

LES "MARDI DE L'ORT" : PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX : ENJEUX ET TÉMOIGNAGES EN PAYS DE LA LOIRE

Le 9 novembre 2010, la SEMITAN accueillait le "mardi de l'ORT" consacré aux Pôles d'Échanges Multimodaux. Ce thème retenu par le comité de pilotage au sein de l'Observatoire Régional des Transports est apparu comme fondamental au vu des enjeux liés à l'évolution de nos gares en terme de mobilité et de développement des territoires.

Ce mardi était structuré autour de l'intervention d'un expert, Monsieur Christian OUDIN co-rédacteur du rapport de Madame Fabienne KELLER, conseiller auprès du Sénat et de quatre témoignages locaux de collectivités (Le Mans Métropole, Angers Loire Métropole, Commune de Challans) et d'un exploitant de gare routière, la société CARTRANS.



Gilles MÉRIODEAU, animateur des "Mardi de l'ORT"

La gare contemporaine : enjeux et perspectives

par Christian OUDIN, Conseiller du Sénat, collaborateur de Madame KELLER, co-rédacteur du rapport "La gare contemporaine"

Les gares sont aujourd'hui au centre de l'intermodalité. Au-delà de la gare ferroviaire, s'organise la chaîne des transports qui assure la desserte de porte à porte : transport urbain, interurbain, modes doux, voitures en partage, tous les modes se retrouvent en gare. La hiérarchie des modes en gare doit évoluer, le vélo devant être prioritaire, suivi du bus et en toute fin la voiture particulière "auto-soliste". La gare est aujourd'hui également au cœur de projets urbains divers, profitant de terrains autrefois ferroviaires ou logistiques disponibles. Des études prospectives annoncent quatre fois plus de voyageurs en 2030. L'enjeu du développement des gares est donc majeur.



Christian OUDIN

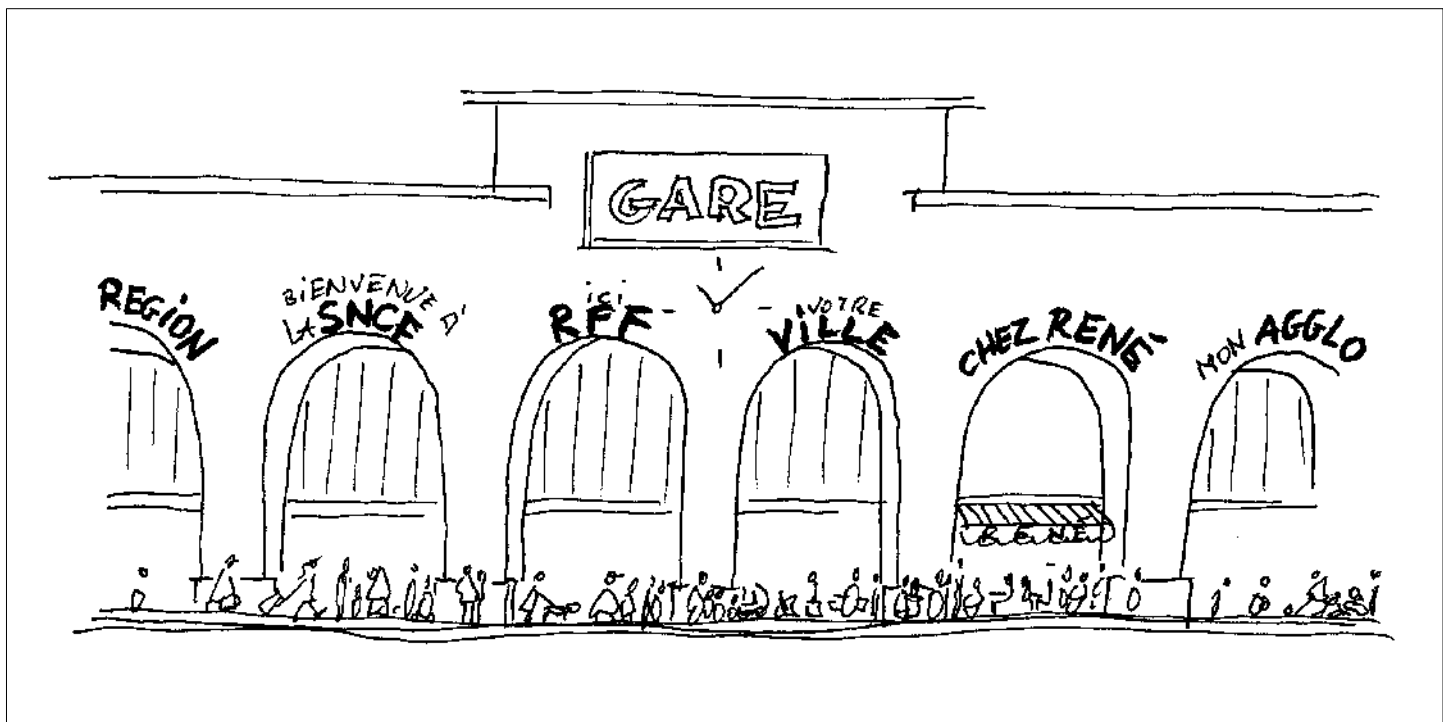
Le constat est fait qu'au-delà du fractionnement des acteurs complexifiant l'émergence de grandes gares, Régions, Départements, Agglomérations, Intercommunalités et Communes sont fortement motivées et impliquées. Le rapport souligne également le retard important en terme d'investissements, plus particulièrement en Ile-de-France, où les gares ne sont plus adaptées aux modes de vie d'aujourd'hui et aux flux de voyageurs en forte croissance. Un retard est également observé concernant l'information multimodale et de la billettique, éléments nécessaires à la valorisation des potentiels de l'intermodalité.

En terme de propositions, les défis du développement durable et la limite des financements publics conduisent à travailler sur trois registres : le rapprochement domicile-travail, l'effet réseau du ferroviaire et l'adaptation des gares aux flux de voyageurs en forte croissance.



Douze propositions ont été faites :

- 1 ♦ Affirmer la gare comme un centre de ville
- 2 ♦ Développer les modes de transports doux ou actifs
- 3 ♦ Élaborer une stratégie avec l'ensemble des partenaires
- 4 ♦ Associer les voyageurs et partenaires sociaux
- 5 ♦ Organiser un plan d'urgence pour la mise à niveau multimodale
- 6 ♦ Mise en œuvre d'un "grand plan des petits Travaux"
- 7 ♦ Créer une structure commune pour la gouvernance d'un projet
- 8 ♦ Créer la fonction de Manager de la grande gare
- 9 ♦ Réaliser des investissements considérables pour développer les grandes gares en région
- 10 ♦ Mettre en œuvre un plan spécifique pour l'Ile-de-France
- 11 ♦ Mettre en œuvre des financements spécifiques
- 12 ♦ Demander à la SNCF de dissocier les gares de son activité de transporteur



Retrouvez le rapport KELLER sur www.gare-ensemble.fr

Le pôle d'échange multimodal du Mans

par Bruno MELOCCO, Directeur du Développement Urbain de Le Mans Métropole

Historiquement la ville du Mans a une relation très forte au ferroviaire. Elle a su profiter de l'opportunité du développement du TGV, mettant la ville à moins d'une heure de Paris. Avec 15 500 voyageurs par jour, Le Mans Métropole a mis l'usager au centre des réflexions autour de son pôle multimodal :

- accessibilité aux personnes handicapées,
- parvis pour les piétons,
- vélos et gare routière en site propre,
- un stationnement volontairement contraignant pour les automobilistes avec un arrêt minute en sous-sol,
- accès à la station de tramway protégé.

L'intermodalité y a été voulue simple, pratique et lisible avec la création d'une galerie des transports pour le voyageur où se retrouve l'ensemble des informations, même si l'interopérabilité de l'information et de la billettique doit être lancée. Les principes d'aménagement issus des premières réflexions menées en 1995 ont été développés avec l'arrivée du tramway et intègrent une part importante de foncier. La construction progressive du partenariat entre les nombreux acteurs du pôle du Mans dans ce projet de transport et d'urbanisme souligne les efforts de coordination des acteurs dans un contexte de maîtrises d'ouvrages multiples.

Le délai de réalisation du projet a été de 10 ans, les facteurs de réussite ayant été une volonté politique forte, son pilotage par une AOT (Autorité Organisatrice de Transport) et un partenariat efficace entre les différents acteurs.



Les répercussions de l'aménagement du pôle d'échange multimodal autour de la gare de Challans

par Serge RONDEAU, Maire de Challans

L'exemple du pôle d'échange de Challans est celui d'une gare régionale, dont le taux de progression en terme de voyageurs est le plus important de la Région Pays de Loire (voyageurs multipliés par deux en cinq ans). Reliant Challans à Nantes en 1 heure, et donc à Paris en 3 heures, Challans doit être considérée comme la gare nord-ouest de la Vendée, dépassant largement en terme d'influence la stricte ville de Challans.

Le pôle d'échange multimodal, regroupant la gare routière, les taxis et les modes doux a été mis en service en 2006. Son impact a été sensible sur la commune, le quartier a été redynamisé, des commerces et du tertiaire se sont implantés. Challans accuse une augmentation de sa population de 1,2% et une progression économique largement supérieure de 2%.



Serge RONDEAU

Le fonctionnement de la gare routière au sein du pôle d'échange multimodal d'Angers

par Catherine MAZOYER-MICHEL, Déléguée Générale de CARTRANS

CARTRANS gère aujourd'hui sur la gare routière d'Angers environ 40 000 départs d'autocars par an, 90 000 voyageurs transitant par la gare routière. Sa situation au sein du pôle multimodal a permis d'accélérer le dialogue entre l'urbain, l'interurbain et le rail. Une collaboration a été mise en place, la gare routière diffusant l'information des autres modes de transport, assurant même la vente de titres de transport urbain. La gestion des situations dégradées avec la SNCF a été abordée mais reste à parfaire.

Toute conception d'un pôle d'échange multimodal doit prendre en compte les besoins de l'ensemble des opérateurs afin d'appréhender leurs contraintes et de partager intelligemment et lisiblement l'espace, dans un objectif commun de répondre aux exigences des usagers : information, sécurité, accessibilité. Il convient de poser les priorités lors de la conception d'un pôle : Espace de vie ou espace dédié au transport collectif ?

L'arrivée du tramway fera évoluer le paysage urbain. Ces changements doivent être étudiés de manière à préserver la qualité du transport public dans son ensemble ainsi que la qualité de service offerte aux voyageurs, de manière à s'inscrire dans une vraie politique de développement des transports publics de voyageurs.



Etude prospective sur le pôle d'échange multimodal d'Angers

par Tanguy LE BRIGAND, Responsable de l'Aménagement Opérationnel à Angers Loire Métropole
Matthieu DELAFOSSE, chargé d'études déplacements à Angers Loire Métropole

Depuis fin 2009 une étude prospective sur le fonctionnement et l'accessibilité du pôle multimodal de la gare Angers Saint-Laud a été lancée. Un fort partenariat a été mis en place pour mener l'étude, puisqu'elle rassemble la Région, le Conseil Général, SNCF, RFF, la Ville d'Angers et la Communauté d'Agglomération Angers Loire Métropole.

Après l'élaboration d'un état de lieux et l'évaluation des perspectives d'évolution, l'objectif de l'étude est d'arrêter un scénario d'évolution du pôle d'échange multimodal, partagé par l'ensemble des partenaires, et de définir un plan-guide déclinant les actions à mettre en œuvre. Les réflexions s'inscrivent dans un contexte d'évolution du secteur de la gare tant en termes de demandes (notamment liées aux projets urbains programmés) qu'en termes d'offres (augmentation de l'offre ferroviaire, mise en service de la 1ère ligne de tramway de l'agglomération,...).

Trois scénarii d'évolution sont étudiés : une avenue multimodale, une "vraie" place devant la gare ou la création de nœuds intermodaux autour de la gare ?



*Ce document consiste en une synthèse libre et n'engage pas les intervenants.
L'ensemble des présentations sont téléchargeables sur le site internet de l'ORT :*

www.observatoire-transport-pays-de-la-loire.fr



Observatoire Régional des Transports
Association Loi 1901
SIRET 398 209 445 00046
APE 6311Z

Adresse postale :
ORT - DREAL
BP 32205
44022 NANTES Cedex 1

Adresse physique :
12, rue Menou
44000 NANTES
Tel : 02 53 46 58 99