveaux logements dans les centralités urbaines et rurales



EXPERTS

QUELS OUTILS ?



## EXPERTS

### QUELS OUTILS AU NIVEAU RÉGIONAL?

#### LE SDT

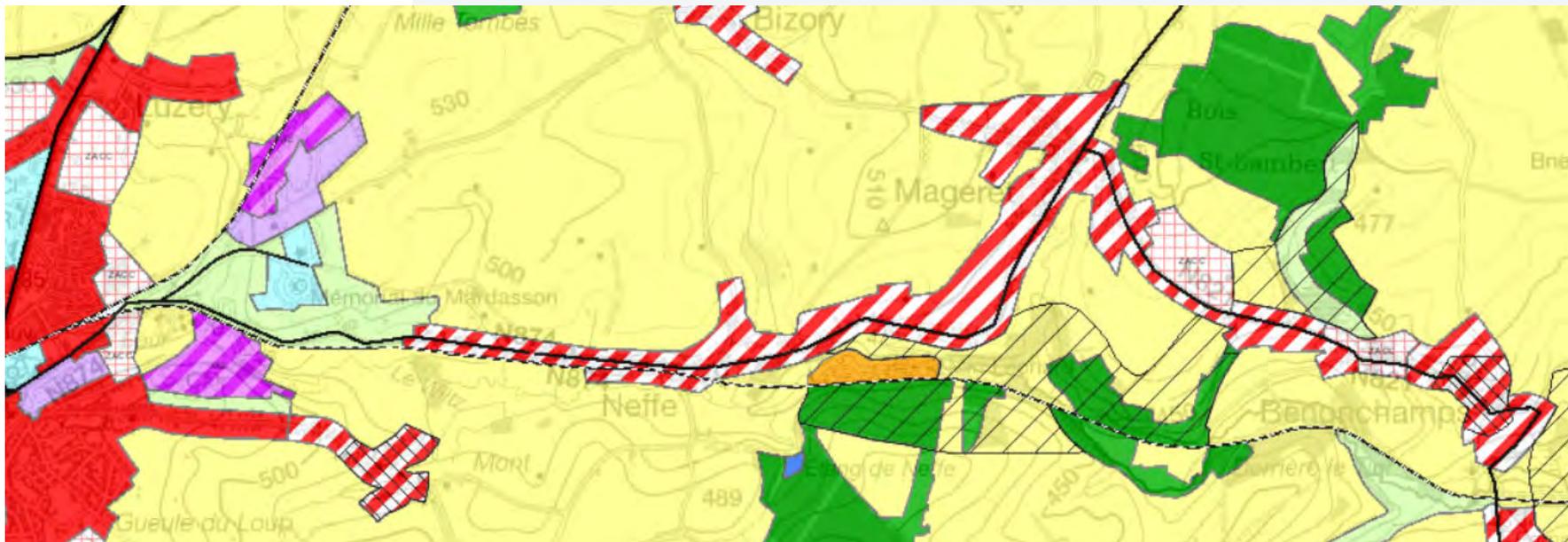
- Outil faîtiier aménagement territoire
- Seul outil pour fixer des trajectoires par bassin
- Approprié pour fixer des centralités
- Approprié pour donner des balises aux Communes
- Procédure courte (finalisable durant la législature)

## EXPERTS

### QUELS OUTILS AU NIVEAU RÉGIONAL?

#### LE PLAN DE SECTEUR

- Inapproprié pour fixer des trajectoires
- Révision globale ou changements d'affectations massifs : procédure longue, coûteuse, impopulaire, 1<sup>ers</sup> effets tardifs
- ZEC inadéquate



## EXPERTS

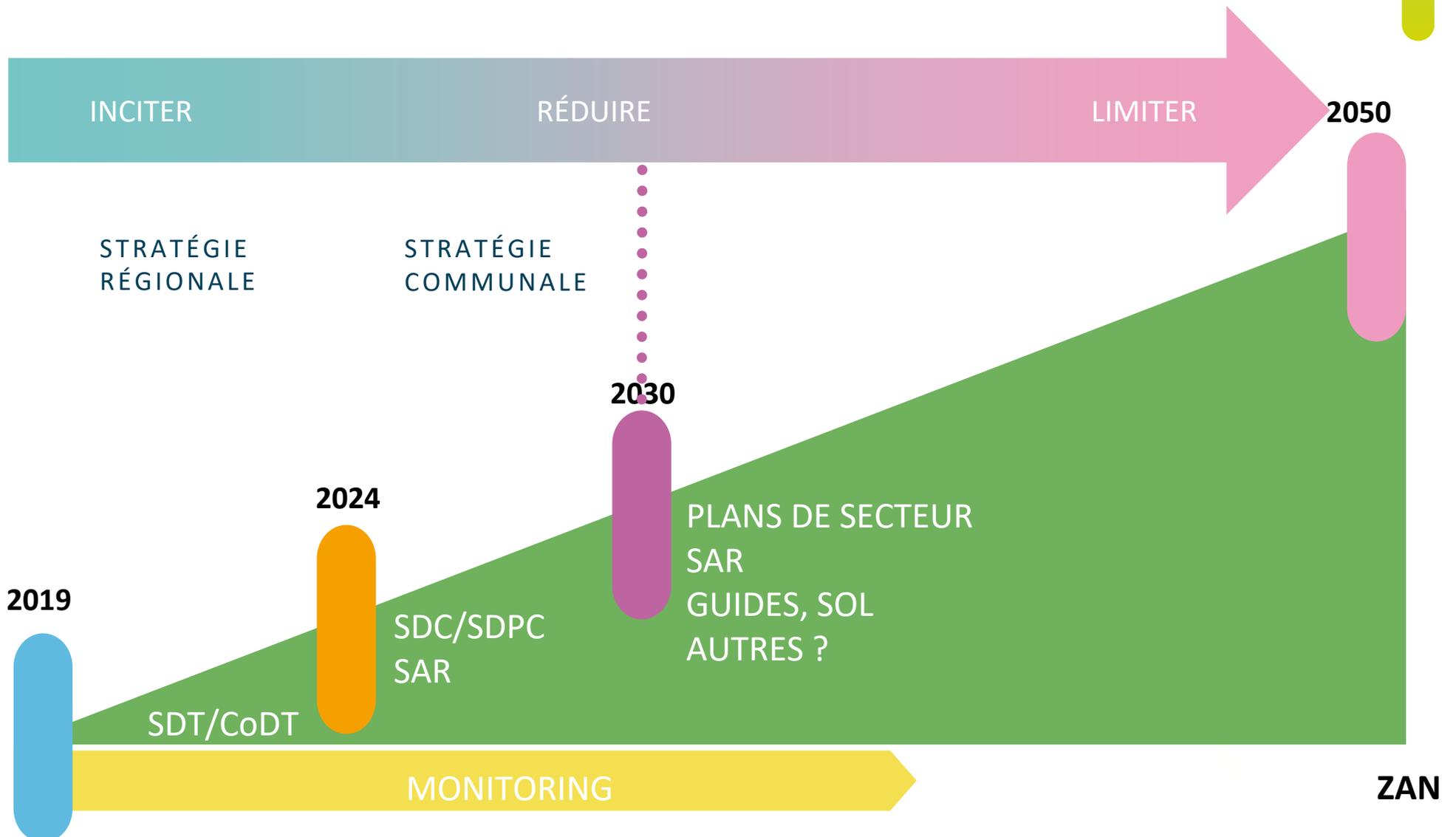
### QUELS OUTILS AU NIVEAU COMMUNAL ?

#### LE SDC (SDP)

- Seul outil pour fixer des trajectoires par commune
- Approprié pour fixer les centralités + mesures de gestion à l'intérieur / hors des centralités



# STRATÉGIE D'OPTIMISATION SPATIALE



## ACTUALISATION SDT

### Europe

- Green Deal
- Stratégie industrielle pour l'Europe
- Objectifs à 2050
  - 0 artificialisation nette
  - neutralité carbone

### Wallonie

- Stratégie régionale de mobilité (SRM) 2020
- Plan de relance de la Wallonie (PRW) 2022
- Plan air climat énergie (PACE) 2023

## ACTUALISATION SDT

- Réinterpréter, approfondir et renforcer les différents éléments du SDT à la lumière :
  - Des nouvelles options définies par le Gouvernement
  - Des travaux accomplis sous l'égide du Gvt en matière de lutte contre l'artificialisation
  - Des constats récents
  - ...
  - Des inondations de juillet 2021
- Le contenu sera actualisé par
  - Une nouvelle définition des pôles
  - L'intégration dans les différents objectifs de la trajectoire de réduction de l'étalement urbain et de la trajectoire de superficie artificialisable jusqu'à 2050 par bassins.
  - L'intégration des volets territoriaux du projet d'actualisation du SRDC.
- Les mesures de gestion et de programmation seront complétées par
  - ...
  - Une meilleure opérationnalisation de la stratégie régionale par le balisage des actions communales en vue d'encadrer les outils locaux (SDPC, SDC, SOL, GCU...) et les permis ;
  - ...

## RÉFORME CODT

- Adapter le CoDT aux objectifs d'optimisation spatiale
- Abroger le décret relatif aux implantations commerciales (2015)
- Proposer de nouvelles mesures en matière de lutte contre les inondations
- Améliorer le CoDT en tirant parti de l'expérience acquise depuis sa mise en œuvre

## RÉFORME CODT



19

L'objectif du CoDT est d'assurer un développement durable et attractif du territoire dans le respect de l'optimisation spatiale

Les objectifs régionaux de développement territorial et d'aménagement du territoire ont pour finalité :

- 1° l'optimisation spatiale ;
- 2° le développement socio-économique et de l'attractivité territoriale ;
- 3° la gestion qualitative du cadre de vie ;
- 4° la maîtrise de la mobilité.

*L'optimisation spatiale vise à préserver au maximum les terres et à assurer une utilisation efficiente et cohérente du sol par l'urbanisation. Elle comprend la lutte contre l'étalement urbain.*





## IV STRUCTURE DU SDT



## 6 AMBITIONS



1. Le territoire de la Wallonie, vecteur d'un développement soutenant la création d'activités et d'emplois
2. Un développement qui assure l'optimisation spatiale et un cadre de vie qualitatif
3. Le développement du territoire comme levier de la transition climatique et énergétique
4. Des pôles majeurs comme moteur de développement métropolitain
5. Des villes en connexion et des espaces de coopération comme piliers du développement socio-économique
6. Des territoires ruraux dynamiques et porteurs de richesses
7. Une Wallonie accueillante, solidaire, rassemblée et intégratrice



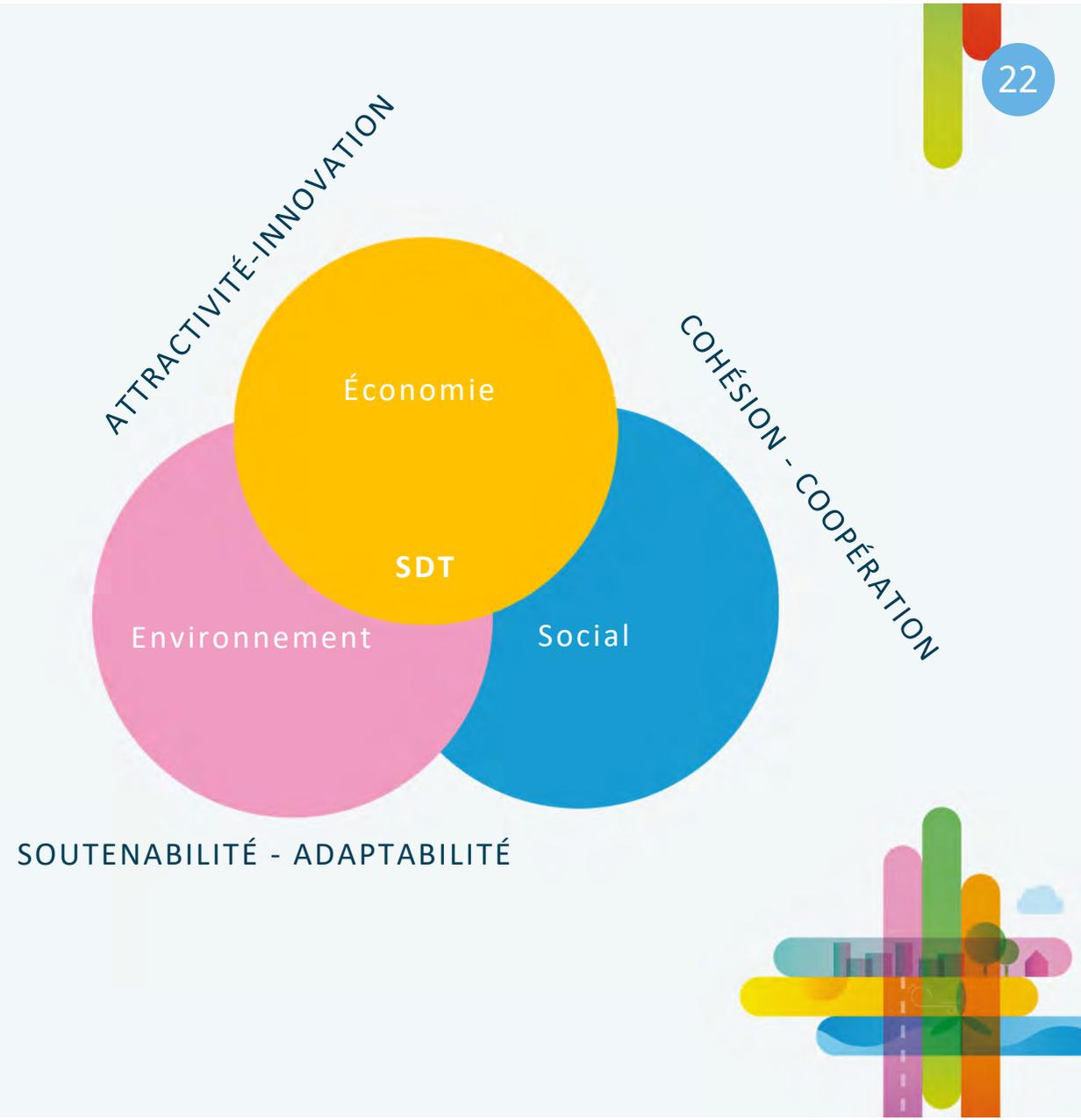
### 3 AXES

#### Transition DPR

- Économique
  - Sociale
- Environnementale



- Attractivité et innovation (AI)
- Cohésion et coopération (CC)
- Soutenabilité et adaptabilité (SA)



### AXE 1 : SOUTENABILITÉ - ADAPTABILITÉ

- SA1 : Soutenir une urbanisation et des modes de production économes en ressources
- SA2 : Rencontrer les besoins actuels et futurs en logements accessibles et adaptés aux évolutions socio-démographiques, énergétiques et climatiques
- SA3 : Anticiper les besoins économiques dans une perspective de développement durable et de gestion parcimonieuse du sol
- SA4 : **Soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande**
- SA5 : Réduire la vulnérabilité du territoire et de ses habitants aux risques naturels et technologiques et à l'exposition aux nuisances anthropiques
- SA6 : Valoriser les patrimoines naturels, culturels et paysagers et les préserver des pressions directes et indirectes de l'urbanisation

### AXE 2 : ATTRACTIVITÉ-INNOVATION

- AI1 : Accroître le rôle de la Wallonie dans les dynamiques métropolitaines de niveau européen
- AI2 : Insérer la Wallonie dans les réseaux socio-économiques transrégionaux et transfrontaliers
- AI3 : Inscrire l'économie wallonne dans la société de la connaissance et dans l'économie de proximité, et (re)former sur son territoire les chaînes de transformation génératrices d'emploi
- AI4 : Faire des atouts du territoire un levier de développement touristique
- AI5 : Faire du réseau des principales infrastructures de communication un levier de création de richesses et de développement durable
- AI6 : Organiser la complémentarité des modes de transport
- AI7 : Renforcer l'attractivité des espaces urbanisés
- AI8 : Inscrire la Wallonie dans la transition numérique

### AXE 3 : COHÉSION ET COOPÉRATION

- CC1 : S'appuyer sur la structure multipolaire de la Wallonie et favoriser la complémentarité entre territoires en préservant leurs spécificités
- CC2 : Articuler les dynamiques territoriales supralocales à l'échelle régionale et renforcer l'identité wallonne
- CC3 : Assurer l'accès à tous à des services, des commerces de proximité et des équipements dans une approche territoriale cohérente
- CC4 : Créer les conditions favorables à la diversité des activités et à l'adhésion sociale aux projets
- CC5 : Développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs
- CC6 : Assurer l'accès à l'énergie à tous en s'inscrivant dans la transition énergétique

## AI.6 ORGANISER LA COMPLEMENTARITE DES MODES DE TRANSPORT

### CONSTATS

#### AI6.C2 Stratégie régionale de mobilité : parts modales à 2030

2017	3%	1%	4%	9%	83%	1,3 pers
SRM						
2030	5%	5%	10%	15%	60%	1,8 pers

### ENJEUX

**AI6.E1** La Wallonie doit tirer parti de l'interconnexion des réseaux de communication (route, rail, eau) pour garantir la fluidité, la sécurité, le report modal et ainsi réduire les impacts sur l'environnement et la qualité de vie.

### PRINCIPES

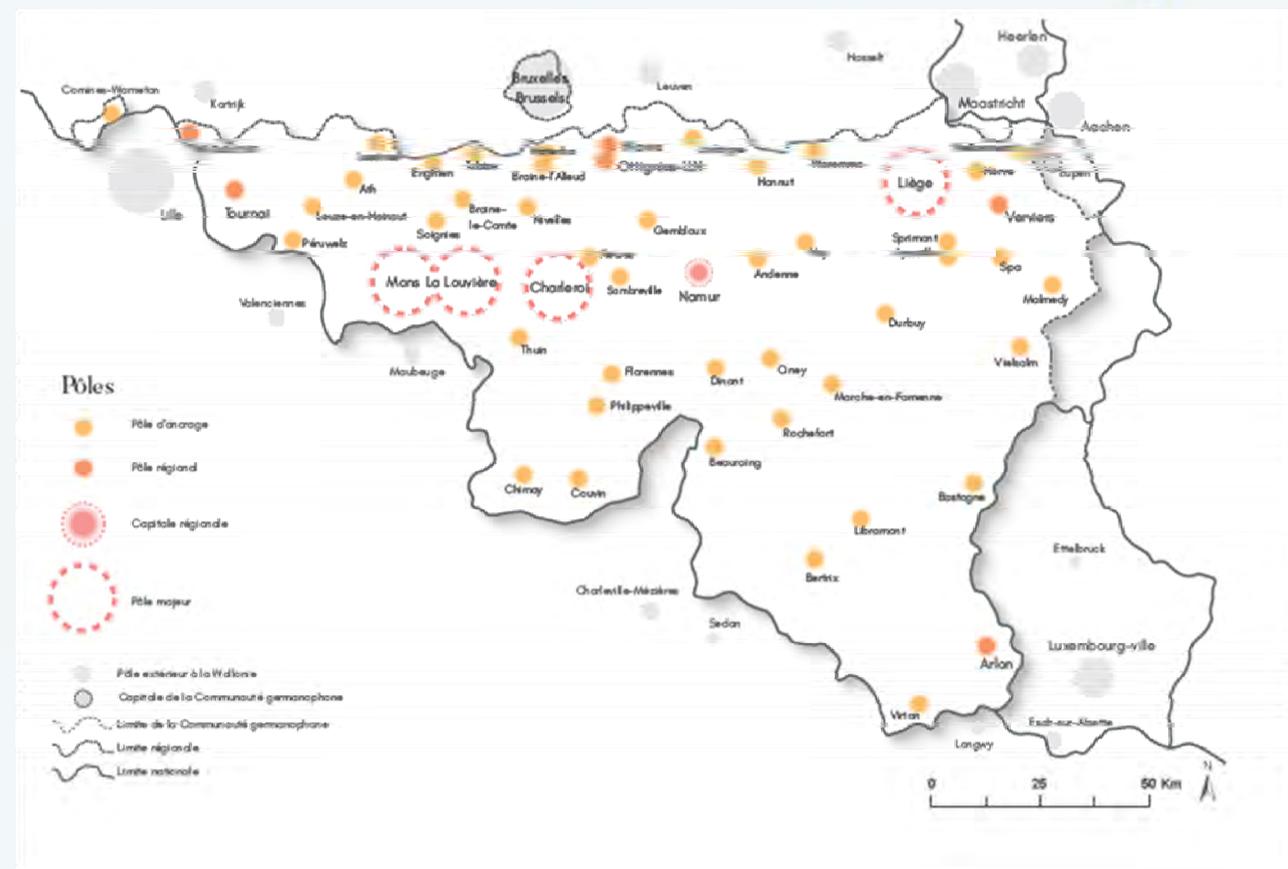
**AI6.P3** L'offre de services fournie par les mobipôles est coordonnée pour faciliter le développement, la combinaison et l'organisation entre plusieurs modes de transports.

### MESURES

**AI6.M2** Créer une centaine de plateformes ou unités d'échange modal à l'horizon 2030 et couvrir l'ensemble du territoire à l'horizon 2050.  
Identifier les lieux ayant un potentiel d'intermodalité.

# STRUCTURE TERRITORIALE

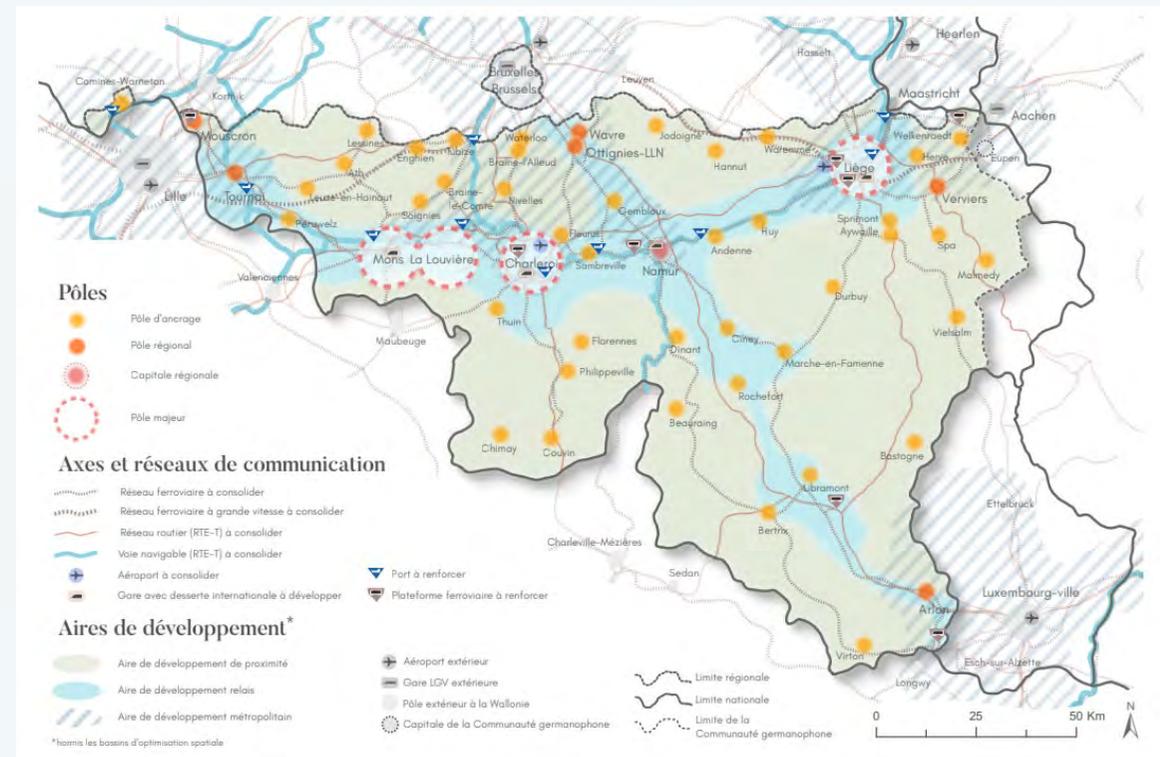
- 40 PÔLES D'ANCRAGE
- 5 PÔLES RÉGIONAUX
- 3 PÔLES MAJEURS
- 1 CAPITALE RÉGIONALE



# STRUCTURE TERRITORIALE

## AIRES DE DÉVELOPPEMENT

- DE PROXIMITÉ
- RELAIS
- METROPOLITAIN





III CONCEPTS ET NOTIONS CLÉS



## CONCEPTS TERRITORIAUX

Permettre de fixer des balises liées à la localisation

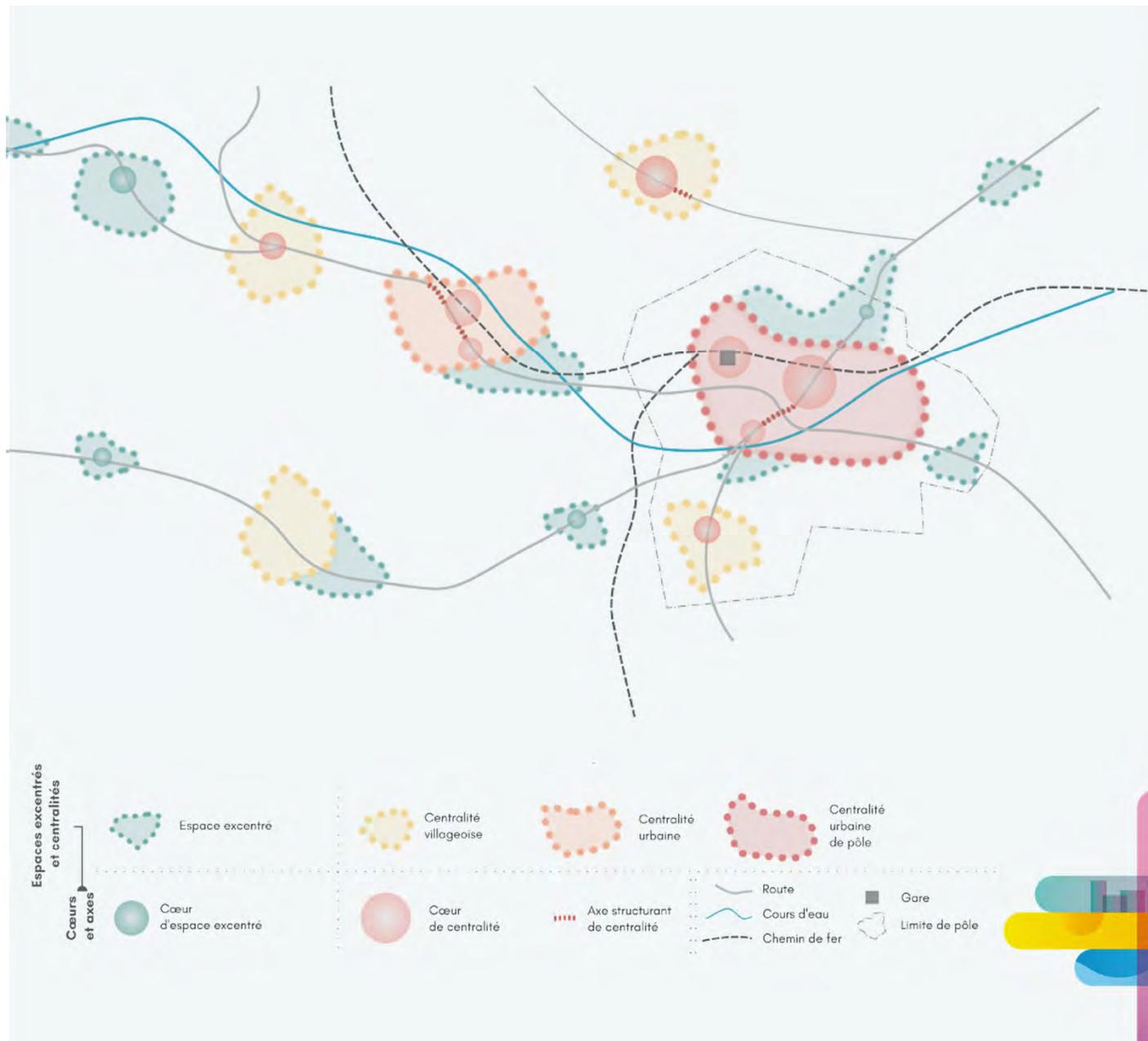
- Type de commerces
- Densité de logements
- Mixité
- Superficie en pleine terre
- Distance aux espaces verts
- ...



CONCEPTS  
TERRITORIAUX

CENTRALITÉS  
CŒURS DE CENTRALITÉS  
AXES STRUCTURANTS

ESPACES EXCENTRÉS  
CŒURS D'ESPACES EXCENTRÉS

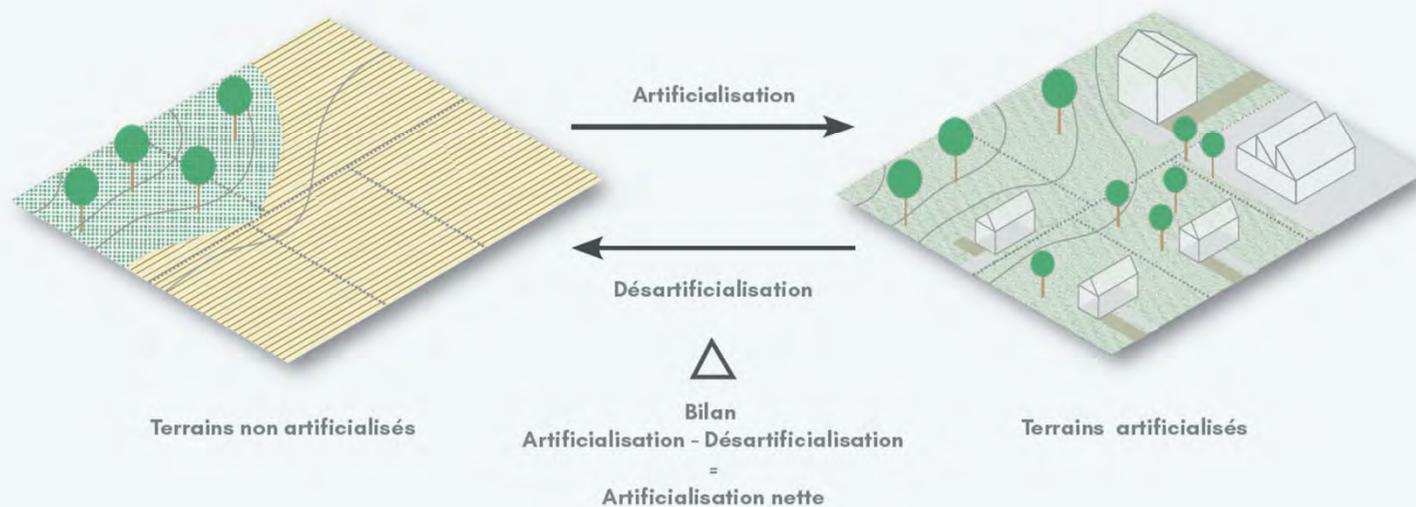


# CONCEPTS TERRITORIAUX

ARTIFICIALISATION

DÉSARTIFICIALISATION

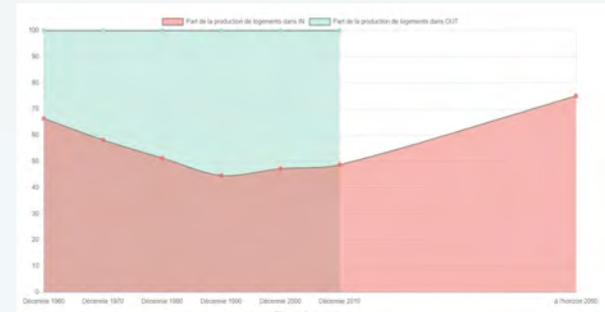
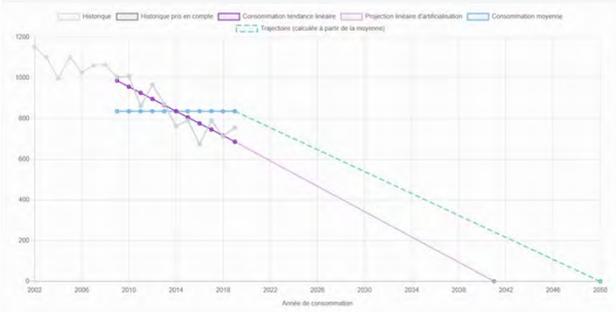
ARTIFICIALISATION NETTE



### IWEPS : Polarités de base → centralités



### CPDT : Trajectoires d'artificialisation et d'étalement urbain





## V. Conclusions





SCHEMA DE DEVELOPPEMENT DE L'ESPACE REGIONAL (SDER)



Adopté par le Gouvernement wallon le **23 avril 2024**  
Entré en vigueur : le **1<sup>er</sup> août 2024**

<https://territoire.wallonie.be/fr/page/schema-de-developpement-du-territoire>

Merci pour votre attention



01

02

03

04

# La mobilité dans le SDT

**Yves Hanin**

Professeur à l'UCL  
Directeur du CREAT





**Yves Hanin**

Professeur d'urbanisme et de développement territorial – UCLouvain  
Directeur du Centre d'études et de recherches pour l'action territoriale – CREAT

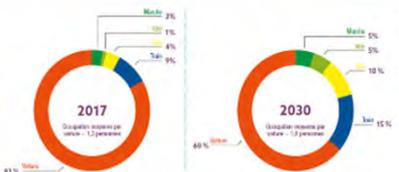
yves.hanin@uclouvain.be  
00.32. 10.47.21.24

<https://territoire.wallonie.be/fr/page/schema-de-developpement-du-territoire>



# Structure du SDT

- CoDT : le SDT pour l'optimisation spatiale, l'attractivité, le cadre de vie et la maîtrise de la mobilité
- 20 objectifs du SDT selon les 3 axes du développement territorial durable
- Constats, enjeux, objectifs, principes et mesures régionales et communales
- Centralités, espaces excentrés et structure territoriale
- Mobilité : accessibilité-localisation-report modal-infrastructures-réseaux transit | desserte | séjour



## Objectifs, principes et modalités

### Axe 1 - Soutenable et adaptabilité

- SA1 Soutenir une urbanisation et des modes de production économes en ressources
- SA2 Rencontrer les besoins actuels et futurs en logements accessibles et adaptés aux évolutions socio-démographiques, énergétiques et climatiques
- SA3 Anticiper les besoins économiques dans une perspective de développement durable et de gestion parcimonieuse du sol
- SA4 Soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande
- SA5 Réduire la vulnérabilité du territoire et de ses habitants aux risques naturels et technologiques et à l'exposition aux nuisances anthropiques
- SA6 Valoriser les patrimoines naturels, culturels et paysagers et les préserver des pressions directes et indirectes de l'urbanisation

### Axe 2 - Attractivité et innovation

- AI1 Accroître le rôle de la Wallonie dans les dynamiques métropolitaines de niveau européen
- AI2 Insérer la Wallonie dans les réseaux socio-économiques transrégionaux et transfrontaliers
- AI3 Inscrire l'économie wallonne dans la société de la connaissance et dans l'économie de proximité, et (re)former sur son territoire les chaînes de transformation génératrices d'emploi
- AI4 Faire des atouts du territoire un levier de développement touristique
- AI5 Faire du réseau des principales infrastructures de communication un levier de création de richesses et de développement durable
- AI6 Organiser la complémentarité des modes de transport
- AI7 Renforcer l'attractivité des espaces urbanisés
- AI8 Inscrire la Wallonie dans la transition numérique

### Axe 3 - Cohésion et coopération

- CC1 S'appuyer sur la structure multipolaire de la Wallonie et favoriser la complémentarité entre territoires en préservant leurs spécificités
- CC2 Articuler les dynamiques territoriales supralocales à l'échelle régionale et renforcer l'identité wallonne
- CC3 Assurer l'accès à tous à des services, des commerces de proximité et des équipements dans une approche territoriale cohérente
- CC4 Créer les conditions favorables à la diversité des activités et à l'adhésion sociale aux projets
- CC5 Développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs
- CC6 Assurer l'accès à l'énergie à tous en s'inscrivant dans la transition énergétique

### Centralités et espaces excentrés

- Généralités
- Concept des centralités
- Concept d'espaces excentrés
- Critères de délimitation des centralités
- Centralités (expression cartographique)

### Structure territoriale

- Pôles, axes et aires de développement
  - Pôles
  - Axes et réseaux de communication et de transports de fluides et d'énergie
  - Aires de développement et bassins d'optimisation spatiale
- Trame écologique régionale
- Aires de coopération transrégionale et transfrontalière
  - La Wallonie coopère avec ses voisins
  - La Wallonie dans l'aire métropolitaine bruxelloise
  - La Wallonie dans l'aire métropolitaine Liège-Maastricht-Aix-Hasselt
  - La Wallonie dans l'aire transfrontalière avec la Rhénanie du Nord Westphalie et la Rhénanie Palatinat
  - La Wallonie dans l'aire métropolitaine de Luxembourg
  - La Wallonie dans l'aire transfrontalière avec le Grand-Est et les Hauts-de-France
  - La Wallonie dans l'aire métropolitaine de Lille

SA4

# Soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande



## Principes de mise en œuvre

**Structurer le territoire de manière à soutenir des mobilités flexibles, durables et décarbonées en Wallonie**

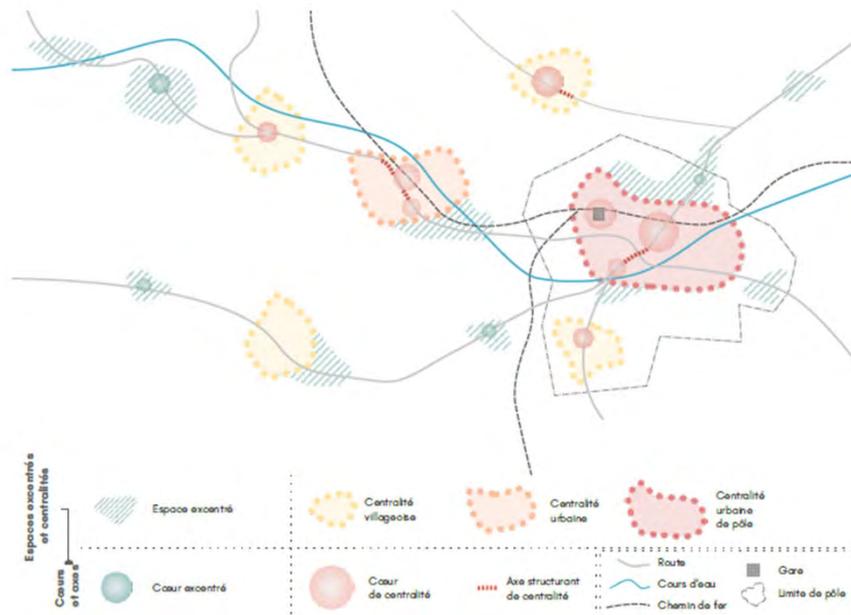
SA4.P1

La localisation des logements, des activités et des services limite l'étalement urbain, la dépendance à la voiture individuelle, ainsi que les pollutions et nuisances des déplacements générés. Les logements, activités et services s'implantent préférentiellement à proximité des lieux intermodaux (gares ferroviaires, mobipôles, mobipoints, etc.) dans les centralités (cf. objectif AI 6).



SA4

# Soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande



## Principes de mise en œuvre

**Structurer le territoire de manière à soutenir des mobilités flexibles, durables et décarbonées en Wallonie**

SA4.P2

Les centralités sont aménagées en « villes ou villages à 10 minutes ». Le recours aux modes de déplacements actifs, collectifs et partagés y est accru en renforçant les conditions qui les favorisent : mixité des fonctions, proximité mutuelle des lieux de vie sociale et d'activités, intensité de l'urbanisation, aménagements physiques adéquats.

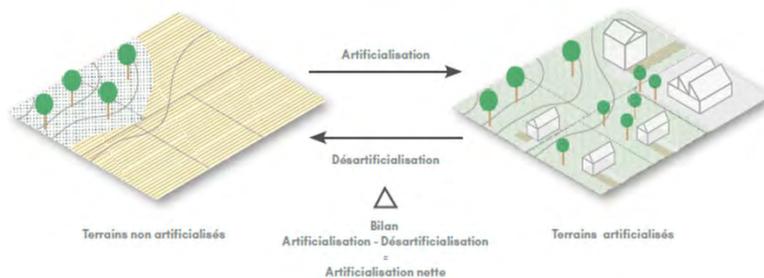
**« Ville ou village à 10 minutes »**

Modèle d'aménagement et d'organisation d'une ville ou d'un village permettant aux habitants et travailleurs un accès à moins de 10 minutes à pied (ou à vélo) aux commodités résidentielles, aux activités commerciales, aux espaces verts, à des solutions de mobilités collectives et/ou partagées et aux activités tertiaires compatibles avec l'habitat pour que chacun puisse apprendre, travailler, s'approvisionner, s'aérer, se cultiver, se soigner, se déplacer, se dépenser, s'alimenter localement, se rencontrer et s'entraider. Ce modèle limite la dépendance à la voiture individuelle et facilite le développement de mobilités décarbonées et abordables au plus grand nombre.



SA4

Soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande

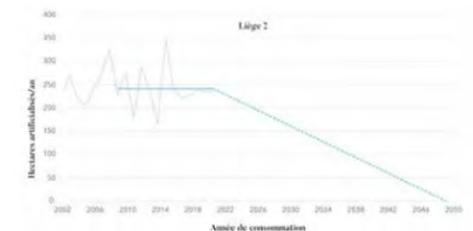
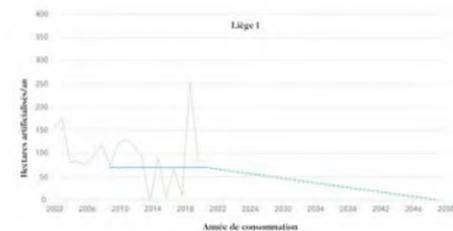


Principes de mise en œuvre

Structurer le territoire de manière à soutenir des mobilités flexibles, durables et décarbonées en Wallonie

SA4.P3

Les infrastructures de transports existantes sont optimisées. Les réseaux de communication et de transports en commun sont organisés en fonction des profils de mobilité des services et des équipements et tiennent compte des personnes à mobilité réduite. Les nouvelles infrastructures de transports sont conçues de façon à limiter l'artificialisation des terres et l'étalement urbain et leur création est guidée par l'évaluation comparée de leur coût, des bénéfices induits et de leur impact environnemental. Les modes actifs, collectifs, partagés et décarbonés utilisent et réinvestissent préférentiellement les infrastructures de transports existantes ou anciennes.



Trajectoires d'artificialisation nette

- Artificialisation nette historique
- Trajectoire d'artificialisation nette
- Artificialisation nette moyenne (10 ans)

SA4

# Soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande

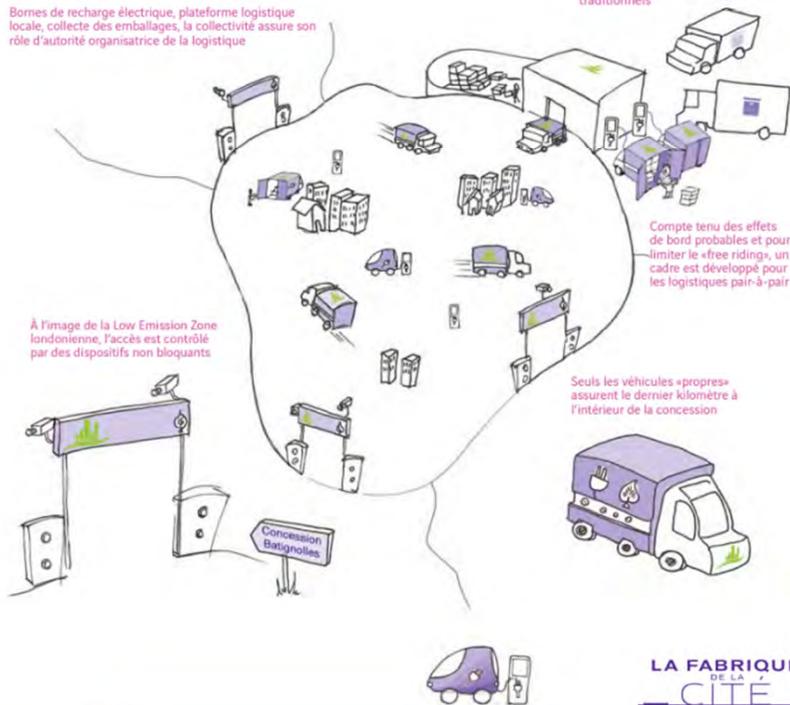
Bornes de recharge électrique, plateforme logistique locale, collecte des emballages, la collectivité assure son rôle d'autorité organisatrice de la logistique

Le centre de consolidation constitue le dernier maillon logistique pour les opérateurs traditionnels

Compte tenu des effets de bord probables et pour limiter le «free ridings», un cadre est développé pour les logistiques pair-à-pair

À l'image de la Low Emission Zone londonienne, l'accès est contrôlé par des dispositifs non bloquants

Seuls les véhicules «propres» assurent le dernier kilomètre à l'intérieur de la concession



LA FABRIQUE DE LA CITÉ

Octobre 2016

## Principes de mise en œuvre

**Structurer le territoire de manière à soutenir des mobilités flexibles, durables et décarbonées en Wallonie**

SA4.P4

Les activités économiques générant d'importants flux de marchandises sont localisées prioritairement à proximité des nœuds intermodaux en privilégiant les connexions aux réseaux de transports ferroviaire ou fluvial. L'implantation de plateformes logistiques favorise la mutualisation, la massification et le report modal. La logistique urbaine se développe dans les centralités ou à proximité de celles-ci et développe, notamment, les livraisons par vélo ou vélo-cargo (cf. objectif AI 6). Un réseau dense de points de retrait, dont des distributeurs de colis sont aménagés dans les centralités, à proximité de celles-ci et dans les cœurs excentrés afin de répondre aux besoins de l'e-commerce.

SA4

# Soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande



## Principes de mise en œuvre

### Développer et revaloriser l'espace public de manière à promouvoir les modes actifs

#### SA4.P5

La mobilité des personnes est prise en compte en appliquant le principe « STOP » repris dans la Stratégie régionale de mobilité qui donne la préférence, par ordre de priorité, à la marche (« Stappen »), aux vélos (« Trappen »), aux transports en commun (« Openbaar vervoer ») et aux voitures (« Privévervoer »).

#### SA4.P6

Afin de promouvoir les modes actifs, l'espace public est conçu et aménagé pour faciliter et sécuriser la marche et le vélo. Les infrastructures piétonnes et cyclables sont continues, mailonnées, confortables et sécurisées. Des espaces couverts et sécurisés sont aménagés pour le stationnement des vélos. Ils sont situés à proximité des commerces, services et équipements collectifs et des nœuds de transports en commun tels que les mobipôles et les mobipoints.

SA4

## Soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande



## Principes de mise en œuvre

### Développer et revaloriser l'espace public de manière à promouvoir les modes actifs

#### SA4.P7

Dans les centralités, l'espace public est aménagé pour apaiser la circulation, garantir la place des modes actifs et développer les « villes ou villages à 10 minutes ».

#### SA4.P8

Dans les cœurs excentrés, l'espace public est aménagé pour apaiser la circulation et garantir la place des modes actifs.

#### SA4.P9

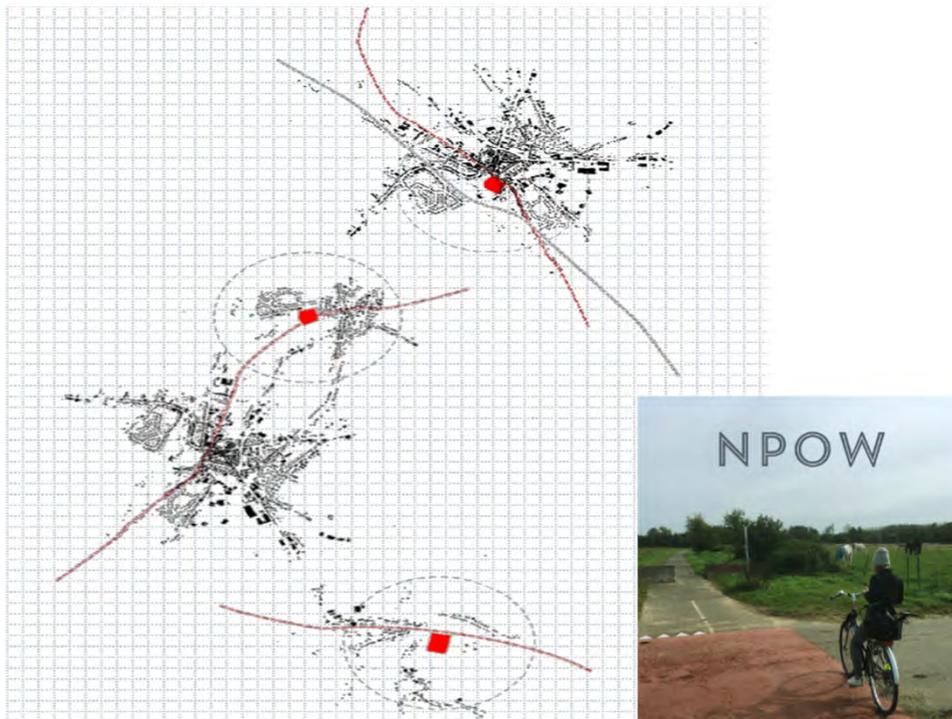
Les espaces publics sont aménagés en tenant compte du déploiement des modes actifs et de leur fonction de circulation et de séjour (cf. objectif CCS).

#### SA4.P10

L'espace public est aménagé pour permettre l'accessibilité et le confort de tous les usagers (personnes à mobilité réduite, piétons, utilisateurs de micromobilités, cyclistes, automobilistes, etc.), selon leur capacité à se déplacer, leur genre, leur âge, etc.

SA4

# Soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande



## Principes de mise en œuvre

### Développer un réseau de liaisons cyclables ambitieux

#### SA4.P11

Les déplacements à vélo sont soutenus par des aménagements propices à l'usage quotidien du vélo.

#### SA4.P12

Le développement du territoire participe à l'objectif fixé par la Stratégie régionale de mobilité visant à établir et mettre en œuvre un réseau cyclable structurant sur l'ensemble du territoire wallon.

#### SA4.P13

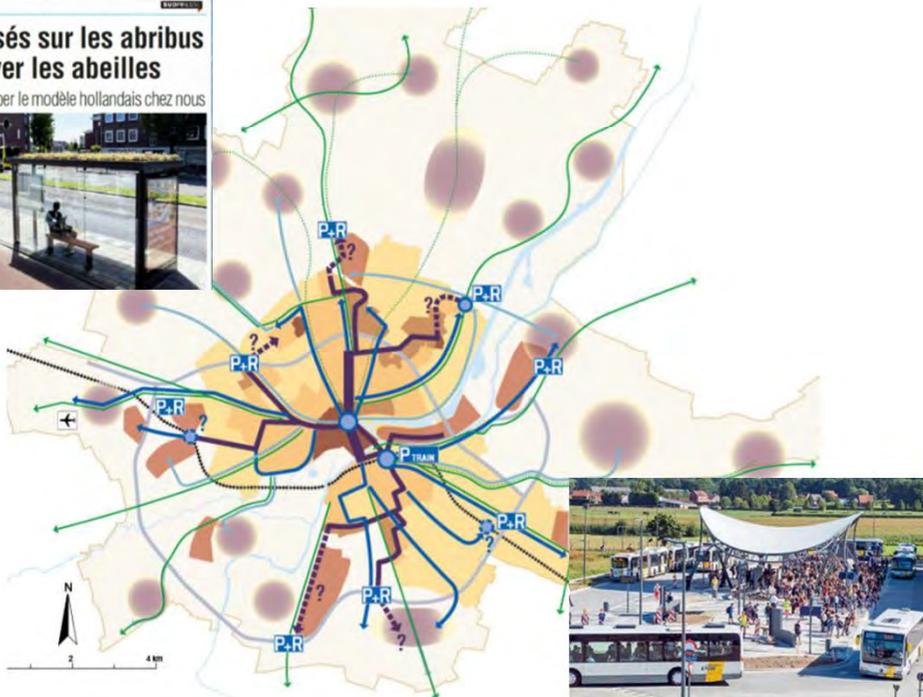
Le réseau structurant wallon est composé des cyclostrades (ou corridors cyclables, qui relient des zones à haut potentiel de déplacements) ; des liaisons cyclables fonctionnelles supralocales (qui relient les centralités entre-elles) et des liaisons cyclables de desserte locale. Dans les centralités, les zones partagées, les rues (zones) cyclables et les pistes en voiries sont privilégiées dans un cadre de vitesses apaisées.

#### SA4.P14

Le RAVeL est consolidé et étendu pour renforcer le réseau cyclable de la Wallonie et appuyer le développement socio-économique par le vélo-tourisme. Les tracés (voiries, voies ferrées, halages, etc.) désaffectés seront protégés pour, notamment, assurer son extension et ne pas compromettre son développement.

SA4

# Soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande



## Principes de mise en œuvre

### Développer des transports en commun performants et attractifs

SA4.P15

L'accessibilité en transports en commun aux centralités, aux pôles, aux ensembles commerciaux, aux espaces d'activités économiques ainsi qu'aux sites touristiques est renforcée. Les tronçons du réseau de transports en commun congestionnés sont aménagés pour faciliter la circulation des bus par la création de couloirs qui leur sont réservés.

SA4.P16

Les arrêts de transports en commun sont confortables, sécurisés et intégrés dans l'espace public.

SA4.P17

Le développement et le renforcement des nœuds de connexion intermodaux tels que les mobipôles et les mobipoints répondent à l'objectif A16 et respectent ses principes de mise en œuvre. Dans les centralités, les quartiers qui les entourent sont urbanisés de façon dense en favorisant la mixité des fonctions.

SA4.P18

Pour renforcer le recours au train, les gares ferroviaires sont aménagées pour favoriser le transfert modal (station de bus, parkings vélos et voitures). Les quartiers de gare sont urbanisés de façon dense en favorisant la mixité des fonctions. Plus la gare est importante, plus le quartier qui l'entoure mérite d'être intensifié.

SA4.P19

Les pôles sont reliés en transports en commun entre eux et avec les pôles extérieurs à la Wallonie.

SA4.P20

Dans les centralités, les aménagements sont réalisés en priorité au bénéfice des modes actifs et des transports en commun, en particulier lors de la restructuration ou de la création des voiries et des espaces publics.

SA4.P21

Des modes structurants de transports en commun (tramway, métro, bus à haut niveau de services...) sont mis en œuvre dans les pôles régionaux, la capitale régionale et les pôles majeurs. Un réseau ferroviaire suburbain est développé à Charleroi et à Liège, à l'instar de celui qui est en voie de finalisation autour de Bruxelles. Il contribue à maîtriser la mobilité aux abords de ceux-ci.

SA4

Soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande



Principes de mise en œuvre

**Privilégier et/ou renforcer le déploiement de solutions de mobilité partagée à la demande et connectée**

SA4.P22

Un réseau express de covoiturage est créé pour limiter le volume du trafic routier. Les parkings sont rationalisés et mutualisés en vue de limiter les surfaces destinées au stationnement et stimuler le covoiturage et les solutions d'autopartage. Des centrales de covoiturage et d'autopartage sont développées. Les transports intelligents (smart-mobility) sont encouragés (cf. objectif AI 8). Les solutions de mobilité à la demande sont encouragées en particulier dans les espaces excentrés pour contribuer à la cohésion territoriale, et assurer une performance environnementale et économique des services de mobilité.

SA4.P23

Sur les voiries congestionnées reliant les pôles, des bandes de circulation sont aménagées pour la circulation des taxis, des bus ou pour le covoiturage lorsque cela est techniquement possible et souhaitable.

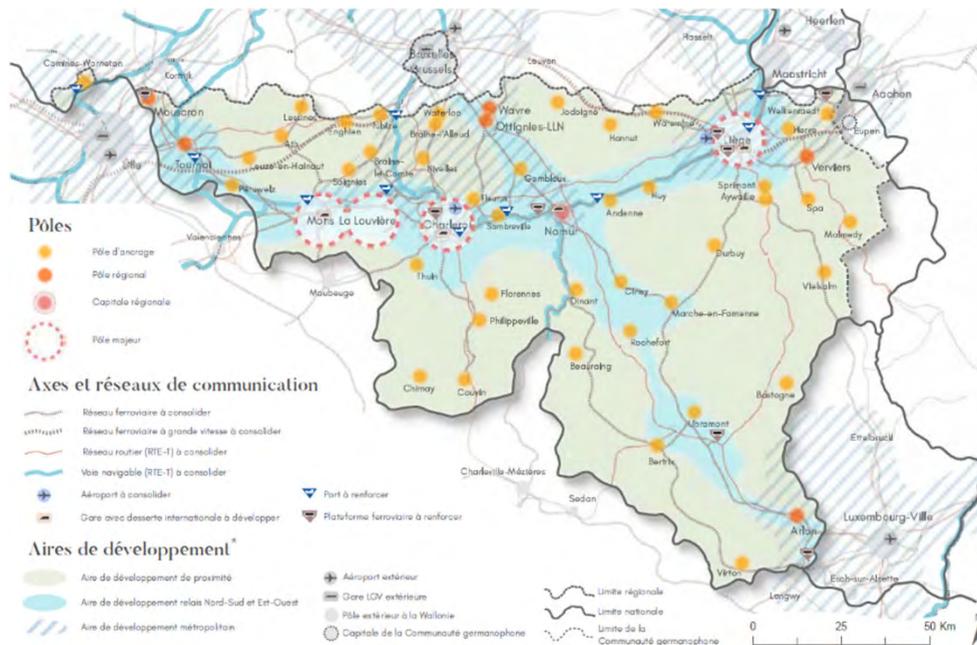
**Soutenir la transition vers d'autres formes de motorisation que le moteur thermique**

SA4.P24

La Wallonie adapte son territoire dans la perspective de la décarbonation de la mobilité. Les infrastructures sont aménagées par la mise en place de bornes de recharge électrique, de réseaux de distribution d'énergie et d'infrastructures dédiées, de parkings adaptés, etc.

**SA4**

# Soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande



## Mesures de gestion et de programmation

### Au niveau régional

#### SA4.M1

Concrétiser les réseaux ferroviaires suburbains au sud de Bruxelles et autour des pôles majeurs de Charleroi et Liège.

#### SA4.M2

Créer ou restaurer les liaisons ferroviaires manquantes vers la France (principalement vers Paris, Lille, Valenciennes, Maubeuge et Charleville-Mézières).

#### SA4.M3

Renforcer les connexions alternatives à la voiture entre pôles et vers les pôles métropolitains voisins (Bruxelles, Luxembourg, Lille, Aix-la-Chapelle et Maastricht).

#### SA4.M4

Développer la thématique de « villes ou villages à 10 minutes » dans un référentiel relatif à l'aménagement des centralités.

Mettre à jour ce référentiel.

#### SA4.M5

Protéger les tracés (voiries, voies ferrées, halages, etc.) désaffectés pour notamment préserver les opportunités de conforter le maillage du territoire (sentiers, réseau cyclable dont RAVeL, etc.).

SA4

# Soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande

Concerne les terrains > 0,5 ha	Dans les espaces excentrés	En bordure <sup>1</sup> de la centralité	Dans la centralité
Densité en logement (SA2)	<p>Les projets comportant du logement prévoient une densité nette inférieure ou égale à 10 logements à l'hectare. Cette densité peut être supérieure aux conditions cumulatives suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) prévoir une densité nette inférieure à la densité nette moyenne de l'urbanisation existante dans un rayon de 200 mètres<sup>2</sup>, sans dépasser un maximum de 18 logements à l'hectare ;</li> <li>(ii) disposer d'un accès aisé aux services et équipements de proximité par les modes de transport actifs, collectifs ou partagés ;</li> <li>(iii) disposer d'une offre en transports en commun ou prévoir des solutions de mobilités partagées et décarbonées suffisantes permettant d'accéder aux centralités et aux pôles voisins ;</li> <li>(iv) intégrer la réalisation d'infrastructures vertes et d'aménagements en faveur de la biodiversité proportionnés à l'urbanisation projetée ;</li> <li>(v) ne pas s'implanter dans une zone urbanisable en ruban inscrite au plan de secteur située en dehors des cœurs excentrés.</li> </ul> <p>Dans les zones urbanisables en ruban inscrites au plan de secteur situées en dehors des cœurs excentrés, les projets comportant du logement prévoient une densité nette inférieure à 5 logements à l'hectare. Ces projets doivent également privilégier des ouvertures paysagères en leur sein, ainsi que le regroupement des bâtiments à proximité du tissu bâti existant.</p> <p>Les projets de logements, de commerces, de bureaux ou combinant ces fonctions qui nécessitent une artificialisation de terres se localisent en continuité ou à proximité immédiate du tissu bâti existant.</p>	<p>La densité nette des projets peut dépasser la densité maximale des espaces excentrés aux conditions cumulatives suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) assurer une transition urbanistique adaptée entre la centralité et les espaces excentrés ;</li> <li>(ii) ne pas déformer les centralités ;</li> <li>(iii) marquer les entrées de centralités ;</li> <li>(iv) disposer d'une offre en transports en commun ou prévoir des solutions de mobilités partagées et décarbonées suffisantes permettant d'accéder aux centralités et aux pôles voisins ;</li> <li>(v) intégrer la réalisation d'infrastructures vertes et d'aménagements en faveur de la biodiversité proportionnés à l'urbanisation projetée ;</li> <li>(vi) pour les terrains de plus de 2ha, avoir une vue d'ensemble de leur urbanisation par le biais d'un SOL, d'un permis d'urbanisation, ou d'un permis d'urbanisme de constructions groupées couvrant l'ensemble du terrain.</li> </ul> <p>En bordure des centralités, la densité des projets peut être égale ou supérieure à la densité minimale de la centralité concernée, si le projet est situé dans une ZACC, un site à réaménager (SAR) ou un périmètre de remembrement urbain (PRU).</p>	<p>Les centralités sont consolidées et densifiées en tenant compte de leurs caractéristiques villageoises ou urbaines.</p> <p>La densité nette en logements des projets est :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ≥ 20 logements à l'hectare dans les centralités villageoises,</li> <li>• ≥ 30 logements à l'hectare dans les centralités urbaines,</li> <li>• ≥ 40 logements à l'hectare dans les centralités urbaines situées dans un pôle.</li> </ul> <p>Les densités peuvent être nettement supérieures à ces minima dans les cœurs et le long des axes structurants de centralité.</p>

## Mesures de gestion et de programmation

### Au niveau communal

#### SA4.M6

Coordonner le schéma de développement communal ou pluricommunal avec le plan communal et intercommunal de mobilité (cf. objectifs AI5 et AI6).

#### SA4.M7

Sauf lorsqu'ils portent uniquement sur le thème de l'optimisation spatiale, dans les schémas de développement communaux et pluricommunaux :

- Structurer le territoire et les mobilités en fonction des centralités, le cas échéant des cœurs excentrés, et des lieux intermodaux pour limiter les besoins en déplacement et favoriser les modes actifs ;
- Définir des mesures pour améliorer la qualité des espaces publics, et en particulier les voiries, en appliquant le principe « STOP » ;
- Définir des mesures pour gérer le stationnement, le covoiturage, la recharge des véhicules électriques...



**SA4**

# Soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande

## Mesures de gestion et de programmation

### Au niveau communal

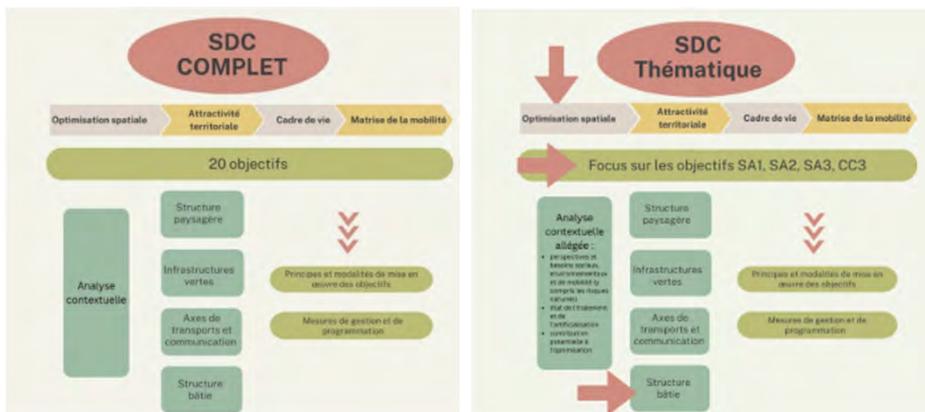
**SA4.M6**

Coordonner le schéma de développement communal ou pluricommunal avec le plan communal et intercommunal de mobilité (cf. objectifs A15 et A16).

**SA4.M7**

Sauf lorsqu'ils portent uniquement sur le thème de l'optimisation spatiale, dans les schémas de développement communaux et pluricommunaux :

- Structurer le territoire et les mobilités en fonction des centralités, le cas échéant des cœurs excentrés, et des lieux intermodaux pour limiter les besoins en déplacement et favoriser les modes actifs ;
- Définir des mesures pour améliorer la qualité des espaces publics, et en particulier les voiries, en appliquant le principe « STOP » ;
- Définir des mesures pour gérer le stationnement, le covoiturage, la recharge des véhicules électriques...



**AI1**

## Accroître le rôle de la Wallonie dans les dynamiques métropolitaines de niveau européen



## Principes de mise en œuvre

**Connecter les pôles majeurs, la capitale régionale au sein du réseau de communication de niveau européen pour renforcer l'attractivité de la Wallonie à l'échelle européenne**

### AI1.P5

L'accessibilité aux pôles majeurs ainsi qu'à la capitale régionale est améliorée en s'appuyant sur le mode ferroviaire (personnes et marchandises) et fluvial (marchandises). En particulier, la desserte ferroviaire internationale aux pôles majeurs est renforcée. La qualité de ces dessertes est augmentée, en priorité pour le chemin de fer.

### AI1.P6

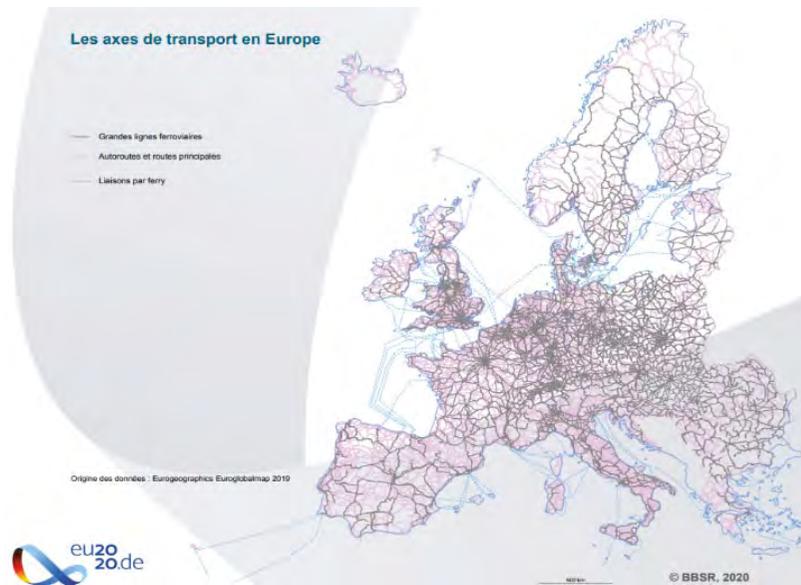
Les interconnexions entre les pôles majeurs, la capitale régionale et les métropoles voisines sont renforcées et structurées autour des axes de Liège-Luxembourg/Liège-Lille, Charleroi-Bruxelles/Charleroi-Paris via Reims et Mons-Paris et Bruxelles-Namur-Luxembourg.

### AI1.P7

La connexion des pôles majeurs, de la capitale régionale au sein du réseau de communication au niveau européen répond aux objectifs AI5, AI6 et respectent leurs principes de mise en œuvre.

**AI1**

# Accroître le rôle de la Wallonie dans les dynamiques métropolitaines de niveau européen



## Mesures de gestion et de programmation

### Au niveau régional

**AI1.M1**

Contribuer à l'adoption de stratégies et de mesures inscrites dans l'Agenda territorial.

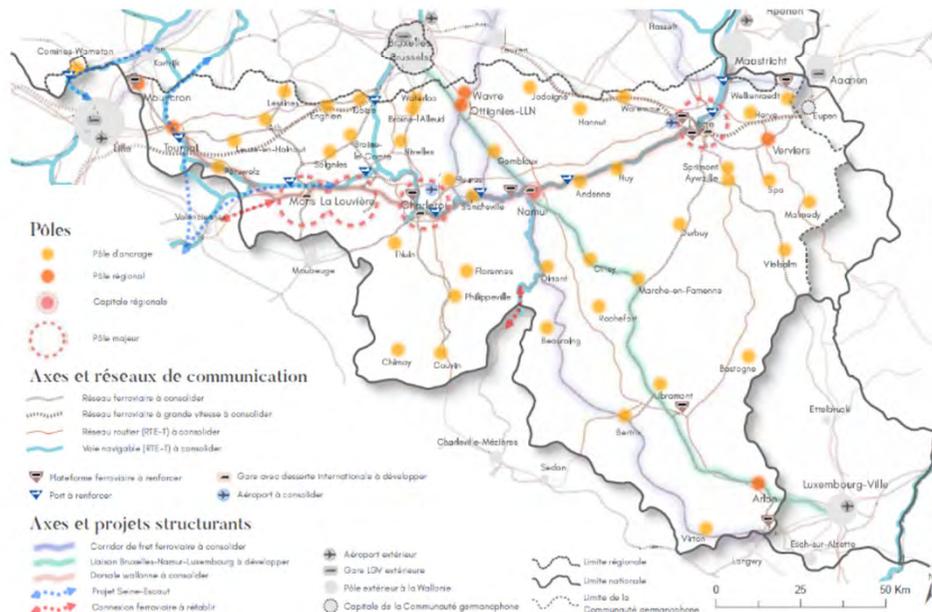
### Au niveau communal

**AI1.M2**

Pour les pôles majeurs et la capitale régionale, identifier les aménagements et les espaces à développer permettant d'accroître leur vocation métropolitaine.

**AIS**

# Faire du réseau des principales infrastructures de communication un levier de création de richesses et de développement durable



## Principes de mise en œuvre

### Maintenir et renforcer l'accessibilité transrégionale et internationale de la Wallonie en soutenant la décarbonation des flux

**AIS.P1**

Les connexions ferroviaires entre la Wallonie, les métropoles et les territoires qui l'entourent sont renforcées par le maintien, l'entretien et l'amélioration du réseau existant ou l'augmentation de l'offre de services.

**AIS.P2**

Les aéroports de Liège et de Charleroi sont développés pour maintenir une accessibilité et une attractivité du territoire wallon. Leurs aménagements tiennent compte des améliorations technologiques du secteur aérien qui tendent à réduire leurs impacts environnementaux.

**AIS.P3**

Les aménagements des liaisons fluviales stratégiques sont poursuivis. Les connexions fluviales avec les ports et les axes de transports européens sont améliorées et développées. La mise à grand gabarit des principales voies hydrauliques wallonnes renforce les liaisons nord-sud entre Anvers et Paris et les liaisons est-ouest entre la Meuse et l'Escaut.

**AIS.P4**

Les gares routières internationales sont localisées le long du réseau transeuropéen de transports (RTE-T) et renforcent les nœuds intermodaux des pôles majeurs. Leurs aménagements assurent la sécurité et le confort et développent, en synergie, des modalités de production énergétique.

**AIS.P5**

Le réseau routier et ses aménagements améliorent les connexions du réseau transeuropéen de transport (réseaux central et global).

**A15**

Faire du réseau des principales infrastructures de communication un levier de création de richesses et de développement durable



## Principes de mise en œuvre

**Structurer, optimiser et valoriser les réseaux de communication et de transport régionaux**

**A15.P6**

Les réseaux de transports sont consolidés dans une perspective de création de richesses et de développement durable.

**A15.P7**

Les réseaux de transports sont optimisés plutôt qu'étendus limitant ainsi la propagation de l'urbanisation diffuse ou en ruban autour de ces nouvelles infrastructures. Cela participe à limiter l'artificialisation, l'étalement urbain et les impacts environnementaux.

**A15.P8**

L'organisation des réseaux s'appuie sur la structure territoriale pour assurer une desserte efficace du territoire pour les personnes et les marchandises.

**A15**

Faire du réseau des principales infrastructures de communication un levier de création de richesses et de développement durable

**Transports LA NOUVELLE LIGNE OUIGO PARIS-BRUXELLES EN TRAIN**  
 Réservations dès le 5 décembre, voyages dès le 19 décembre

€ **De 10 à 25**  
 (Peu importe la destination)

	Lundi au samedi		Dimanche	
Express	19:00	19:08	19:08	19:08
Train	19:20	19:28	19:28	19:28
Express	19:40	19:48	19:48	19:48
Train	19:50	19:58	19:58	19:58

**Arrêts**

19:15	
19:40	
20:17	
21:40	
22:19	

3 allers-retours par jour en train

## Mesures de gestion et de programmation

### Au niveau régional

#### A15.M1

Participer à la définition de la politique européenne en matière de transport et de réseau.

#### A15.M2

Améliorer l'intermodalité et la capacité fret-ferroviaire de l'aéroport de Liège.

#### A15.M3

Améliorer la performance des liaisons en transports en commun de l'aéropôle et de l'aéroport de Charleroi avec la centralité urbaine de Charleroi, les pôles wallons et ceux des régions voisines.

#### A15.M4

Dans le cadre du projet Seine-Escaut :

- ré-ouvrir le canal Condé-Pommeroeul au gabarit Va ;
- aménager la liaison Meuse-Escaut au gabarit Va par l'adaptation des écluses d'Obourg, Viesville, Gosselies, Marchienne-au-Pont et Sambreville.

#### A15.M5

Garantir un tirant d'eau de 3,4 mètres sur la Meuse à partir de Namur.

#### A15.M6

Dans le cadre du renforcement du réseau ferroviaire :

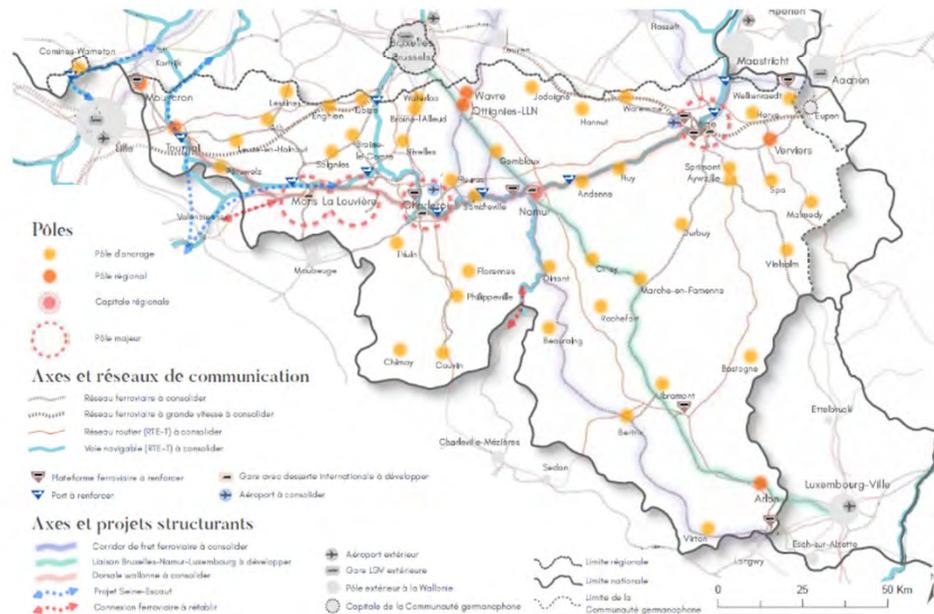
- envisager la dorsale wallonne à grande vitesse entre la LGV1 et la LGV3 et analyser la création d'une gare LGV à Charleroi ;
- étudier le développement des infrastructures autour des aéroports qui permettent la multimodalité et le transport fluvial et ferroviaire ;
- envisager de rétablir la liaison entre Libramont et Bastogne.

#### A15.M7

Développer la liaison ferroviaire entre Bruxelles, Namur et Luxembourg dans le cadre des connexions internationales et transfrontalières.

**AIS**

# Faire du réseau des principales infrastructures de communication un levier de création de richesses et de développement durable



## Mesures de gestion et de programmation

**AIS.M8**

Poursuivre les efforts pour rétablir les liaisons transfrontalières ferroviaires entre Mons et Valenciennes via Quiévrain et entre Dinant et Charleville-Mézières via Givet, sans porter préjudice à la construction d'un éventuel Ravel.

**AIS.M9**

Dans le cadre de l'achèvement du réseau transeuropéen de transport (réseau central à l'horizon 2030 et réseau global à l'horizon 2050) :

- poursuivre les améliorations à la connexion routière entre Charleroi et Couvin ;
- veiller à la réalisation des améliorations prévues à la connexion routière entre Arlon et Longwy.

**AIS.M10**

Dans le cadre de la liaison E25/E42, examiner la pertinence ou non à terme de la connexion routière entre l'E40 et l'E25 à l'est de Liège.

**AIS.M11**

Dans le cadre de la liaison routière entre Charleroi et Maubeuge, examiner la pertinence ou non à terme de l'achèvement de la RN54.

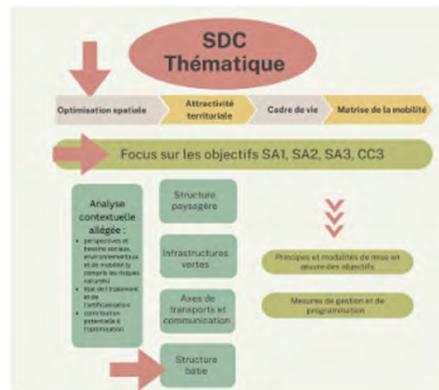
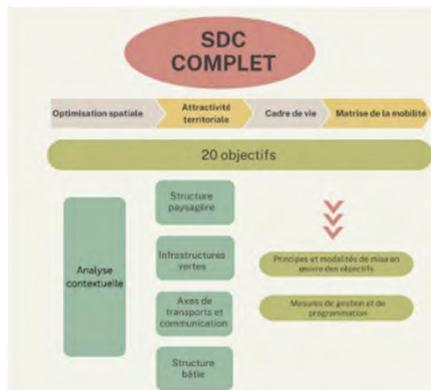
**AIS.M12**

Renforcer les points de connexion aux réseaux de communication et de transport

- Aéroports :
  - Optimiser la connexion des aéroports régionaux au réseau de communication ferroviaire à grande vitesse ;
  - Améliorer la performance des liaisons entre l'aéroport de Charleroi et Bruxelles par les transports en commun.
- Ports :
  - Renforcer les plateformes multimodales :
    - Comines ;
    - Tournai ;
    - Ghlin-Baudour (Mons) ;
    - Garocentre (La Louvière) ;
    - Tubize ;
    - Charleroi ;
    - les plateformes portuaires sur la Sambre ;
    - Seilles-Sclaigneaux (Andenne) ;
    - Monsin (Liège) ;
    - Triligiport (Liège).

**A15**

Faire du réseau des principales infrastructures de communication un levier de création de richesses et de développement durable



## Mesures de gestion et de programmation

### Au niveau régional

- Plateformes logistiques situées sur les corridors ferroviaires de fret :
  - Renforcer les plateformes multimodales de :
    - Montzen (partie en activité) ;
    - Athus ;
    - Liège Logistics ;
    - Kinkempois (Renory) ;
    - Ronet (Namur) ;
    - Monceau-sur-Sambre.
    - Mouscron ;

### A15.M13

Dans le cadre des révisions du plan de secteur :

- Supprimer les périmètres de réservation obsolètes destinés aux infrastructures routières ;
- Modifier, le cas échéant, les affectations pour permettre une urbanisation à proximité des gares ferroviaires.

### Au niveau communal

### A15.M14

Sauf lorsqu'ils portent uniquement sur le thème de l'optimisation spatiale, élaborer ou réviser les schémas de développement communaux et pluricommunaux dans le respect des mesures SA4.M6 et SA4.M7.

**AI6**

## Organiser la complémentarité des modes de transport



### Principes de mise en œuvre

#### Consolider et optimiser la continuité des chaînes de déplacements des marchandises

##### AI6.P10

La connexion entre les différents réseaux de communication est assurée en limitant les ruptures de charge (plateformes multimodales). L'accès aux plateformes multimodales est garanti à l'échelle régionale et locale.

##### AI6.P11

L'implantation d'activités ayant un profil de mobilité élevé (rail, eau) est encouragée à proximité des nœuds de connexion aux réseaux ferroviaire et fluvial. Les terrains bien situés par rapport aux réseaux fluvial et ferroviaire sont protégés et mis en valeur afin d'être réservés aux activités pouvant utiliser des modes massifiés.

##### AI6.P12

La formation de clusters est encouragée afin de rapprocher les centres de production, d'approvisionnement et de distribution.

##### AI6.P13

Dans les centralités urbaines, l'aménagement et l'organisation des voiries sont optimisés pour soutenir la logistique urbaine et favoriser la circulation des marchandises par des modes alternatifs au camion et à la camionnette (cf. objectif SA4).

**AI6**

## Organiser la complémentarité des modes de transport



## Mesures de gestion et de programmation

### Au niveau régional

#### AI6.M1

Traduire sur le territoire les deux volets (mobilité des personnes, marchandises) de la Stratégie régionale de mobilité (SRM) (ex : principe STOP, mobipoint, mobipôle, etc.).

#### AI6.M2

Créer une centaine de plateformes ou unités d'échange modal à l'horizon 2030 et couvrir l'ensemble du territoire à l'horizon 2050.

Identifier les lieux ayant un potentiel d'intermodalité.

#### AI6.M3

Inventorier les terrains (dont les friches) disposant des caractéristiques adéquates pour le transfert modal (SRM).

#### AI6.M4

Renforcer les infrastructures de transport de marchandises en lien avec la voie d'eau suivantes : Comines, Tournai, Ghlin-Baudour (Mons), Garocentre (La Louvière), Tubize, Charleroi, les plateformes portuaires sur la Sambre, Seilles-Sclaigieux (Andenne), Monsin (Liège) et le Trilogiport (Liège).

#### AI6.M5

Renforcer les infrastructures des plateformes en lien avec le réseau ferroviaire suivantes : Montzen (partie en activité), Liège Logistics, Ronet (Namur), Mouscron, Athus, Kinkempois (Renory) et Monceau-sur-Sambre.

**AI7**

## Renforcer l'attractivité des espaces urbanisés



## Principes de mise en œuvre

### Reconquérir les espaces urbanisés

#### AI7.P4

La requalification et la restructuration des quartiers commerçants existants ou d'activités délaissés situés au cœur de centralité est privilégiée. Les immeubles commerciaux et les cellules vides situés en dehors du cœur de centralité sont reconvertis. Les commerces sont localisés de manière à réduire les besoins de mobilité.

#### AI7.P7

Des espaces verts publics (jardins, promenades plantées, squares, potagers...) sont aménagés dans les centralités urbaines et villageoises. Les terrains qui les accueillent sont choisis de façon à offrir à tous les habitants et travailleurs un lieu récréatif situé à moins de 10 minutes à pied de leur lieu de vie. Ces aménagements sont réalisés en priorité dans les espaces urbanisés les plus denses et dans les quartiers marqués par la précarité.

#### AI7.P8

Les centralités urbaines et villageoises sont aménagées pour devenir des « villes ou villages à 10 minutes » en favorisant le développement des modes actifs et des transports en commun. Les infrastructures de transports et les espaces destinés au stationnement des véhicules sont aménagés de manière à réduire progressivement l'espace occupé par les voitures individuelles. Les opérations de rénovation et de revitalisation urbaine et celles à mettre en œuvre dans les zones d'initiatives privilégiées sont poursuivies et amplifiées.

#### AI7.P9

Les axes d'entrées dans les centralités sont requalifiés en pacifiant la circulation, en réservant des espaces pour les transports en commun et partagés ainsi que pour les modes actifs, en réalisant des aménagements paysagers et en réorganisant le bâti et les fonctions qui les bordent.

#### AI7.P10

Pour faciliter la lecture du territoire, la limite des espaces urbanisés est marquée par des aménagements paysagers.

**AI7**

## Renforcer l'attractivité des espaces urbanisés



## Mesures de gestion et de programmation

### Au niveau régional

#### AI7.M4

Mettre en avant les politiques durables de revitalisation des commerces et autres activités dans les cœurs de centralité (exemples : régies commerciales, pop-up stores, business improvement districts, restart shop, plan horizon proximité, etc.).

### Au niveau communal

#### AI7.M5

Sauf lorsqu'ils portent uniquement sur le thème de l'optimisation spatiale, dans les schémas de développement communaux et pluricommunaux, identifier les périmètres dans lesquels le tissu urbain est à consolider, à restructurer, à protéger ou à développer.

#### AI7.M6

Encourager l'accueil de nouveaux porteurs de projets commerciaux dans les périmètres de densification commerciale afin d'y réduire notamment le taux de cellules commerciales vides.



S'appuyer sur la structure multipolaire de la Wallonie et favoriser la complémentarité entre territoires en préservant leurs spécificités

## Principes de mise en œuvre

### Connecter les pôles et les centralités

#### CCI.P11

Les pôles et les centralités sont connectés par des réseaux de transports alternatifs à la voiture en réponse aux objectifs SA4, A15 et A16. Dans la perspective de maîtriser la mobilité, la priorité est accordée à la consolidation, au renforcement ou au développement d'une offre de mobilité collective, active, partagée et performante entre les pôles.

#### CCI.P12

Le réseau ferroviaire constitue le moyen privilégié de liaison entre les pôles. Là où les connexions ferroviaires ne sont pas établies, une offre de mobilité collective est développée sur les infrastructures routières existantes.



CCI

S'appuyer sur la structure multipolaire de la Wallonie et favoriser la complémentarité entre territoires en préservant leurs spécificités



### Le schéma pluricommunal

Optimisation spatiale

Deux autres thématiques pour lesquelles une approche pluricommunale présente un réel intérêt :

- Infrastructure verte
- Mobilité

## Mesures de gestion et de programmation

### Au niveau régional

#### CCI.M2

Encourager l'élaboration de schémas de développement pluricommunaux en tenant compte notamment des aires de développement ou des effets polarisant des pôles.

CC5

## Développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs



## Principes de mise en œuvre

### Structurer le territoire par des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs

#### CC5.P3

L'espace public est organisé pour relier les quartiers entre eux sous forme de places, de rues, de chemins, d'espaces verts. Il limite les ruptures causées par les infrastructures de transports ou induites par le tissu bâti ou le parcellaire privé. Il garantit un réseau maillé d'itinéraires continus, sécurisés et de qualité.

#### CC5.P4

Dans les centralités, les espaces publics doivent être protégés, améliorés et, au besoin, créés.

#### CC5.P5

Les espaces publics sont maillés, en centralités, pour concrétiser le concept de « villes ou villages à 10 minutes ».

#### CC5.P6

Le nombre et la surface d'espaces verts dans les centralités urbaines de pôles sont augmentés pour que chaque citoyen ait accès à un parc, ou un espace vert équivalent, à moins de 10 minutes à pied.

#### CC5.P7

Dans les espaces excentrés, les espaces publics (places, parvis, équipements publics...) situés dans leurs cœurs excentrés sont consolidés et protégés.

CC5

## Développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs



## Principes de mise en œuvre

### Aménager des espaces publics accessibles, adaptés et confortables aux usagers

#### CC5.P12

L'aménagement des espaces publics encourage l'activité physique (promenades, design actif, plaine de jeux etc.) dans un souci de santé publique. La créativité et le caractère ludique de ces espaces sont encouragés.

#### CC5.P13

L'aménagement d'espaces publics permet les pratiques culturelles (débat citoyens, animations théâtrales, concerts, manifestations, expositions artistiques...).

#### CC5.P14

Les évolutions technologiques et la réponse aux attentes qui y sont liées telles que les bornes de recharge électrique (voitures, vélos, smartphones...) ou les véhicules partagés (voitures, vélos, trottinettes...) sont intégrées à la conception de l'espace public en évitant une profusion d'équipements et de signalétiques.

CC5

## Développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs



## Principes de mise en œuvre

### Arbitrer les usages et gérer le partage de l'espace public

#### CC5.P18

La mise à la disposition des habitants et des usagers d'un réseau de trottoirs et de pistes cyclables praticables, confortables et sécurisés concrétise le principe STOP (cf. objectif SA4). Il donne la préférence, par ordre de priorité, à la marche (« stappen »), aux vélos (« trappen »), aux transports en commun (« openbaar vervoer ») et aux voitures (« privévervoer »). Le piéton, y compris les personnes à mobilité réduite, occupe une place centrale dans les choix d'aménagement des itinéraires d'accès aux services, aux commerces de proximités et aux équipements.

#### CC5.P19

Le trafic est apaisé dans les centralités urbaines et villageoises (réduction du nombre de bandes de circulation, voirie partagée, traversée d'agglomération, zone résidentielle, réduction des aires de stationnement en voiries..).

#### CC5.P20

L'aménagement des espaces publics situé aux lieux de rassemblement (école, équipement sportif, église, salle de spectacle, nœud de transport, etc.) favorise la sécurité, la rencontre, l'attente et la fluidité des piétons et personnes à mobilité réduite.

#### CC5.P21

La mise en place d'ambiances (plans lumières, plans paysagers..) et d'équipements appropriés contribue à guider l'usager vers les différents usages souhaités de l'espace public.

CC5

## Développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs



## Principes de mise en œuvre

### Accueillir la nature dans les espaces publics et anticiper les effets du changement climatique

#### CC5.P22

Les espaces publics s'adaptent et anticipent les effets du changement climatique, notamment, en misant sur les services écosystémiques rendus.

#### CC5.P23

L'aménagement des espaces publics limite l'imperméabilisation des sols, favorise la percolation et la captation des eaux de ruissellement, anticipe les évolutions climatiques (pluie, chaleur, vent...).

#### CC5.P24

L'espace public (rues, parcs, plaines de jeux, places...) participe aux infrastructures vertes et accueille la biodiversité.



## Objectifs, principes et modalités

### Axe 1 - Soutenabilité et adaptabilité

- SA1 Soutenir une urbanisation et des modes de production économes en ressources
- SA2 Rencontrer les besoins actuels et futurs en logements accessibles et adaptés aux évolutions socio-démographiques, énergétiques et climatiques
- SA3 Anticiper les besoins économiques dans une perspective de développement durable et de gestion parcimonieuse du sol
- SA4 Soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande
- SA5 Réduire la vulnérabilité du territoire et de ses habitants aux risques naturels et technologiques et à l'exposition aux nuisances anthropiques
- SA6 Valoriser les patrimoines naturels, culturels et paysagers et les préserver des pressions directes et indirectes de l'urbanisation

### Axe 2 - Attractivité et innovation

- AI1 Accroître le rôle de la Wallonie dans les dynamiques métropolitaines de niveau européen
- AI2 Insérer la Wallonie dans les réseaux socio-économiques transrégionaux et transfrontaliers
- AI3 Inscrire l'économie wallonne dans la société de la connaissance et dans l'économie de proximité, et (re)former sur son territoire les chaînes de transformation génératrices d'emploi
- AI4 Faire des atouts du territoire un levier de développement touristique
- AI5 Faire du réseau des principales infrastructures de communication un levier de création de richesses et de développement durable
- AI6 Organiser la complémentarité des modes de transport
- AI7 Renforcer l'attractivité des espaces urbanisés
- AI8 Inscrire la Wallonie dans la transition numérique

### Axe 3 - Cohésion et coopération

- CC1 S'appuyer sur la structure multipolaire de la Wallonie et favoriser la complémentarité entre territoires en préservant leurs spécificités
- CC2 Articuler les dynamiques territoriales supralocales à l'échelle régionale et renforcer l'identité wallonne
- CC3 Assurer l'accès à tous à des services, des commerces de proximité et des équipements dans une approche territoriale cohérente
- CC4 Créer les conditions favorables à la diversité des activités et à l'adhésion sociale aux projets
- CC5 Développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs
- CC6 Assurer l'accès à l'énergie à tous en s'inscrivant dans la transition énergétique

### Centralités et espaces excentrés

- Généralités
- Concept des centralités
- Concept d'espaces excentrés
- Critères de délimitation des centralités
- Centralités (expression cartographique)

### Structure territoriale

- Pôles, axes et aires de développement
  - Pôles
  - Axes et réseaux de communication et de transports de fluides et d'énergie
  - Aires de développement et bassins d'optimisation spatiale
- Trame écologique régionale
- Aires de coopération transrégionale et transfrontalière
  - La Wallonie coopère avec ses voisins
  - La Wallonie dans l'aire métropolitaine bruxelloise
  - La Wallonie dans l'aire métropolitaine Liège-Maastricht-Aix-Hasselt
  - La Wallonie dans l'aire transfrontalière avec la Rhénanie du Nord Westphalie et la Rhénanie Palatinat
  - La Wallonie dans l'aire métropolitaine de Luxembourg
  - La Wallonie dans l'aire transfrontalière avec le Grand-Est et les Hauts-de-France
  - La Wallonie dans l'aire métropolitaine de Lille

Merci de votre attention

Yves Hanin

yves.hanin@uclouvain.be  
00.32. 10.47.21.24



# Le Mobiscore et les Mobipôles

**Jérémy Tournay**

Attaché à la Cellule PUM  
SPW Mobilité et Infrastructures

**Noël Renson**

Gestionnaire Mobilité  
SPW Mobilité et Infrastructures





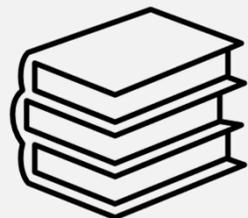
# La mobilité

C'est rarement une fin en soi

# Nos activités de base



Manger



Apprendre



Travailler

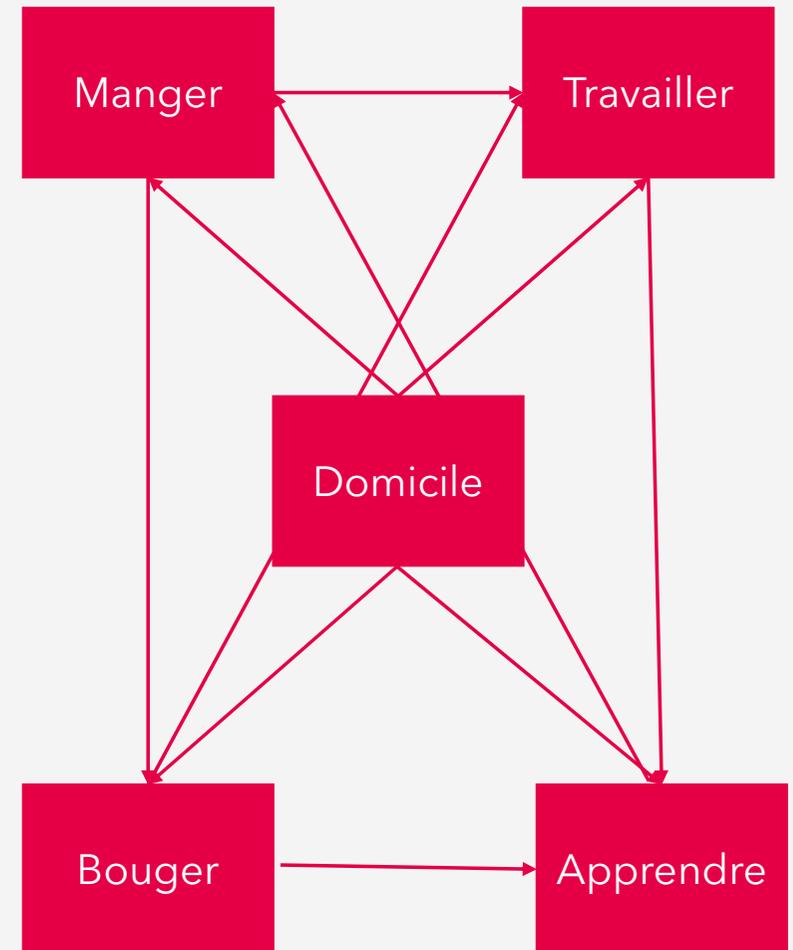


Bouger / se  
dépendre

C'est le besoin / la nécessité de réaliser ces activités qui nous pousse à bouger et qui engendre la mobilité.

Ces besoins sont liés à des lieux, des fonctions, spatialisées dans le cadre de la planification du territoire.

Les thématiques de la mobilité et de l'aménagement du territoire sont donc étroitement liées et interdépendantes.





## Le mobiscore

Un chaînon manquant entre  
l'aménagement du territoire et  
la mobilité.



## Quel est le but du mobiscore ?

C'est un outil qui sert à quantifier la possibilité de se déplacer pour assouvir les besoins de base grâce à des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.



# Comment le construire ?

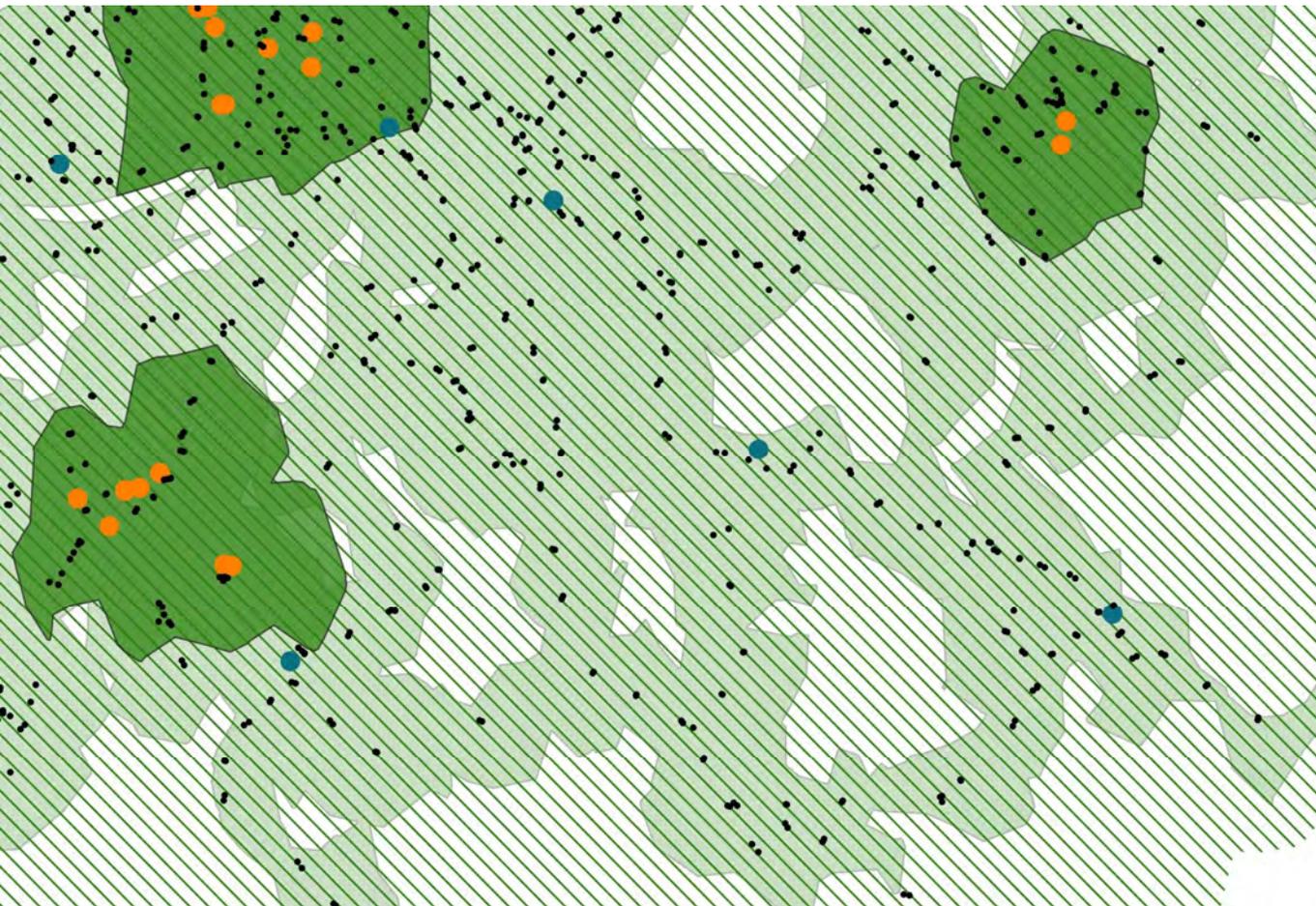
Le Mobiscore est un outil qui peut être réalisé et renouvelé grâce à des outils gratuits (comme Qgis) et des données disponibles en open source (WalOnMap, Open Street Map, ...)

# 1. Recenser les fonctions



- Se nourrir
  - Supermarchés
- S'instruire
- Ecoles
  - Haute Ecole
  - Secondaire
  - Fondamental
- Travailler
  - Pole d'emploi
- Se dépenser
  - Parc
  - Centre sportif
  - Accès foret

## 2. Générer des isochrones par élément



S'INSTRUIRE

INFRA MOBILITE

• Arrêts de bus

● Gares\_SNCB

ECOLES

● Haute Ecole

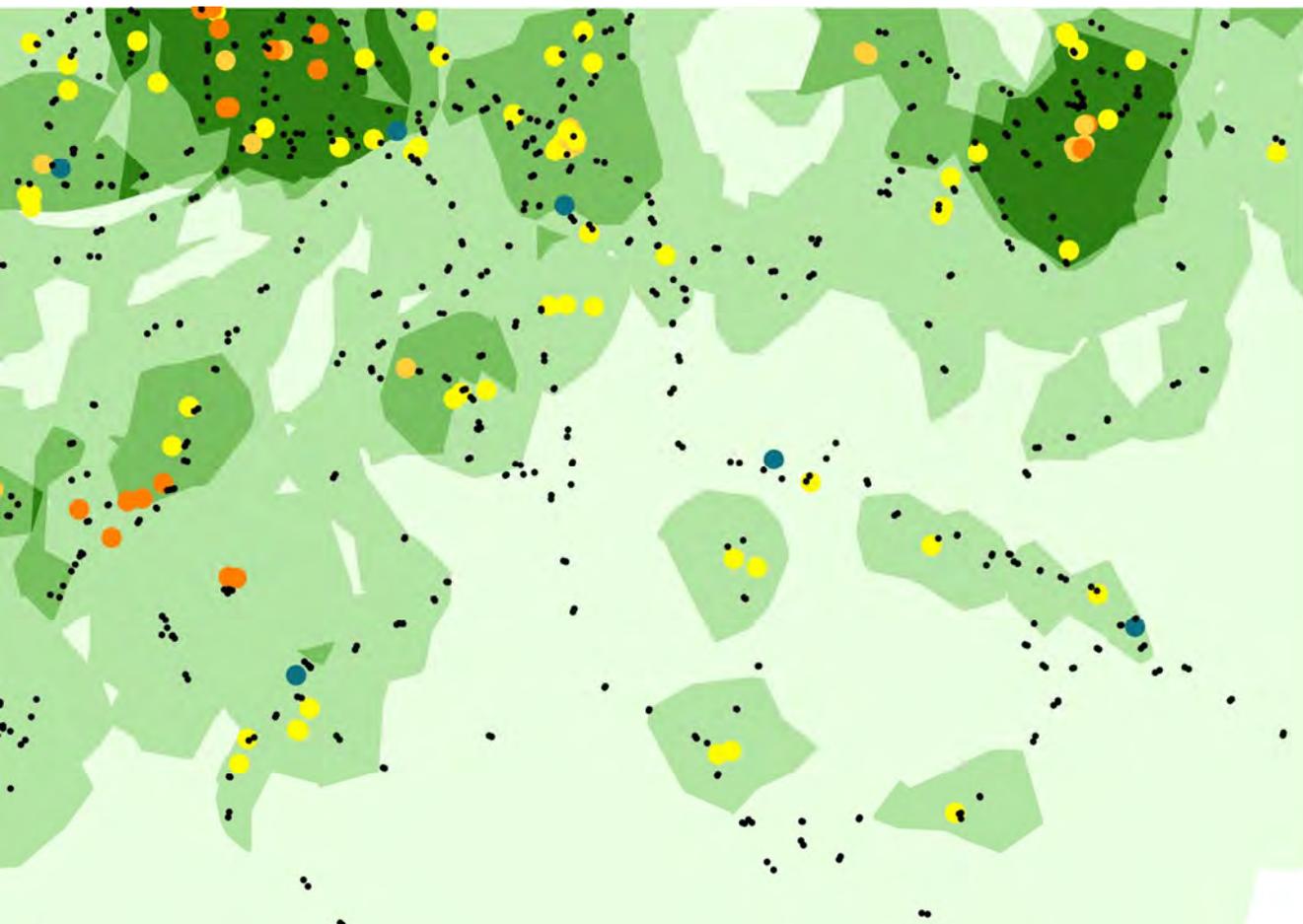
ISOCHRONES

■ 15min à pied

▨ 15min à vélo

■ Bus 15min

# 3. Compiler les isochrones par thématique



S'INSTRUIRE

INFRA MOBILITE

• Arrêts de bus

● Gares\_SNCB

ECOLES

● Haute Ecole

● Secondaire

● Fondamental

MOBISCORE\_INSTRUIRE

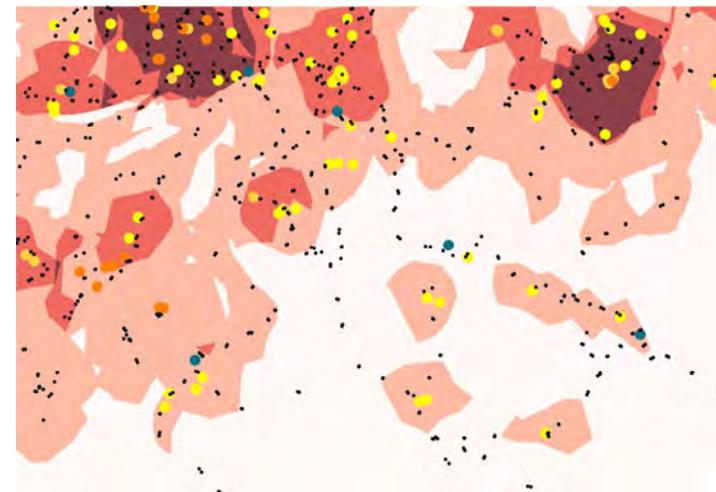
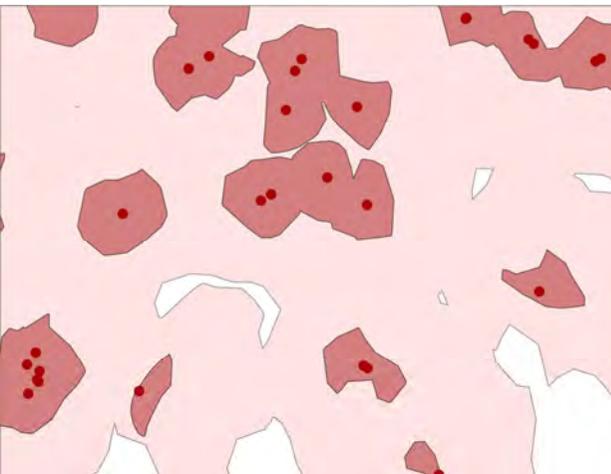
4 - 12.5

12.5 - 25

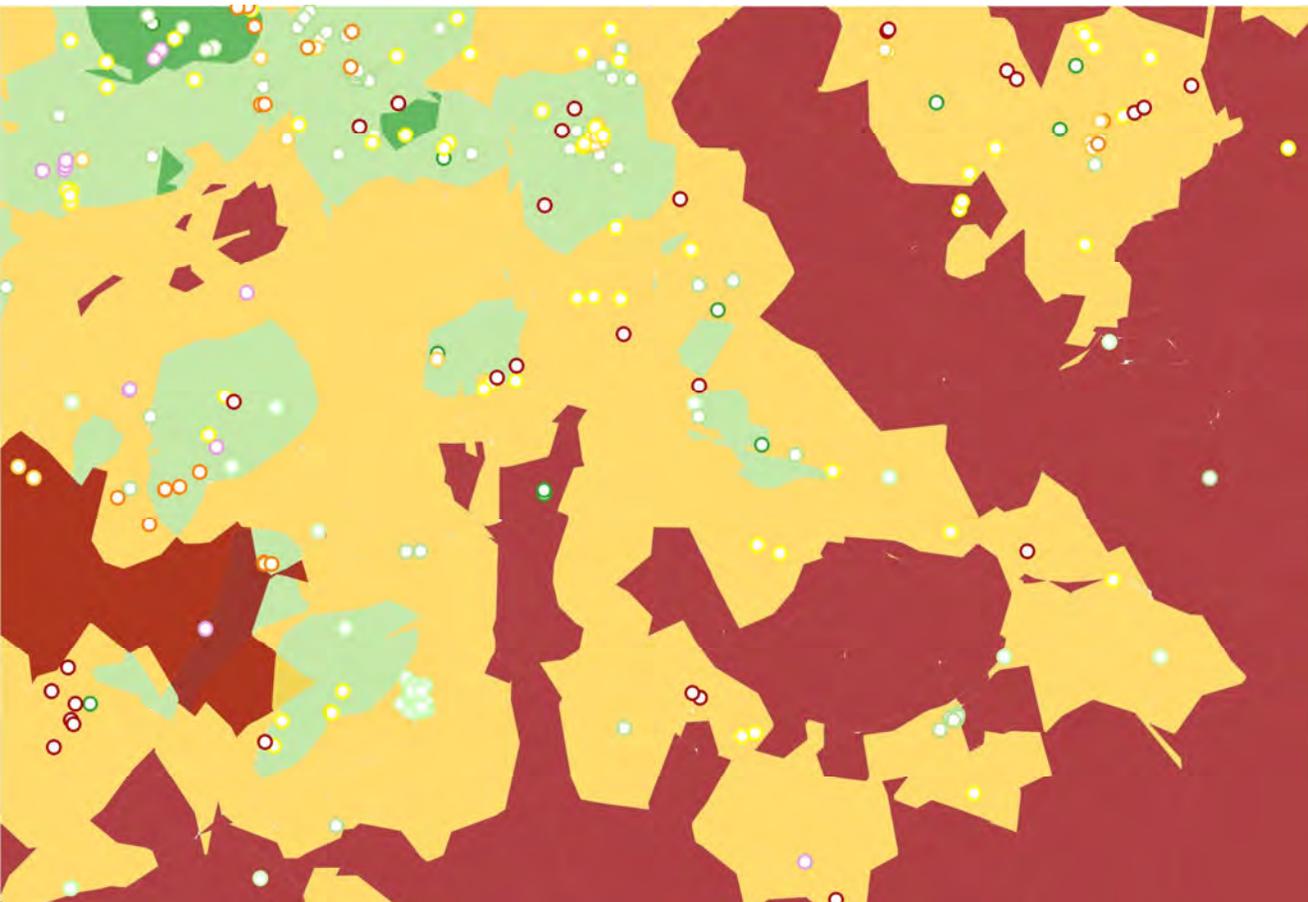
25 - 37.5

37.5 - 50

# 4. Croiser les thématiques



# 5. Carte Mobiscore



- SE NOURRIR**
  - Supermarchés
- S'INSTRUIRE**
- ECOLES**
  - Haute Ecole
  - Secondaire
  - Fondamental
- TRAVAILLER**
  - Pole d'emploi
- SE DEPENSER**
  - Parc
  - Centre sportif
  - Accès foret
- MOBISCORE**
  - 0 -10
  - 10 - 20
  - 20 - 30
  - 30 - 40



# Lien entre mobiscore et aménagement du territoire

Comment le Mobiscore peut-il aider à  
planifier l'aménagement du territoire ?



# Croiser le mobiscore avec la densité de population

Améliorer la mobilité par exemple :

- Investir dans la mobilité partagée
- Implanter de nouvelles fonctions

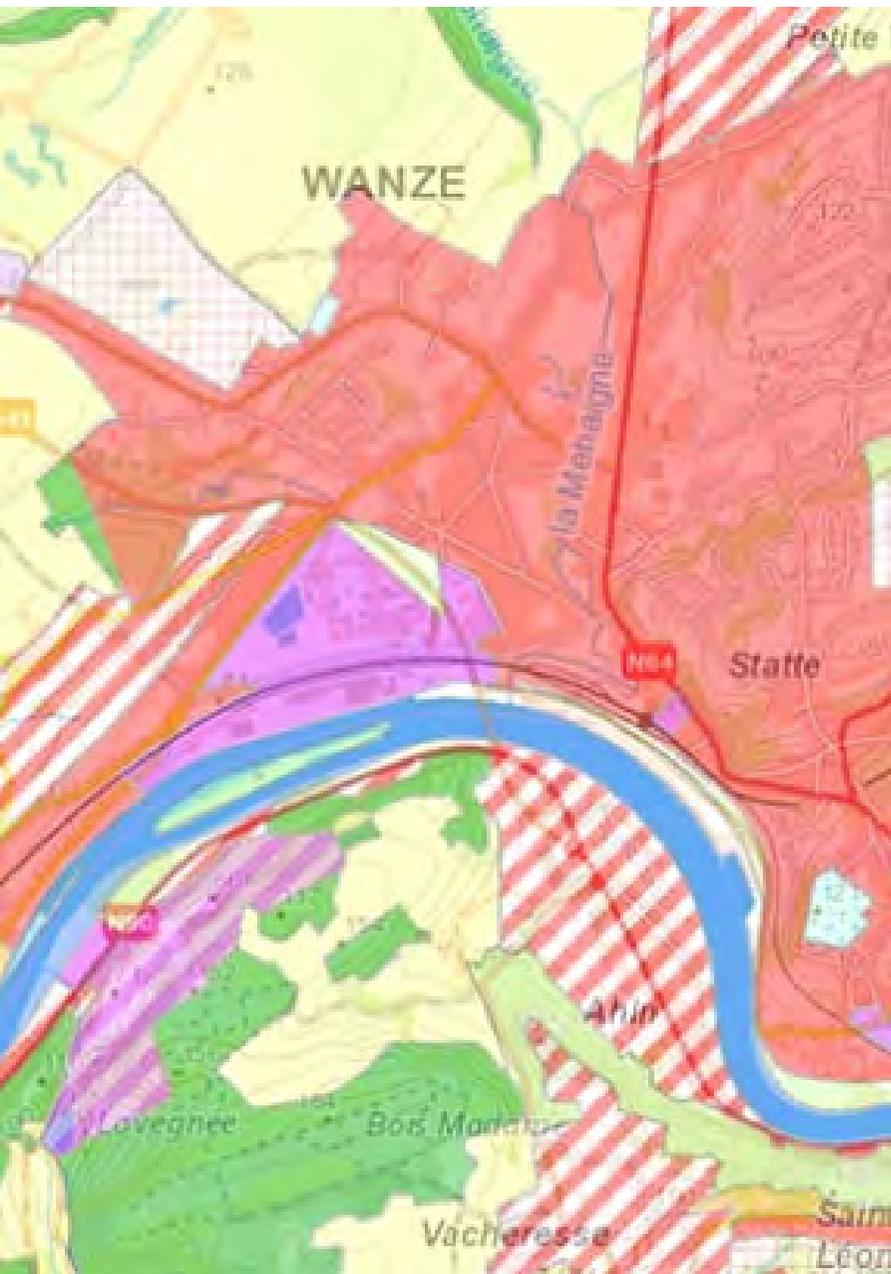
Investissement en faveur des modes actifs, assurer un accès sécurisé aux services de base

**Mobiscore**

Limiter l'urbanisation dans les zones peu denses à forte dépendance à la voiture individuelle

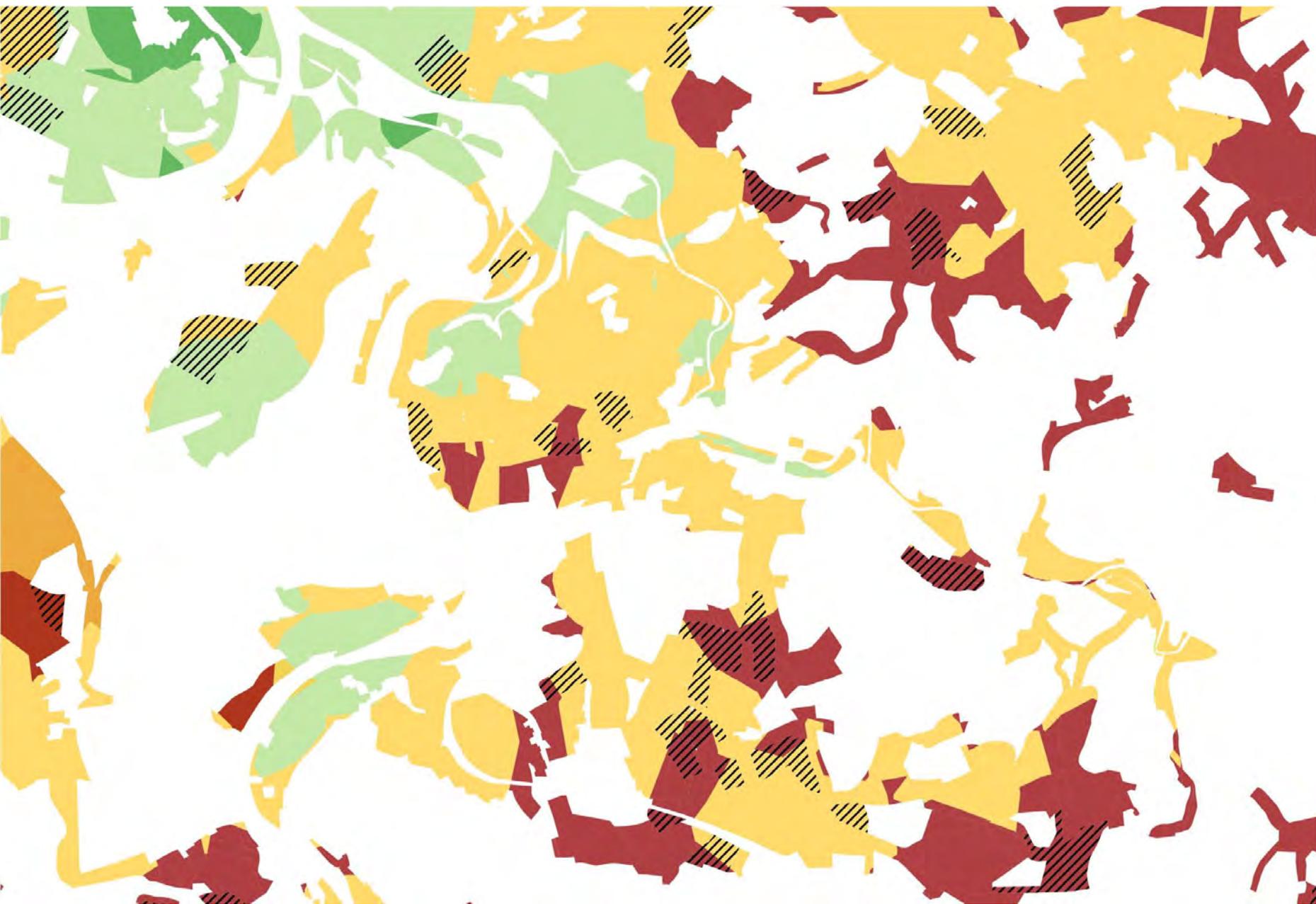
**Densité**

Densifier les zones peu denses où les alternatives à la voiture individuelle sont efficaces



# Croiser le mobiscore avec le plan de secteur

- Pour déterminer la densité à autoriser dans les zones urbanisables (lien avec le SDC)
- Pour déterminer les ZACC à urbaniser (en priorité)
- Evaluer la pertinence de créer de l'habitat sur des SAR
- ...



Fond de Plan SPW

//// ZACC

MOBISCORExPDS

0 - 10

10 - 20

20 - 30

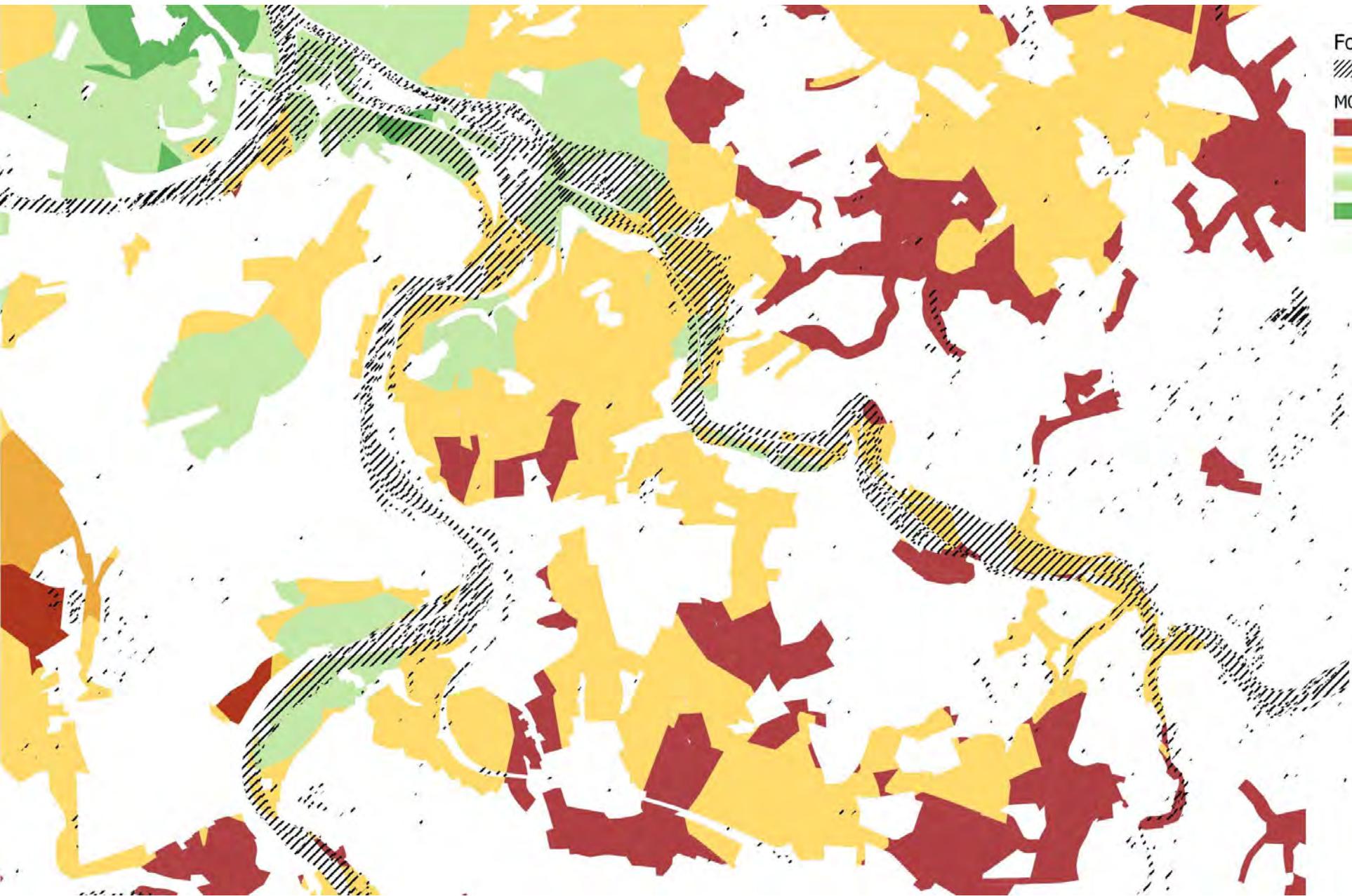
30 - 40



# Croiser le mobiscore avec les contraintes d'aménagement

- Zones inondables
- Zones à forte pentes
- Zones Karstiques
- ...

Permet de ne pas investir de manière démesurée dans certaines solutions de mobilité ou d'adapter les infrastructures, ...



Fond de Plan SPW

/// Zones inondees 2021

MOBIScorePDS

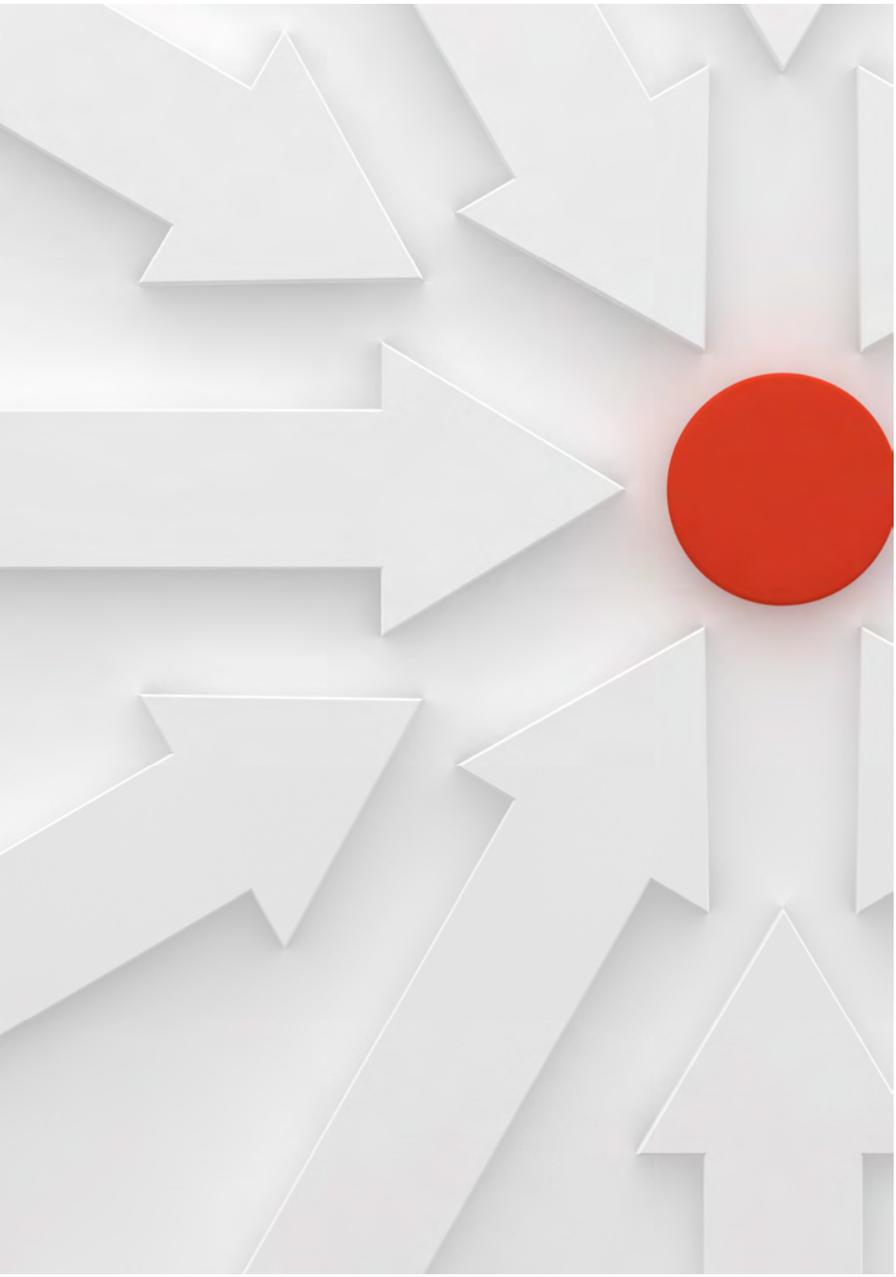
■ 0 - 10

■ 10 - 20

■ 20 - 30

■ 30 - 40

■



# Le mobiscore pour cibler la stratégie

- Favoriser l'urbanisation dans les zones à mobiscore élevé
- Récupérer de la place pour les modes actifs dans les zones où le mobiscore est élevé
- Justifier l'implantation de voitures partagées dans des zones denses à mobiscore faible
- Autoriser un nombre restreint d'emplacement de parkings dans les zones à mobiscore élevé
- Aider une ADL ou l'administration à implanter les services sur le territoire de la commune pour combler des lacunes
- ...



# Le mobiscore pour informer le citoyen

Le recensement des services et des mobipôles stratégiques permet de communiquer, par quartier, sur l'offre disponible en termes de fonctions, d'activités et de solutions de mobilités alternatives à la voiture individuelle.

Un citoyen sera donc au courant de la présence de, par exemple :

- une école primaire à moins de 10 min à vélo
- un supermarché à moins de 10 min à pied
- une gare permettant de rejoindre la ville la plus proche en 30 min et avec une amplitude suffisante permettant d'aller au cinéma, de manger au restaurant ou d'aller voir un spectacle en soirée
- un pôle d'emploi à 15 min en bus
- une initiative de covoiturage dans le quartier
- ...

Ces informations peuvent clairement aider certains ménages à se passer d'une voiture.



## Pensez-y !

C'est l'occasion de traiter la mobilité et l'aménagement du territoire de concert, au niveau communal, dans une même temporalité, sans devoir se baser sur le postulat que l'un ou l'autre s'adaptera.





## Noël

- SPW – AOT
- Gestionnaire mobilité
- Point de contact en matière de mobipôles

[noel.renson@spw.wallonie.be](mailto:noel.renson@spw.wallonie.be)

[mobipoles.mobilite@spw.wallonie.be](mailto:mobipoles.mobilite@spw.wallonie.be)

# Mission relatives aux mobipôles

Assister au développement des hubs :

- Intermodalité
- Intégration spatiale
- Intégration numérique
- Identité visuelle
- Infrastructure
- Services de mobilité
- Services connexes

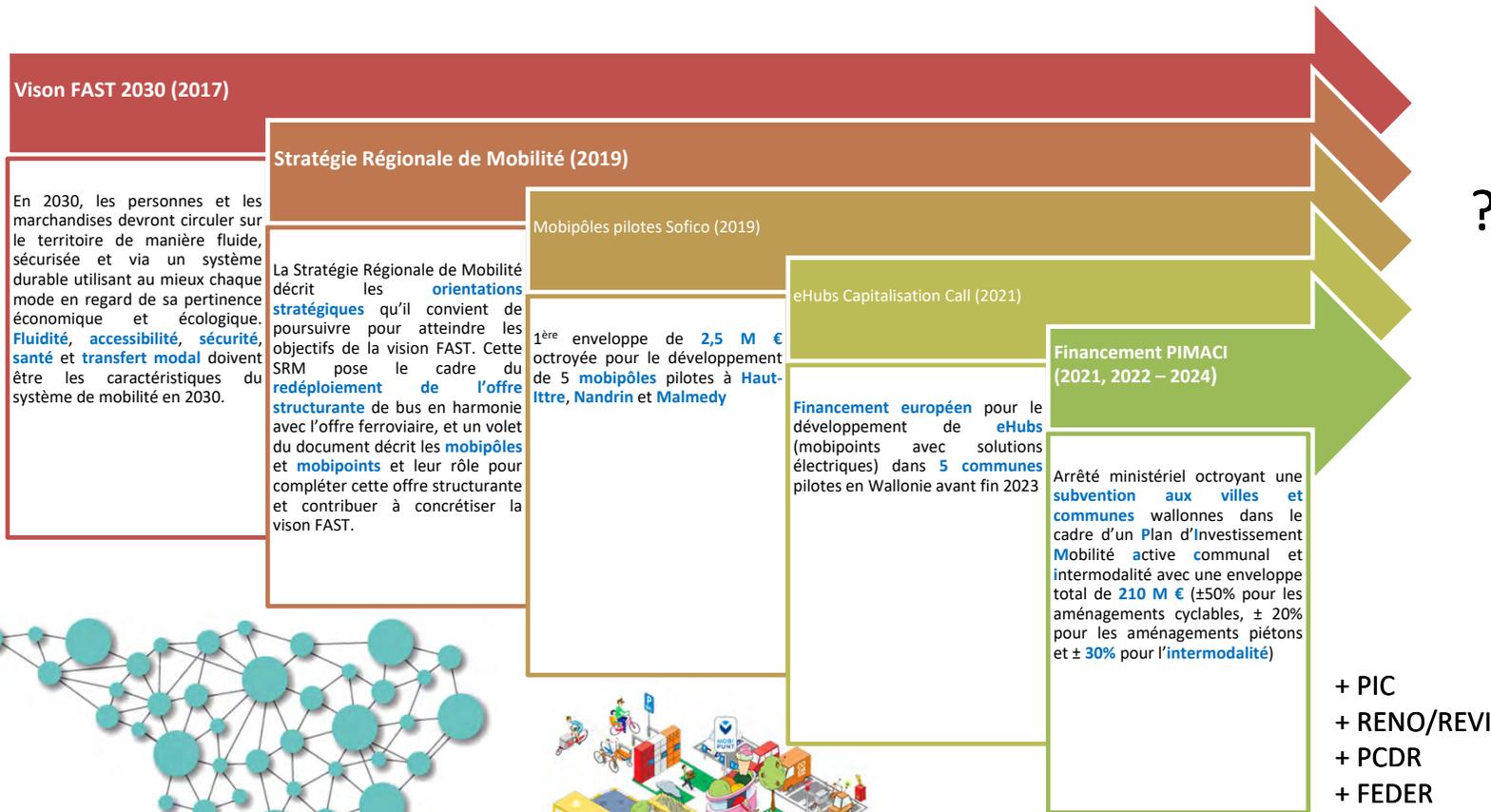


# Rétrospective historique - intermodalité

- **Avant 1800** : Intermodalité axée sur la marchandise
  - Transport naval ↔ Transport routier (cheval, marche)
- **À partir de 1800** : Genèse de l'intermodalité de personnes
  - Transport fluvial ↔ Transport routier (cheval, marche)
  - Transport ferroviaire ↔ Transport routier (cheval, marche)
- **Vers 1900** : Intermodalité inter- (train) ↔ intra-urbaine (métro, tram, bus)
- **Vers 1950** : Intermodalité automobile ↔ aérienne
- **XXI<sup>e</sup> siècle** : Intermodalité modes partagés / actifs ↔ Transports collectifs



# Contexte du développement des mobipôles en Wallonie



# L'intermodalité dans PIMACI – Les dépenses éligibles

- 210 M € (projets subsidiés à 80 % par la Région) dont :

- 20 % volet piéton
- 50 % volet cyclable
- 30 % intermodalité

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**



# Politique future

M. François Desquesnes -  
au sujet des mobipôles  
en réponse à M. Bruno  
Lefèbvre (PS) -  
Questions parlementaires -  
(19/11/2024)

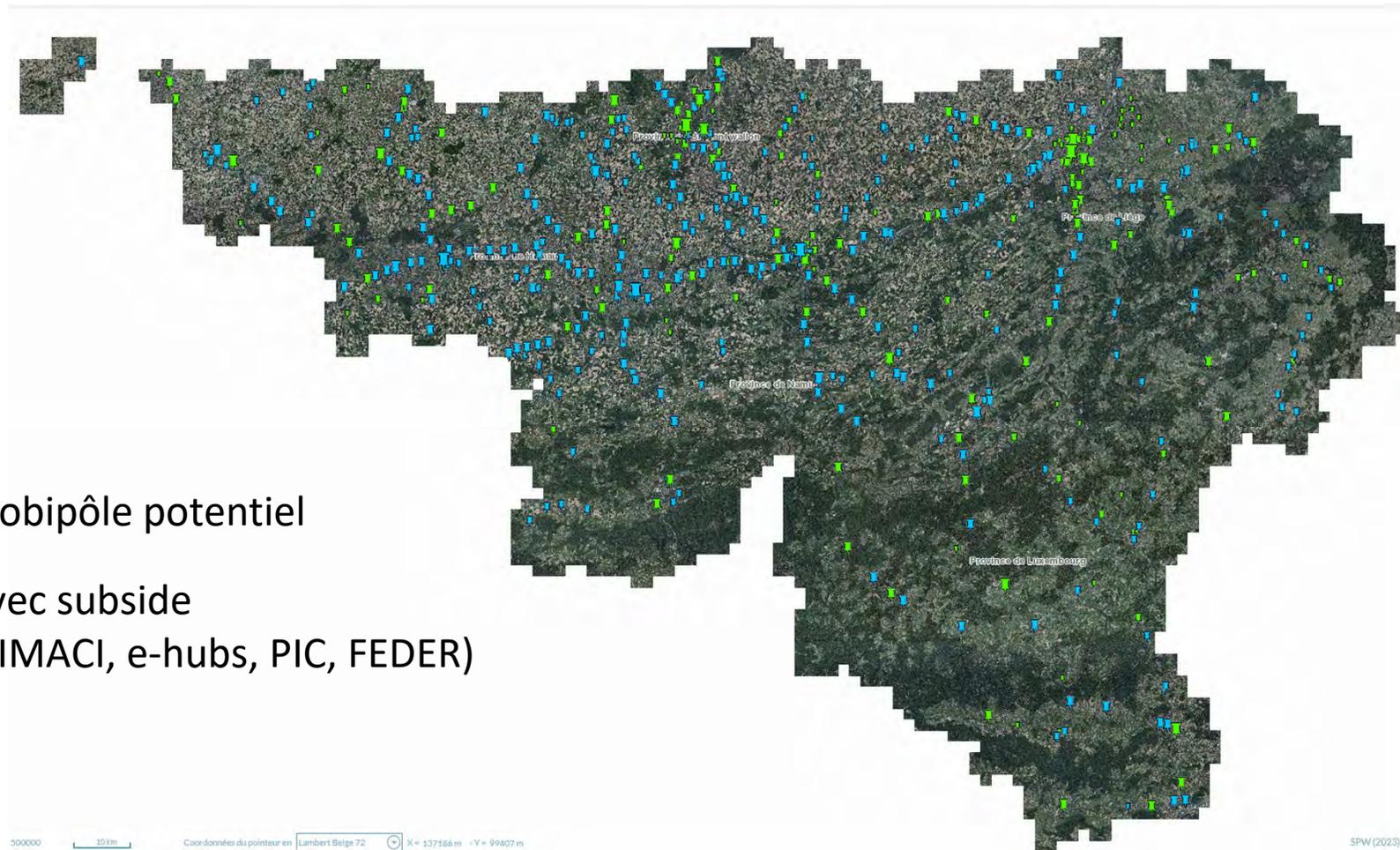
Concernant l'orientation future, **le transfert modal ne sera pas remis en question** dans le cadre de la mise à jour de la Stratégie régionale de mobilité. Néanmoins, **les actions liées au développement des mobipôles et à leur mode de financement pourront l'être.**

Le développement de mobipôles devra – et c'est fondamental – s'intégrer et s'articuler avec le Schéma de développement du territoire et les futurs schémas de développement communaux, car – c'est important, et j'en assume la double tutelle – **les politiques de mobilité et d'aménagement du territoire doivent être intrinsèquement liées.** Les futurs schémas de développement communaux mis en œuvre par les communes seront donc cruciaux de ce point de vue.





# La localisation des mobipôles



- Mobipôle potentiel
- Avec subside  
(PIMACI, e-hubs, PIC, FEDER)





Auray, France

# Service mobilité : stationnement vélo



Arceaux vélos en 'U' Arceaux en 'U' avec barre transversale (idéal)



Pince-roues (à proscrire)

# Service mobilité : stationnement vélo



Abri vélo semi-ouvert "type"



Zone de dépôt de vélo cargo en libre service

# Service mobilité : vélos partagés



Zone de dépôt de vélo en location par application



Zone de dépôt de vélo avec borne de vente (Namur)

# Service mobilité : trottinettes partagées



Trottinettes électriques sur station

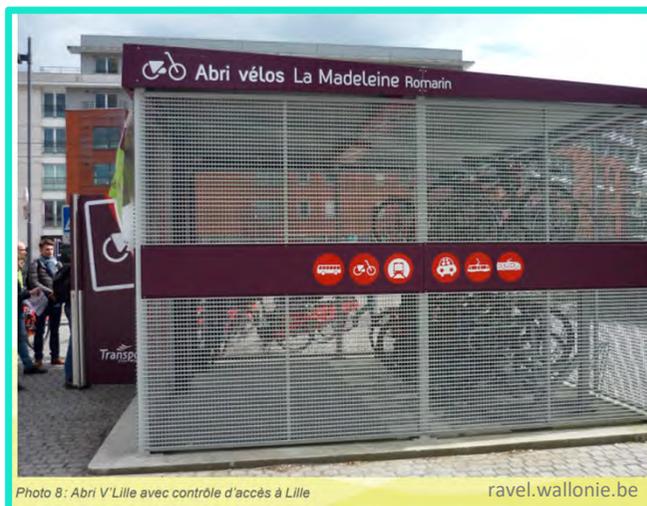


Emplacements réservés au parking de trottinettes électriques en libre service

# Service mobilité : stationnement sécurisé



Box sécurisé (Namur)



Abri sécurisé (Lille)



Local sécurisé (Bruxelles)

# Service mobilité : réparation vélo



Borne de réparation et gonflage pour vélos



Station de gonflage pour vélos

# Service mobilité : bornes de recharge auto



Station de recharge à énergie renouvelable



Station de recharge raccordée au réseau électrique

# Service mobilité : stationnement covoiturage



Places réservées sur parking existant



Création de parkings de covoiturage proches d'axes routiers principaux

# Service mobilité : autre stationnement



Station de voitures partagées Cambio

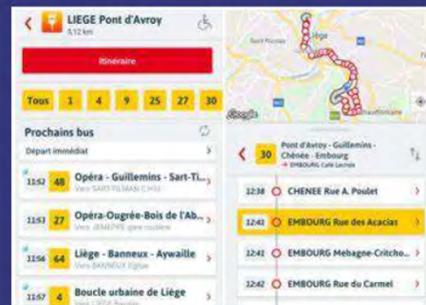


Places de parking réservées pour le "kiss and ride"



Places de parking réservées pour les taxis

# Services mobilité : horaires



Information numérique

information sur site

# Service mobilité : infrastructure d'attente



Zone d'attente en gare couverte



Abri Bus du TEC

# Service mobilité : billetterie



Automate TEC

# Service mobilité : stockage, logistique

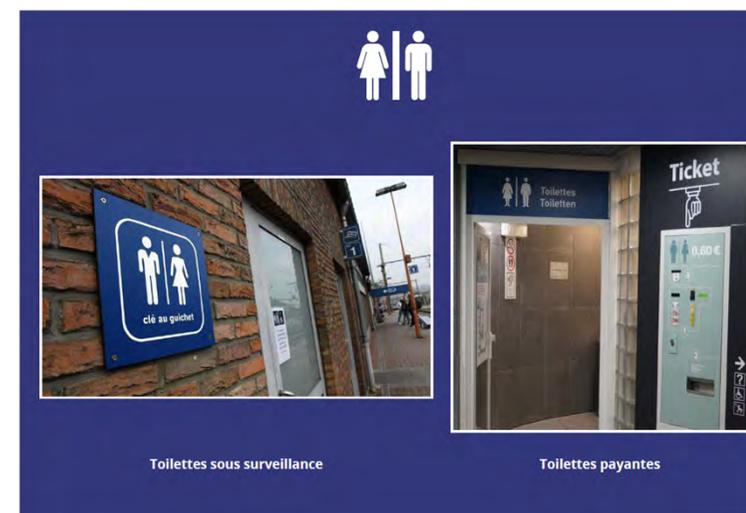


Consignes à bagages en gare



Box à colis bpost

# Service mobilité : services divers



# Service mobilité : services divers



Aire de pique-nique



Espace de coworking



Fablab

# Les Mobipoints : charte et signalétique

Deux déclinaisons de totems :

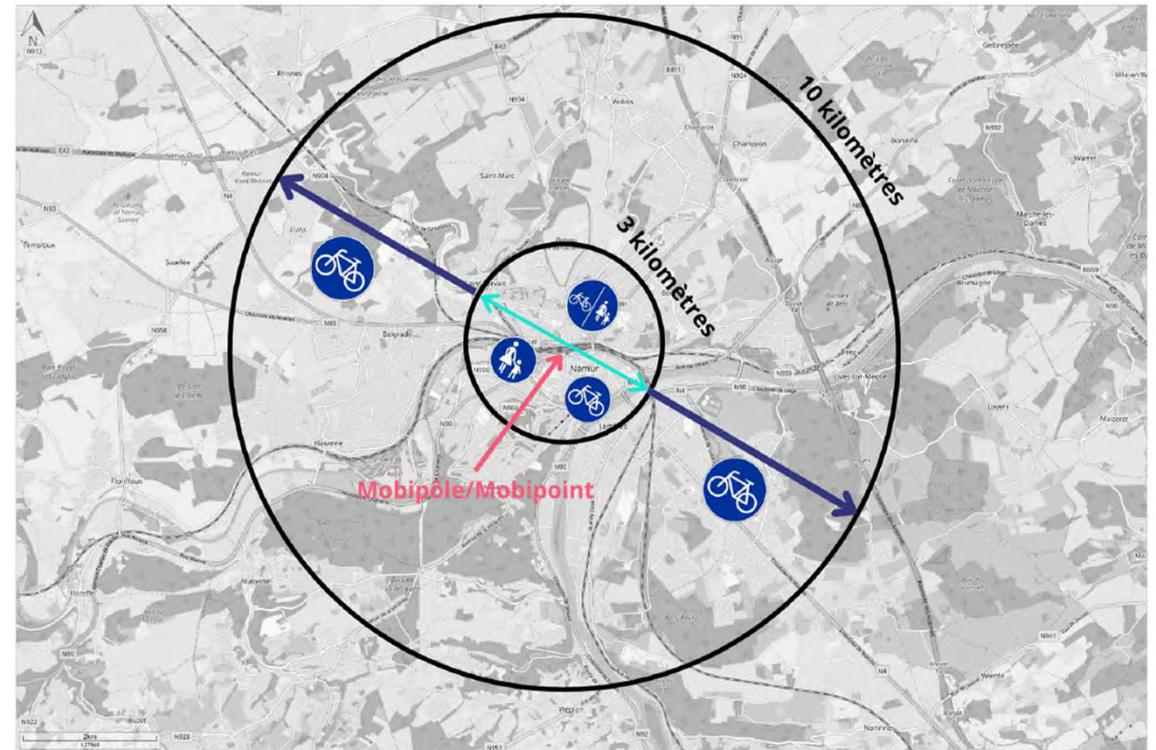
- Totem Mobipôle
- Totem Mobipoint
- Signalisation au sol (facultative)



# Aire de chalandise / Distance de rabattement

- 3 km : à pied (cheminement financé via PIMACI)
- 10 km : vélo (cheminement financé via PIMACI)
- Jusqu'à 15 km : à vélo électrique
- > 15 km : voiture / covoiturage / bus...

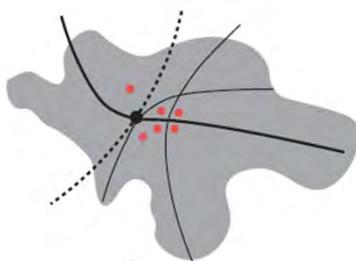
Chemins à réaliser en partance du pôle



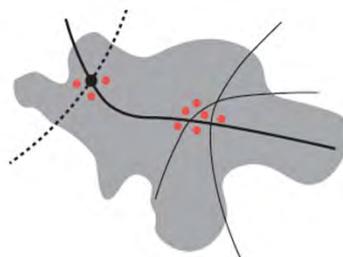
# Articulation Territoire / Lieu d'implantation

Promouvoir l'intermodalité au quotidien - Les pôles d'échanges en Wallonie (CPDT, 2019)

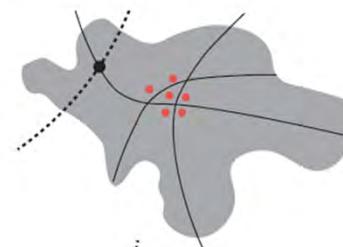
Le pôle est au centre du tissu urbanisé et à proximité d'une centralité



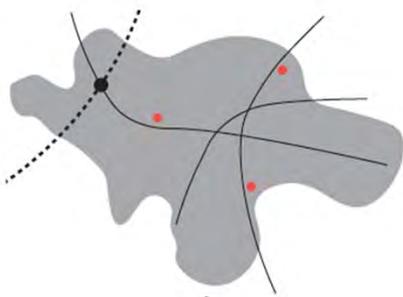
Le pôle est une des centralités du tissu urbanisé



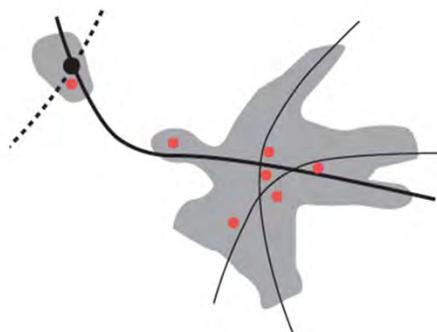
Le pôle est localisé en bordure d'un tissu bâti ayant une ou plusieurs centralités



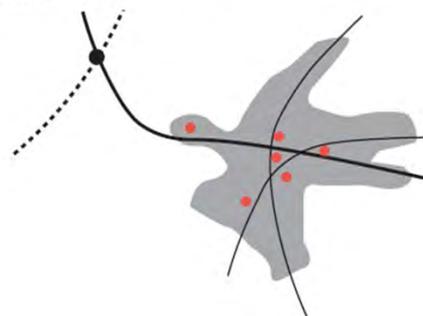
Le pôle est localisé en bordure d'un tissu urbanisé ne présentant pas de centralité



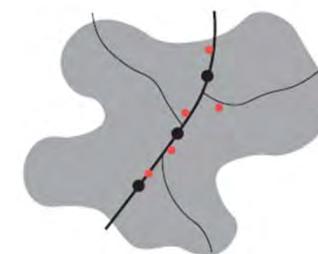
Le pôle est excentré d'un tissu urbanisé



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



Les pôles sont localisés sur un axe routier structurant

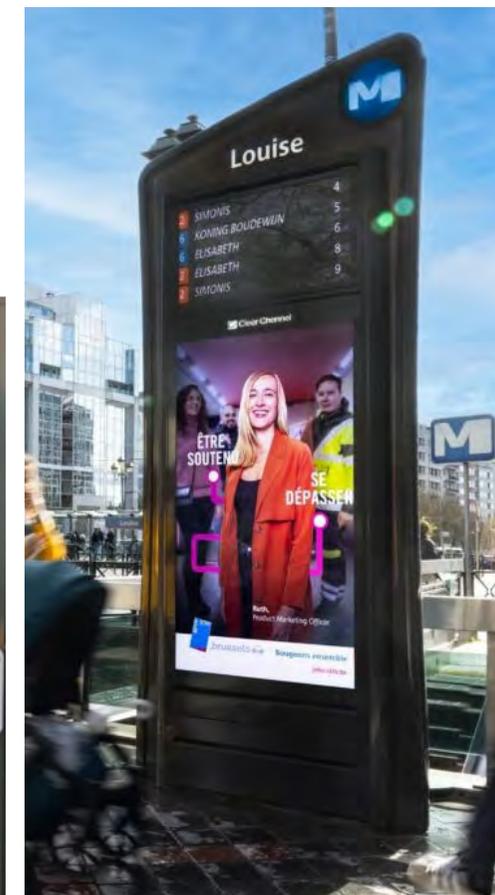
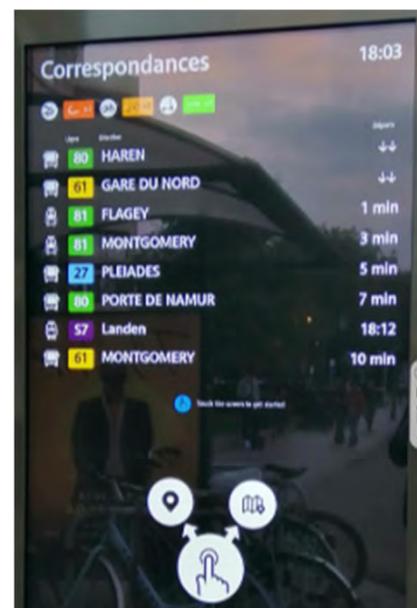


# Les mobipôles à Bruxelles-Capitale

- 20 mobipôles « pilotes » début 2025
- Complémentarité avec signalisation STIB (Clear Channel) à évaluer

Figure 5 : aperçu de la typologie

	P&R				
	métro & gare				
	tram et / métro				
	mobilité active et partagée & arrêts de bus avec une fréquence faible				
Nom par type	Type 1 Hubs de proximité	Type 2 Hubs de quartiers	Type 3 Hubs interquartiers	Type 4 Hubs intrarégionaux	Type 5 Hubs interrégionaux
Offre TP	pas de TP <b>OU</b> arrêt de bus (avec une fréquence faible)	arrêt de tram (1 ligne) <b>OU</b> arrêt de bus (1 ligne) (avec une fréquence normale)	arrêt de BTM (>1 ligne) <b>OU</b> arrêt de métro (1 ligne) (avec utilisation limitée) <b>OU</b> gares S5-S2*	stations métro (généralement) <b>OU</b> gares S1-M2* <b>OU</b> P&R (avec offre limitée)	gares M1-L* <b>OU</b> P&I (généralement)
Demande zone de chalandise du hub	dans le quartier	dans la commune	entre les communes (le long de la ligne TP)	dans toute la RBC	entre les régions & international
Localisation (TP X vélo) spécialisation multm. des voiries	rien/TP quartier X vélo quartier	TP quartier X vélo confort	TP confort X vélo plus	TP plus X ICR	TP plus X ICR
Nombre ~	<100	<100	>100	<100	+/- 10
Description de l'emplacement par type ou liste de localisations non exhaustive	espaces publics sans TP <b>OU</b> arrêts de bus avec une fréquence faible	arrêts avec seulement une ligne TP	arrêts avec au moins 2 lignes TP (tram, bus et/ou métro) <b>OU</b> arrêts métro <b>OU</b> gares S5-S2* & IIC, centre (interquartier)	pluspart des stations métro, P&R petits Gare Schaarbeek Gare Jette Gare Bordet Gare Boondael ...	



# Les mobipôles en Flandre



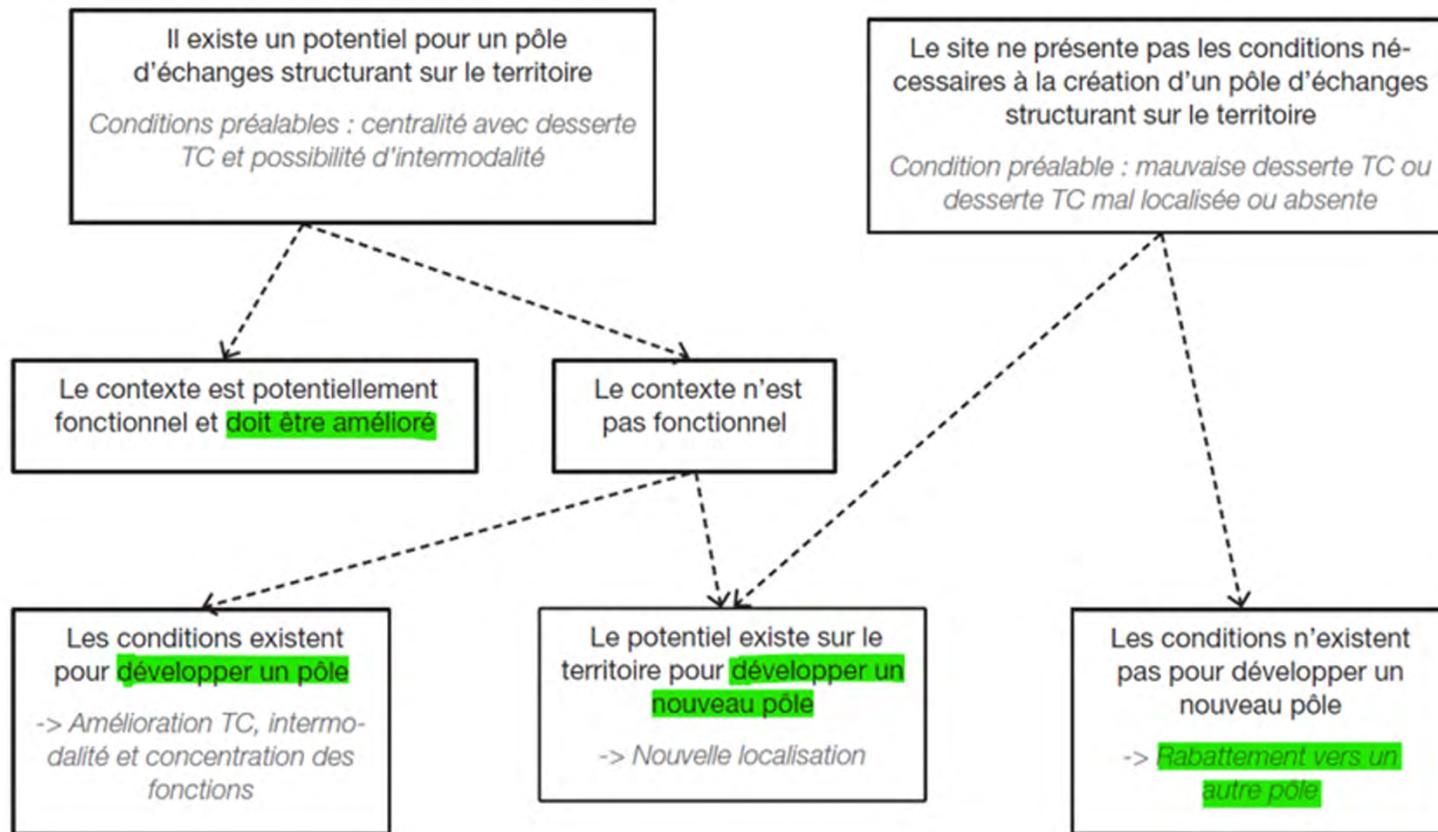
	Verstedelijkt	Randstedelijk	Landelijk	Bedrijventerrein	Bezoekerspool
Interregionaal	1A	1B			
Regionaal	2A	2B	2C	2D	2E
Lokaal	3A	3B	3C	3D	3E
Buurt	4A	4B	4C		

# Les mobipôles en... Roumanie !

- Service tout-en-un ↔ Spécialisation des prestataires / services

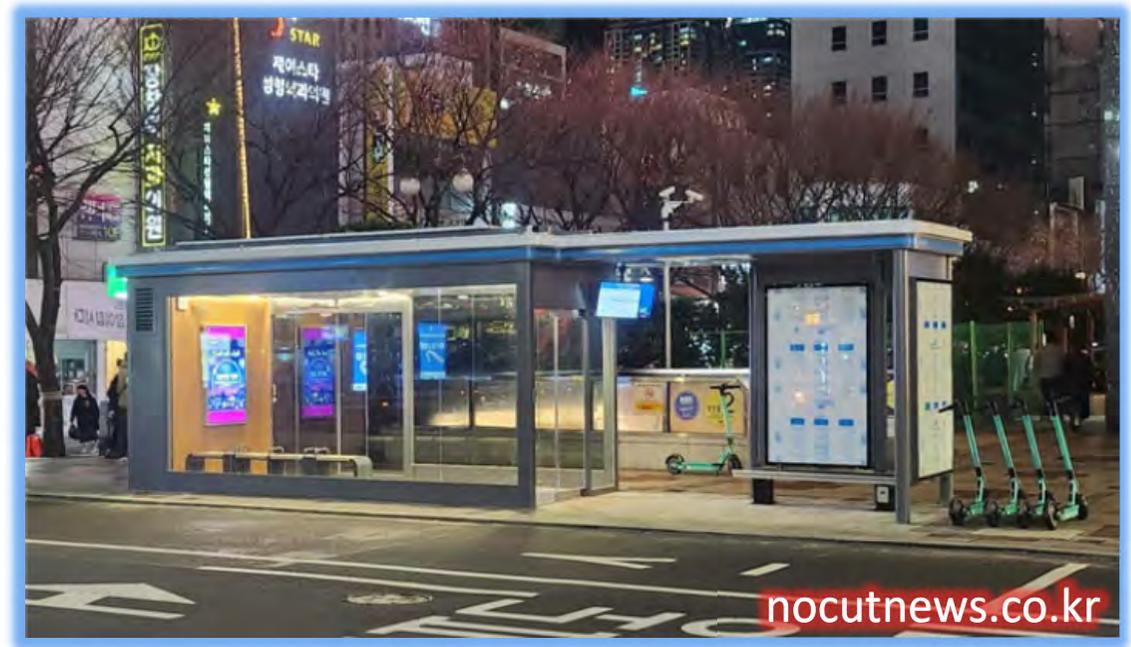
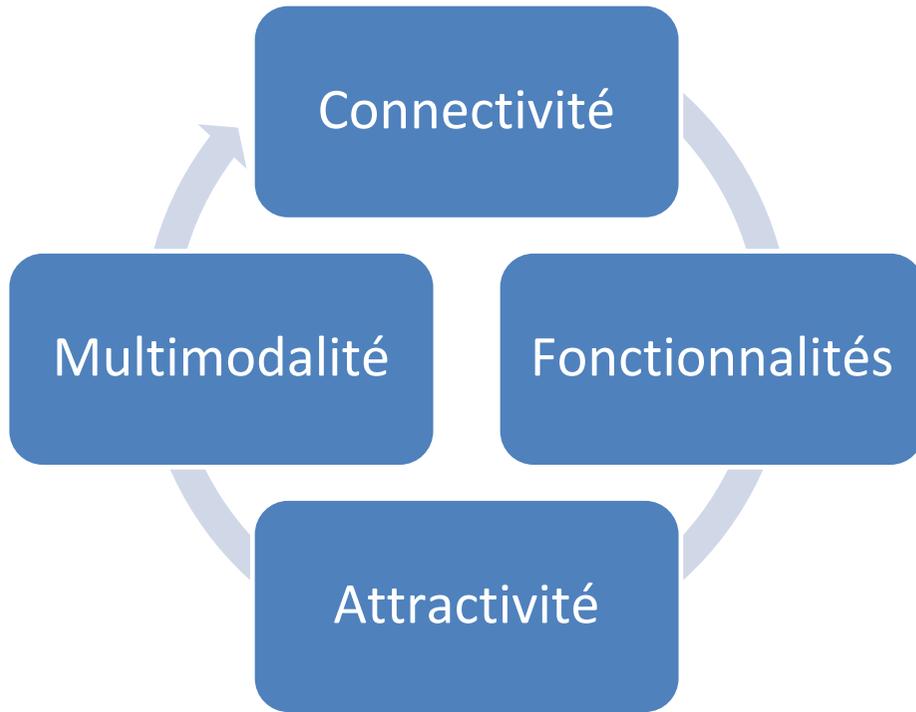


# Mise en œuvre d'un mobipôle – Point de départ



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

# Futur des mobipôles



# Merci de votre participation !



# Références et sources

## 1° Sites internet

- <https://mobilite.wallonie.be/home/centre-de-documentation/cemaphore.html>
- <http://www.securotheque.be/>
- <https://mobilite.wallonie.be/home/centre-de-documentation/cematheque.html>
- <https://infrastructures.wallonie.be/pouvoirs-locaux.html>
- <https://cpdt.wallonie.be/>

## 2° Outils cartographique

- [Carte du réseau structurant de transport public et typologie des gares en termes de mobipôles potentiels](#)
- [Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie - Série | Géoportail de la Wallonie](#)

## 3° Documents de référence

- [Cémaphore n°163 : Intermodalité – Concevoir les Mobipôles et Mobipoints ? Présentation d'un outil de mise en œuvre](#)
- [Cémaphore n°161 : Signalétique – Les MobiPoints et MobiPôles](#)
- [Sécurothèque : Signalétique des MobiPôles et MobiPoints](#)
- [Fonctionnalités cibles par type de mobipôle](#)
- [Vision pour le développement de hubs de mobilité en Région de Bruxelles-Capitale](#)
- [Ontwerpwijzer Hoppinpunten](#)
- [Promouvoir l'intermodalité au quotidien - Les pôles d'échanges en Wallonie \(CPDT, 2019\)](#)
- Extraits choisis de la [SRM](#) en matière d'intermodalité

## 4° Autres sources

- Stage Karl GERARD-DARDE – AOT



# Expériences de terrain

**Sandra Mertens**

Cheffe du Service Travaux  
Ville d’Ottignies–Louvain-la-Neuve

**Adrien Dahin**

Agent aux Services techniques  
Commune de Fernelmont

**Anne Schmitz**

Conseillère en mobilité  
Ville de Marche-en-Famenne



# Webinaire UVCW du 19-12-2024 (Re)penser les politiques de mobilité de votre commune au regard du SDT et du SDC

## **MOBIPOLES - MOBIPOINTS**

Expérience de terrain – exemple de la Ville d’Ottignies–Louvain-la-Neuve

# MOBIPOLES - MOBIPOINTS

- Contexte général : le territoire, les outils, ...
- Qu'est-ce qu'un Mobipôle - Mobipoint ?
- Historique de la démarche de mise en œuvre
- Exemples de mise en œuvre

# MOBIPOLES - MOBIPOINTS

- Contexte général : le territoire, les outils, ...
- Qu'est-ce qu'un Mobipôle – Mobipoint ?
- Historique de la démarche de mise en œuvre
- Exemples de mise en œuvre

**Ottignies** l'ancienne, le long de la vallée de la Dyle, avec un noyau urbain plus ancien et des sites industriels désaffectés. Au Nord, la « première » gare de Wallonie et à l'Ouest des terres agricoles.



**Louvain-la-Neuve** la nouvelle, autour d'un centre piéton animé par l'université et ses commerces, et en périphérie 4 quartiers résidentiels. 2 gares SNCB et TEC, son excellente desserte automobile et ses nombreux parkings sous-terrain.



Deux centres séparés par 2 sites Natura 2000 le bois de Lauzelle et le bois des Rêves.

# Les principaux outils sur la thématique de la mobilité,...

- Plan communal de mobilité OLLN 2003,
- Plan provincial de mobilité BW 2010,
- Plan local de mobilité de la gare d'Ottignies 2013,
- Vallée de la Dyle liaison Sud 2016,
- Plan communal cyclable OLLN 2016,
- Actualisation du Plan communal de mobilité LLN 2020,
- Actualisation du Plan communal cyclable OLLN 2021,  
→ **PAM 2021 Plan d'Actions Mobilité** de la Ville OLLN

# Et sur la thématique des Mobipoints ...

- **PCM 2003, il y a plus de 20 ans, ...**

→ Peu de choses, il est fait mention de la **notion d'intermodalité** dans le chapitre transports publics.

« *Les projets TC structurants sont liés à :*

- *L'intermodalité régionale P+RER, +SNCB et train IC,*
- *Le renforcement des accès aux gares,*
- *L'optimisation des liaisons entre Ottignies et Louvain-la-Neuve.*

*L'intermodalité régionale prend une perspective particulière dans le BW et plus spécifiquement avec le développement annoncé du RER. »*

# Et sur la thématique des Mobipoints ...

- **PLM de la Gare d'Ottignies 2013, il y a plus de 10 ans,...**
  - Objectif de proposer des mesures compatibles avec la mobilité régionale et locale pour **améliorer l'accessibilité multimodale à la gare** (modes actifs, bus et voitures).
- *Création d'itinéraires modes actifs pour les déplacements dans les nouveaux quartiers*
- *Adaptation des pôles d'échanges intermodaux : gare bus, kiss and ride, box vélos,...*

# Et sur la thématique des Mobipoints ...

## • Actualisation du PCM de Louvain-la-Neuve 2020,

→ présence d'une action transversale en lien avec les différentes thématiques traitées.

« Création de **Mobipoints** tels que recommandé par la stratégie régionale de mobilité FAST 2030. Un Mobipoint comme point central de mobilité d'un quartier. Il est destiné à regrouper en un seul lieu les différents modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. »

### 17. Mesure transversale - Mobipoints

#### 17.1. CONTEXTE

L'élaboration du Plan communal de mobilité (PCM) de Louvain-la-Neuve et la définition des mesures à haut impact ont fait apparaître une action transversale supplémentaire. En lien avec les différentes thématiques traitées et comme évoqué dans plusieurs des chapitres, il est proposé d'aménager des **Mobipoints** tels que recommandés par la stratégie régionale de mobilité FAST 2030. Au même titre qu'une gare ferroviaire est la plaque tournante de la mobilité d'une ville, un Mobipoint est le point central de mobilité d'un quartier. Il est destiné à regrouper en un seul lieu les différents modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.

La création de Mobipoints est une action directement en lien avec les mesures suivantes :

- Mesure PV2 - Réseau cyclable adapté aux VAE et sécurité du stationnement
- Mesure TC2 - Extension - déplacement de la gare des bus et valorisation du réseau structurant
- Mesure TC5 - Transport à la demande - navettes autonomes
- Mesure VP6 - Stationnement : potentiel de mutualisation et stratégie de dépose-minute
- Mesure MM3 - Autopartage
- Mesure TM1 - Stratégie en matière de livraisons

#### 17.2. ENJEUX

La création de Mobipoints répond aux objectifs suivants :

- diminuer le taux de motorisation des ménages et l'utilisation de la voiture individuelle ;

- offrir une plus grande visibilité et habitude aux services de mobilité partagés ;
- faciliter le passage d'un mode de transport à un autre ;
- intégrer l'optimisation des livraisons à l'échelle du quartier.

#### 17.3. MESURES

##### 17.3.1 Définir les services à intégrer à un Mobipoint

Afin d'être efficace, une ville doit disposer d'un réseau de Mobipoints idéalement situés et facilement accessibles pour tous, y compris les personnes à mobilité réduite. En fonction de la localisation du Mobipoint, de l'espace disponible et de la demande, les fonctions de mobilité suivantes devront être envisagées :

- proximité d'un arrêt de transport public et zone de dépose-reprise pour un service de transport à la demande/navette autonome ;
- stationnement sécurisé pour ranger les vélos, de préférence abrité (la majorité des utilisateurs de covoiturage se rendent sur place à pied ou en vélo) ;
- vélos partagés éventuellement électriques ;
- voitures partagées avec places de parking (des abris, avec un toit végétalisé ou des panneaux solaires, peuvent être envisagés pour protéger les voitures partagées contre la chaleur et la grille) ;
- signalisation des cheminements piétons et pistes cyclables ;
- pompes à vélo et matériel d'entretien ;
- aire de livraisons et consigne pour l'envoi et la réception de colis (type Bpack 24h).

La conception doit prévoir des installations de qualité (dimensions des places de stationnement, exigences techniques des stations de recharge, accessibilité, éclairage, durabilité des matériaux). Il est important de penser les Mobipoints

en termes de service pratique et convivial, et d'y associer des options supplémentaires et complémentaires à ceux de la mobilité. En effet, ils sont également des espaces de vie et de rencontre, et il est essentiel de les concevoir dans ce sens afin de lever les freins liés aux changements de mentalité en matière de mobilité et de possession de voiture individuelle.

L'exploitation et l'entretien des Mobipoints et des services de mobilité liés relève de la Ville.



Figure 17 - Concept de Mobipoint  
Source : www.mobipoint.be

##### 17.3.2 Identifier les lieux propices à l'implantation de Mobipoints

La localisation d'un Mobipoint doit répondre aux critères suivants : bonne intégration spatiale, accès aisé à pied et à vélo, sécurité routière, accessibilité (PMR), sécurité publique, confort et commodité pour l'utilisateur. Dans le cas

de Louvain-la-Neuve, il est préconisé d'aménager les premiers Mobipoints à proximité immédiate de la dalle et d'un axe routier et cyclable majeur. Les sites suivants ont été identifiés comme prioritaires :

1. Boulevard Odeffe - Parking du Lac
2. Boulevard du Sud - Gare des bus / Parking Sablon
3. Porte Lemaitre / Voie des Hennuyers

Une réflexion doit également être menée pour doter les nouveaux quartiers (en particulier le quartier Athéna - Lauzelle) et les parcs scientifiques de Mobipoints. Dans le cas d'une création d'une nouvelle gare des bus, celle-ci doit intégrer le développement d'un Mobipoint central regroupant tous les services de mobilité.

##### 17.3.3 Créer une identité forte

Le Mobipoint doit bénéficier d'une forme et d'une structure relativement standardisées par ville afin de le rendre facilement reconnaissable. Chaque Mobipoint doit posséder un nom unique et il doit être marqué de façon claire et visible. L'installation d'un totem est vivement recommandée.

Des recommandations sont proposées sur le portail européen [www.mobihubs.eu](http://www.mobihubs.eu)

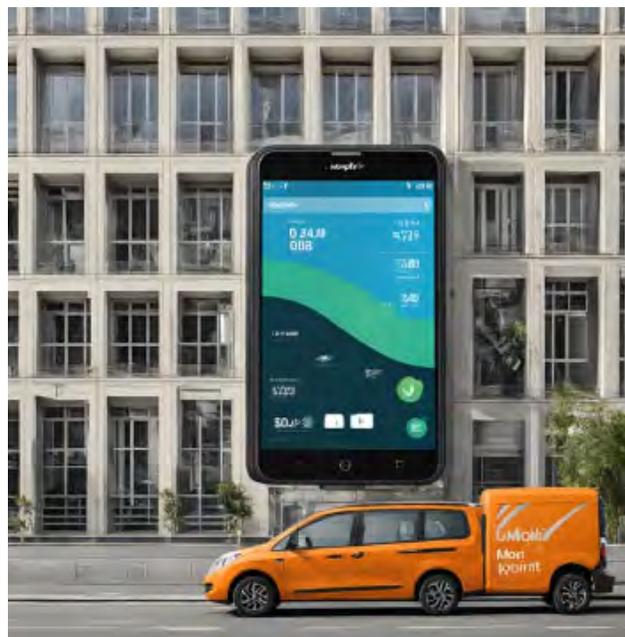
##### 17.3.4 Bénéficier de subsides régionaux

Des appels à projet régionaux seront lancés dès 2020 afin d'initier la dynamique de mise en œuvre dans les communes de Wallonie. Louvain-la-Neuve dispose de tous les atouts pour répondre à un tel appel à subsides de telle sorte qu'il est recommandé d'identifier dès à présent les localisations optimales et de discuter avec les différents partenaires (opérateurs de transport public, services de mobilité partagés, etc.) la manière dont le projet peut se concrétiser.

# MOBIPOLES - MOBIPOINTS

- Contexte général : le territoire, les outils,...
- **Qu'est-ce qu'un Mobipôle – Mobipoint**
- Historique de la démarche de mise en œuvre
- Exemples de mise en œuvre

# • Qu'est-ce qu'un Mobipôle - Mobipoint ?



Images créées par ia

## Définition en Région wallonne

- Les Mobipôles sont des lieux où convergent différentes offres de services et infrastructures de mobilité et qui offrent une connexion directe avec le réseau de transport public structurant.
- Les Mobipoints sont également des lieux où convergent différentes offres de services et infrastructures de mobilité, mais ils ne sont pas directement connectés au réseau structurant de transport public.

- Qu'est ce qu'un Mobipôle - Mobipoint ?



Image crée par ia

**Multimodal, multimodale, multimodaux**  
Adjectif

Qui concerne l'utilisation combinée de plusieurs modes de transport au cours d'un même trajet.

# • Qu'est ce qu'un Mobipôle - Mobipoint ?

## Définir un Mobipoint

Ce qu'un Mobipoint est...

Un Mobipoint part du quartier et des habitants.

C'est un lieu de départ. **FIRST MILE**

Un Mobipoint est un **pôle d'échange intermodal** **MAIS PAS QUE**

C'est un lieu de rencontre entre **mobilité** et **convivialité**.

Ce qu'un Mobipoint n'est pas...

Un Mobipoint peut être un **hub logistique** **MAIS** un **hub logistique** n'est pas un Mobipoint.

Un Mobipoint peut contenir des **vélos/voitures partagé(e)s** **MAIS** des **vélos/voitures partagé(e)s** seuls ne font pas un Mobipoint.

Un « parking malin » ou un **P+R** **N'EST PAS** un Mobipoint.

→ Objectif de réduction de l'utilisation de la voiture, de la possession de la voiture et de la pression sur le stationnement

## Définir un Mobipoint **objectifs**

STIMULER

- la mobilité multimodale
- les déplacements durables
- le vivre ensemble

DIMINUER

- la possession de voitures
- la pression sur le stationnement
- l'impact de la distribution de marchandises

Etude de potentialité Ville OLLN dans le cadre du projet Interreg eHUBS en collaboration avec impact

# MOBIPOLES - MOBIPOINTS

- Contexte général : le territoire, les outils,...
- Qu'est-ce qu'un Mobipôle – Mobipoint ?
- Historique de la démarche de mise en œuvre
- Exemples de mise en œuvre

# • Historique de la démarche de mise en œuvre

## • **Etape 1** – PAM 2021 Plan d'Actions Mobilité



Images créées par ia

→ Des nombreuses études à la mise en œuvre...

# • Historique de la démarche de mise en œuvre



- MODES ACTIFS
- TRANSPORTS EN COMMUN
- VOITURES
- INTERMODALITE

**LE PAM C'EST**  
**4 THEMATIQUES,**  
**4 OBJECTIFS STRATEGIQUES,**  
**10 OBJECTIFS OPERATIONNELS,**

- Et pas moins de **50 ACTIONS** permettant de répondre aux ambitions du programme

3

## PAM – O.S. 04 : Développer l'intermodalité



Figure 59 – Concept de Mobipoint  
Source : www.mobipunt.be



- **EXEMPLES D' ACTIONS**
- **Création de Points Mob,**
- **Solution de distribution urbaine pour les livraisons,**
- **Créer une fonction de Mobility Manager**
- **Création d'une maison de la mobilité,**
- ...

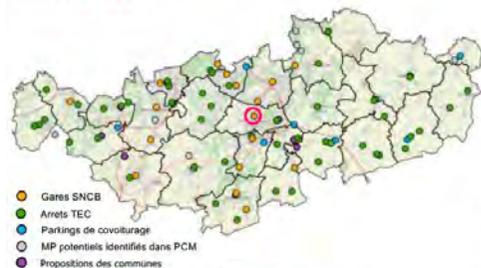
7

# • Historique de la démarche de mise en œuvre

## • Etape 2 – Province du BW,

### → Définition de 2 Mobipôles sur le territoire de la Ville

#### Ottignies-LLN – Gare SNCB d'Ottignies



- **Infrastructures de mobilité présentes**
  - Arrêt de bus (couverts): L E1, L11, L17, L19, L20, L22, L28, L29, L30, L31, L39
  - Arrêt de train: L139, L140, L161
  - Self pour l'achat de tickets de bus et de train
  - Pistes cyclables, sur le réseau PN
  - Parkings vélos (sécurisés, non sécurisés, couverts et non couverts) et parking 2 roues motorisées
  - Parkings voitures (en voirie zone bleue, hors voirie 30 min)
  - Voitures partagées (Cambio), dépose minute, parking taxi
  - Présence de trottoirs
- **Clientèle potentielle**
  - Accessibilité à pied (800m): 4.564 pers.
  - Accessibilité en vélo (3.300m): 36.451 pers.
- **Potentiel de développement**
  - Intermodalité déjà bien installée
  - Espace hors voirie. Aménagements possibles

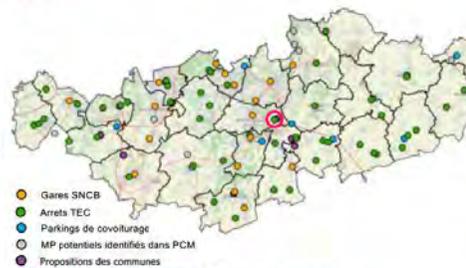


Destinations préférentielles de la commune (part de déplacements les mardis entre 6h et 10h)

accessibles en TC structurants*		accessibles en TC non structurants*		non accessibles en TC*	
Bruxelles (29%)	Court-Saint-Etienne (5%)	Liège (2%)	Grez-Doiceau (1%)	Walhain (1%)	Chaumont-Gistoux (8%)
Wavre (13%)	Rixensart (4%)	Genappe (2%)	Jodoigne (1%)	Chastre (0%)	
Namur (9%)	Nivelles (2%)	Lasne (2%)	Perwez (1%)		
Brabant Flamand (6%)	Mont-Saint-Guibert (2%)	La Hulpe (1%)	Villers-la-Ville (1%)		
Hainaut (5%)	Braine-l'Alleud (2%)	Waterloo (1%)	...		
<b>Total: 83%</b>		<b>Total: 1%</b>		<b>Total: 16%</b>	

\* Sans rupture de charge

#### Ottignies-LLN – Gare d'autobus de LLN



- **Infrastructures de mobilité présentes**
  - Arrêt de bus (couverts): L31, L33, L34, L35, L36, L37, L38, L39
  - Self pour l'achat de tickets de bus et de train
  - Parkings vélos (sécurisés, non sécurisés, couverts et non couverts) et parking 2 roues motorisées
  - Parkings voitures (en voirie zone bleue, hors voirie 30 min)
  - Voitures partagées (Cambio), dépose minute, parking taxi
  - Présence de trottoirs
- **Clientèle potentielle**
  - Accessibilité à pied (800m): 4.564 pers.
  - Accessibilité en vélo (3.300m): 36.451 pers.
- **Potentiel de développement**
  - Intermodalité déjà bien installée
  - Espace hors voirie. Aménagements possibles



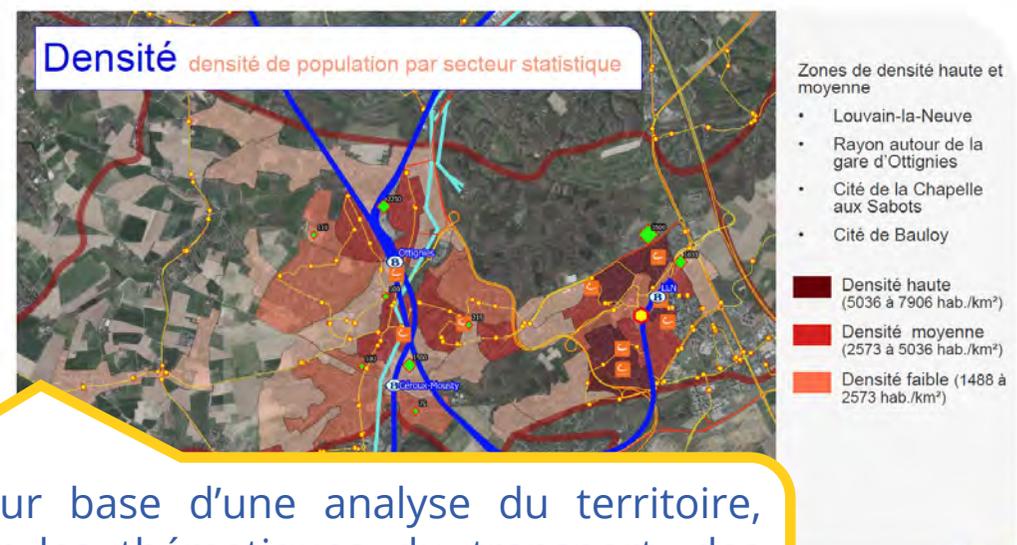
Destinations préférentielles de la commune (part de déplacements les mardis entre 6h et 10h)

accessibles en TC structurants*		accessibles en TC non structurants*		non accessibles en TC*	
Bruxelles (29%)	Nivelles (2%)	Waterloo (1%)	Villers-la-Ville (1%)	Brabant Flamand (6%)	
Wavre (13%)	Braine-l'Alleud (2%)	Grez-Doiceau (1%)		Hainaut (5%)	
Namur (9%)	Genappe (2%)	Walhain (1%)		Rixensart (4%)	
Chaumont-Gistoux (8%)	Lasne (2%)	Jodoigne (1%)		Liège (2%)	
Court-Saint-Etienne (5%)	Mont-Saint-Guibert (2%)	...		...	
<b>Total: 82%</b>		<b>Total: 1%</b>		<b>Total: 17%</b>	

\* Sans rupture de charge

**Sélection en deux temps :**  
 1 – les infrastructures TC,  
 2 – un score défini, sur base du réseau TC, de son accessibilité à pied ou en vélo, des possibilités de développement urbain.

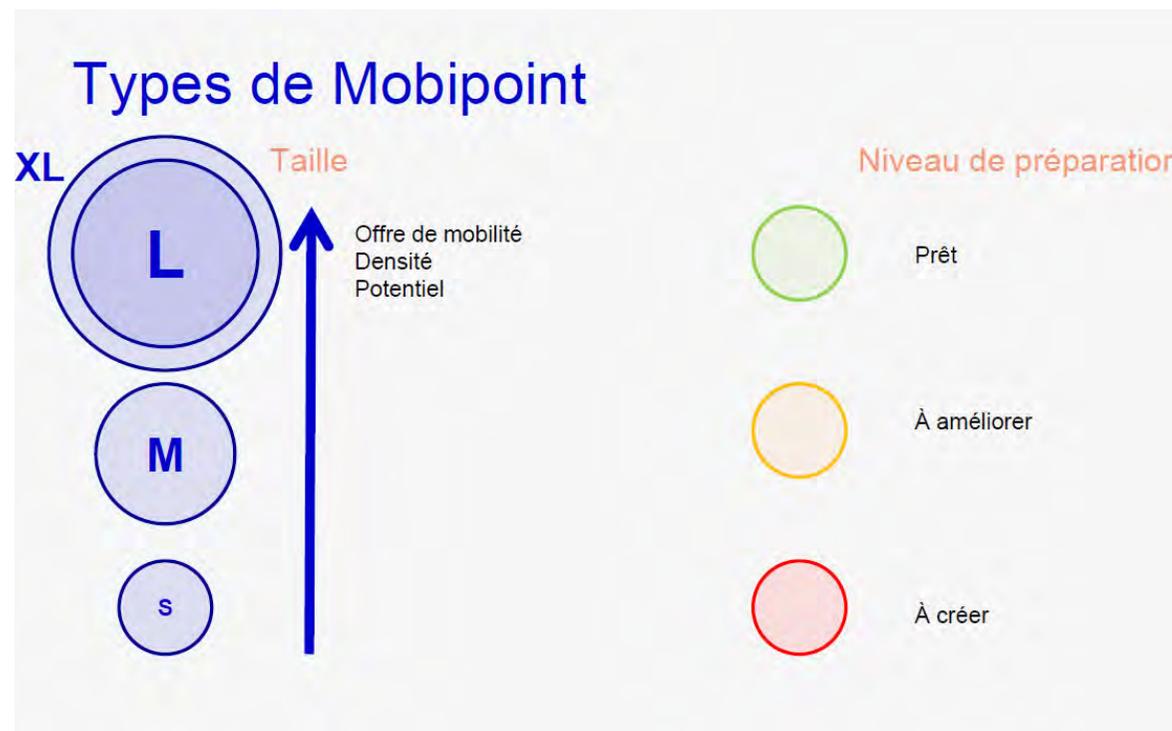
- Historique de la démarche de mise en œuvre
  - **Etape 2** – Etude de potentialité en collaboration avec mpact  
→ Définition d'une carte d'implantation des Mobipoints



Sélection sur base d'une analyse du territoire, portant sur les thématiques du transport, des projets immobiliers, de la densité de population, et de la possession de la voiture.

# • Historique de la démarche de mise en œuvre

→ Définition de la taille et du niveau d'équipement



- **Historique de la démarche de mise en œuvre**
  - **Exemple du site de la gare d'Ottignies**

→ Analyse du territoire



- Historique de la démarche de mise en œuvre
  - Exemple du site de la gare d'Ottignies

→ Offre de mobilité

Ottignies gare

Offre de mobilité



XL

Opérateur	Ligne / nombre
	IC, S, L
	E1 > Jodoigne 19 > Nivelles 20 > Limal - Wavre 22 > Wavre Zoning Nord 23 > Jodoigne 11 > LLN Parc scientifique 17 > Boucle Ottignies 29 > Céroux-Mousty – Lasne 30 > Corbais 31 > LLN Bruyères 33 > LLN – Eghezée 39 > Waterloo – O – LLN
	6 voitures

# • Historique de la démarche de mise en œuvre

## • Exemple du site de la gare d'Ottignies

→ Grille d'évaluation

Ottignies gare application de la typologie

Prêt    À améliorer    Absent

MOBILITÉ	Piétons	Aménagements 100% « PMR proof »	À améliorer	→ Voir coordination entre place, gare SNCB et gare TEC (voir passerelle)
		Transfert court et intuitif vers les autres modes (aménagement et signalétique)	À améliorer	→ Voir coordination entre place, gare SNCB et gare TEC
		Espaces piétons permettant les usages temporaires	À améliorer	→ En fonction de réaménagement de la place Henri Berger
	Cyclistes	Vélos partagés	Absent	
		Parking vélo couvert et gardé	Prêt	→ À uniformiser dans nouveau complexe
		Atelier vélo	Prêt	
	Transport public	Cheminements dans un maillage continu	Absent	
		Arrêts bien couverts (météo), de qualité, spacieux, agréables et sécurisés	À améliorer	→ Nouvelle gare SNCB et nouvelle gare des bus TEC
		Guichet + distributeur	Prêt	→ Distributeur TEC et SNCB mais séparés
		Information réseau et horaire en temps réel	À améliorer	SNCB mais pas TEC
	Véhicule privé	Salle d'attente chauffée	Prêt	
		Voitures partagées	Prêt	

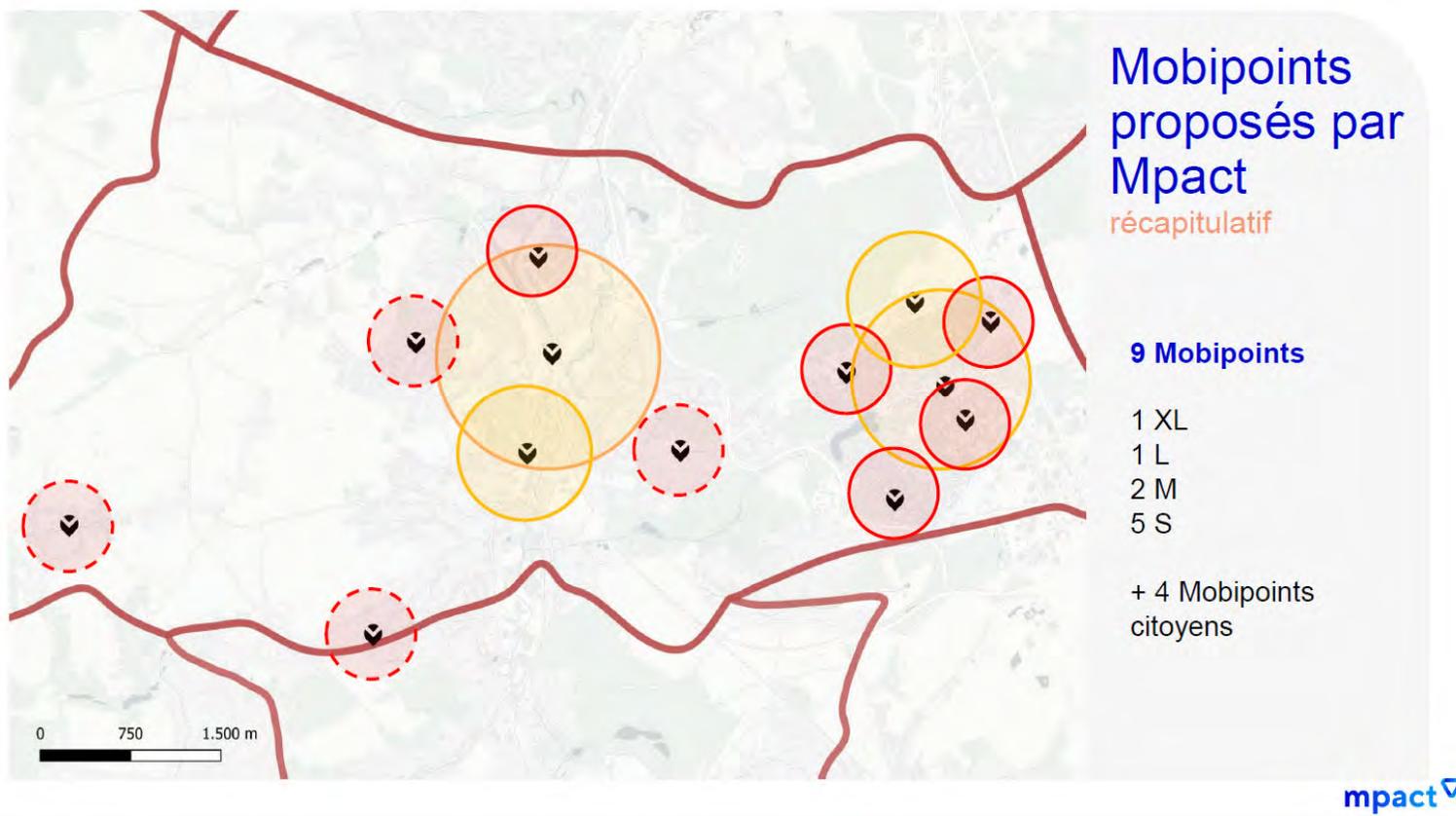
Ottignies gare application de la typologie

Prêt    À améliorer    Absent

CONVIVIALITÉ	Espace public	Intégration de plantations	À améliorer	→ Voir projet de gare des bus et de réaménagement de la place Henri Berger
		Fontaine à eau	Absent	
		WC propre et gratuit	À améliorer	→ Dépend du guichet ?
	Services et logistiques	Éclairage intelligent : sécurisant et valorisant	Absent	
		Cagiers pour colis (recommandé)	Absent	
		Commerces de proximité	Prêt	
		Point poste	Absent	→ Boîte aux lettres uniquement
	Culture et loisirs	Preses (recharge GSM, tablette...)	Absent	
		Informations locales, culturelles, pédagogiques et touristiques (affichage)	À améliorer	
	Digital – IT	Tolém	Absent	
		Grands écrans d'information	Absent	
		QR code info	Absent	

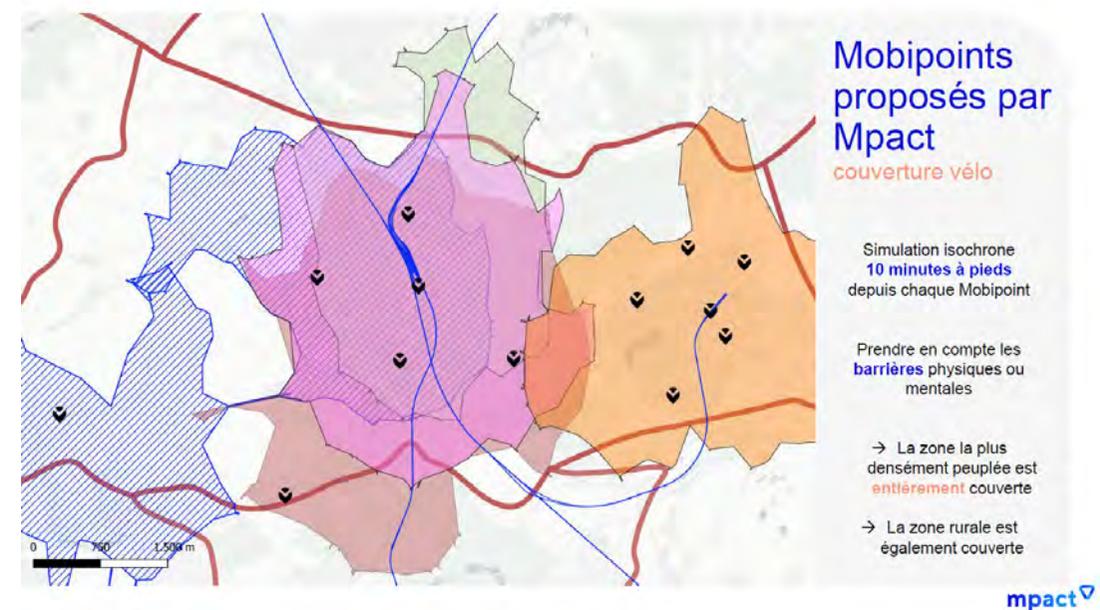
# • Historique de la démarche de mise en œuvre

## • Etape 3 – carte d'implantation des Mobipôles et points



# • Historique de la démarche de mise en œuvre

## • Etape 3 – carte d'implantation des Mobipôles et points



# • Historique de la démarche de mise en œuvre

## • **Etape 4** – Avec la carte d'implantation, mise en œuvre des services de mobilité et création ou amélioration des espaces dédiés

- Différents dossiers en cours à mettre en œuvre de manière coordonnée
  - PIWACY II Améliorer l'offre en stationnement,
  - Mise en place de voitures partagées dans les quartiers,
  - Projet EZCharge (Bornes de recharge pour véhicules électriques),
  - PIMACI signalisation des Mobipoints,
  - PIMACI création d'un Mobipôle gare SNCB de Louvain-la-Neuve,
  - Projet de développement immobilité, charge d'urbanisme ?,
  - ...

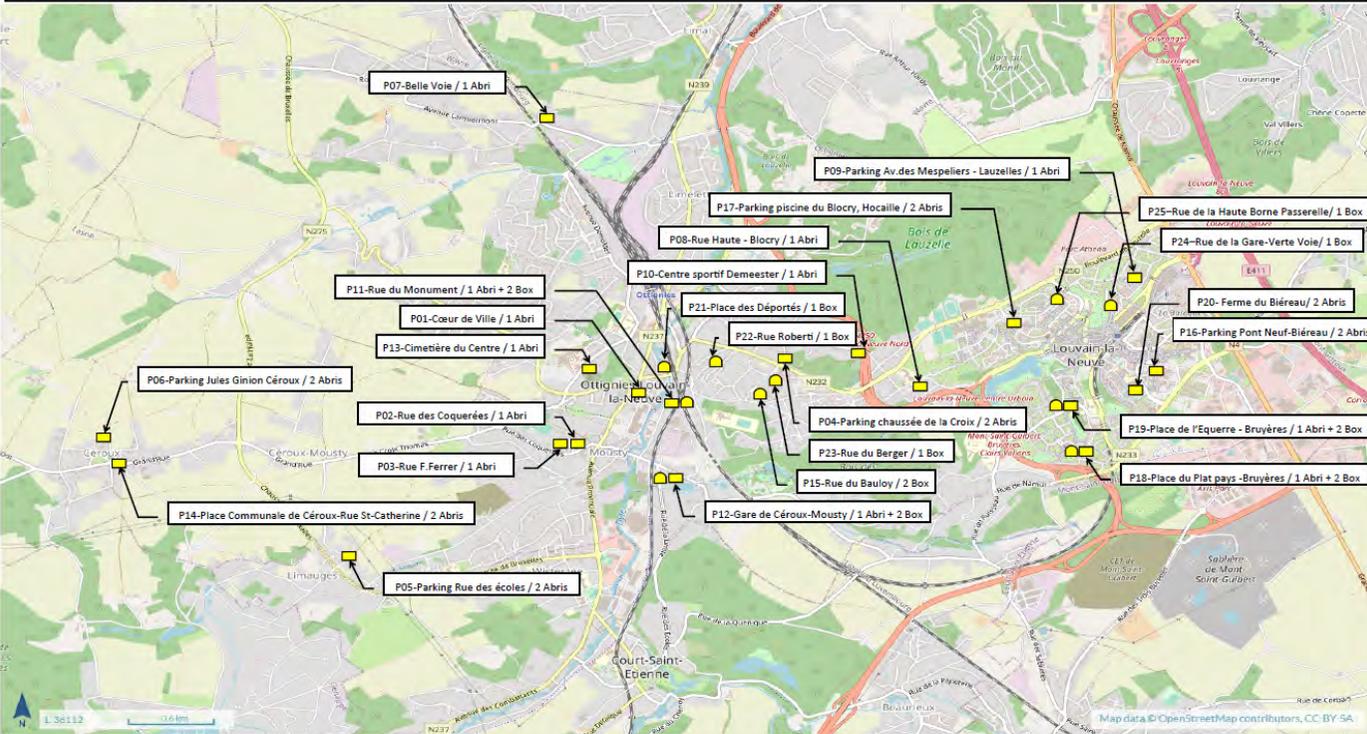
# MOBIPOLES - MOBIPOINTS

- Contexte général : le territoire, les outils,...
- Qu'est-ce qu'un Mobipôle – Mobipoint ?
- Historique de la démarche de mise en œuvre
- Exemples de mise en œuvre

- Exemples de mise en œuvre  
 → PIWACY II – Amélioration de l'offre en stationnement,

 <p>Ottignies-Louvain-la-Neuve</p>	<p>Ville d'Ottignies Louvain-la-Neuve          Département technique          Av. de Veszprém 5 – 1340 Ottignies          Tél. : 010/43 62 00 – E-mail : <a href="mailto:travaux@olln.be">travaux@olln.be</a></p>
<p>PIWACYII 2020-2021 – Augmentation et adaptation de l'offre en stationnement vélo</p>	
<p>Plan C—Localisation des zones de stationnements vélo / Vue générale</p>	

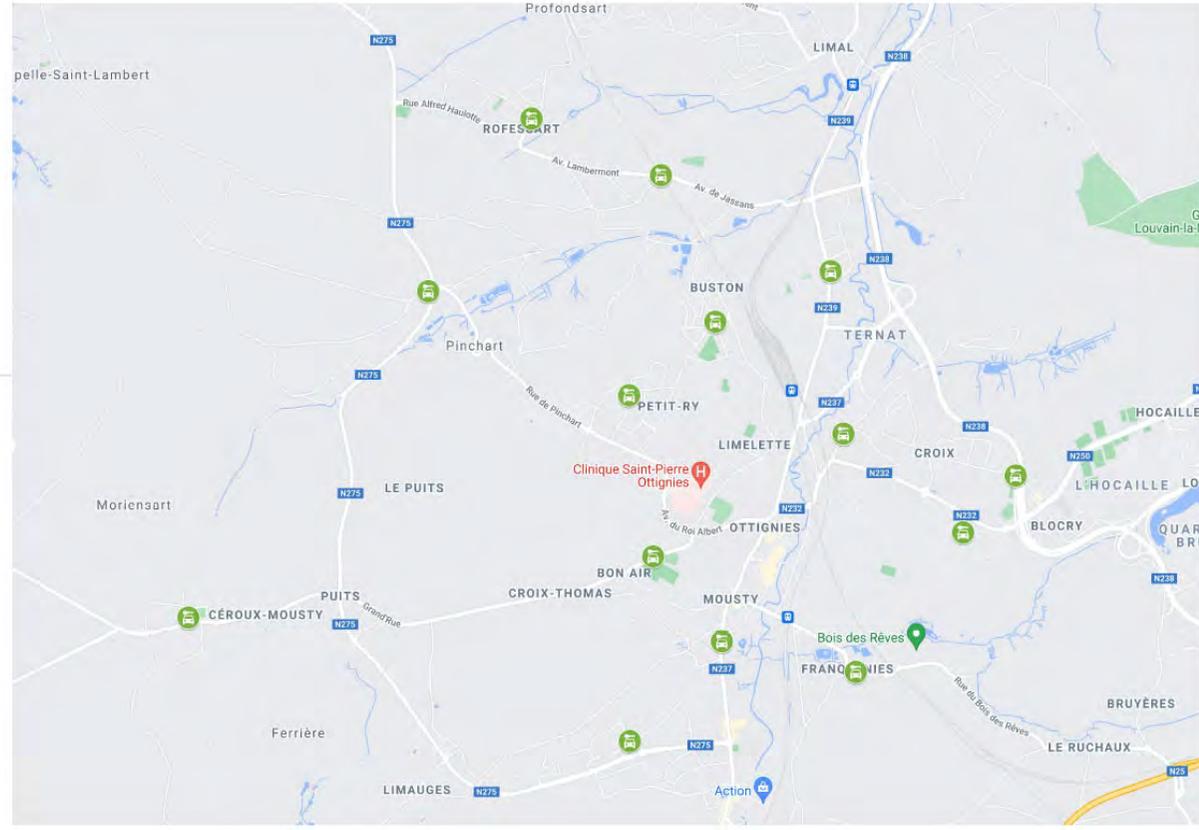
BEAU : DCA - SME



- Exemples de mise en œuvre  
→ Mise en place de voitures partagées,

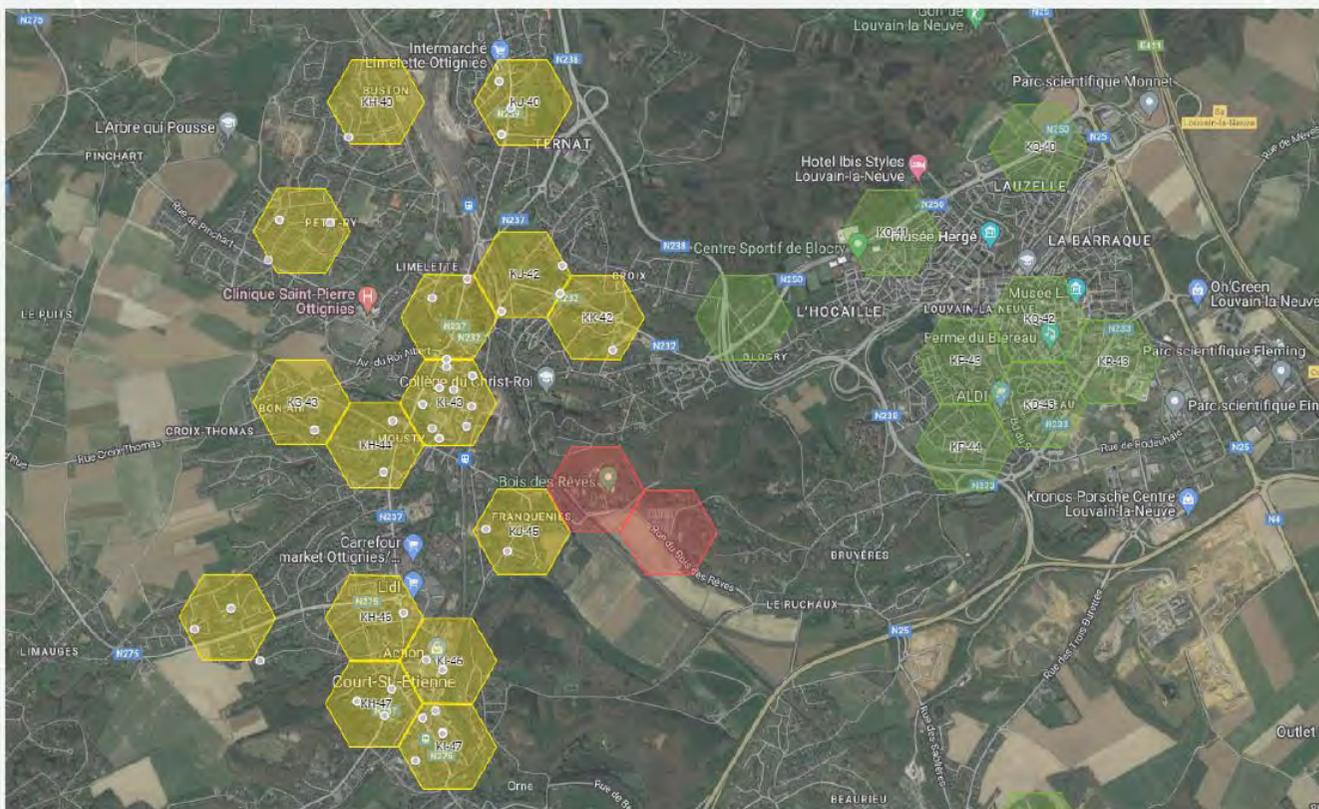
### Voitures Partagées

- 14 stations de voiture partagée
- Céroux
  - Pinchart
  - Rofessart
  - Limelette
  - Jasans/Chamois
  - Buston
  - Petit-Ry
  - Bon Air / CS Coquerée
  - Iris /Bel Horizon
  - Mousty
  - Franquies/Morimont
  - Blanc-Ry/La Croix
  - La Croix/Blocry
  - Bauloy



- Exemples de mise en œuvre  
→ EZCharge, en collaboration avec Inbw, projet encore à l'étude

## Ottignies-Louvain-la-Neuve



- Exemples de mise en œuvre  
 → PIMACI signalisation des Mobipôles et points,

**MobiPoint**

NOM MOBIPOINT

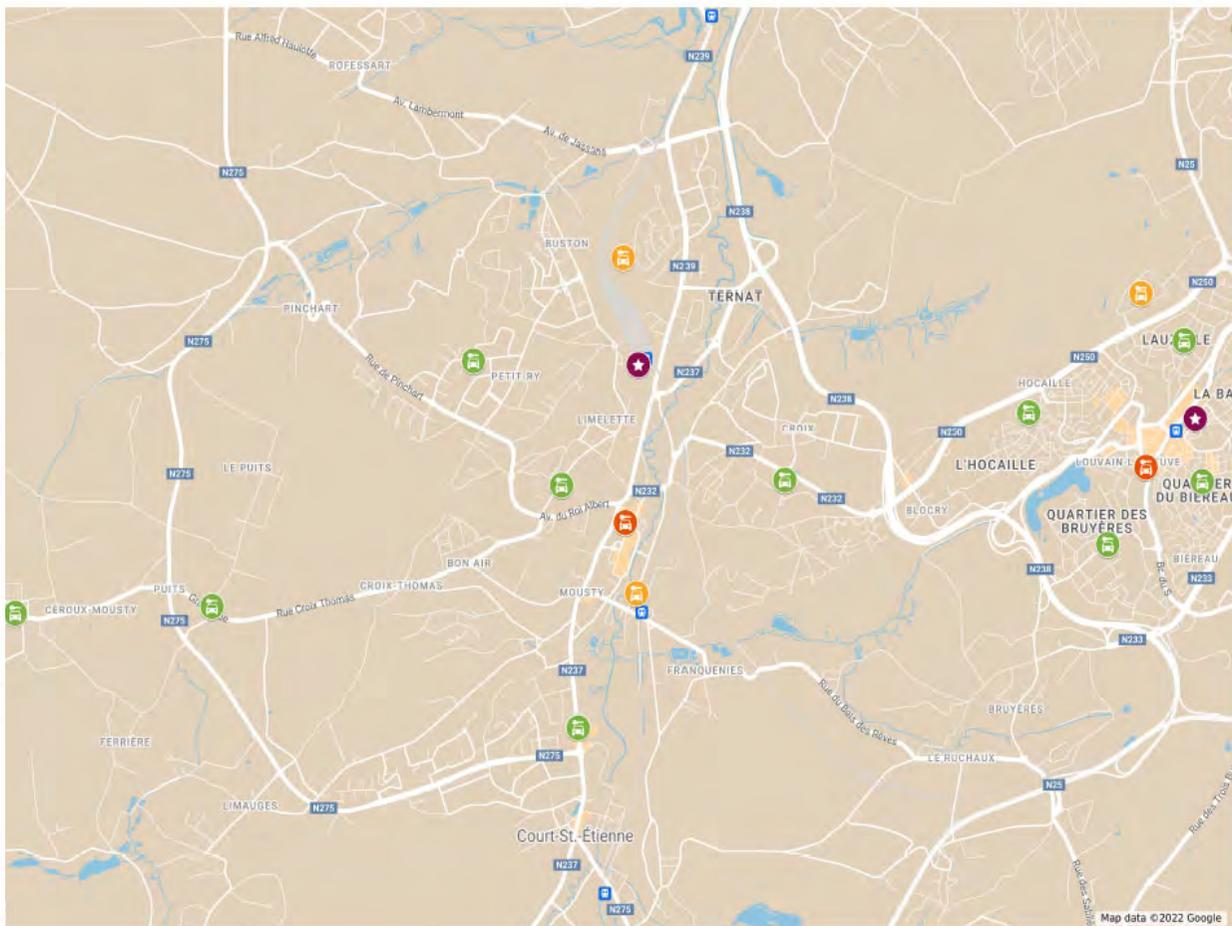
Ici, vous pouvez

- arrêter le bus
- arrêter le vélo
- arrêter le trottinette
- arrêter le vélo cargo
- arrêter le vélo électrique

À proximité

- Stationnement
- Stationnement
- Stationnement
- Stationnement
- Stationnement
- Stationnement

Logos: L'Éclairage Public, 4G, 5G, etc.



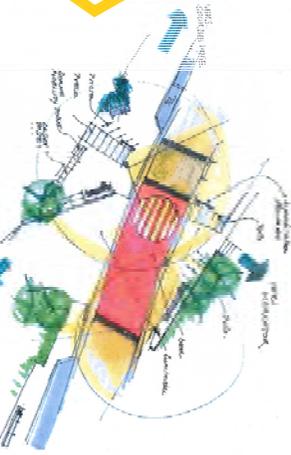
		Ville d'Ottignies Louvain-la-Neuve Département technique Av. de Vesprém 5 – 1340 Ottignies Tél. : 010/43 62 00 – E-mail : travaux@oln.be	
<b>PIWACYII – Stationnement vélo – FICHE 08 placement d'abris couverts et de box sécurisés dans les quartiers</b>			
Localisation et aménagement des stationnements vélo OTT- Gare de Céroux-Mousty		BEAU : DCA - SME Echelle : 1/300	
Photos de l'emplacement 		Localisation 	
			Configuration des stationnements 
<p>Emplacement sans Modification de l'assise</p>			

# Exemples de mise en œuvre

## → PIMACI création d'un Mobipôle gare SNCB de Louvain-la-Neuve



ESQUISSE 2020



- Mobipôle XL**
- Amélioration cheminements piéton et cyclable,
  - Stationnements vélo,
  - Local de réparation vélo,
  - Consigne pour colis,
  - Kiss and ride,
  - Convivialité bancs, arbres,...
- En plus des services déjà en place, voiture partagée, taxi,...



PROJET 2024

Plan des implantations

Legende situation existante

- Parking
- Local vélos à entretien
- Signalisation routière
- Éclairage nocturne
- Halle
- Travaux signal
- Projet
- Arbres
- Arrière
- Annexe

Legende situation projetée

- Plan de 10/20
- Plan de 11/20
- Plan de 12/20
- Plan de 13/20
- Plan de 14/20
- Plan de 15/20
- Plan de 16/20
- Plan de 17/20
- Plan de 18/20
- Plan de 19/20
- Plan de 20/20
- Plan de 21/20
- Plan de 22/20
- Plan de 23/20
- Plan de 24/20
- Plan de 25/20
- Plan de 26/20
- Plan de 27/20
- Plan de 28/20
- Plan de 29/20
- Plan de 30/20
- Plan de 31/20
- Plan de 32/20
- Plan de 33/20
- Plan de 34/20
- Plan de 35/20
- Plan de 36/20
- Plan de 37/20
- Plan de 38/20
- Plan de 39/20
- Plan de 40/20
- Plan de 41/20
- Plan de 42/20
- Plan de 43/20
- Plan de 44/20
- Plan de 45/20
- Plan de 46/20
- Plan de 47/20
- Plan de 48/20
- Plan de 49/20
- Plan de 50/20
- Plan de 51/20
- Plan de 52/20
- Plan de 53/20
- Plan de 54/20
- Plan de 55/20
- Plan de 56/20
- Plan de 57/20
- Plan de 58/20
- Plan de 59/20
- Plan de 60/20
- Plan de 61/20
- Plan de 62/20
- Plan de 63/20
- Plan de 64/20
- Plan de 65/20
- Plan de 66/20
- Plan de 67/20
- Plan de 68/20
- Plan de 69/20
- Plan de 70/20
- Plan de 71/20
- Plan de 72/20
- Plan de 73/20
- Plan de 74/20
- Plan de 75/20
- Plan de 76/20
- Plan de 77/20
- Plan de 78/20
- Plan de 79/20
- Plan de 80/20
- Plan de 81/20
- Plan de 82/20
- Plan de 83/20
- Plan de 84/20
- Plan de 85/20
- Plan de 86/20
- Plan de 87/20
- Plan de 88/20
- Plan de 89/20
- Plan de 90/20
- Plan de 91/20
- Plan de 92/20
- Plan de 93/20
- Plan de 94/20
- Plan de 95/20
- Plan de 96/20
- Plan de 97/20
- Plan de 98/20
- Plan de 99/20
- Plan de 100/20

Administration communale  
Ottignies Louvain-la-Neuve  
Service aménagements urbains  
Adresse: Avenue de Nourpain 1, 1340 Ottignies  
Téléphone: 02749 62 00

Infrastructures  
SPW

PIC-PIMACI 2022-2024  
Av. Georges Lemaitre  
Mobipôle

Situation existante  
Situation projetée

01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

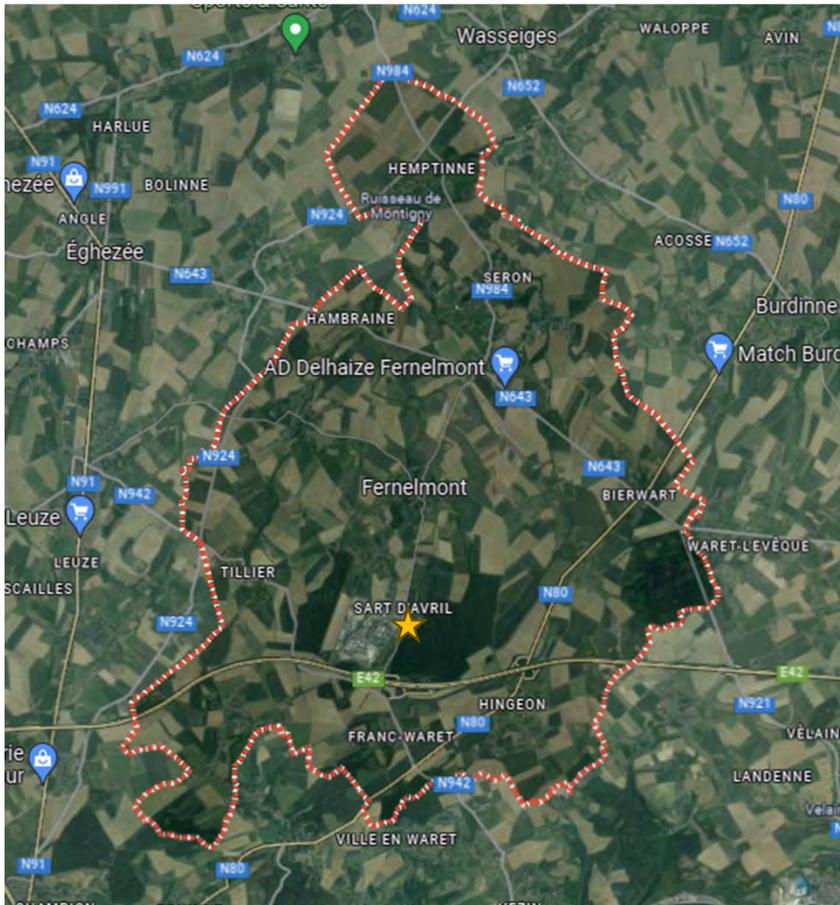
# MERCI DE VOTRE ATTENTION

Sandra Mertens

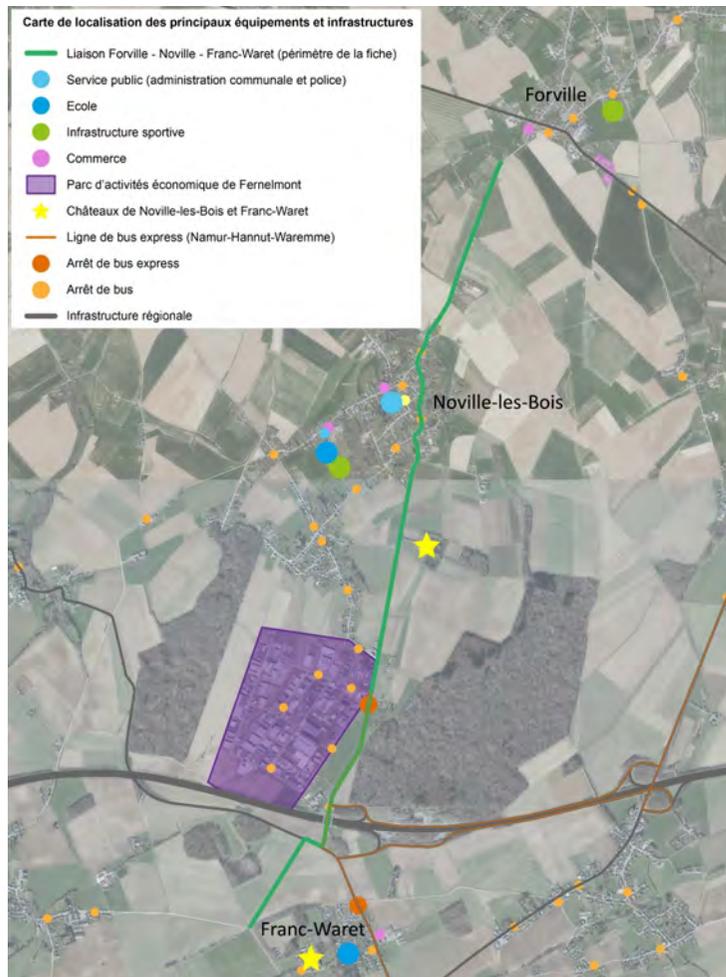
Responsable du bureau d'études Aménagement Urbain

[sandra.mertens@olln.be](mailto:sandra.mertens@olln.be)

## Création d'un Mobipôle à Noville-Les-Bois



## Création d'un Mobipôle à Noville-Les-Bois



### Aménagement de l'arrêt de bus de la ligne express rue des Combattants



**Budget :**

- Quai de bus:**
- 25.448,90€
  - Subsidés: 11.495€

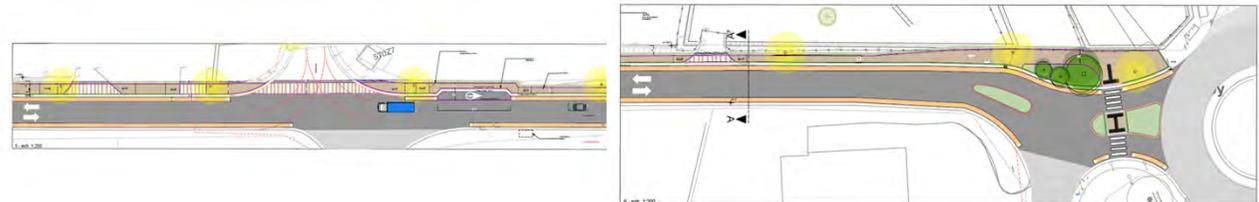
- Abris-bus:**
- 13.068€
  - Subsidés: 9.686,29€

### Aménagement d'un trottoir, de bandes cyclables suggérées et réfection de la voirie rue du Tronquoy



**Budget estimatif :**

- 540.000€
- Subsidés: 340.000€



## Création d'un Mobipôle à Noville-Les-Bois

### Aménagement d'un Mobipôle et réfection d'une partie de la rue des Combattants



#### Budget estimatif:

##### Réfection de voirie :

- 545.000 €
- Subsidés PIC: 60 %

##### Mobipôle :

- 365.000 €
- Subsidés PIMACI: 80 %

## Création d'un Mobipôle à Noville-Les-Bois

*Aménagement d'un Mobipôle et réfection d'une partie de la rue des Combattants*



### **Budget estimatif:**

Réfection de voirie :

- 545.000 €
- Subsidés PIC: 60 %

Mobipôle:

- 365.000 €
- Subsidés PIMACI : 80 %



(Re)penser les politiques de mobilité de votre commune au regard du SDT et du SDC

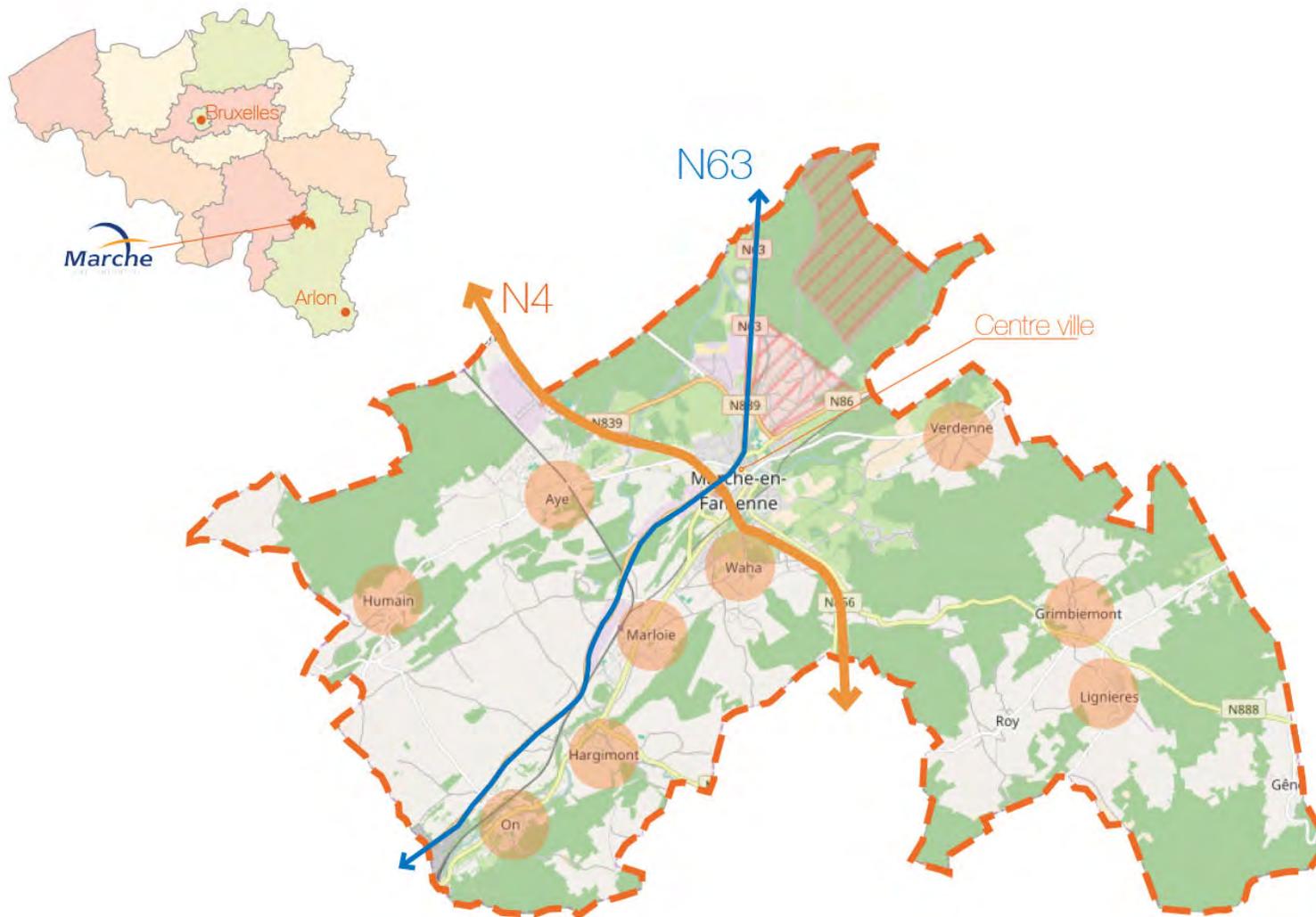
Mobipôles et Mobipoints : l'exemple de Marche-en-Famenne

---

## Plan de l'exposé

1. Situation
2. Mobipôles : projets en cours

# 1. Situation

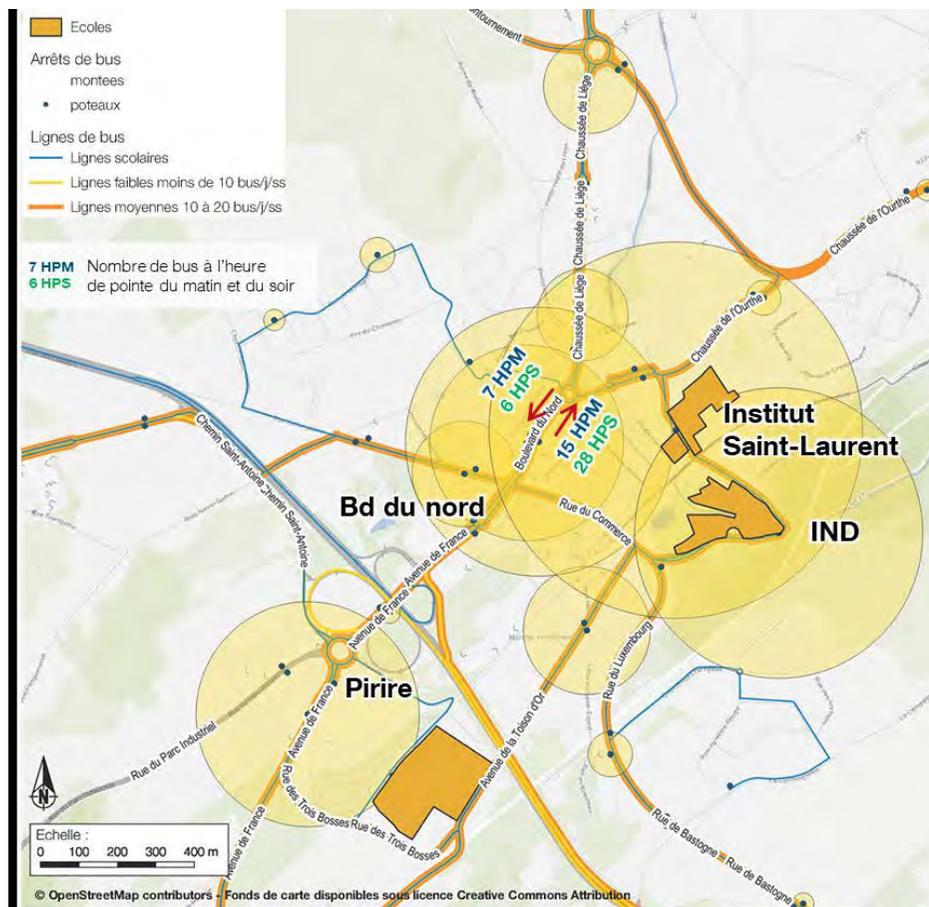


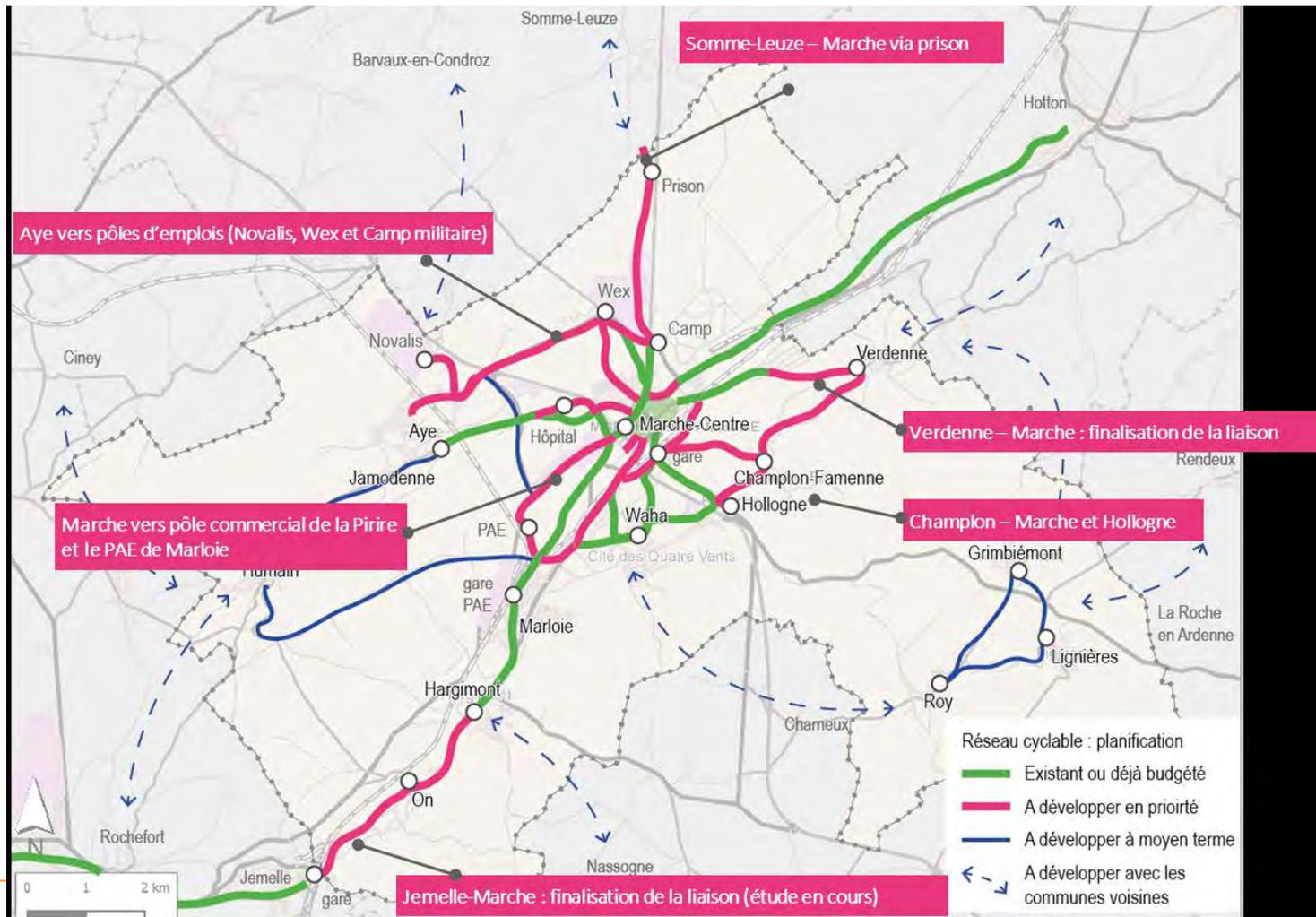
## Pourquoi aménager deux mobipôles à Marche-en-Famenne ?

- Situation de Marche-en-Famenne entre deux grands axes : N4 et N63
- Pôle d'emploi, de commerces et scolaire
- Flux de circulation automobile importants sur le boulevard urbain
- Deux lignes de bus Express : vers Liège et vers Namur
- Eloignement de la gare principale (Marloie)
- Réseau cyclable en étoile depuis le boulevard urbain
- Deux pôles scolaires : Saint-Roch/Nérette et Athénée

Rayons de 5 minutes, 10 minutes et 15 minutes - marche à pied



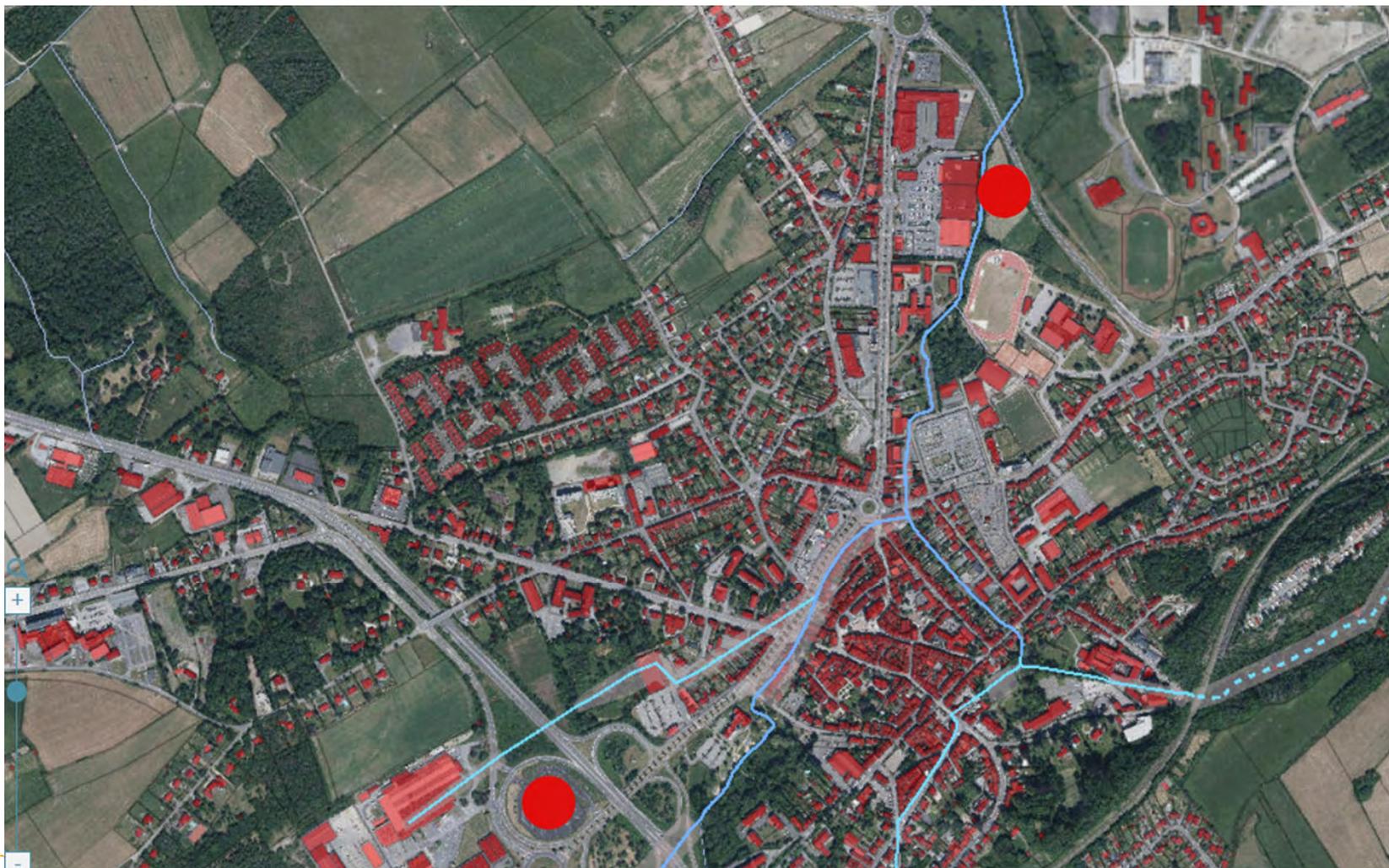






Deux mobipôles :

- Sur la plateforme multimodale jamais exploitée à côté de l'échangeur de la N4
- Sur un terrain communal à l'arrière du Centre culturel et sportif, le long du contournement Est, proche de la N63



Deux mobipôles :

- Sur la plateforme multimodale jamais exploitée à côté de l'échangeur de la N4
- Infrastructure existante – facilité de mise en œuvre
- Services :
  - nœud multimodal : voiture, vélo, transport en commun
  - parking de co-voiturage
- Parking de délestage et dépose minute des élèves de l'Athénée
- Station de voitures partagées
- Stationnement vélos sécurisé





Deux mobipôles :

- Sur un terrain communal à l'arrière du Centre culturel et sportif, le long du contournement Est, proche de la N63
- Terrain non urbanisé – Aménagements à réaliser
- Services :
  - nœud multimodal : voiture, vélo, transport en commun
  - parking de co-voiturage
- Parking de délestage et dépose minute des élèves du pôle scolaire Nérette/Saint-Roch
  - Station de voitures partagées
  - Stationnement vélos sécurisé
- Aire de mobile home - vocation touristique – proche du RAVeL Marche-Hotton

# Projet mobipôle contournement Est – version Feder



## Projet mobipôle Contournement Est – version 2 Hôtel

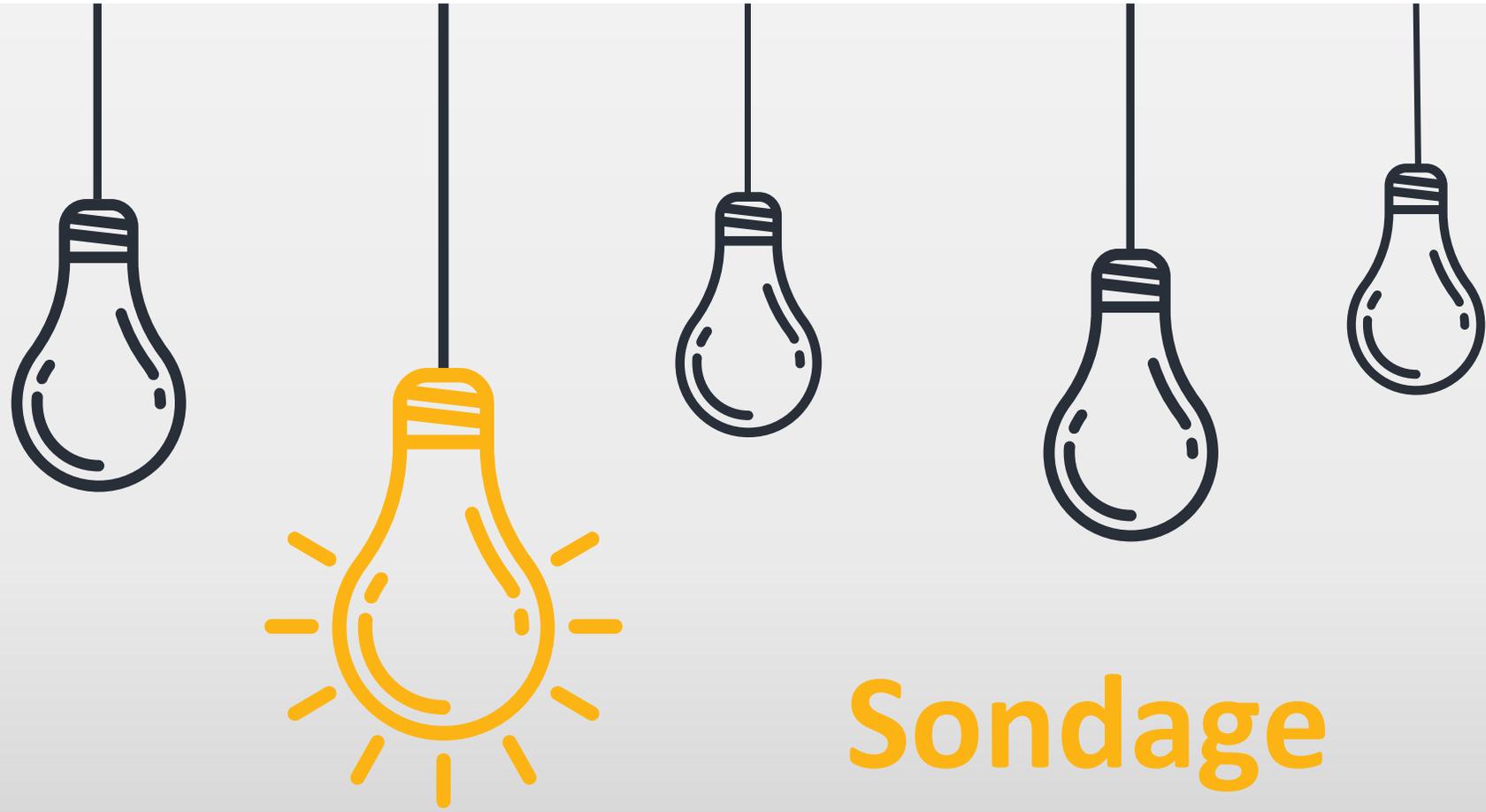




# Merci pour votre attention

Anne SCHMITZ – Chef de Département  
Conseillère en mobilité  
Ville de Marche-en-Famenne

084/32 70 27    [anne.schmitz@ac.marche.be](mailto:anne.schmitz@ac.marche.be)



# Sondage

Qu'avez-vous pensé de ce webinar ?

# En conclusion et... pour aller plus loin

184



**Nos webinaires « Mobilité » en replay**

<https://www.uvcw.be/formations/webinaires>



**Nos formations « Mobilité »**

<https://www.uvcw.be/formations/list/mobilite>



**Notre espace « Mobilité »**

<https://www.uvcw.be/mobilite/accueil>

# Merci pour votre participation !

## Nous revenons vers vous pour...



- vous permettre de revoir le webinaire
- vous donner accès aux supports et documents annexes

# À bientôt !