



Les pôles d'échanges, de la gestion de l'intermodalité aux nouveaux enjeux pour l'espace public.

Cyprien Richer, Gilles Bentayou, Bertrand Depigny

► To cite this version:

Cyprien Richer, Gilles Bentayou, Bertrand Depigny. Les pôles d'échanges, de la gestion de l'intermodalité aux nouveaux enjeux pour l'espace public.. Transports, Infrastructures & Mobilité, 2018, 507, pp.18-24. halshs-01795847

HAL Id: halshs-01795847

<https://shs.hal.science/halshs-01795847>

Submitted on 18 May 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les pôles d'échanges, de la gestion de l'intermodalité aux nouveaux enjeux pour l'espace public

RICHER Cyprien, BENTAYOU Gilles, DEPIGNY Bertrand (CEREMA)
Transports, Infrastructures & Mobilité n°507, janvier-février 2018, p. 18-24

Le tout début des années 2000 a vu les pôles d'échanges s'inscrire de manière affirmée dans les documents de planification, et s'incarner par un nombre croissant de réalisations dans plusieurs agglomérations françaises. Alors que les défis du réchauffement climatique, de la qualité de l'air et des inégalités sociales et spatiales face aux questions de mobilité se sont considérablement renforcés depuis, les attentes autour de cet objet complexe sont plus vives que jamais. Aujourd'hui, **les pôles d'échanges voient converger la quasi-totalité des solutions de mobilité alternatives à l'usage solitaire de l'automobile**. Mais parce qu'ils sont par essence des objets à forte vocation partenariale, les pôles d'échanges souffrent toujours d'un morcellement des interventions, et de la fragmentation de l'action publique en matière de transport, de mobilité, d'aménagement.

Lieux-réceptacles d'innovations, les pôles d'échanges sont de ce fait en perpétuelle évolution. L'essor des transports collectifs en site propre depuis le début des années 2000, le déploiement des systèmes de vélos en libre-service au cours de la dernière décennie ou bien plus récemment l'émergence des systèmes de covoiturage ou les liaisons interurbaines par cars... **tous ces changements sont venus démultiplier les possibilités offertes aux usagers, en ajoutant par la même occasion des contraintes supplémentaires aux concepteurs et gestionnaires des pôles d'échanges**. Comment concevoir les pôles d'échanges pour mieux tenir compte de la diversification sans précédent des solutions de mobilité ? Comment garantir que l'accessibilité, la lisibilité et le confort offerts aux usagers resteront aux centres des préoccupations ?

Bien plus qu'une simple juxtaposition des modes de transport

Un pôle d'échanges est un lieu aménagé de manière à améliorer l'intermodalité des déplacements. Le pôle d'échanges est avant tout le résultat d'un aménagement, d'une intervention délibérée sur l'espace physique dans lequel doivent s'organiser les correspondances entre différents modes de transports. Cette action d'aménagement peut avoir plusieurs finalités, mais l'une d'entre elles, spécifique au concept de pôle d'échanges, renvoie à l'objectif d'améliorer la pratique de l'intermodalité.

Aménager un pôle d'échanges va donc bien au-delà de la coexistence d'une gare ferroviaire, d'un parking et d'un petit nombre d'arrêts de bus. Aménager un pôle d'échanges, c'est rechercher une cohérence physique dans des espaces contraints, organiser et faciliter les interactions entre les différents usages ; en d'autres termes, il s'agit de créer un lieu intense et intégré qui parle un même « langage ». L'accumulation de différents modes de transport en un même lieu ne crée pas de pôle d'échanges, leur intégration spatiale et fonctionnelle oui.

Les usagers des transports collectifs peuvent témoigner des difficultés, ponctuelles ou plus récurrentes, qui affectent parfois leurs déplacements :

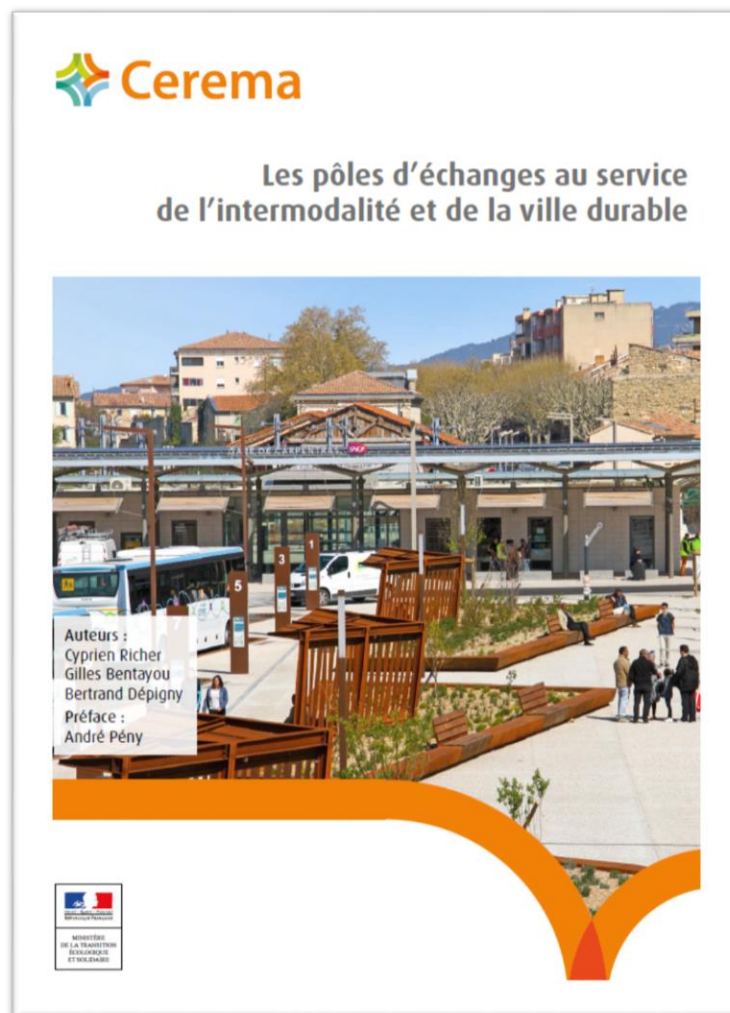
- des horaires incertains ou non coordonnés entre les différents réseaux, qui obligent à attendre longtemps sans confort, alors que le pôle d'échanges doit assurer la fluidité des correspondances et la sérénité des temps d'attente ;
- des espaces d'attente souvent anxiogènes, stressants et fatigants, alors que le pôle d'échanges doit être un lieu ressource dans le voyage ;

- une signalétique discontinue ou hétérogène, qui provoque des détours inutiles ou des sensations de désorientation, alors que le pôle d'échanges doit faciliter le repérage et rendre la correspondance la plus intuitive possible ;
- des dysfonctionnements dans l'accessibilité, alors que le pôle d'échanges doit faciliter la continuité des mobilités pour tous les publics...

Les acteurs de la mobilité ont aujourd'hui pris pleinement conscience que l'expérience que chacun peut avoir de ses déplacements passe aussi par la satisfaction ou le confort apportés par les lieux où l'on accède aux transports publics, où l'on fait ses correspondances.

Encadré 1- Les pôles d'échanges au service de l'intermodalité et de la ville durable

La récente publication du Cerema sur les pôles d'échanges aborde les différentes facettes de ces objets, de leur conception à leur gestion quotidienne. Elle revient également sur la gouvernance et le pilotage des projets, ainsi que sur les enjeux de dimensionnement spatial. Elle évoque plusieurs exemples de réalisations récentes et propose des repères aux acteurs des pôles d'échanges.



RICHER C., BENTAYOU G., DEPIGNY B. (2017), Les pôles d'échanges multimodaux au service de l'intermodalité et de la ville durable, Lyon, Editions du Cerema, Collection Référence, 112 p.

<http://www.cerema.fr/publication-les-poles-d-echanges-au-service-de-l-a2394.html>

Faire émerger une vision globale

Le principal défi de l'aménagement des pôles d'échanges est de rechercher et de maintenir une vision d'ensemble cohérente entre les différentes institutions en présence. **Comment faire émerger une vision globale du pôle d'échanges, au-delà de l'éclatement généré par l'hétérogénéité des réseaux qui s'y rencontrent, des différentes stratégies ou des logiques d'action en présence ?** La question de l'unité du pôle d'échanges se pose ainsi sous de multiples facettes :

- l'unité en soi de l'objet « pôle d'échanges » ne relève pas de l'évidence : la gare (ferroviaire), la gare routière, le parc-relais, la vélostation, le parking de covoiturage... désignent autant de « modules » nécessaires à l'intermodalité, que l'expression de pôle d'échanges ne parvient pas toujours à réunir ;
- l'unité de projet dépend du croisement de stratégies territoriales, d'une convergence d'enjeux et d'objectifs à un moment donné. Même si les intérêts à agir peuvent être très diversifiés, l'essence même d'un pôle d'échanges est fondée sur la convergence de politiques publiques afin de définir un projet commun et cohérent ;
- l'unité d'action concerne la conduite des projets de pôles d'échanges. Il faut d'abord définir en partenariat une approche unifiée, puis maintenir la cohérence des choix d'aménagements par une gouvernance adaptée, depuis les études préalables jusqu'à la mise en service ;
- l'unité de lieu pose la question du dimensionnement des espaces et de la morphologie des pôles d'échanges. La place à accorder à chacun des modes et des équipements qui les accompagnent doit s'apprécier dans une composition d'ensemble du site, cohérente dans l'espace et dans le temps ;
- enfin, l'unité de gestion des pôles d'échanges porte sur la capacité à assurer le bon fonctionnement quotidien des lieux d'intermodalité. Ce quotidien est souvent mis à l'épreuve par la diversité des partenaires, des usages, des temporalités de fonctionnement, des attentes et des capacités individuelles, etc.

Un paysage institutionnel en évolution

Maîtres d'ouvrage publics, opérateurs de transport public ou privé, collectif ou individuel (transports ferroviaires ou routiers, taxis, véhicules de tourisme, véhicules en partage...), gestionnaires de parcs de stationnement, de commerces ou de services, promoteurs, bailleurs, aménageurs.... Parce qu'ils représentent des lieux de rencontre entre plusieurs modes de déplacement, les pôles d'échanges impliquent un large panel d'acteurs.

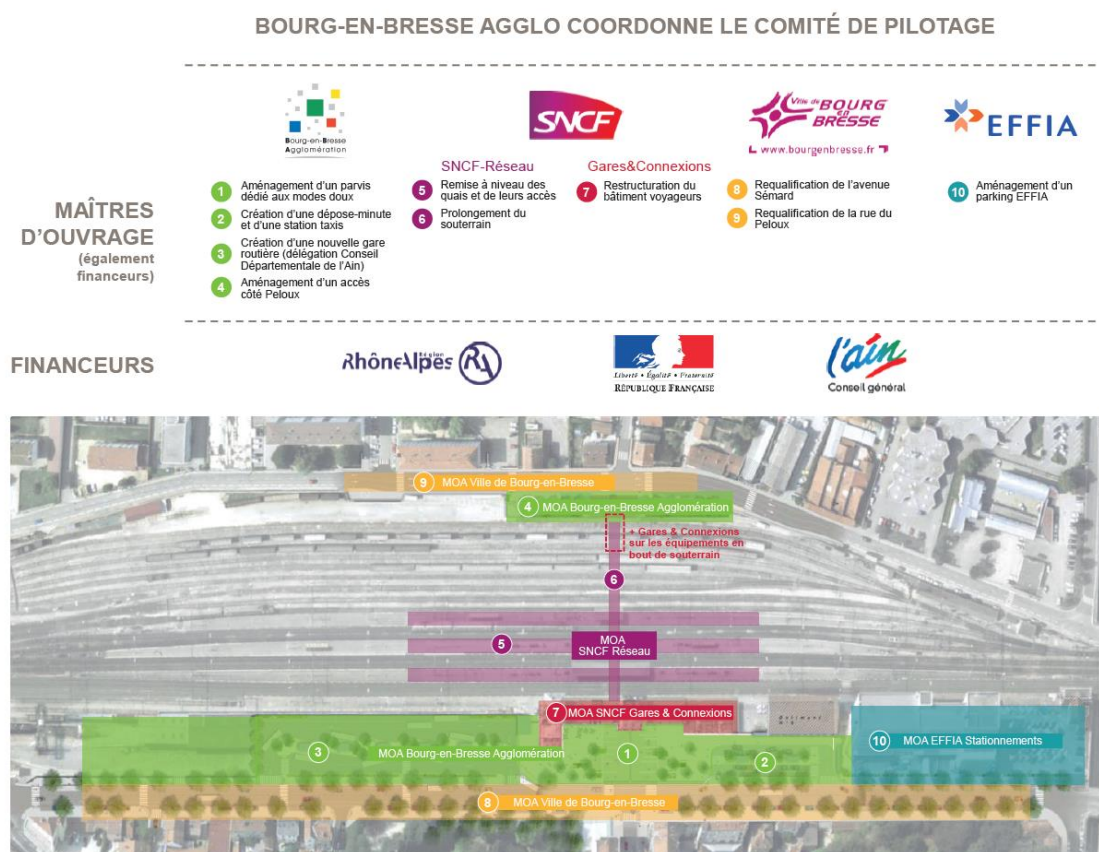
Cette diversité s'inscrit depuis 2014 dans un paysage institutionnel des transports qui a considérablement évolué, avec notamment :

- L'entrée en scène de la notion d'autorité organisatrice de la mobilité, qui étend le champ de compétence des anciennes autorités organisatrices des transports urbains aux domaines de la logistique et des services de mobilité tels que les vélos en libre-service, le covoiturage, l'autopartage ;
- L'émergence des régions comme institutions « chefs de file » en matière d'intermodalité, en plus de leur statut d'autorité organisatrice des transports ;
- L'abandon des anciennes compétences des départements en matière de transport, à l'exception de celles relevant du transport scolaire d'élèves handicapés ;
- Depuis le 1^{er} janvier 2015, l'évolution de la SNCF en un grand établissement public regroupant en son sein deux établissements publics, SNCF Mobilités (dont dépend Gares & Connexions) et SNCF Réseau, chargé de l'infrastructure ;
- La recomposition du paysage de l'intercommunalité depuis le 1^{er} janvier 2017.

Encadré 2- Gare de Bourg-en-Bresse : une coordination des maîtrises d'ouvrage pour le projet de pôle d'échanges

Un projet de pôle d'échanges repose toujours sur la réalisation coordonnée de différentes opérations relevant de maîtrises d'ouvrage distinctes : réaménagement d'un parvis, travaux d'infrastructures (parcs de stationnement souterrains par exemple), restructuration des bâtiments de la gare SNCF, création de cheminements d'accès pour piétons et cyclistes, déplacement de la gare routière, etc. La coordination des maîtrises d'ouvrage est donc essentielle, tant pour la conception et le montage du projet que lors de la phase de réalisation. Il existe plusieurs formes de coordination à étudier au cas par cas (de la libre coordination à la maîtrise d'ouvrage unique) mais dont aucune ne dispense d'assurer un pilotage d'ensemble du projet.

En 2004, l'agglomération de Bourg-en-Bresse déclare d'intérêt communautaire l'aménagement d'un pôle d'échanges autour de la gare. La réalisation du projet (environ 20 millions d'euros) a reposé sur cinq maîtrises d'ouvrages (ville et agglomération de Bourg-en-Bresse, Gares & Connexions, SNCF Réseau et Effia) coordonnées par Bourg-en-Bresse Agglomération. Le projet, qui se décompose en une dizaine d'opérations (voir figure), a été réalisé en deux temps : les quais et l'accès nord entre 2010 et 2012 puis les équipements d'intermodalité devant le bâtiment-voyageurs entre 2012 et 2014. Le phasage des travaux de la gare a tenu compte des besoins d'exploitation puisque la gare est restée ouverte au public pendant toute la durée des travaux.



Source : SNCF Gares&Connexions Christophe Astruc, présentation du PEM de Bourg-en-Bresse.

On peut également s'attendre à une évolution de l'organisation institutionnelle de la mobilité dans les mois à venir avec la future loi d'orientation des mobilités (LOM) qui pourrait élargir les compétences de la Région sur le champ de la mobilité autres que les seuls transports collectifs ferroviaires et routiers. Une généralisation des autorités organisatrices de la mobilité à l'ensemble des territoires en-dehors des actuels ressorts territoriaux des AOM est également en question. L'élargissement du champ de compétences de ces collectivités trouvera sans aucun doute un écho dans les dynamiques à l'œuvre au sein des pôles d'échanges tant en matière de croisement d'enjeux que d'intérêts à agir divers et variés.

En parallèle, de nouveaux acteurs privés émergent, parfois très rapidement, et contribuent à la diversification et à la segmentation du champ de la mobilité. Le développement de différents types de covoiturage ou d'autopartage, de systèmes de vélos en libre-service avec station ou en *free-floating* génère des usages nouveaux, ou renouvelés, qui doivent désormais trouver à s'intégrer dans un pôle d'échanges. Enfin, les pôles d'échanges doivent aussi désormais composer avec l'essor des services routiers interurbains réguliers librement organisés.

Encadré 3 - L'enjeu de l'intermodalité pour les Régions : l'exemple du Dispositif d'intervention régional d'intermodalité Grand-Est (DIRIGE)

Les Régions doivent désormais jouer un nouveau rôle : celui de chef de file de l'intermodalité sur leur territoire. La Région Grand-Est a déployé à cet effet un dispositif d'intervention spécifique, le Dispositif d'intervention régional d'intermodalité Grand-Est (DIRIGE). Il vise à favoriser la réalisation de projets d'aménagement des points d'arrêt ferroviaires et routiers relevant de la compétence de la Région en tant qu'autorité organisatrice des transports non-urbains de voyageurs. Ce dispositif harmonise les politiques préexistantes sur l'aménagement des gares des régions Alsace et Lorraine et intègre un volet spécifique « Pacte de Ruralité ». Selon une typologie partagée des points d'arrêts, la Région Grand Est ajuste son niveau d'intervention avec l'objectif de guider et d'accompagner les acteurs locaux et les porteurs de projets sur les volets intermodalité, mutation des gares et services.



Réalisation en 2 phases : création d'un parking avec voie d'accès (2013) puis aménagement du parvis avec démolition partielle du bâtiment, mise en place d'un abri-vélos, création d'une aire de covoiturage et de stationnements de courte durée (2014).

<https://www.grandest.fr/vos-aides-regionales/dispositif-dintervention-regional-dintermodalite-grand>

Plusieurs générations d'aménagements des lieux d'intermodalité

Le besoin d'aménager les lieux d'intermodalité a préexisté à l'appellation de pôle d'échanges. Les années 1970 ont vu apparaître ce besoin, dans le sillage des investissements sur les modes lourds en milieu urbain (le RER en Île-de-France, les métros puis plus tard les tramways dans les métropoles). À Lyon, le centre d'échanges de Perrache inauguré en 1976 est un exemple emblématique de cette première génération de « pôles d'échanges », marquée par le souci d'optimiser, par l'aménagement de l'espace, l'interconnexion technique et fonctionnelle des réseaux. Ce centre d'échanges permet l'articulation du métro A, des bus et cars, au sein d'un même complexe doté d'une galerie commerciale. Le tout au-dessus de l'Autoroute du Soleil à sa sortie du tunnel sous Fourvière, et tout contre (!) la gare SNCF de Perrache. Aménager le territoire, à cette époque, revenait à le doter d'infrastructures de transport.

Encadré 4 - La gare de la Part-Dieu : renouer avec l'espace public à l'échelle du piéton

La gare de Lyon Part-Dieu, mise en service en 1983, témoigne de l'évolution des principes d'aménagement de l'intermodalité. Son accès ouest a accueilli trois configurations successives :

- La première génération (1983) est celle de l'aménagement fonctionnaliste et de la séparation des flux ;
- La deuxième génération (2000) est marquée par l'insertion du tramway et le réaménagement du pôle bus. Grâce à l'obturation partielle des trémies, cette conception a cherché à établir la continuité des cheminements ;
- La troisième génération est à venir (2020) : le concept de « sol facile » et de « socle actif et transparent » proposé par l'agence AUC vise à redonner sa place au piéton dans l'ensemble du quartier. Il s'agit de redonner de la porosité, de la cohérence et de la lisibilité entre le pôle d'échanges et l'environnement urbain, dans un quartier où l'espace public a été fragmenté par les interventions successives.

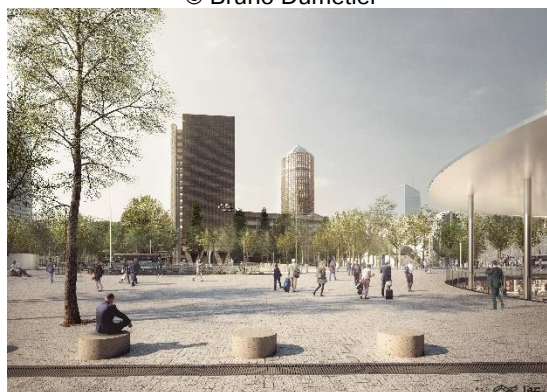
Cette évolution montre à quel point la prise en compte de la marche et du confort du cheminement a évolué au cours de ces quatre décennies. La piétonnisation des parvis s'accompagne d'un éloignement ou du ralentissement des modes motorisés qui circulent en surface. Comme le résume très bien l'architecte Bruno Dumétier (à qui l'on doit l'insertion du tramway devant la gare au début des années 2000) : « *au départ, l'étalon du dessin d'architecte était le rayon de giration des bus... à la fin, le parcours piéton* ».



© Agence d'urbanisme – Lyon



© Bruno Dumétier



© l'AUC

Dans un contexte de compétition plus marquée entre réseaux de transports urbains et automobile, les années 1980 et 1990 ajouteront à cette logique de la correspondance technique les espoirs mis autour d'un équipement nouveau, à qui l'on prête alors un rôle-clé pour favoriser le report modal : le parc-relais. Le « complexe d'échanges » Villejuif – Louis-Aragon, sur la ligne 7 du métro, est l'une des réalisations emblématiques de cette période : la RATP y a aménagé au milieu des années 1980 une importante galerie commerciale et un « parc d'intérêt régional » de près de 500 places, en ouvrage, qui vise à faciliter le transfert de l'automobile vers le bus ou le métro.

Le plein essor des pôles d'échanges coïncide avec le tout début des années 2000, période qui est marquée par la fixation progressive de l'appellation. Le retour en grâce de la planification territoriale suite à la loi SRU de décembre 2000 voit les pôles d'échanges s'inscrire rapidement dans les PDU et SCoT de nombre d'agglomérations. La montée en puissance des intercommunalités, l'évolution concomitante des réseaux de transports urbains avec la nouvelle vague des tramways puis des bus à haut niveau de service, conduisent à voir émerger de nombreux aménagements de pôles d'échanges autour de gares centrales. Tramways ou TGV jouent fréquemment un rôle clé dans la mise à l'agenda de ces projets. Les gares de Montpellier Saint-Roch, Mulhouse ou Le Mans sont emblématiques de cette période.

Cette époque n'est pas totalement révolue, mais l'importante baisse de l'investissement public, l'évolution des modes de vie et le développement du numérique incitent à promouvoir des politiques de mobilité s'appuyant désormais davantage sur l'innovation servicielle et l'optimisation « intelligente » de l'existant. Les pôles d'échanges apparaissent ainsi comme des objets hybrides. Ils continuent d'accompagner des projets d'infrastructures (cas des gares du Grand Paris Express), mais ils s'affirment aussi de plus en plus comme des lieux-clés de l'espace urbain, où l'on trouve des services diversifiés qui ne sont pas toujours tournés vers les seuls voyageurs, où se condensent la quasi-totalité des offres et services de transport d'une agglomération, où se développent et s'expérimentent également de nouveaux prototypes ou de nouvelles modalités de conception. Le parvis de la gare de Saint-Étienne Châteaucreaux a par exemple accueilli au printemps 2017 une « station de tramway augmentée » expérimentale, communicante, conçue dans le cadre de la Biennale du Design.

Ce petit détour rétrospectif incite de fait à une certaine modestie. Car entre le démarrage des premières études sur un pôle d'échanges et son inauguration s'écoulent au minimum cinq à huit ans. Or, l'aménagement doit à la fois répondre à des besoins s'inscrivant dans ces échéances, et permettre d'intégrer des évolutions et besoins futurs à un horizon de 10, 15, 20 ans. Alors même que le faisceau d'incertitude est extrêmement grand, la seule solution est sans doute de ménager dans la conception du lieu des espaces pouvant offrir des fonctionnalités transitoires et évolutives.

Pour répondre à des usages qui évoluent très rapidement, des méthodes nouvelles apparaissent pour activer des solutions souples et peu onéreuses d'amélioration de l'existant. Elles permettent d'ajuster les aménagements aux usages sans recourir à un projet lourd et coûteux. L'exemple du « Carrefour Mobilité » testé à Echirolles (Isère) offre des perspectives intéressantes pour mettre en œuvre des démarches permettant de favoriser les cheminements ou d'améliorer les conditions d'attente, dans le cadre d'une démarche concertée et capable d'évoluer dans le temps.

Encadré 5- Echirolles : un « Carrefour mobilité » pour redessiner l'espace à moindre coût

À partir d'une démarche originale du groupement Transdev-Semitag, la méthode « carrefour de mobilité » repose sur six ingrédients dont l'un est la volonté de « co-construire avec les usagers » des installations ergonomiques et utiles au déplacement. La mise en œuvre de solutions simples et intuitives est l'un des enjeux de la démarche : couplée à des enquêtes qualitatives a posteriori pour recueillir les appréciations des habitants et usagers, elle permet de faire évoluer les installations en les adaptant aux besoins.

L'expérimentation a eu lieu à Échirolles en 2014. Desservie par le tramway, cette halte TER située à une dizaine de minutes de marche du centre-ville prend place dans un contexte urbain marqué par la présence d'infrastructures routières importantes (rocade grenobloise, boulevard), rendant son accès peu confortable et peu sûr pour le piéton. L'objectif de la démarche était alors de valoriser toutes les solutions de mobilité présentes (tram, bus, train, vélos et autopartage) en repositionnant le piéton au cœur des préoccupations et en proposant plusieurs expériences de cheminement confortables et intuitives.



Photos Cerema

Photos Cerema

Trois fonctions des pôles d'échanges à la lumière d'exemples étrangers

Plusieurs générations d'études et de recherches sur les pôles d'échanges font référence à trois grandes fonctions : transport-urbanisme-service. Ces trois composantes n'ont pas le même équilibre selon le type de pôle d'échanges, mais ce triptyque apparaît constitutif des lieux d'intermodalité. Des concepts étrangers sur ces trois grandes fonctions peuvent venir questionner et enrichir la pratique française des pôles d'échanges.

- La fonction transport correspond au pôle d'échanges de l'ingénieur-transport : comment optimiser l'intermodalité et les flux d'usagers ? L'enjeu est d'assurer une bonne connexion des réseaux de transport pour sécuriser les circulations intermodales et fiabiliser les correspondances ;

Encadré 6- Fonction transport : A Madrid, les « *intercambiador* » pour connecter autocar et métro

L'autorité métropolitaine de transport à Madrid a mis en application un plan ambitieux de réalisation de pôles d'échanges en bordure de la ville centre et au débouché des principales pénétrantes autoroutières. Ce réseau d'échangeur (« *intercambiador* ») connecte efficacement les modes routiers desservant la région et le métro de la capitale. Les principes d'aménagement reposent sur le couplage d'une station de métro souterraine avec une grande gare routière moderne et fonctionnelle disposant de voies d'accès réservés depuis l'autoroute.

Le pôle d'échanges de « Moncloa » réaménagé en 2008 dispose désormais de 36 quais au niveau -1 pour les bus urbains et cars interurbains. Ils sont connectés efficacement avec 2 lignes de métro. À l'heure où les grandes métropoles françaises – sous l'effet de la libéralisation des services d'autocars – s'interrogent sur le dimensionnement et le positionnement des gares routières, les aménagements de la capitale espagnole sont exemplaires. Mais au vu des coûts d'investissement (selon les configurations de 25 M€ à près de 100 M€ pour Moncloa), il reste à savoir si des équipements de ce type sont pertinents eu égard à la volatilité de la desserte en autocar privé et à la moindre utilisation du bus pour les dessertes suburbaines en France par rapport à l'Espagne.

Pour approfondir : Cerema (2017), Gares Routières, Ed. Cerema, Collection Références, 235 p.

- La fonction urbaine correspond au pôle d'échanges de l'architecte-urbaniste : comment faciliter l'insertion urbaine et concevoir un quartier qui valorise l'offre de mobilité du pôle d'échanges ? L'enjeu est de limiter les coupures, d'améliorer la lisibilité et l'intégration du pôle d'échanges dans son environnement urbain et de maximiser le potentiel de requalification urbaine sur les emprises mutables ;

Encadré 7- Fonction urbaine : à Washington, le « *Transit-Oriented Development* » pour requalifier la ville autour des pôles d'échanges

Concevoir autour des nœuds du transport public une ville dense, multifonctionnelle, valorisant les modes actifs et permettant de réduire l'usage préoccupant de l'automobile : les architectes et urbanistes américains ont nommé ce concept « *Transit-oriented Development* ». Ils tentent de le mettre en œuvre dans plusieurs agglomérations nord-américaines.

Dans le Grand Washington, à une dizaine de kilomètres au sud de la Maison-Blanche, la ville d'Alexandria (Virginie) envisage de profiter de la création d'une nouvelle station du Metrorail pour requalifier une ancienne zone commerciale située à proximité, constituée aujourd'hui de grands entrepôts et de voiries largement dimensionnées. La future station devrait ouvrir en 2021 et sera nommée « Potomac Yard » (le site est en bordure de la rivière Potomac). Elle mettra en correspondances les lignes bleue et jaune du Metrorail. Elle sera desservie par plusieurs lignes de bus locales et régionales (dont une à haut niveau de service), ainsi que par un réseau de pistes cyclables. La création de cette station est un élément catalyseur de l'aménagement, sur près de 70 hectares, d'un nouveau quartier. Important travail de concertation, normes environnementales de haut niveau, construction de logements à coûts abordables à proximité de la future station, voiries dessinées pour profiter aux piétons et cyclistes (*shared streets*), mixité des fonctions, recherche de proximité pour les activités du quotidien (« *essential services within a five-minute walk* »), restriction et canalisation du stationnement automobile... les principes mis en avant pour le futur quartier *North Potomac Yard* sont tout à fait dans l'esprit des écoquartiers européens.

Pour approfondir : Cerema (2015), Articuler urbanisme et transport. Les contrats d'axe français à la lumière du Transit-Oriented Development (TOD), Ed. Cerema, Coll. Connaissance, 151 p.

- La fonction service correspond au pôle d'échanges du gestionnaire de service : comment rendre les lieux plus fonctionnels et agréables ? L'enjeu est ici centré sur l'attente, le séjour dans le pôle d'échanges, plutôt que sur le flux. Il s'agit à la fois de valoriser les temps de correspondance mais aussi d'offrir d'autres attributs au pôle d'échanges au-delà de la fonction transport (exemple de services facilitant le quotidien des voyageurs ou de lieux complémentaires de travail).

Encadré 8 - Fonction service : En Suisse, développer des services « sur-mesure » en gare pour créer des « hubs de vie »

La notion de « hubs de vie » est empruntée à Sonia Lavadinho qui précise : les pôles d'échanges « peuvent ainsi, en devenant des espaces publics à part entière, assumer un rôle de centralité, puisqu'elles ne sont plus dédiées uniquement au transit mais incorporent désormais des formes de séjour en lien avec les achats, les loisirs et les sociabilités, ces dernières étant stimulées notamment par une offre accrue et diversifiée en restauration au sein et autour de ces interfaces. »

En Suisse, les Chemins de fer fédéraux (CFF) considèrent les gares comme des « cartes de visite » de l'entreprise ferroviaire et cherchent de ce fait à leur conférer une image conviviale, positive. Leur expérience des services montre qu'il est préférable d'adopter une approche « sur-mesure » prenant en compte les spécificités locales. Dans de petites agglomérations, les implantations d'activités portées par les acteurs locaux, au cas par cas, permettent de prendre en compte les attentes locales et de profiter des opportunités offertes par le territoire. Cette formule permet davantage de réactivité et de pouvoir faire évoluer l'offre très rapidement, tandis que les concepts standardisés gérés à distance, privilégiés par le passé, ne permettent pas de s'adapter au contexte local et d'être dans un véritable rapport de proximité.

Pour dynamiser l'implantation commerciale, la configuration des espaces lors d'un projet de pôle d'échanges est pensée pour maximiser le potentiel commercial de la gare : intégration optimale dans la ville, extension de l'aire de chalandise de la gare, accès à des services complémentaires... les services sont implantés en rez-de-chaussée et le stationnement aux étages, ce qui permet de configurer des cheminements multifonctionnels. Dans les plus grandes gares, comme celle de Zurich, le hall est géré comme un véritable centre de congrès et d'expositions.

Pour approfondir : Cerema (2017), Le développement des services dans les gares TER. Premiers enseignements d'expériences locales, Edition Cerema, Collection Expériences & pratiques. 83 p.

Vers de nouvelles figures de pôles d'échanges

Les grands pôles d'échanges (Paris Gare du Nord, Paris Saint-Lazare, Lyon Part-Dieu, Marseille Saint-Charles, Nantes, Lille, Rennes, Bordeaux...) s'imposent dans les agendas politiques parce qu'ils concentrent des enjeux métropolitains majeurs et parce qu'ils sont les témoins principaux des évolutions des réseaux, des pratiques de mobilité et des logiques de renouvellement urbain. Leur importante médiatisation dans le monde professionnel ne doit pas faire oublier par ailleurs que tous les ans, des pôles d'échanges s'inaugurent dans les villes petites et moyennes, très souvent là encore autour des gares.

Mais les pôles d'échanges ne se limitent pas aux seules figures traditionnelles de l'évolution « multimodale » des gares ferroviaires. Les pôles d'échanges peuvent aussi concerner les points structurants des réseaux de transport urbain (centraux ou périphériques) :

- la place du Commerce à Nantes est un lieu majeur d'interconnexion des tramways et bus de l'agglomération ;
- le pôle d'échanges de la Soie, à l'est de l'agglomération lyonnaise, voit converger le métro A (à son terminus), 8 lignes de bus, le tramway T3 et le tramway rapide Rhônexpress ;
- le pôle d'échanges bus au centre de Niort, lié au ré-aménagement de la place de la Brèche (2013), assure la connexion entre les lignes urbaines et interurbaines autour de 7 quais.

Si en France les pôles d'échanges sont plus rarement constitués autour de gares routières, de nouvelles formes sont en émergence, notamment dans les territoires moins denses. On peut identifier ainsi des pôles d'échanges

« ressources » en mobilité, qui s'organisent par exemple autour de parkings de covoiturage, parfois dotés d'ailleurs d'une desserte en bus ou en transport à la demande. Des services d'autopartage ou de location de vélos peuvent s'y greffer. À une heure où s'expérimentent des initiatives d'auto-stop organisé, ou des formes d'hybridation entre transports collectifs et services de covoiturage en temps réel (avec l'expérience Fleet Me, déclinée dans diverses configurations périurbaines, comme à Grenoble sous le nom Tag & Car), les territoires moins denses, périurbains ou ruraux, ont aujourd'hui à s'interroger sur la manière dont ces nouvelles ressources de mobilité peuvent se combiner et s'inscrire dans les centralités existantes.

Un rendez-vous avec l'espace public

Au cours du seul mois de janvier 2018, on entend parler de pôle d'échanges dans des territoires très différents : à Castres (inauguration), à Montpellier Saint-Roch ou Sainghin-en-Weppes (agrandissement), à Ancenis, Auray, Lunel, Gujan ou Laval (démarrage des travaux), à Senlis, Béziers, Vitry-le-François, Carcassonne, Longueville-sur-Scie, Nice Saint-Augustin et Paris – Porte Maillot (projet). Les pôles d'échanges se multiplient dans des villes et territoires de plus en plus diversifiés. Le tramway était devenu au début des années 2000 un objet moderne de marketing politique alors qu'il avait été relégué, quarante ans plus tôt, au rang de symbole de passé. Aujourd'hui, l'aménagement des pôles d'échanges est incontestablement devenu l'un des marqueurs des politiques locales et du volontarisme public.

A l'image des projets de tramway, un rôle accru des architectes-urbanistes a donné une dimension nouvelle à l'intermodalité. Les pôles d'échanges sont davantage perçus comme des figures nouvelles de l'espace public, qui doivent retrouver une identité et une « urbanité ». Cette évolution importante se matérialise par l'intérêt renouvelé que l'on porte à la marche dans les lieux d'intermodalité. Avoir le souci du piéton, de ses cheminements et de ses contraintes, est aussi le moyen d'agir au mieux pour l'insertion urbaine des pôles d'échanges. En restant en contact permanent avec son environnement urbain, le marcheur redéfinit l'échelle d'usage des pôles d'intermodalité, qui ne peuvent plus se contenter de mettre en relation l'espace distant sans communiquer davantage avec l'espace proche.

Plus largement, si l'on ne peut effacer leur dimension technique congénitale (faire converger les différents réseaux), les conceptions actuelles des pôles d'échanges marquent un tournant vers une dimension urbaine plus affirmée. Les pôles d'échanges sont aujourd'hui, davantage qu'hier, envisagés comme de véritables centralités urbaines, comme d'importants rendez-vous avec l'espace public, ce qui invite à mobiliser des compétences et des métiers nouveaux. Ces lieux où l'on a cherché à rendre efficace le passage et la correspondance deviennent *aussi* des lieux où l'on cherche à rendre attractif l'arrêt, où l'on affirme le primat de l'espace public sur celui de la circulation.

Le défi pour l'avenir des lieux d'intermodalité est bien celui de l'espace.

- D'une part, parce que l'espace public est une ressource rare et de plus en plus disputée dans les villes contemporaines : comment penser l'espace public face à la démultiplication sans précédent des opérateurs privés qui se livrent une compétition tenace sur et pour cet espace public ? Les pôles d'échanges nous placent très directement face aux arbitrages qui doivent s'imposer entre des promoteurs, des prestataires de services, des opérateurs privés qui demandent des meilleures conditions d'accueils, des vélos en free floating ... La lutte des places dans les pôles d'échanges ne fait que commencer.
- D'autre part, le contexte terroriste et les questions de sûreté ont une incidence directe sur le fonctionnement mais aussi sur la conception même des pôles d'échanges. Ces lieux sont des zones de vulnérabilité face à des menaces diverses et, par exemple, la protection des parvis et des espaces piétons qui voient converger les flux est aujourd'hui posée. Les portiques et contrôle d'accès se déploient dans les pôles d'échanges avec une tendance à la fermeture qui interroge quant au fonctionnement de ces espaces publics.