

Recoudre la ville par les pôles d'échanges ? Continuités et ruptures des mobilités intermodales dans deux quartiers de gare (Fontainebleau et Saint-Brieuc)

Auteurs : RICHER Cyprien¹, MEISSONNIER Joël²

¹ Cerema, Équipe sur les Perturbations et la Résilience des systèmes de Mobilité (ESPRIM), Lille. cyprien.richer@cerema.fr

² Cerema, Équipe sur les Perturbations et la Résilience des systèmes de Mobilité (ESPRIM), Lille. joel.meissonnier@cerema.fr

Thématique choisie :

1) Coupures, coutures et mobilité : accentuation ou remédiation

2) Coupures et coutures morphologiques

Mots clefs :

Gare ; pôle d'échanges ; comportements de mobilité ; intermodalité ; syntaxe spatiale

Résumé

Pôles d'échanges : nouvelles places publiques ?

De nombreux projets de pôles d'échanges ont été inaugurés ces dernières années. L'image fonctionnelle des lieux de connexions a largement évolué au profit d'une conception davantage inspirée par la qualité d'usage des espaces publics (Richer, Bentayou, Depigny, 2017). En particulier, l'aménagement des gares des villes moyennes a été largement réinvesti sous l'effet d'une convergence d'intérêts entre les politiques publiques de transport, d'urbanisme et la stratégie des acteurs ferroviaires (Roudier, 2015 ; Delage, 2015). La conception des pôles d'échanges peut d'ailleurs se rapprocher de la notion de *Transit Oriented Development* tant la planification territoriale cherche à affirmer le rôle urbain des différents lieux d'intermodalité (Maulat, 2014).

Questionner les coupures dans les quartiers de gare

Avec un lourd héritage en matière de coupure urbaine de diverses natures (voies ferrées, friches, circulations, coupures sociales...), les quartiers de gare sont des laboratoires intéressants pour questionner le traitement des coupures urbaines (Héran, 2011) en lien avec les objectifs de densification urbaine et de reconquête des nombreux délaissés autour du rail (L'Hostis dir., 2009). En effet, les promoteurs des projets de pôle d'échanges mettent en avant la nouvelle qualité architecturale qui permet de franchir, de relier voire d'unir les quartiers séparés par le faisceau ferroviaire. Si les enjeux d'une bonne soudure de la gare avec son environnement urbain et d'une augmentation des accès par les modes actifs sont aujourd'hui identifiés, le défi reste majeur. Notre proposition questionne ainsi l'éventuel effet d'entraînement des aménagements de pôles d'échanges sur la réduction des coupures urbaines.

Ce que disent les usages

Nous proposons d'évaluer de façon empirique les principes d'aménagements autour des gares à travers une observation fine des comportements des publics. Les pôles d'échanges sont des espaces d'usages multiples (Joseph, 1996) et d'attitudes complexes (Meissonnier, 2016) que l'on ne peut pas réduire à l'archétype du non-lieu (Audas, 2014). Les comportements des différents publics qui fréquentent ces territoires, donnent à voir la qualité d'usage et les dysfonctionnements éventuels par rapport aux ambitions de l'aménagement projeté. Cette approche par les usages permet aussi d'alimenter les réflexions sur le lien entre morphologie urbaine et pratique de mobilité des piétons (Piombini, Leduc, Woloszyn, 2013), dans le champ des travaux sur la syntaxe spatiale. Notre proposition de communication porte ainsi sur deux approches de terrain ayant l'ambition de donner à voir les continuités et ruptures des parcours intermodaux (au sens large) avec l'ambition de repenser l'insertion de la gare dans la ville.

Méthode « agile » pour diagnostic sensible

Cette communication propose de partager et questionner le protocole méthodologique testé sur les deux terrains d'étude. En s'inspirant des phases d'empathie du *design thinking*, nous avons exploité un mix de méthodes d'enquêtes sociologiques. Celles-ci permettent d'assurer une progressivité dans le diagnostic : de l'observation flottante englobante, silencieuse et neutre, à l'observation impliquante, individuelle, spécifique avec des entretiens « ouverts » avec les usagers. Cette observation participante consiste à s'immerger pleinement dans la vie locale, à prendre part à la vie quotidienne, voire à y jouer un rôle réaliste. Appliquée à l'étude d'une gare et de son quartier, une observation participante consiste à se mettre dans la peau d'un usager lambda pour comprendre de l'intérieur les problèmes que rencontre le voyageur. L'observation prend particulièrement sens lorsqu'elle est réalisée par des personnes qui découvrent le lieu, permettant ainsi de profiter de « l'étonnement du béotien ».

Terrains de jeu

Ces méthodes ont été déployées par les auteurs dans le cadre de deux projets :

- À la gare de Fontainebleau-Avon (Contrat SNCF) en juin 2017 dans le cadre des « Démonstrateurs industriels de la ville durable » (DIVD) porté par le Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA) ;
- À la gare de Saint-Brieuc en janvier 2019 dans le cadre d'un partenariat d'innovation entre le Cerema et Saint-Brieuc Armor Agglomération.

Résultats

Les résultats illustrent les tensions entre les pratiques réelles des différents types d'usagers et les pratiques pensées dans la démarche de projet. Les résultats ouvrent des pistes de recommandations pour résoudre des dysfonctionnements en puisant essentiellement dans les référentiels du *tactical urbanism* et visant à repenser un véritable design de l'intermodalité. Au final, l'approche démontre que les segmentations institutionnelles des projets de pôles d'échanges aboutissent à des arbitrages parfois contradictoires qui compliquent les cheminements d'usagers et répondent que partiellement au traitement des coupures urbaines.

Références bibliographiques

Audas N. (2014), De l'espace conçu à l'espace vécu : les modes d'appropriation d'un archétype du non-lieu : la gare, Espaces de vie, espaces-enjeux : entre investissements ordinaires et mobilisations politiques, Tours, 14 p.

Delage A. (2015), La gare, assurance métropolitaine de la ville post-industrielle. : Le retournement de valeur dans les projets urbains de quartiers de gare, à Saint-Étienne Châteaucreux et Liège Guillemins (Belgique), Thèse de doctorat en Géographie, aménagement et urbanisme, Université de Lyon 2.

Héran F. (2011), La ville morcelée – effets de coupure en milieu urbain, Paris, Economica.

Joseph I. (1996), Ariane et l'opportunité méthodique, Les annales de la recherche urbaine, n°71, pp. 5-13

L'Hostis A. (sous la direction de), 2009, Concevoir la ville à partir des gares, Rapport final du projet Bahn-Ville. 2, Predit-Deufrako.

Maulat J. (2014), Coordonner urbanisme et transport ferroviaire régional : le modèle à l'épreuve des pratiques. Etude croisée des métropoles de Toulouse et Nantes.. Architecture, aménagement de l'espace. Université Paris 1.

Meissonnier J. (2016), « Le pôle d'échanges multimodaux comme lieu d'attente : nœud des problèmes rencontrés en situation de handicap psychique, cognitif ou mental ? », Espace populations sociétés [En ligne], 2016/2

Piombini A., Leduc Th., Woloszyn Ph. (2013), Environnement bâti et mobilité piétonne : Analyse morphométrique des espaces de visibilité et choix d'itinéraires pédestres. COPIE 2013 - Colloque International Francophone Piéton 2013, Nov 2013, Montréal, Canada.

Richer C., Bentayou G., Depigny B. (2017), Les pôles d'échanges multimodaux au service de l'intermodalité et de la ville durable, Lyon, Ed.Cerema, Collection Référence, 112 p.

Roudier E. (2015). Les « Grandes Gares » : des projets adaptés aux villes moyennes ?. Métropolitiques.eu, Métropolitiques.