

# Pôles d'échanges multimodaux, maillons importants d'une nouvelle mobilité

*En quoi consiste cet objet mal identifié qu'est un pôle d'échanges, multimodal de surcroît ? S'agit-il du nom savant des futures gares ferroviaires ou routières, d'un lieu réel et/ou virtuel, d'un fantasme d'experts ou d'élus, ou de réalisations où les questions ardues de gouvernance et de financement ont été résolues ? Quels exemples peut-on en donner ? L'organisation des hubs aériens est-elle un modèle de pôle d'échanges multimodal (PEM) à imiter ou non ? Comment rendre ces pôles visibles et accessibles au plus grand nombre, les plus fragiles en particulier et les ruraux ? En quoi peuvent-ils contribuer à de nouvelles pratiques de mobilité ? Sur toutes ces questions, voici le compte-rendu du petit-déjeuner débat co-organisé le 2 octobre 2013 par TDIE et I&M (voir aussi les vidéos du débat sur les sites [tdie.eu](http://tdie.eu) et [emhditions.com](http://emhditions.com)).*



**Catherine Bardy**

Enarque, elle a rejoint le STIF en 2012 en tant que directrice

d'exploitation. Elle démarre sa carrière dans les services d'urbanisme de différentes collectivités locales avant d'arriver au ministère chargé des Transports, à la direction des transports terrestres. Chargée du dossier de la régionalisation ferroviaire et d'une partie de la tuelle de la SNCF, elle devient secrétaire générale de l'Établissement public de sécurité ferroviaire en 2005.



**Vera Broëz**

Architecte DPLG, Grand Prix de l'Institut de France, elle dirige l'activité

urbanisme au sein du cabinet Groupe 6 depuis 2008. Avec son équipe, elle se consacre à la conception et à la gestion de pôles urbains et aux études d'insertion d'infrastructures et de restructuration de pôles gares. Auparavant, elle a travaillé au sein de l'AREP sur de nombreux projets d'implantation de gares et pôles d'échanges.



**Jean-Louis Marchand**

Diplômé de Polytechnique et de l'ENST, il préside le pôle

de compétitivité Advancity depuis juin 2012. Il a débuté à la direction générale des télécommunications (aujourd'hui Orange), avant de rejoindre Cochery-Bourdin-Chaussé, devenue Eurovia, filiale de Vinci, dont il a été directeur général délégué. Il préside la commission développement durable de la FNTP et l'Union des syndicats de l'industrie routière française.



**Eric Ritter**

Avocat de formation spécialisé dans les transports et les contrats publics,

il est depuis 2009 secrétaire général de la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV). Il a été responsable juridique du GART, avant de rejoindre la recherche et l'enseignement (ENPC/INRETS) et la formation (AFT-IFTIM Managers). Il a également enseigné à Lyon II (Laboratoire d'économie des transports).

**Les pôles d'échanges multimodaux se multiplient un peu partout en France. Quelle définition en donner ? Quelles sont les raisons de ce phénomène et comment aborder le sujet ?**

**Catherine Bardy** - Pour le STIF, qui est l'autorité organisatrice des transports (AOT), le plus important dans le pôle d'échanges est le terme « échanges » : plus de 4 millions de déplacements ont lieu chaque jour en région Ile-de-France et un déplacement sur deux s'effectue avec une correspondance. C'est pourquoi on y associe souvent l'adjectif « multimodal ». C'est aussi le lieu où il faut offrir tous les services associés au transport pour accompagner le voyageur. Cela pose plusieurs questions : quelle information délivrer au voyageur ? Comment le faire attendre dans une gare ou une gare routière ? Comment accéder-t-il aux services pour garer son vélo, ou venir à pied confortablement, ou en voiture ? Dans les zones moins denses, à défaut de transports en commun, se pose la question du rabattement sur les gares.

**Véra Broëz** - Du côté du projet, le pôle d'échanges implique trois points de vue. L'intermodalité : souvent, un mode de transport plus lent vient rejoindre un mode rapide, il y a donc un rabattement à organiser. La question première est alors l'accessibilité. La prouesse consiste à offrir une fonctionnalité maximale,

afin que des personnes venues en bus passent au train le plus vite possible, sans rupture de charge forte. En même temps, il s'agit d'offrir un espace de vie de qualité : ce sont finalement des lieux d'attractivité très forts, qui dépassent la notion d'échanges et deviennent des lieux de vie. La troisième polarité, ce sont les services que l'on va offrir pour favoriser cette intensité urbaine irriguée par les flux importants de voyageurs.

**Jean-Louis Marchand** - Un pôle d'échanges, c'est la ville, du transport et des services. Est-ce la gare St-Lazare avec plusieurs millions de voyageurs par jour ou une gare de banlieue, avec quelques milliers de voyageurs par jour ? Nos équipes réfléchissent aux problématiques d'écomobilité dans la ville. Avec la RATP, nous avons incubé et mûri au sein du pôle le projet Sysmo 2015, pour tester à la fois du covoiturage, du parking et un système d'informations multimodal. Rappelons qu'en doublant le nombre moyen de personnes par véhicule, on peut imaginer diviser par deux le nombre de voitures dans Paris, ce qui améliorerait significativement la fluidité de la circulation... Ce travail est particulièrement intéressant pour définir les pôles d'échanges.

**Eric Ritter** - La FNTV examine les pôles d'échanges surtout sous deux angles. Tout d'abord, la complémentarité des



modes : en France, on fait un peu moins d'intermodalité que dans d'autres pays. Lors du débat sur les infrastructures, Philippe Duron avait d'ailleurs souligné qu'on ne fait pas de services routiers aussi bien que l'on pourrait le faire. Il citait le cas de l'entrée dans Madrid. Nous souscrivons à cette analyse et pensons qu'on peut y remédier.

En tant que fédération professionnelle regroupant 95% des entreprises de transport routier de voyageurs, nous avons aussi une réflexion sur la gouvernance. Aujourd'hui s'ouvrent des débats [reprise au Sénat de l'examen du projet de loi sur la réforme des collectivités locales, Ndlr] sur la réforme de l'action publique et l'affirmation des métropoles, qui poseront inévitablement une question de gouvernance et de complémentarité des modes.

**Est-ce que les gares ferroviaires ou routières sont appelées à devenir naturellement des pôles d'échanges ? Les futures gares du Grand Paris seront-elles emblématiques de cette volonté de développer des pôles d'échanges ?**

**Catherine Bardy** - Effectivement, les gares sont naturellement amenées à être des points d'échanges multimodaux. Le STIF a l'habitude de les classer suivant trois types :

- les grands PEM, comme les grandes gares parisiennes et les grands pôles tel Cergy-Pontoise ou St-Quentin-en-Yvelines ;
- les pôles de taille un peu plus restreinte qui vont irriguer le cœur de certaines villes centres ;
- les pôles en zones moins denses, pour que des zones moins irriguées en transports en commun accèdent au réseau d'Île-de-France via la première gare à proximité.

Le réseau ferroviaire et les modes lourds sont les plus structurants des déplacements, surtout pour l'Île-de-France. Les gares du Grand Paris Express devront permettre une très bonne intermodalité, de bonnes correspondances et un bon maillage avec le réseau existant pour être des pôles d'échanges emblématiques. C'est le message que le STIF essaie de porter dans ses relations avec la Société du Grand Paris (SGP) afin que ces deux enjeux fondamentaux ne soient pas oubliés. Le « cahier des charges » des gares du Grand Paris Express est transmis et partagé avec la SGP.

**Véra Broëz** - Ce sont en effet des lieux où l'intermodalité doit être très efficace, mais il faut aussi que ces gares soient structurantes du point de vue de l'aménagement et des quartiers. Les gares du Grand Paris Express sont souvent localisées sur des territoires fragmentés, assez lâches et aux tissus urbains décousus.

**« L'objectif du STIF est de développer fin 2015 une information multi-transporteurs, c'est-à-dire multimodale »**

**Catherine Bardy**

C'est l'occasion d'articuler ces « morceaux » de ville autour d'une polarité et d'une centralité à venir. Le terme de gares évoque de grandes distances et des beaux voyages, mais il ne faudrait pas négliger pour autant les gares du quotidien. En tant qu'architectes, nous devons offrir un lieu de vie confortable aux milliers de personnes qui y transitent afin qu'ils ne le ressentent pas comme une contrainte, mais comme une parenthèse agréable.

La gare du métro automatique sera extrêmement attractive et à ce titre accèdera au statut de pôle d'échanges : d'autres réseaux devront assurer des dessertes plus locales et du rabat-

ment, comme les bus, le vélo qui se développe de plus en plus ou la marche à pied.

**Jean-Louis Marchand** - A l'évidence, les 72 gares du Grand Paris Express prévues à l'horizon 2030, dont 57 gares nouvelles, seront toutes des pôles d'échanges. C'est l'occasion de réfléchir à ce que seront ces gares. La SGP travaille étroitement avec Advancity pour que les décisions intègrent bien les innovations à prendre en compte dans 10 ou 15 ans. La SGP s'emploie à construire des gares créatives, efficaces, fonctionnelles et connectées, c'est-à-dire dotées de systèmes d'informations permettant à chacun de s'y retrouver.

Aujourd'hui, le parti pris du Grand Paris est de faire des gares à la fois souterraines et aériennes qui s'intègrent dans l'environnement urbain :

**« Une gare ne fonctionne que si elle est associée à un projet de développement urbain »**

**Jean-Louis Marchand**

une gare ne fonctionne que si elle est associée à un projet de développement urbain, mais cela ne rend pas pour autant la question plus facile.

**Eric Ritter** - Historiquement, les gares routières sont définies par une ordonnance de 1945 et lorsque la LOTI a été adoptée, en 1982, il n'a pas été question de revoir le statut des gares routières. Dans le département de Savoie, le contexte géographique a permis de mettre en place un réseau de gares routières pour desservir les vallées. Au-delà des vallées alpines, il faut être capable de promouvoir une logique multimodale, soit pour assurer une interconnexion avec le réseau ferroviaire et permettre un rabattement des gens qui n'ont pas de voiture (ou qui ne veulent pas l'utiliser pour aller jusqu'au centre-ville emprunter un train), soit afin que ceux qui arrivent en train puissent utiliser un autocar pour sortir de l'agglomération.

Le sujet est à la fois ancien et très neuf. Pour l'appréhender, nous avons mené une étude sur l'ensemble du territoire. Il en ressort que la plupart des gares ferroviaires, notamment historiques, sont situées dans le centre-ville. De même que 91% des gares routières qui vont s'interconnecter au réseau de bus ou de tramway. Encore faut-il qu'il y ait des facilités d'accès pour l'autocar, pour qu'il puisse être un mode de transport public performant, à la vitesse commerciale proche d'un autobus.

Par ailleurs, seulement 50% des préfectures disposent d'une gare routière. Nous avons pourtant eu recours à une définition assez élargie de l'installation telle que la prévoit l'ordonnance de 1945, en retenant cinq éléments :

c'est une infrastructure hors-voirie. Par exemple, à St-Lazare, il y a également une petite gare routière qui n'est pas multimodale. Comment pourrait-on en faire une gare multimodale ?

L'existence d'une salle d'attente pour se protéger de la pluie ou du froid est un minimum. A cet égard, je remarque que l'on a autorisé le cabotage national sur des lignes internationales sans imaginer comment les voyageurs pourraient emprunter les véhicules que l'on mettait en service...

une information aux usagers sur les horaires et les services. Le point déterminant est l'information sur les horaires. C'est davantage par l'information que s'engage la réflexion sur la multimodalité que sous l'angle institutionnel. Les régions ont toutes développé des systèmes d'information multimodaux (les fameux SIM). Avec les nouvelles technologies, notamment le développement du smartphone, on peut faire à peu



*L'information aux voyageurs, la gouvernance ou la question du foncier ont été abordées durant les échanges (© JP Goussault).*

de frais des efforts appréciables pour nos concitoyens en leur communiquant l'offre de transport sur un territoire donné, autant l'offre routière que ferroviaire ou urbaine. On le fait bien pour les modes doux ;

des quais affectés pour les véhicules. Sur ces pôles d'échanges routiers, on ne trouve pas uniquement des services publics mais aussi des services occasionnels, des activités touristiques et toute une série de véhicules pouvant utiliser la gare routière ;

une identification claire en ville. Cette identification n'est pas très bien faite, compliquant le développement de la multimodalité.

Si on ajoutait à ces cinq critères la vente de titres et une présence physique, on descendrait à 20% de préfectures disposant de gares routières en France. Or la vente de titres est déterminante pour capter les usages occasionnels. Et l'absence de présence humaine est un vrai problème pour les attirer vers le transport collectif, pallier la complexité des systèmes ou répondre à des besoins d'accessibilité, y compris pour les gares ferroviaires.

**« L'exclusion sociale, ainsi que la question de l'accessibilité, sont aussi des sujets qu'il faut avoir à l'esprit »**

**Eric Ritter**

Faut-il opposer gare ferroviaire et gare routière ? Je n'ai pas une vision dogmatique du sujet et suis partisan de la complémentarité des modes, mais les territoires ont évolué

rapidement : par exemple à Montpellier, il paraît difficile de faire une gare routière à côté de la gare ferroviaire parce que la rareté et le prix du foncier rendent impossible la construction et la résurgence d'une gare routière. La gare routière serait plutôt à situer en périphérie de ces territoires qui évoluent.

**Quelle doit être la place de l'information multimodale, en complément d'autres services transversaux ? Comment gérer, dans le cadre d'un PEM, une information qui est elle-même multimodale et généralisée, et prendre en compte le risque d'exclusion ?**

**Catherine Bardy** - C'est un sujet de prédilection pour le STIF, qui a mis en place dès 2007 une politique d'information aux voyageurs avec plusieurs volets. Pour éviter les phénomènes d'exclusion, le schéma directeur d'information voyageurs comprend des informations sur tous les lieux quotidiens du transport (horaires, temps d'attente, etc.). Au travers ce schéma, on a aussi abordé la cartographie. Une carte régionale est en cours de déploiement sur les gares SNCF et les stations RATP, avec une cartographie locale simple et compréhensible sous un même type de format. L'utilisateur retrouvera les mêmes codes couleur de définitions de termes partout en Ile-de-France, cela simplifiera son voyage.

Pour revenir sur l'information voyageurs virtuelle, l'objectif du STIF est de développer fin 2015 partout en Ile-de-France une information multi-transporteurs, c'est-à-dire multimodale. A la sortie de la gare seront affichés les heures de départ des prochains bus RATP ou de transporteur privés qui effectuent du transport public sur un secteur de l'Ile-de-France, ainsi que les horaires de tramways. Cette déclinaison de l'information voyageurs en temps réel est en cours de développement avec l'ensemble des opérateurs. Dans les contrats signés avec la RATP et la SNCF en 2012, ce volet doit aboutir à un système d'informations permettant les échanges de données sous des formats standardisés et fournissant le même niveau d'information partout, quel que soit le type de transporteur. Les deux gros opérateurs, la RATP et la SNCF, avaient leurs propres systèmes d'informations, leurs propres équipes et ils avaient fait leurs propres recherches. Nous effectuons un travail de convergence vers un système unique. C'est plus compliqué avec les transporteurs routiers privés, beaucoup plus nombreux, leurs systèmes n'ayant pas été développés dans l'optique d'un système unique. Et il n'y a pas toujours des habitudes de coopération entre le monde routier et le monde SNCF RATP.

Cette information multimodale en temps réel est développée à titre expérimental sur 15 à 20 gares d'Ile-de-France où on avait déjà des accords et des connexions entre les systèmes de données, notamment de la SNCF, avec le transporteur routier du secteur. Cette information qualitative permet en cours de trajet

de savoir ce qui va se passer, si l'on va avoir un bus ou s'il faudra attendre, etc. Cela répond aux remontées que nous avons des associations de voyageurs ou au travers des réclamations : l'information est un élément-clé.

Cela se traduit ensuite par des applications qui offriront le même service sur le site Internet et sur les téléphones portables. L'outil STIF a vocation à réunir l'ensemble des informations voyageurs en récupérant les données de la RATP, de la SNCF et des transporteurs privés d'Ile-de-France. Ce via Navigo, qui existe déjà, mais n'a pas aujourd'hui toutes les fonctionnalités pour diffuser l'information voyageurs multimodale en temps réel. Cela devrait être le cas en 2015.

Il faut distinguer la tarification et le contrôle d'accès, qui sont deux sujets différents. Je ne pense pas que l'on aille vers une tarification particulière sur le Grand Paris : il fera partie du réseau du métro d'Ile-de-France et le système tarifaire ne sera donc pas différent. Il faut prévoir un contrôle d'accès pour que, dès que quelqu'un entre dans le réseau, il puisse circuler plus ou moins librement. Le jeu du zonage crée un certain nombre de barrières et ce système est particulièrement complexe à La Défense. De même à Haussmann-St-Lazare, on ne peut pas dire que ce soit simple. Néanmoins, le STIF étudie une tarification par unités de

**« Il faut des systèmes d'informations qui s'adressent à tous : les personnes âgées, les malentendants, les malvoyants »**

Jean-Louis Marchand

transport, permettant de gérer le ticket à l'unité sur un système de carte qui simplifiera grandement l'accès. Votre carte prendra en compte vos déplacements et, suivant différentes modalités de paiement, le trajet aura été payé à l'avance, défacturé de votre compte ou prélevé automatiquement. L'idée est d'utiliser une carte sans contact ou votre téléphone portable. Bref, ce système d'unités de transport permettra à chacun d'avoir une carte de base et de bénéficier de la tarification la plus adaptée à ses déplacements.

**Véra Broëz** - Il faut au préalable tendre vers une vision globale. L'information multimodale est un peu la cerise sur le gâteau. Il y a en effet une multitude d'acteurs, parce qu'il y a une multitude de périmètres. Je cite de mémoire Fabienne Keller : « *Un citoyen sort d'une gare SNCF, il met les pieds sur un quai RFF, il sort sur le parvis sous l'autorité de la collectivité locale, il va sur une gare routière sous l'autorité du conseil général ou de la région* ». . . On doit fédérer une multitude d'acteurs autour d'un projet fonctionnel, en essayant de les faire sortir de leur vision spécifique. L'objectif est avant tout de construire un projet lisible : quand les gens arrivent ou sortent de la gare, il faut qu'ils puissent trouver de manière presque instinctive la gare routière, le taxi, l'abri vélo, etc. L'information viendra plus tard et elle sera quasi évidente si le projet est bon. Il faut éviter que ces espaces ne deviennent un parcours du combattant pour les usagers.

Le fait d'avoir plusieurs AOT implique plusieurs périmètres et donc plusieurs tarifications et informations, ce qui conduit parfois à des aberrations : sur le cœur transport de La Défense, on doit traverser jusqu'à trois séries de contrôles pour passer du RER au Transilien, et plus encore si l'on va vers le tramway. C'est le seul endroit où, pour accéder au quai tramway, on passe une ligne de contrôle. Et l'on va ajouter deux modes supplémentaires : Eole en 2020 ; la gare du Grand Paris Express en 2027. On raisonne encore sur un système étanche, ce qui pro-



#### André Broto, Vinci Autoroutes

Concernant la multimodalité, supposons par exemple une gare du Grand Paris Express posée au-dessus d'une ligne de RER et de tramway ou de Transilien, avec 100 000 usagers par jour passant du Transilien ou du RER vers le Grand Paris Express. Si on fait un parking de 500 places, on parle de 2 ou 3 % des échanges générés par le mode routier. Si on fait 500 places pour les vélos, c'est la même chose, de l'ordre de 2 ou 3 %. Si, comme à Madrid, on pose une gare routière au-dessus de la gare de métro, on atteint 50 %. Ces gares ont entre 15 et 56 lignes d'autocar. La plus chargée compte 100 000 passagers passant de l'autocar vers les modes métro. De quoi parlons-nous et quels sont les ordres de grandeur ?



#### Catherine Bardy

Sans répondre complètement à la question, en Ile-de-France, 90 % des personnes se rendant à une gare viennent à pied ou à vélo. La part des gares routières et des parcs relais est donc un peu moins importante. Et si vous êtes en grande couronne, au sud-est de la Seine-et-Marne, la proportion de parcs relais et gares routières sera sans doute très forte. Sinon, les gens utilisent leur moyen de transport particulier. Il ne faut donc pas exagérer l'importance des parkings dans les secteurs les plus denses.

duit des couloirs qui font parfois 200 mètres de long et des lignes de contrôle à 37 mètres de profondeur sous la dalle, avec tous les problèmes techniques que cela pose.

**Jean-Louis Marchand** - Si l'on y réfléchit, la mobilité numérique ne veut rien dire ! A la rigueur, on peut parler de communication numérique. En effet, le système d'informations est la cerise sur le gâteau, comme l'a dit Véra Broëz. Un système d'informations sur un système qui ne fonctionne pas n'intéresse personne. Les systèmes d'informations qui accompagneront la mobilité physique permettront à chacun d'optimiser son déplacement à chaque instant : choisir entre la marche à pied et le vélo, trouver une place de stationnement, être sûr que le train partira à l'heure, etc. Si c'est pour nous expliquer que cela ne marche pas, cela n'a strictement aucun intérêt. Ne perdons pas cela de vue et ne mélangeons pas les priorités. En matière de ville durable, la préoccupation d'Advancity est d'emmener tout le monde. La ville durable avec une super-technologie, mais qui ne servira qu'à une partie de la population, serait un échec. Il faut veiller à ne pas créer des systèmes d'informations différents pour chaque communauté et faire l'effort d'avoir des systèmes d'informations et de communication internes au pôle d'échanges qui s'adressent à tous : les personnes âgées, les malentendants, les malvoyants. Advancity développe des projets pour s'assurer que les systèmes de communication seront accessibles à des communautés auxquelles on ne pense pas alors que les nouvelles technologies permettent déjà d'envisager des solutions. Nous travaillons beaucoup avec le Centre de ressources et d'innovation mobilité handicap (CEREMH), qui est un des partenaires du pôle.

**Eric Ritter** - 95 % des gares routières sont interconnectées à peu près efficacement avec le réseau urbain ; 86 % sont à peu près efficacement connectées avec le réseau ferroviaire ; 50 % sont un peu moins efficacement connectées avec les modes doux. On est loin de l'image rétrograde de la gare routière – à l'opposé de laquelle on trouverait le hub aérien multiservice ou la gare TGV de dernier cri. Même si, évidemment, des progrès sont à réaliser. S'agissant de l'information multimodale, on voit bien que même en Ile-de-France, pour réussir ce challenge avec la complexité de volume et de gestion inhérentes à la région capitale, il faut



une AO forte. Les gares routières sont gérées massivement par les villes et l'intercommunalité, seules 40% sont gérées par le département ou la région. Si on a une AO forte ou qui assure suffisamment de coordination, on a une politique forte d'information multimodale et de multimodalité ; sinon, c'est beaucoup plus compliqué.

L'exclusion sociale, ainsi que la question de l'accessibilité au sens de la loi de 2005, sont aussi des sujets qu'il faut avoir à l'esprit compte tenu du vieillissement de la population. Il faut intégrer la notion de PMR dans le raisonnement.

**En termes d'organisation, de services et de gestion des flux, les hubs aériens ont une expérience et un historique intéressants à connaître. Méritent-ils d'être imités par les pôles d'échanges ?**

**Catherine Bardy** - Il y a toujours des choses bonnes à prendre dans d'autres modèles, mais ceux-là sont très différents :

- ils sont rarement dans des zones urbaines ;
- les motifs de voyage ne sont pas les mêmes et cela ne génère pas les mêmes besoins de services ;
- la notion d'attente n'est pas la même, le voyageur vient souvent plus à l'avance ;
- les problématiques de bagages sont différentes ;
- on ne vient pas beaucoup à vélo à l'aéroport, même dans d'autres pays européens.

Quant à la question du centre commercial, elle est plus anecdotique pour les voyageurs, même si elle a peut-être une importance pour le quartier. St-Lazare, par exemple, est un gros pôle commercial. Les voyageurs préféreraient sans doute avoir une salle d'attente digne de ce nom dans la gare plutôt que deux niveaux de commerces.

**Véra Broëz** - Les gares ne sont pas forcément à envisager sur le modèle du hub aérien pour des questions d'insertion urbaine, mais elles sont « génératrices » de ville. Par conséquent, il est normal d'offrir aussi certains services au sein d'un pôle d'échanges, sachant qu'il y a énormément de flux. Quand on est en plein cœur de ville, il faut que la ville aille quasiment jusqu'au quai. Aujourd'hui, la gare est le quai et on passe plus de temps à attendre sur le quai : il est bon de pouvoir s'offrir un café, acheter son journal ou simplement bavarder avec son voisin. Voilà le seul point en commun des hubs aériens avec nos gares et pôles d'échanges : il est important d'en faire de vrais lieux de vie parce qu'on a très peu de temps tous les jours pour aller chez le coiffeur ou déposer ses chaussures chez le cordonnier.

**Eric Ritter** - Quand les gens vont à l'aéroport, c'est pour prendre l'avion ! Il y a une autorité unique qui organise cela et décide à tout moment, et les gens ont en général d'autres modes de déplacement, les données du trajet sont très différentes. Les conditions d'organisation des services et prestations des grandes surfaces ne sont pas transposables aux pôles d'échanges. C'est intéressant à regarder, mais c'est très limité. J'ajoute que l'on n'est pas très forts, en France, pour la desserte en transport collectif des aéroports, et surtout pas en région

parisienne, notamment pour les autocars. Je voudrais souligner, au nom des adhérents de la FNTV, les conditions absolument inacceptables que l'on réserve au transport routier pour la desserte des aéroports parisiens. Comment concilier cet état de fait avec une ambition touristique pour la capitale, pour le pays ? On ne comprend pas et tous nos efforts pour nos adhérents, en région parisienne, consistent à inverser la tendance. Pourquoi est-ce si complexe ?

**Comment doit s'organiser la gouvernance – et le financement qui va souvent ensemble – de ces PEM ? Comment faire en sorte que ces points délicats ne soient pas des facteurs de ralentissement voire de renoncement ?**

**Catherine Bardy** - La gouvernance des pôles est très compliquée et fait intervenir des collectivités, des opérateurs, une AOT. C'est une gouvernance à plusieurs pour l'élaboration du projet et du financement, parce que chacun va rester dans son domaine de compétences et on ne pourra pas aller plus loin, même si on le souhaitait. Sur un pôle où vous avez une gare, une gare routière, un parking, un parc relais, une consigne vélo, un parvis qu'il faut aménager pour tout cela, des taxis, le nombre d'acteurs est très important. Sur la trentaine de PEM en Ile-de-France, chaque cas est différent. Parfois la collectivité locale est la plus concernée parce qu'elle a un projet urbain fort et aura cet intérêt de tirer tout le monde ; parfois, c'est un opérateur qui a un problème de fonctionnement à résoudre. Et l'AO est toujours là quand il n'existe pas d'autres solutions. Sans mettre tout le monde autour de la table, chacun avec son rôle à jouer et ses compétences à mettre à disposition du collectif, cela ne fonctionne pas. Le plus difficile est d'arriver à dégager un projet qui réponde aux attentes de tous. Entre le moment où l'on décide de travailler sur un pôle et la réalisation des travaux, il faut compter 6 à 8 ans en moyenne sur des pôles un peu complexes. Les mauvais exemples traduisent rarement un problème de gouvernance : on achoppe souvent sur des problèmes de foncier, de clarification du propriétaire du terrain, de coût du foncier à dégager, de contraintes d'urbanisme qui prennent du temps à lever, etc.

Il y a de très beaux exemples sur la trentaine de projets qui sont sortis, par exemple ceux de Chelles, Herblay, Efontaine-Eaubonne, etc. Tous ces pôles intègrent une gare routière, une consigne vélo, un accès très facile à pied, une insertion urbaine, des espaces d'attente couverts et de l'information voyageurs.

**Véra Broëz** - Quand on a réussi la prouesse de fédérer tous les acteurs autour d'un même projet, on arrive au plus difficile qui est de « saucissonner » ce projet pour obtenir des subventions : la gare routière est une action, l'accessibilité et les voiries qui s'y rapportent sont une action, les vélos sont une autre action... Il ne s'agit pas seulement du lieu technique et fonctionnel du pôle d'échanges. Il faut saucissonner également ce qui relève du projet urbain et ce qui relève du pôle d'échanges. Or, c'est souvent le même espace que l'on cherche à rendre lisible et fédérateur, à la dimension de plusieurs quartiers qui se tournaient

**« Les mauvais exemples traduisent rarement un problème de gouvernance : on achoppe souvent sur le foncier »**

**Catherine Bardy**

**« Le fait d'avoir plusieurs AOT implique plusieurs périmètres et donc plusieurs tarifications et informations, ce qui conduit parfois à des aberrations »**

**Véra Broëz**



**Louis Nègre, co-président de TDIE**

Je voulais réagir sur les pôles intermodaux et leur gouvernance. En tant que premier vice-président de la métropole Nice Côte d'Azur, vice-président du SCoT et du PLU, avant le transport, la priorité des priorités est l'aménagement du territoire. Quelle vision avons-nous de l'aménagement du territoire ? En fonction de cette vision, vous mettez des transports plus ou moins coordonnés.

J'ai déposé un amendement sur la gouvernance et le « chef de filât » donné à celui qui possède pratiquement tous les éléments pour conduire une gouvernance efficace. Sans le train, il n'y a pas de gare, mais tout ce qui s'organise autour des quais n'est pas le train : c'est la collectivité locale, la communauté urbaine et la métropole qui possèdent les pouvoirs permettant d'intervenir sur le foncier et le financement. La gare de Nice a été faite avec une gouvernance partagée, mais à partir de l'impulsion donnée par la métropole afin que l'on prépare une gare du XXI<sup>e</sup> siècle.

L'amendement accepté au Sénat a été retoqué à l'Assemblée nationale et je viens de déposer un nouvel amendement, en accord total avec l'ancien ministre Michel Delebarre et Gérard Collomb, sur la participation des métropoles à la gouvernance des gares situées sur leur territoire. Nous réclamons simplement de figurer formellement dans la gouvernance des gares.

Nous avons la possibilité, en tant que collectivité locale, de toucher au stationnement, qui est fondamental. En outre, la collectivité locale maîtrise l'urbanisme par l'intermédiaire du SCoT et du PLU. Un effort considérable est entrepris à présent pour améliorer les gares. Mais par exemple, au Japon, on a une vision totalement différente : une gare qui reçoit plus d'un million de visiteurs est propre à 18 heures. On trouve cette propreté dans les hubs d'aéroports. Par ailleurs, au Japon, tout le monde présente spontanément son titre de transport, il n'y a pas de fraude. En France, sur deux opérateurs, cela représente 400 M€... Enfin, à Washington ou au Japon, on est heureux de se retrouver dans une gare : non seulement il y a des commerces, c'est propre, mais en plus, c'est beau ! Je ne peux qu'inciter les grands opérateurs de ce pays à rénover leurs gares pour en faire, comme au XIX<sup>e</sup> siècle, des emblèmes de la modernité.



**André Broto, Vinci Autoroutes**

L'Association mondiale de la route observe l'évolution des grandes métropoles nationales et constate partout l'étalement urbain, mais surtout une augmentation des distances domicile-travail et de l'aire urbaine. Le domicile-travail étant un des déplacements les plus importants pour nos concitoyens et l'économie, le bon périmètre de réflexion n'est-il pas l'aire urbaine qui, en région Ile-de-France, dépasse 500 communes ? On s'apercevra du coup que très peu de gens peuvent aller à pied à la gare !



**Catherine Bardy**

En effet, on travaille même avec les régions voisines, notamment sur les liaisons ferroviaires, parce qu'il y a des échanges dans les deux sens. Si on part de Paris pour dire quelle est l'aire pertinente, je ne sais pas où l'on va s'arrêter exactement.

le dos en raison de l'infrastructure.

En Ile-de-France, le STIF nous aide parfois mais en province, il faut que ce soit la collectivité. A La Rochelle, on a travaillé 12 ou 13 ans sur un projet extrêmement compliqué, repris ensuite par une autre équipe et qui n'a toujours pas abouti. Le foncier est ici la clé du problème. En général, ces projets fédérateurs sont consommateurs d'espace. Il faut donc du foncier RFF et SNCF ou du foncier privé, et il faut une volonté pour le libérer, que la collectivité engage et paie des études à RFF qui les soustrait à la SNCF. Ces études coûteront cher, libérer ces terrains coûtera cher, parce qu'il faudra au préalable reloger les activités SNCF ou RFF ailleurs. Finalement, tout cela n'est pas à la portée d'un architecte urbaniste ou même d'une collectivité seule.

**Jean-Louis Marchand** - En effet, le principal problème est le foncier : sur le site de la Fabrique de la cité, think tank de Vinci qui a fait réaliser une étude sur 8 grandes gares dans le monde

(Washington, Hong Kong, Milan, New York, etc.), on constate que les enseignements vont exactement dans le même sens. En France, on imagine que ce sera plus simple avec le rapprochement de RFF et de la SNCF. Aujourd'hui, c'est très compliqué : à la gare St-Lazare, on est incapable de prolonger les quais. Au sein de RFF, il y a des débats pour savoir si on garde les emprises foncières pour améliorer le service de transport ou si on les libère pour des opérations d'aménagement urbain.

A supposer qu'on parvienne à résoudre la question foncière, le deuxième problème est le financement, souvent assis sur le foncier. Aucune opération d'aménagement urbain, y compris lorsqu'il y a une gare au milieu, ne peut se financer uniquement avec de l'argent public, et il faut savoir ensuite comment se répartir la valeur ajoutée. Advancity travaille sur les modèles économiques de la ville et les modèles économiques associés aux pôles d'échanges. Sur les 57 gares nouvelles du Grand Paris, les problèmes seront chaque fois des cas particuliers, liés à la structure historique du foncier de chaque pôle. Le gouvernement a lancé des contrats de développement territorial pour amorcer les discussions sur ces sujets, qui constituent l'enjeu essentiel.

**« Quand on a réussi à fédérer tous les acteurs, le plus difficile est de "saucissonner" un projet pour obtenir des subventions »**

Véra Broëz

**Eric Ritter** - En Ile-de-France, il existe une coordination. En régions, on est en recherche de coordination. C'est pourquoi l'impulsion et la gouvernance sont essentielles, avec la question de savoir si une entité a le pas sur une autre, pour ne pas parler de tutelle d'une collectivité sur une autre. En France, on a bâti un outil formidable, l'AO, mais elle n'a pas tous les rênes, notamment sur cette question du foncier.

Les débats s'ouvrent au Sénat et la problématique des schémas régionaux d'intermodalité se pose. C'est peut être un lieu où fléchir la problématique du pôle d'échanges, sous un angle à travailler et en coordination, mais il faut bien donner une impulsion. Concernant la zone de pertinence du mode routier, on a évoqué les flux et l'impact de la gare routière sur le transfert modal, il faudrait étudier comment font d'autres pays qui avancent un peu mieux que nous : Madrid en est un très bel exemple.

On développera un marché en mettant un peu plus de lignes routières quand il n'y a pas de train ou que le voyage en train n'est pas le plus pratique. Il faudrait vraiment penser très vite au pôle multimodal.

**« Il serait dommage de ne pas repenser le logiciel de la métropole au-delà de l'urbain, avec des espaces peu denses ou ruraux »**

Eric Ritter

Ensuite, les métropoles sont autre chose que des espaces urbains. Il serait dommage de ne pas repenser le logiciel de la métropole au-delà de l'urbain, avec des espaces peu denses ou des espaces ruraux qui nécessitent l'installation d'une nouvelle gouvernance. C'est l'actualité du jour et je sais que le sénateur Nègre est vigilant sur le sujet. Les régions sont très peu présentes dans les syndicats mixtes alors qu'elles sont toutes présentes dans les systèmes d'informations multimodaux, parce qu'elles y avaient un intérêt. Pourquoi ne pas avoir un chef de file qui donne l'impulsion ?

Reproduction interdite