



*Conférence Permanente
du Développement
Territorial*

Mobilité et plateformes multimodales

Renforcer les pôles d'échange avec des services

Equipe de formateurs:

A. Coppens, F. Goffin et S. Verelst



Sources



«Modes actifs & intermodalités : Quelles solutions ? Quels aménagements ?»

Quels aménagements et services proposer dans les PEM pour favoriser l'intermodalité ?

Marion Cauhopé - DDT 82 / DDT 31
avec l'appui de Cyprien Richer et Gilles Bentayou - Cerema

Albi
le 15 octobre 2019



1

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/developper-services-gares-ter-ouvrage-premiers-enseignements>



Développer des services
dans les gares TER
Premiers enseignements d'expériences locales



Collection | Expériences et pratiques

Les fonctions d'un pôle d'échange

- assurer une bonne connexion des réseaux de transport pour garantir les circulations intermodales et faciliter les correspondances
- valoriser les temps de correspondance
- offrir d'autres vocations au pôle d'échanges au-delà de la fonction transport, grâce à la diversification d'activités.

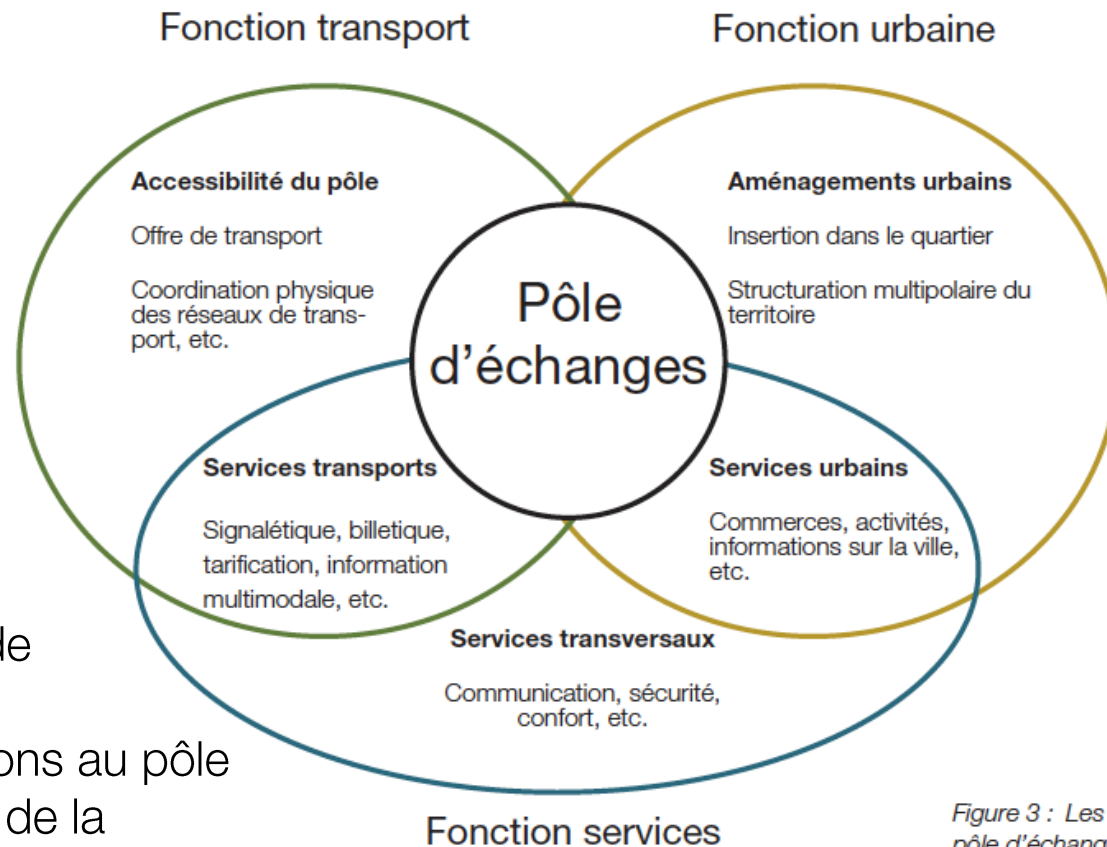


Figure 3 : Les trois fonctions d'un pôle d'échanges (Richer, 2008).

- améliorer la lisibilité et l'intégration du pôle d'échanges dans son environnement urbain,
- maximiser le potentiel de requalification sur le potentiel foncier et la mixité de fonctions

Par analogie

Services transports



Services urbains



Services transversaux



Enjeux des services dans et autour d'un pôle d'échange

Comment faire un pôle d'échange qui :

- Facilite l'accès au transport
- Rende les ruptures de charges et les temps d'attente utiles et agréables
- Permette le chainage des déplacements
- Incite la fréquentation du pôle d'échange pour d'autres motifs que le déplacement
- Rende la fréquentation du lieu agréable, confortable et facile

Services transports

Services urbains

Services transversaux





A quelle échelle envisager la localisation des services?

Exemples : les services associés à la pratique du vélo

CPDT

Conférence Permanente
du Développement
Territorial

Echelle

Aire fonctionnelle

Quartier/aux abords

Pôle d'échange

Services

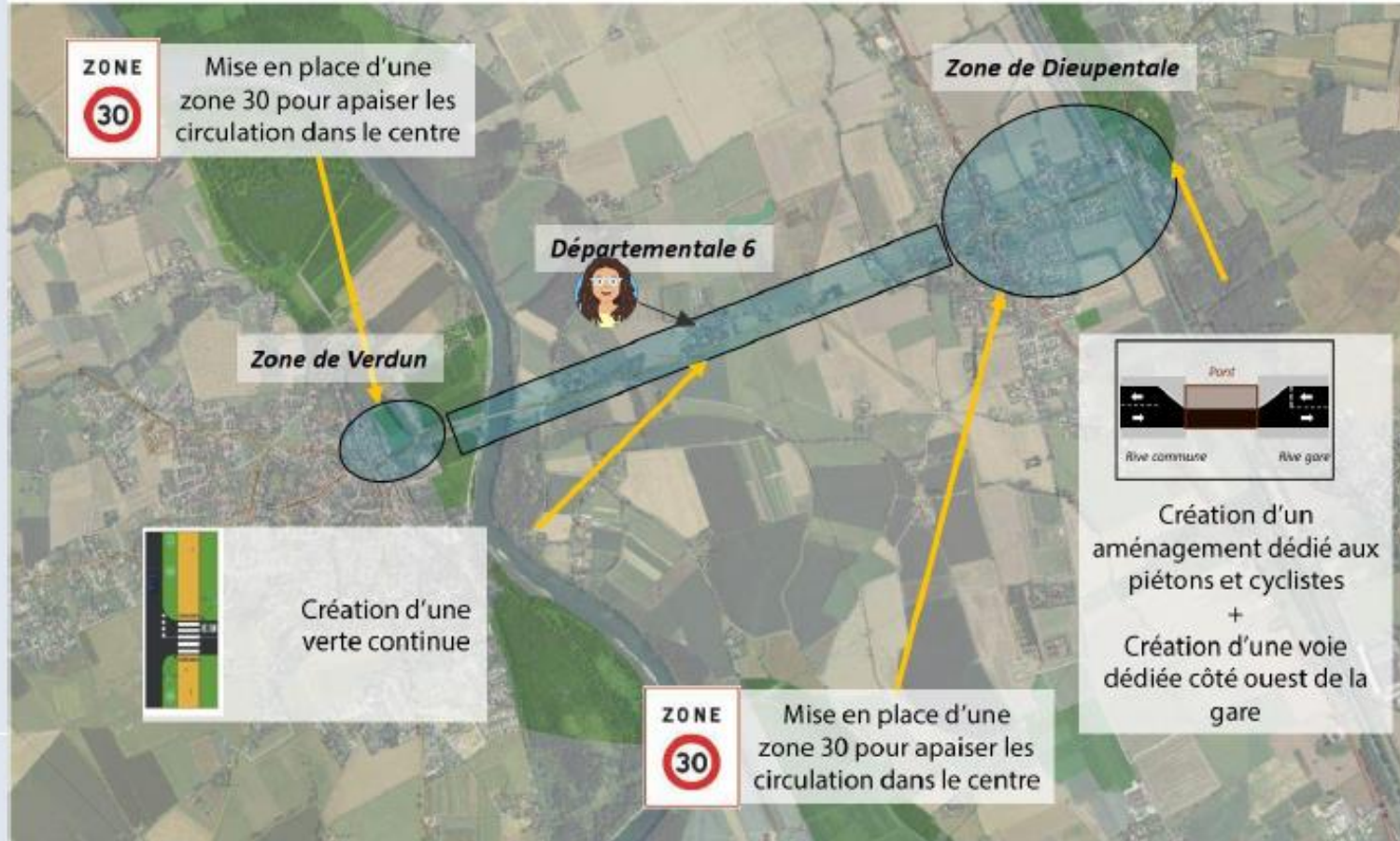
- Maillage Vélo : RAVEL et matrice (SUL, marquage au sol...)
- Indication, fléchage...
- Liaison vers les équipements publics
- Maison des cyclistes ou service de réparation (ev. intermittent)
- Intensification du maillage favorable au vélo (STOP, espace partagé, rue cyclable, axe cyclable)
- Services divers à proximité du pôle d'échange (mutualisation du parking vélo de la gare, cycliste devenu piéton...)
- Petits commerces (comportement d'achat spécifique)
- Solution intermodalité (autopartage, location de vélo...)
- Parking protégé
- Accès vélo aux quais
- Principe STOP et lisibilité des aménagements

Elsa

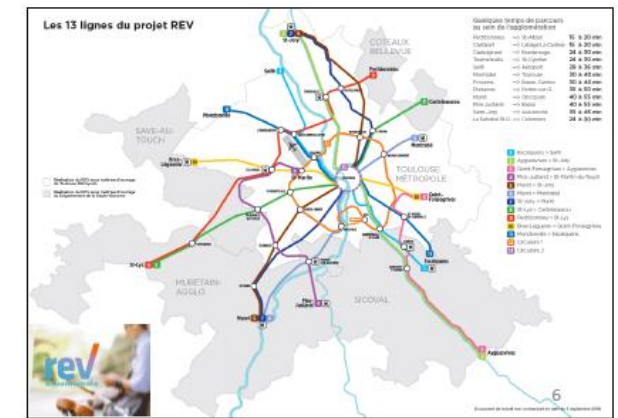
Monique

Niko

Carte de synthèse des aménagements préconisés



Source : étude réalisée par Iter pour la communauté de communes Grand Sud Tarn-et-Garonne - 2019



<https://environnement.brussels/le-permis-d'environnement/les-conditions-generales-et-specifiques/les-conditions-generales-9>



De quel type de pôle d'échange s'agit-il ?

CPDT

Conférence Permanente
du Développement
Territorial

Lieu de correspondance



Elsa Monique Niko

Aujourd'hui



Demain



Source : étude Cerema-Efficacity pour le DIVD Fontainebleau-Avon – Relais des possibles

– des conditions d'attente peu satisfaisantes



+ des nouveaux services du quotidien



Améliorer l'attente, proposer des services.

- Premier socle de services = confort d'attente
- Au-delà, une grande diversité de services (autres que mobilité) existe
- Privilégier une approche au cas par cas en fonction : des flux, des publics, d'environnement du pôle, de la place disponible...
- Penser la localisation et la temporalité du service
- S'appuyer sur le tissu d'entreprises et start-up local



Gare de destination ou touristique

Rendre lisible le pôle d'échanges

- « La meilleure signalétique est celle dont on n'a pas besoin »
- Simplifier et informer au bon endroit, au bon moment
- Veiller à la concordance de la signalétique entre opérateurs (plans, fléchages...)
- Mutualiser des supports d'orientation et d'information entre information transport et urbaine
- Garantir une signalétique agile en mode travaux



Gare d'origine ou touristique

GARE!, notre tout nouvel espace de 350 m2 dédié au **slow working**, prend place aux côtés d'un hôtel de 41 chambres et d'un restaurant « **locavore** ».

De quoi offrir aux travailleurs qui désirent y séjourner tout le confort nécessaire pour développer leurs activités efficacement.

Restaurant "Les Gamines" →

Hôtel "Le Val de Poix" →

Emergence d'espaces de coworking en milieu rural

Potentiel des gares/arrêt d'origine

Animation du lieu

Equipement nécessaire

Dans quel contexte se trouve le pôle d'échange ?

CFDT

Conférence Permanente
du Développement
Territorial

Le Quatre Quarts à Court-st-Etienne

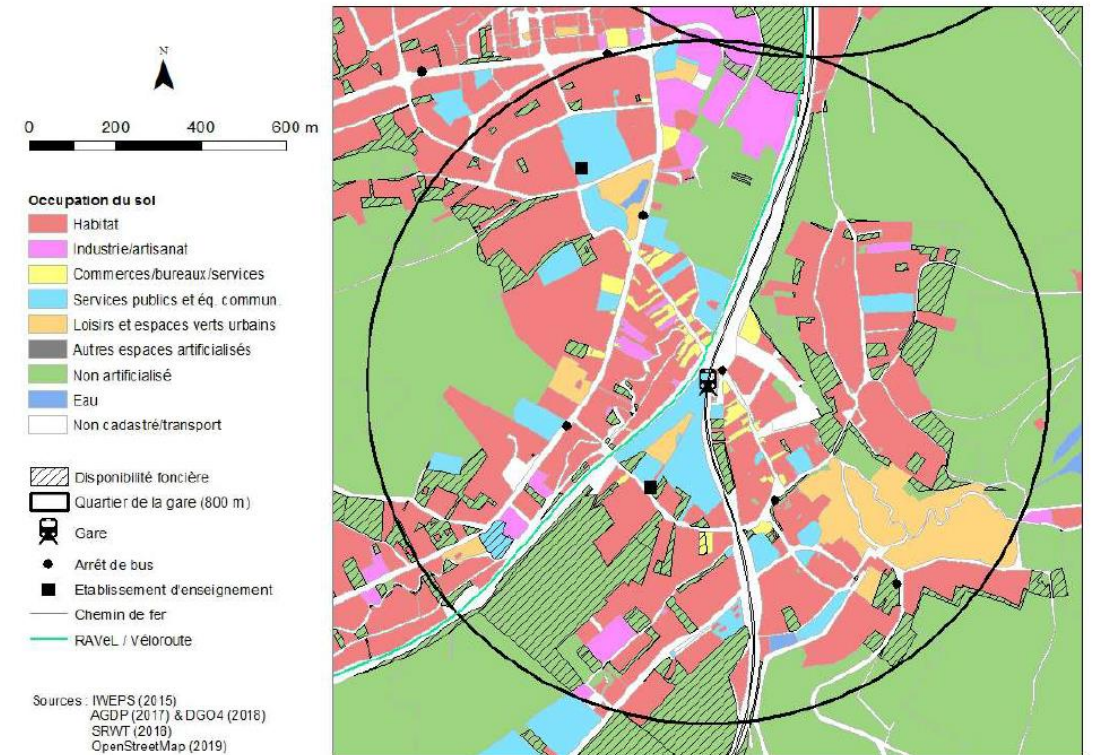


Nombreuses activités organisées par l'associatif

Horaires à l'intérieur du bâtiment

Fréquenté par les usagers du RAVeL et les promeneurs qui s'y donnent rendez-vous mais moins par les usagers du train. Cependant, lorsque certaines personnes ratent leur train, elles n'hésitent pas à s'y arrêter. Les horaires des trains sont affichés au sein du bâtiment.

Cartographie du quartier de gare (800 m) et graphiques *node-place* (800 et 3000 m)



Proximité d'un secteur statistique central

Rector de Sommerplein à Leuven

Hypercentre de Louvain

Arrêt de bus structurant



Gare de Marloie

En dehors de la centralité

Gare IC bien fréquentée mais sans animation



En guise de conclusion



Conférence Permanente
du Développement
Territorial

Mobilité et plateformes multimodales

Fonctions pertinentes ?

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

Mobilité et plateformes multimodales

Les fonctions de services – niveau de recommandation

Niveau de recommandation : original					
Gares régionales	Gares supra-locales destination ou mixte	Gares supra-locales origine	Gares locales	Pôles bus prioritaires (communes sans gare)	Pôles bus structurants
Grands écrans d'information Commerces dédiés à la mobilité urbaine et à la bagagerie Salle polyvalente et espaces collectifs Poste de police Production d'énergie renouvelable	Grands écrans d'information Distributeurs de paquets Bpost (Cubee) Accueil petite enfance Distributeur d'argent liquide Salle polyvalente et espaces collectifs Informations touristiques Production d'énergie renouvelable	Abribus intelligents (c'est-à-dire connectés et équipés d'écrans tactiles) Production d'énergie renouvelable Atelier vélo	Abribus intelligents Espaces communautaires Production d'énergie renouvelable	Abribus intelligents Distributeurs de paquets Bpost (Cubee) Espaces communautaires Informations touristiques	Abribus intelligents
Transversal aux différents types de pôles : Vente de produits locaux et accueil de commerces ambulants et food trucks Boîtes à livres, frigos solidaires, "give-box" Fontaines à eau potable Activités citoyennes, temporaires ou non, participant à l'intégration dans le quartier (café communautaire, lieux éphémère, potager collectif, street art, etc.) Espace d'affichage (culturel, commerces locaux, etc.) Presse gratuite					



CPDT

Conférence Permanente
du Développement
Territorial