

# Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

Association agréée de consommateurs

# BONNES PRATIQUES DE L'INTERMODALITÉ

# **DANS LES GARES:**

# L'ANALYSE DE LA FNAUT

Etude réalisée avec le soutien du Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, en charge des Relations internationales sur le climat.



Marc DEBRINCAT, Jean LENOIR, réseau des FNAUT régionales.

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris

téléphone : 01 43 35 02 83 télécopie : 01 43 35 14 06

courriel: contact@fnaut.fr internet: http://www.fnaut.fr

# SOMMAIRE

SOMMAIRE
INTRODUCTION3
Présentation de la FNAUT3
Contexte4
Objet de l'étude7
1. LES PRINCIPES DE L'INTERMODALITÉ DANS LES GARES FERROVIAIRES
1.1 La gouvernance de l'intermodalité8
1.1.1 La gouvernance de l'intermodalité et les documents de planification8
1.1.2 Gares et Connexions
1.1.3 Les usagers et la gouvernance des gares
1.2 Les principes d'une bonne intermodalité19
1.2.1 Les principes généraux de l'intermodalité19
1.2.2 La synchronisation des modes23
1.2.3 Les gares nouvelles des LGV25
1.2.4 Les trois niveaux de l'information multimodale30
1.3 L'évaluation
2. LES BONNES PRATIQUES DE L'INTERMODALITÉ DANS LES GARES
FERROVIAIRES
2.1 L'intermodalité et l'accessibilité PMR38
2.2 L'intramodalité ferroviaire45
2.3 L'intermodalité avec les transports urbains52
2.4 L'intermodalité avec le vélo70
2.5 L'intermodalité avec les autocars76
2.6 L'intermodalité avec le transport automobile82
2.7 L'intermodalité avec le transport aérien87
CONCLUSION93
BIBLIOGRAPHIE93

#### INTRODUCTION

#### • Présentation de la FNAUT

La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), créée en 1978, rassemble aujourd'hui 150 associations implantées dans toutes les régions françaises et plusieurs associations ou fédérations nationales, soit au total environ 45 000 adhérents.

La FNAUT s'intéresse à tous les modes de transport, qu'il s'agisse des voyageurs ou du fret, et à tous leurs enjeux, économiques, sociaux et écologiques.

#### Elle agit:

- pour l'amélioration et le développement des transports collectifs urbains, régionaux, ruraux et interurbains.
- pour de meilleures conditions de déplacement des piétons, cyclistes et personnes handicapées,
- pour le développement de l'autopartage,
- pour l'amélioration de la sécurité routière,
- pour une politique intermodale des transports, respectueuse du cadre de vie quotidien, de la santé publique et de l'environnement global.

Association de consommateurs agréée par l'Etat, la FNAUT conseille et défend, individuellement et collectivement, les usagers de tous les modes de transport public. Elle les représente également auprès des Pouvoirs publics, des autorités organisatrices et des entreprises de transport.

Soucieuse de la protection de l'environnement et groupe de pression d'intérêt général, elle s'efforce d'infléchir la politique des transports en faveur d'une politique réellement durable, permettant une réduction de la consommation de pétrole et des émissions de gaz à effet de serre.

Cette politique vise une réduction du trafic automobile notamment en ville, du trafic de poids-lourds sur longue distance et du trafic aérien sur courte distance. Elle implique de faire payer aux modes les plus agressifs pour l'environnement ce qu'ils coûtent à la collectivité, afin d'enrayer leur extension et de financer les modes alternatifs. Elle a pour objectif de favoriser un aménagement équilibré du territoire afin d'enrayer l'étalement urbain et de maîtriser la demande de transport.

#### Contexte

L'intermodalité permet au voyageur d'associer avec fluidité plusieurs modes de déplacements ou de transport au cours d'un trajet : de la multimodalité à l'intermodalité. Une bonne intermodalité est un facteur d'amélioration de l'offre de transport public. Elle est également un moyen d'améliorer l'efficacité des réseaux et des offres existants. Son amélioration est un atout fort pour les politiques de déplacements et de transport, une attente importante des voyageurs.

La France est en retard sur les bons exemples voisins, notamment suisses et allemands, de politiques intermodales effectives.

Le contexte des déplacements est celui d'une diminution lente de la part de la voiture individuelle dans le transport intérieur total et d'une augmentation de la part modale du transport collectif passé de 18,7 % à 20,5 % depuis 1990 (vingt-cinq années de transport intérieur de voyageurs, Commissariat Général au Développement Durable (CGDD), Etudes et documents n° 148 mai 2016<sup>1</sup>).

La FNAUT estime que le transport collectif ne doit pas être une variable d'ajustement des finances publiques. Il faut voir grand en matière de transport public pour préparer un avenir vraiment « durable », donc anticiper les besoins futurs, à l'inverse de l'attitude malthusienne qui se développe actuellement chez les décideurs. La demande future est, en effet, toujours sous-estimée car des défis sociaux, culturels, écologiques et économiques très variés sont négligés :

- la croissance démographique prévue par l'INSEE (+ 15 % en moyenne d'ici 2060) ; une croissance plus forte de la population en Ile-de-France, dans les métropoles de province et sur les zones littorales (Atlantique et Méditerranée) ;
- le vieillissement de la population ;
- la dispersion croissante des familles (multiplication des divorces, études supérieures effectuées loin du domicile familial, éclatement du marché du travail);
- la paupérisation d'une partie non marginale de la population (jeunes, chômeurs) ;
- les changements culturels chez les citadins, moins « accros » qu'auparavant à la voiture (dont la part de marché diminue), et chez les jeunes (leur taux d'acquisition du permis de conduire et leur taux de motorisation diminuent);
- l'aménagement du territoire (faut-il abandonner les zones périurbaines et les villes moyennes à la route ?) ;
- un étalement urbain diffus que les lignes périurbaines peuvent structurer ;
- la montée de la congestion et de l'insécurité routières, des nuisances de la route et de l'avion;
- les coûts directs (congestion routière, nouvelles voiries) et externes (accidents, santé publique) de la route ;
- la saturation des voies ferrées et des grandes gares de Paris et de province (Lyon, Marseille...);
- la dépendance pétrolière, qui s'accentue avec la baisse du prix du pétrole (un nouveau choc pétrolier doit être anticipé);
- le réchauffement climatique (les déplacements sont responsables du tiers de nos émissions de gaz à effet de serre).

FNAUT – Bonnes pratiques de l'intermodalité dans les gares – v4.2.1 - 20/12/2016

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> http://www.developpement-durable.gouv.fr/Vingt-cinq-annees-de-transport.html

Le CGDD a publié en juillet 2016 des projections de la demande de transport de voyageurs et de marchandises aux horizons 2030 et 2050<sup>2</sup>, qui confirment la pertinence des propositions ambitieuses de la FNAUT en matière de transport public et ferroviaire.

S'agissant de la longue distance (+ de 100 km), le CGDD prévoit que le trafic voyageur va croître de 1,2% par an entre 2012 et 2030 et 1,1% par an entre 2030 et 2050 en raison d'une augmentation générale de la population et d'une progression des salaires qui permettra une hausse des dépenses des ménages.

Cette hausse du trafic devrait profiter au train qui verrait sa part modale passer de 20,6% en 2012 à 22,4% en 2030 et 25,7% en 2050, avec une forte croissance du nombre de voyageurs-kilomètres (65,5 milliards en 2012 ; 125,8 en 2050, ou seulement 112 si on prend en compte le développement du covoiturage et de l'offre d'autocars Macron). Selon le CGDD, le train profiterait en particulier de la mise en service des nouvelles lignes à grande vitesse (LGV).

Sur la courte distance, le CGDD prévoit une reprise de la demande de mobilité après des années de crise financière et économique : le trafic des personnes augmenterait de 29% entre 2012 et 2050, avec une hausse de 49% pour les transports collectifs et de 27% pour les voitures particulières.

Dans ce contexte, les gares sont un des lieux essentiels de l'intermodalité, par leurs capacités de hub de correspondance et de redistribution des flux, en tant que Pôles d'Echanges Multimodal (PEM), Elles vont connaître une augmentation de leur fréquentation : « Les flux en gare représentent 10 millions de visiteurs ou passagers par jour dans les 3 000 gares de France. A l'horizon 2020, ce sont 13 millions de visiteurs qui sont attendus en gare. Les 30 principales gares du réseau accueillent 43 % du trafic national. En 2014, 7 Français sur 10 se sont rendus dans une gare SNCF, 2 visiteurs sur 3 y ont réalisé un achat », rapport les Echos Etudes, février 2016)<sup>3</sup>.

Parmi les mesures de la feuille de route 2015 adoptée dans le cadre de la conférence environnementale 2014<sup>4</sup>, la mesure 30a précise que « le Gouvernement et les autorités organisatrices de la mobilité, avec les régions chef de file, lanceront une réflexion sur la conception, les fonctionnalités et la gestion des pôles multimodaux de transport de voyageurs ».

Une meilleure attention portée aux aménagements intermodaux (souvent de détail) pourrait largement faciliter la vie des voyageurs et accroître leur nombre. Elle permettrait d'élargir la zone d'accès aux pôles d'échanges que sont les gares. Elle encouragerait l'usager à ne pas redouter le passage d'un mode à l'autre et à privilégier les transports collectifs.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Projections\_demande\_transport.pdf

https://www.gares-sncf.com/fr

<sup>4</sup> http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/FRTE\_2015.pdf

Il est tout à fait possible d'améliorer l'existant en facilitant les trajets entre stations, par la mise en place d'une signalétique homogène, visible, lisible, appropriée, par des déplacements et surtout des rapprochements des lieux de contacts intermodaux : « Pour la conception du pôle d'échanges, la problématique est semblable d'une ville à l'autre. Dans tous les cas, d'une part, la rapidité, la lisibilité, l'accès facile des échanges entre les différents modes de transport restent une priorité. D'autre part, la nécessité de créer une relation forte entre le pôle d'échanges avec son quartier et avec la ville est indispensable ». Gares et dynamiques urbaines, les enjeux de la grande vitesse<sup>5</sup>, Parenthèses, 2011.

L'amélioration des parcours dans et autour des gares doit aussi permettre d'améliorer la prise en compte des attentes spécifiques des femmes, premières utilisatrices des transports en commun (mobilité et précarité, deux enjeux très liés pour les femmes<sup>6</sup>, le Monde, 14 octobre 2016) dans la conception et l'exploitation des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM).

Cette demande a été formalisée par la FNAUT dans le cadre d'une étude sur le harcèlement sexiste et les violences sexuelles faites aux femmes dans les transports publics<sup>7</sup> (notamment page 43 et suivantes).

L'intermodalité idéale, rêvée par le voyageur, conduit par une « mobilité sans couture » au porte à porte. Il y a encore de gros efforts à entreprendre : « Faire aimer les correspondances : l'intermodalité ce concept que les ingénieurs adorent mais que les voyageurs détestent<sup>8</sup> », Olivier RAZEMON, le Monde, 18 mars 2015.

\_

 $<sup>^{5}\,\</sup>underline{http://editionsparentheses.com/test/IMG/pdf/p227.pdf}$ 

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> http://mobile.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2016/10/14/mobilite-et-precarite-deux-enjeux-tres-lies-pour-les-

femmes\_5014158\_4355770.html?xtref=acc\_dir&utm\_medium=Social&utm\_campaign=Echobox&utm\_sour\_ce=Twitter&utm\_term=Autofeed

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> http://www.fnaut.fr/actualite/etudes-et-debats/442-harcelement-sexiste-dans-les-transports-publics-christiane-dupart

<sup>&</sup>lt;sup>8</sup> http://transports.blog.lemonde.fr/2015/03/18/lintermodalite-ce-concept-que-les-ingenieurs-adorent-mais-que-les-voyageurs-detestent/

# • Objet de l'étude

L'objet de l'étude est de définir des principes et des bonnes pratiques d'intermodalité dans les gares ferroviaires : toutes les gares sont des PEM (mais il existe des PEM qui n'ont pas de composante ferroviaire).

L'étude ne porte pas sur les aspects tarifaires, billettiques et numériques (information en temps réel ou aide aux déplacements à l'intérieur de la gare notamment) de l'intermodalité. La seconde partie de l'étude relative aux bonnes pratiques d'intermodalité par modes ne traite pas de l'intermodalité avec les deux-roues motorisés et les services de navigation.

L'étude étant rédigée au cours du quatrième trimestre de l'année 2016, les autocars interurbains relèvent de la compétence départementale et sont donc qualifiés d'autocars départementaux. La compétence sur ces services sera transférée au 1<sup>er</sup> janvier 2017 à la région (article L. 3111-1 du code des transports, version en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017).

Le plan d'étude est le suivant :

#### Introduction

- 1. Les principes de l'intermodalité dans les gares ferroviaires,
- 2. Les bonnes pratiques de l'intermodalité dans les gares ferroviaires.

### Conclusion

# 1. LES PRINCIPES DE L'INTERMODALITÉ DANS LES GARES FERROVIAIRES

### 1.1 La gouvernance de l'intermodalité

# 1.1.1 La gouvernance de l'intermodalité et les documents de planification

Quel est l'impact des réformes territoriales sur les compétences en matière de mobilité, particulièrement en ce qui concerne l'intermodalité, un des axes de ces réformes étant de sortir de la complexité institutionnelle ? Dans quelle mesure les collectivités régionales sont-elles tenues de prendre en compte l'intermodalité dans le cadre de leur mission d'autorité organisatrice de la mobilité régionale ?

Le code des transports prévoit que la politique globale des transports doit favoriser une logique intermodale dans l'ensemble de ses aspects, qui sont énumérés de la manière suivante à l'article L. 1211-3:

- complémentarité des modes de transports individuels et collectifs (choix d'infrastructures, aménagements des lieux d'échange, développement rationnel des transports combinés, etc.);
- coopération entre les opérateurs, tarification combinée et information des usagers sur les différents modes de transports, par la coordination de l'exploitation des réseaux ;
- amélioration prioritaire de l'efficacité de l'utilisation des réseaux et des équipements existants :
- établissement d'une concurrence loyale entre les modes de transports ;
- développement et amélioration de la politique européenne des transports.

L'objectif d'intermodalité est également rappelé par les articles L. 1213-1 et suivants du code des transports, qui énoncent que la planification régionale des infrastructures de transport a pour **objectifs prioritaires de rendre plus efficace l'utilisation des réseaux et des équipements existants, de favoriser la complémentarité entre les modes de transport ainsi que la coopération entre les opérateurs**. L'article L. 1213-3 du code des transports prévoit que les politiques de mobilité des collectivités territoriales en charge de la mobilité (régions et autorités organisatrices de la mobilité urbaine) sont : « coordonnées à l'échelle régionale en ce qui concerne l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billettique, en tenant compte notamment des besoins de déplacement quotidien entre le domicile et le lieu de travail. »

L'intermodalité apparaît donc comme une composante essentielle des politiques régionales de déplacements.

Les différentes modifications législatives récentes ont instauré un nouveau cadre juridique pour l'organisation territoriale des transports publics régionaux et départementaux qui relèvent de la compétence exclusive de la région en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité. L'intermodalité trouve sa place parmi ces compétences.

La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (loi NOTRe) a opéré le transfert uniforme de tout le réseau de transport interurbain aux régions. Le transfert de la compétence des services de transports routiers interurbains, réguliers et à la demande, des départements aux régions entrera en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017.

Dans un souci de cohérence, un syndicat mixte existant sur un territoire infrarégional demeure compétent en matière de transports urbains et non urbains (*Loi NOTRe et transports publics*, la Semaine Juridique, édition Administration, n°38-39, 21 septembre 2015<sup>9</sup>), comme c'est le cas du Syndicat des Transports du Rhône et de l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL) à Lyon. Dans la région Ile-de-France, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) conserve également sa compétence.

Le code des transports pose le principe que l'intermodalité doit être prise en compte dans deux types de documents de planification de politique d'aménagement et de transport :

- le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) qui met en œuvre la coordination ainsi que les objectifs d'aménagement prévus par l'article L. 1213-3 du code des transports,
- et le Plan de Déplacements Urbains (PDU).

Quelle est la portée de ces documents concernant l'intermodalité et leur capacité à intégrer les usagers lors de leur procédure d'élaboration ?

#### Les SRADDET

La loi NOTRe - à l'occasion de la mise en place des nouvelles régions (en 2016) - crée l'obligation de produire un schéma de planification, dénommé **SRADDET** (ou **schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires**) qui fusionnera plusieurs documents sectoriels ou schémas existants, notamment : schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire, schéma régional intermodalité, schéma régional de cohérence écologique et schéma régional climat air énergie. Le SRADDET est un outil d'intégration à l'échelle régionale des politiques et objectifs nationaux.

Les SRADDET sont détaillés aux articles L. 4251-1 à L. 4251-11 du code général des collectivités territoriales (issus de l'ordonnance 2016-1028 du 27 juillet 2016 et la loi NOTRe), et l'intermodalité fait partie des objectifs qu'ils doivent atteindre.

L'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales pose, notamment, le principe suivant : « Ce schéma fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, d'habitat, de gestion économe de l'espace, d'intermodalité et de développement des transports, de maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air, de protection et de restauration de la biodiversité, de prévention et de gestion des déchets ».

<sup>9</sup> http://web.lexisnexis.fr/newsletters/avocats/10\_2015/pdf6.pdf

L'article R. 4251-2 du code général des collectivités territoriales (issu du décret n°2016-1071 du 3 août 2016 relatif au SRADDET) précise que le SRADDET met en place les objectifs en matière d'infrastructure de transport, d'intermodalité et de développement des transports. Il doit être déterminé au regard des évolutions prévisibles de la demande de transport et des besoins liés à la mise en œuvre du droit au transport.

Il définit les principes relatifs à l'intermodalité et au développement des transports :

- « Les objectifs en matière **d'intermodalité** et de développement des transports sont déterminés en particulier au regard des besoins identifiés de déplacement quotidien entre le domicile et le lieu de travail. Ils visent :
- l'articulation entre les différents modes de déplacement, notamment en ce qui concerne la mise en place de pôles d'échange ;
- la cohérence des services de transport public et de mobilité offerts aux usagers sur le territoire régional ainsi que la cohérence des dispositions des plans de déplacements urbains limitrophes, dans le respect des compétences de chacune des autorités organisatrices de transport du territoire ;
- la coordination des politiques de transport et de mobilité des autorités organisatrices définies à l'article L. 1221-1 du code des transports, en ce qui concerne l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billettique ».

Après un débat sur les objectifs des SRADDET, le conseil régional doit fixer les modalités d'élaboration des SRADDET par une délibération (article L. 4251-4 du code des collectivités territoriales). Elle fixe le calendrier prévisionnel d'élaboration et les modalités d'association des acteurs ainsi que la liste des personnes morales associées sur les différents volets du schéma régional. Les SRADDET doivent être élaborés dans un délai de trois ans à compter de la publication de l'ordonnance 2016-1028 du 27 juillet 2016.

Il n'est pas prévu que les représentants des voyageurs soient obligatoirement consultés ou associés à l'élaboration des SRADDET.

Au contraire, concernant le volet « environnement » du schéma, il est prévu à l'article L. 4251-5 du code des collectivités territoriales que sera notamment associé: « Un comité composé de représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements compétents en matière de collecte et de traitement de déchets, d'organismes publics et d'organisations professionnelles concernés, d'éco-organismes et d'associations agréées de protection de l'environnement; ». Les associations de protection de l'environnement seront donc consultées par ce biais.

Il y a cependant un cas dans lequel la planification régionale prévoit la prise en compte des représentants des voyageurs, si un plan de mobilité rurale est élaboré.

Ces plans peuvent être adoptés afin de prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité démographique et d'y améliorer la mise en œuvre du droit au transport (article L. 1213-3-2 du code des transports), « notamment en veillant à la complémentarité entre les transports collectifs, les usages partagés des véhicules terrestres à moteur et les modes de déplacement terrestres non motorisés ». Il est alors prévu que « les représentants des professions et des usagers des transports, les gestionnaires de voirie, les chambres consulaires et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés, à leur demande. »

C'est encore insatisfaisant car leur sollicitation n'est pas obligatoire. De plus, la part modale des transports collectifs dans les territoires à faible densité est, par nature, restreinte.

Hormis ce cas spécifique et qui ne concerne qu'un faible nombre de voyageurs, il n'est donc pas prévu de faire participer obligatoirement les représentants des voyageurs à l'élaboration du volet « transports et intermodalité » des SRADDET. Ce point est regrettable, et reste surprenant puisque les associations agréées de protection de l'environnement sont bien intégrées au processus qui les concerne.

Pourtant, l'article L. 1211-1 du code des transports énonce pourtant que «l'élaboration et la mise en œuvre de la politique des transports sont assurées, conjointement, par l'Etat et les collectivités territoriales concernées, dans le cadre d'une planification décentralisée et contractuelle, <u>avec la participation des représentants de tous les intéressés</u>. » On peut penser que les représentants des voyageurs sont au nombre des représentants des intéressés.

Cependant, nous pouvons noter qu'une enquête publique concernant le projet de SRADDET est prévue à l'article L. 4251-6 du code des collectivités territoriales et permettra donc aux associations de voyageurs de faire entendre leur voix.

#### Les PDU

L'article L. 1214-1 du code des transports définit le plan de déplacements urbains comme le document qui « détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité ». L'établissement d'un plan de déplacements urbains est obligatoire dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

L'article L.1214-2 du code des transports prévoit les objectifs du PDU qui vise notamment à assurer :

- « 1° L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;
- 2° Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;
- 3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste;
- 4° La diminution du trafic automobile;
- 5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied;

. . .

- 10° L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;
- 11° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables. »

Le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l'initiative de l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains sur le territoire qu'il couvre.

L'article L. 1214-7 du code des transports prévoit que : « Le plan de déplacements urbains est compatible avec la planification régionale de l'intermodalité », dont les objectifs sont fixés par le SRADDET.

Les voyageurs peuvent faire entendre leurs demandes à deux niveaux de la procédure d'élaboration des PDU :

- l'article L. 1214-14 du code des transports prévoit la **consultation des représentants des usagers des transports**, mais seulement à leur demande ;
- une fois le projet arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice des transports (AOT), une **enquête publique** est réalisée, assortie des avis des personnes publiques consultées (article L. 1214-15 du code des transports).

Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, le projet de plan de déplacements urbains est approuvé par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de transport, qui sera ensuite chargée de sa mise en œuvre. Le plan de déplacements urbains fait l'objet d'une évaluation tous les cinq ans et, le cas échéant, est révisé.

Les PDU participent au développement des gares centrales, des réseaux de pôles d'échanges au sein de l'agglomération et à l'organisation de l'offre intermodale.

Ainsi le PDU de l'Ile-de-France<sup>10</sup> prévoit, notamment :

 $\ll$  L'aménagement ou le réaménagement des quartiers de gare doit (action 1.1) :

- permettre l'installation des équipements nécessaires pour assurer l'intermodalité dans de bonnes conditions (gares routières, parcs relais, arrêts de bus, stationnements des vélos);
- faciliter les cheminements à pied et à vélo pour accéder au pôle, et faciliter l'accès en bus grâce en particulier à une voirie adaptée (cf. actions 3/4.1, 3/4.2, 3.1 et 3.2). L'amélioration des pôles d'échange y est traitée (action 2.5). La priorité doit y être donnée aux modes actifs et aux lignes de bus en rabattement. Le PDU distingue trois catégories de pôles d'échange : les grands pôles de correspondance, les pôles de desserte des secteurs denses et les pôles d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie. Il prévoit la réalisation, au profit des bus et des modes actifs, d'accès et d'aires de stationnement contigus aux gares et sécurisés ».

<sup>10</sup> http://www.pduif.fr/-Le-PDUIF-.html

Ces outils d'aménagement et de planification dépendent, in fine, de la volonté politique d'améliorer l'intermodalité.

Cette intermodalité est un des thèmes des Etats généraux de la mobilité durable<sup>11</sup> organisés par la FNAUT, la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV), le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART), Régions de France, Transport Développement Intermodalité Environnement (TDIE) et l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP):

L'intermodalité et la multimodalité: «L'heure n'est plus à opposer les différents modes de déplacement, mais à aménager des passerelles entre eux, chaque mode possédant sa propre zone de pertinence. Le développement du vélo, l'essor des usages partagés de la voiture (autopartage, covoiturage) et une politique de stationnement cohérente liant offre sur voirie et en parcs (ouvrages, parcs-relais...) représentent autant de leviers à actionner pour façonner la nouvelle mobilité. La Loi NOTRe a donné un rôle de chef de file aux Régions pour l'intermodalité et les transports non-urbains. La mise en œuvre de cette compétence et les échanges avec les autorités organisatrices de la mobilité constitueront le cœur des politiques destinées à harmoniser les réseaux et à développer l'intermodalité ».

#### 1.1.2 Gares et Connexions

La loi n° 2014-872 relative à la gouvernance ferroviaire du 4 août 2014 a organisé le groupe public ferroviaire autour de trois EPIC : l'EPIC de tête SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités. Gares et Connexions est l'entité en charge des gares au sein de SNCF Mobilités. En termes de gouvernance, le rattachement de la branche Gares et Connexions à l'EPIC pose un certain nombre de questions.

Pour la FNAUT, la réponse est claire, en tant que gestionnaire des gares, Gares et Connexions devrait être rattaché à SNCF Réseau afin d'être le mieux à même d'assurer des fonctions telles que :

- guichet unique pour la distribution des titres ferroviaires, afin d'éviter un système de commercialisation à l'aérienne. L'organisation des gares, moyennant un cahier des charges, doit mettre en œuvre la fonction « guichet unique » complet, c'est-à-dire un seul point de contact (guichet, téléphone, internet pour l'information et la vente) avec l'usager avant même l'ouverture à la concurrence des services nationaux ou régionaux ;
- intégration des fonctions techniques (circulation des trains) et commerciales (information et vente) nécessaire pour gérer notamment les situations perturbées ;
- valorisation commerciale des espaces et emprises disponibles ;
- préservation des installations indispensables au développement du trafic (fret compris) à long terme.

Cette entité, rattachée à SNCF Réseau, doit collaborer avec les différentes autorités organisatrices pour garantir le bon fonctionnement de l'intermodalité.

<sup>11</sup> http://www.etatsgenerauxdelamobilite.fr/

L'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (ARAFER) a publié en juillet 2016 une étude thématique sur la gestion des gares ferroviaires de voyageurs en France<sup>12</sup>. L'étude porte essentiellement sur des questions relatives à la gestion des gares, à l'ouverture à la concurrence, à l'amélioration de leur financement. En ce qui concerne leur « autorité de tutelle », l'ARAFER distingue selon qu'il y ait un ou plusieurs transporteurs ferroviaires :

- les gares mono-transporteurs qui pourraient être confiées aux régions,
- les gares multi-transporteurs pour lesquelles il faudrait privilégier le rattachement à une filiale de SNCF Réseau ou à une SA publique détenue à 100 % par l'Etat.

Du point de vue de l'intermodalité, l'ARAFER estime que la situation actuelle de Gares et Connexions adossée à l'EPIC SNCF Mobilités peut présenter des risques en termes d'atteinte à la concurrence, puisque SNCF Mobilités est un opérateur de plusieurs modes de transport : « il est d'autant plus nécessaire d'être vigilant sur le positionnement du gestionnaire des gares que ces installations sont des lieux d'échange intermodal indispensables à la production d'offres dites « sans couture » et que Gares & Connexions est intégré à un opérateur multimodal. Or, cette situation présente des risques d'atteinte à la concurrence sur des marchés connexes à celui des services de transport ferroviaire de par les effets de levier dont elle permet de bénéficier ».

Pour l'ARAFER, la situation actuelle met en cause la capacité d'autonomie de Gares et Connexions vis-à-vis des transporteurs.

Par ailleurs, l'article 29 alinéa VI de la loi relative à la gouvernance ferroviaire du 4 août 2014 prévoit : « Dans un délai de deux ans à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet aux commissions permanentes du Parlement compétentes en matière ferroviaire un rapport relatif à la gestion des gares de voyageurs ainsi qu'aux modalités et à l'impact d'un transfert de celle-ci à SNCF Réseau ou à des autorités organisatrices de transport. Ce rapport étudie également la possibilité de créer un établissement public reprenant l'intégralité des missions de Gares & Connexions et qui serait intégré au sein du groupe public ferroviaire ».

Le rapport d'information sur la mise en application de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire présenté par les députés <sup>13</sup> Gilles SAVARY et Bertrand PANCHER, estime qu'il est nécessaire de faire évoluer le statut des gares « confus et préjudiciable ».

Le rapport relève notamment : « indépendamment de toute perspective d'ouverture à la concurrence, cet imbroglio tarifaire, patrimonial et organisationnel plaide à lui seul pour une réforme de la gestion de nos gares ferroviaires ». Il préconise différentes solutions organiques, économiques, statutaires ainsi qu'au plan de la gouvernance.

L'autonomisation des gares est un sujet inéluctable.

\_

<sup>&</sup>lt;sup>12</sup> http://www.arafer.fr/actualites/larafer-analyse-plusieurs-scenarios-pour-la-gestion-des-gares-ferroviaires-de-voyageurs/?context=null

<sup>13</sup> http://www.assemblee-nationale.fr/14/rap-info/i4154.asp

# 1.1.3 Les usagers et la gouvernance des gares

La gouvernance des gares repose sur les instances régionales de concertation (IRC) des gares, prévues par l'article 14 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national (article créé par le décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire).

Les IRC ne concernent que les grandes gares « d'intérêt national » : quelques-unes seulement pour chaque région, en dehors du cas spécifique de l'Ile-de-France, en fonction de leur fréquentation en nombre de voyageurs annuels. Le seuil de fréquentation est fixé par l'article 2 de l'arrêté du 9 juillet 2012 portant application de l'article 13-1 du décret n<sup>o</sup> 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national : « Les gares de voyageurs d'intérêt national sont celles dont la fréquentation par les usagers des services nationaux et internationaux est au moins égale à 250 000 voyageurs ou dont la fréquentation par ces mêmes usagers est égale à 100 % des voyageurs ».

Les gares qui sont en-dessous du seuil des IRC ne disposent d'aucun dispositif permettant d'associer les représentants des voyageurs à leur gouvernance. Les gares des villes moyennes et a fortiori les petites gares ne sont donc pas dans le champ des IRC.

Les rapports des IRC<sup>14</sup> sont disponibles en ligne.

La FNAUT regrette que ces textes n'instituent qu'une participation seulement potentielle des représentants des usagers...alors qu'il s'agit d'une partie prenante essentielle. De manière assez surprenante, ces instances ne comportent pas, de droit, des représentants des associations d'usagers des transports.

La participation des représentants des usagers relève du bon vouloir du représentant de l'Etat qui, in fine, détermine la composition de chaque IRC: « Cette instance est composée de droit d'un représentant de la direction autonome de la Société nationale des chemins de fer français chargée des gares, d'un représentant de Réseau Ferré de France, d'un représentant de chaque autorité organisatrice de transports concernée, d'un représentant de chaque entreprise ferroviaire utilisatrice et d'un représentant de chacune de leurs organisations professionnelles. L'instance fixe son règlement intérieur, qui peut prévoir d'associer à ses travaux toute collectivité ou personne morale directement concernée par la gestion ou l'utilisation des gares de voyageurs correspondantes. Dans chaque région, le représentant de l'Etat fixe par arrêté la composition de cette instance ».

Nous considérons que ces associations sont à considérer systématiquement comme « personne morale directement concernée par la gestion ou l'utilisation des gares de voyageurs correspondantes ».

<sup>&</sup>lt;sup>14</sup> https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/rapports-irc/?sort=date

La 4<sup>ème</sup> recommandation du rapport sur la gare contemporaine<sup>15</sup> de la sénatrice Fabienne KELLER recommandait pourtant de donner une place particulière aux voyageurs :

# Proposition no 4:

- Mettre en place un dispositif de consultation et d'échange avec les voyageurs et les syndicats représentants des salariés dans tous les sites, sous la forme de rencontres, de panel d'usagers, de boîtes à idées
- Donner une visibilité aux Comités de ligne qui doivent être associés aux réunions de pilotage de la structure de la grande Gare

Si on compare avec d'autres secteurs tels les hôpitaux, où les représentants des usagers siègent dans chaque conseil d'administration ou les CROUS, où sept représentants des étudiants siègent dans chaque conseil d'administration, on ne peut que constater que la démocratie participative dans le secteur des transports publics doit progresser.

En ce qui concerne les IRC, le rapport d'information sur la mise en application de la loi n° 2014-872 encourage Gares & Connexions « à poursuivre ses efforts d'association des pouvoirs locaux (régions, agglomérations, métropoles) à la gouvernance des gares, via les instances régionales de concertations (IRC) ». Ce rapport précise également qu'il « n'est pas interdit d'envisager la participation de Gares & Connexions au sein d'instances locales ou régionales de concertation sur les politiques d'urbanisme et de mobilité, que ce soit pour l'élaboration des schémas régionaux de l'intermodalité, celle de schémas de cohérence territoriale, des plans locaux d'urbanisme ou des plans de déplacements urbains des agglomérations ».

Une étude juridique sur la gouvernance des services régionaux de transport permet de déterminer des principes qui pourraient s'appliquer à la gouvernance des gares (Thomas Destailleur, good governance in french local transport and regional railway transport, article publié dans Good local governance<sup>16</sup>, Application of European standards in France and Croatia, Bruylant 2016).

L'étude relève les efforts que les autorités organisatrices ont dû (et doivent) accomplir pour s'approprier leurs missions : « As competition and transfer of competencies was introduced, local authorities needed to have a powerful position to set up transport services, i.e. against the Central State and against service operators. Moreover, financial autonomy is (always) an outstanding indicator allowing for a real self-government. Therefore, the legal background has to be tested in order to achieve good governance".

<sup>15</sup> http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/094000109.pdf

<sup>&</sup>lt;sup>16</sup> http://fr.bruylant.larciergroup.com/titres/133851/good-local-governance.html

Cette étude permet de dégager les constats suivants :

- la gouvernance des gares actuelle ne permet qu'une très insuffisante participation des représentations des voyageurs, la situation sera encore moins limpide lorsque plusieurs opérateurs ferroviaires desserviront la gare, il serait intéressant qu'ils puissent s'exprimer sur les questions qui seront communes aux opérateurs ferroviaires : information sur les services et les horaires, aux correspondances entre opérateurs et avec les autres modes etc.;
- les gares en tant que PEM sont le lieu de rencontres d'opérateurs, de propriétaires d'infrastructures et d'autorités organisatrices qui doivent pouvoir se retrouver dans une instance permettant la représentation de tous ces intérêts et de ceux des utilisateurs ;
- un des buts de la bonne gouvernance pourrait être de définir des critères de qualité du PEM et d'en évaluer le respect par les différents opérateurs qui le desservent et les différentes autorités organisatrices (AO) qui participent à son organisation ; cette évaluation pourrait conduire à une modulation des redevances d'usage ;
- la faiblesse de la représentation des intérêts des voyageurs dans les instances de gouvernance tels les comités de ligne : « The fact is that, in France, user participation is weak. Every association or committee created by local authorities agrees with this. The legal background has therefore to be studied to understand the aforementioned fact. The general idea is that tools exist for user participation, but they are not effective ». Ce constat est encore plus vrai pour ce qui concerne les gares...

Il y a une véritable nécessité de la mise en place d'une instance de gouvernance des gares et des PEM d'autant que l'ouverture à la concurrence va faire nécessairement émerger d'autres opérateurs ferroviaires que l'opérateur historique : il faut inventer l'instance où tous seront autour de la table.

Cette instance doit concerner plus de PEM que les IRC actuels et inclure des gares de villes moyennes. Elle doit prévoir d'associer toutes les parties prenantes impliquées et systématiquement la représentation des voyageurs. Son champ doit être plus large que celui des IRC et porter sur la gouvernance des infrastructures mais aussi sur la coordination des services en incluant l'ensemble des modes.

◆ De véritables comités de PEM, à vocation plus large que les IRC, doivent être mis en place, dans l'optique d'une véritable de gouvernance des PEM et de l'intermodalité et associant systématiquement les représentants des voyageurs.

Face à cette faiblesse des instances de dialogue, la communication ne suffit pas. La FNAUT a réagi au changement du nom de la gare de Paris-Bercy en estimant, notamment, que les accès à cette gare méritaient de réelles améliorations : « La FNAUT demande que le changement de nom de la gare de Paris-Bercy, une décision dérisoire dont les voyageurs se moquent éperdument, soit accompagné rapidement d'un sérieux réaménagement de ses conditions d'utilisation. Enfin la desserte Intercités Nevers-Paris, dont l'avenir est en discussion, doit être maintenue » (communiqué de presse 17 du 12 septembre 2016).

<sup>&</sup>lt;sup>17</sup> <u>http://www.fnaut.fr/actualite/communiques-de-presse/457-la-gare-de-paris-bercy-change-de-nom-le-railest-sauve</u>

Enfin, les décisions importantes d'aménagement de PEM échappent à toute concertation. A noter qu'il existe dans certains cas une concertation minimale sous forme de réunions d'information et/ou d'exposition concernant des projets de travaux dans des gares importantes (présentation des travaux de la gare de Rennes en 2012 par exemple). Il s'agit de présentation et non de concertation...

Le comble de la décision non concertée avec l'usager est atteint avec le Grand Paris Express (GPE). Ainsi que l'analyse l'AUT Ile-de-France (membre de la FNAUT) : « La Société du Grand Paris (SGP) va boucler ses enquêtes publiques sans que les correspondances avec le réseau existant aient été débattues. L'option d'accès multiples aux quais, depuis leurs extrémités, qui accroîtrait notablement les populations desservies à 500 ou 800 m de marche, a été éliminée sans discussion : la gare SGP est une boîte de 120 m de long, s'enfonçant jusqu'à 50 m dans le sol, qui fonctionne comme un entonnoir déversant les usagers au milieu des quais<sup>18</sup> ».

Dans certains cas, en fonction de seuils financiers, un débat public prévu par l'article L. 121-8 du code de l'environnement doit être engagé et peut donc concerner des projets dont l'intermodalité est une des caractéristiques ou une des attentes.

Un débat public a porté en 2015 sur le Réseau Express Grand Lille (REGL)<sup>19</sup> qui prévoit la création de lignes et de gares nouvelles et a permis à l'Union des Voyageurs du Nord (membre de la FNAUT) d'exprimer les besoins des voyageurs en matière d'intermodalité :

Le REGL doit s'appuyer sur de bonnes correspondances avec les réseaux existants. Certaines stations envisagées dans le projet sont reliées à des équipements prestigieux mais négligent les intermodalités du quotidien : ainsi, des gares sont prévues à L'Union, au Grand Stade («à l'occasion des événements !» : c'est un non sens de faire une nouvelle gare uniquement pour un usage épisodique).

Il est indispensable que les nouvelles gares soient reliées aux transports existants : nous préférons donc une desserte de la Gare de Roubaix (correspondance métro), et une gare à « 4 Cantons » qui servira tous les jours avec correspondance métro et desserte de l'université.

La desserte de l'aéroport et de la gare de Lesquin ont tous deux leur importance : l'aéroport évidemment, à condition que la gare soit... sous l'aérogare, mais la gare de Lesquin aussi (correspondances vers l'Avesnois). Même s'ils sont rapprochés, ces deux arrêts doivent être desservis.

La desserte de l'Eurométropole doit faire partie intégrante du projet, alors qu'actuellement ces liaisons ferroviaires ne sont pas valorisées. Il faut donc intégrer le triangle Lille-Kortrijk-Tournai dans le projet de REGL. En, dehors sujet mais quand même nécessaire pour la desserte du Pas-de-Calais, un gain de desserte vers Arras (TER-GV depuis Lille et TGV Intersecteurs) serait possible par le doublement du raccordement de la LGV au réseau classique, au nord d'Arras.

A noter que ce débat public sur le Réseau Express Grand Lille a fait partie des exemples étudiés par le CEREMA dans une étude<sup>20</sup> intitulée : « Approche exploratoire des pratiques de concertation à l'échelle nationale et internationale, acceptabilité sociale des projets d'infrastructures de transport, juillet 2016.

<sup>&</sup>lt;sup>18</sup> Penser la gare intermodale en Ile-de-France, AUT-infos, n° 136 – mai-juin 2016.

<sup>19</sup> https://regl.debatpublic.fr/accueil

<sup>&</sup>lt;sup>20</sup> http://www.cerema.fr/approche-exploratoire-des-pratiques-de-a1631.html

# 1.2 Les principes d'une bonne intermodalité

# 1.2.1 Les principes généraux de l'intermodalité

Un des rôles de la gare dans la ville, est de permettre l'intermodalité. C'est la première proposition du rapport de la sénatrice Fabienne Keller sur la gare contemporaine : « La « Grande Gare » est clairement un enjeu d'aménagement régional et une composante de la maîtrise de ces évolutions territoriales. ... De la descente du quai à la Ville et au territoire, l'enjeu est donc, aujourd'hui, d'organiser un espace public continu, bordé de services et de commerces ouverts au public ou de services techniques fermés, de transport ou commerciaux, à l'échelle des défis que porte l'évolution prévisible des flux de voyageurs ».

# Proposition no 1:

Affirmer la Gare comme un centre de la Ville, un espace public continu, avec des circulations facilitées et des services à la population diversifiés

Le point de vue de la FNAUT sur les principes généraux de l'intermodalité est présenté de manière synthétique, dans le cadre d'une intervention au Centre National de la Fonction Publique Territoriale (CNFPT) en 2014, par Jean-François TROIN, membre du Conseil National et pilote du réseau TGV de la FNAUT.

# Remettre la gare au cœur du système de transport :

De nombreux discours célèbrent aujourd'hui l'intermodalité autour des gares comme une solution miraculeuse aux problèmes de mobilité. Comme souvent dans le domaine des transports, ils misent sur de nouveaux services (covoiturage, autopartage, vélo en libre-service, transport à la demande...) plutôt que de chercher à déjà mieux utiliser l'existant. Ceci ne veut pas dire qu'il faille rejeter les innovations, mais de nombreuses connexions traditionnelles entre modes de transport pourraient dans un premier temps être améliorées ou créées.

La rupture de charge est généralement mal vécue par l'usager, surtout lorsqu'il est chargé de bagages. Sa rudesse conduira souvent le voyageur « échaudé » à abandonner le trajet en train et à prendre sa voiture dans ses futurs déplacements.

Il existe des cas évidents de ratages intermodaux qu'un peu de bon sens et des crédits modestes permettraient pourtant de corriger. Nous en proposons quelques exemples caractéristiques, basés essentiellement sur les pôles ferroviaires. Il y a aussi des réussites qu'il convient de signaler et probablement de reproduire.

1) la médiocre prise en compte des cheminements piétons et des dénivellations en gare et hors gare. Le retard français est évident dans ce domaine. D'importantes gares ne sont pas équipées d'ascenseurs permettant les changements de quai, à la différence de petites gares régionales chez nos voisins allemands. Sait-on ainsi que la gare de Lourdes qui reçoit des milliers de voyageurs malades, handicapés, âgés ne disposait pas d'ascenseurs jusqu'à une date récente ?

Les cheminements par les couloirs du métro à Paris, même avec une valise roulante, sont épuisants du fait des multiples dénivellations par escaliers et de la rareté des escalators. Ceci peut être expérimenté entre la gare de Montparnasse TGV et les lignes 4 et 12 du métro parisien situées sous la place du 18 juin 1940 (la liaison hectométrique Soulé-Kermadec (SK) envisagée entre la gare de Vaugirard et le métro n'a jamais été réalisée). Elle serait pourtant d'une grande utilité.

Plus généralement, l'équipement en rampes pour valises roulantes, accompagnant les passages souterrains des gares françaises, est encore très succinct. Il s'agit pourtant d'un faible investissement.

- 2) Les liaisons entre gares urbaines ne sont pas facilitées (exemples parisiens). Entre la gare d'Austerlitz et la gare de Lyon, l'idée d'un trottoir roulant passant en passerelle sur la Seine (faible distance) a été abandonnée, alors qu'au-delà des usagers du train, de nombreux piétons auraient pu emprunter cette liaison dans un quartier à très forte circulation automobile et constamment embouteillé. La gare de Paris Bercy, aujourd'hui 7ème gare parisienne, pourrait aussi être intégrée.
- 3) L'éloignement entre l'espace gare et le stationnement des transports collectifs, qu'ils soient urbains ou suburbains. Le cas est patent dans nombre de gares TGV nouvelles : le déplacement devient en mauvaise saison un vrai parcours du combattant.

À Belfort-Montbéliard TGV, un parcours de 200 mètres en plein air, sans abri, est imposé à l'usager des bus belfortins pour rejoindre un abribus en plein vent, alors que les voitures particulières sont parquées au ras de la gare.

À Champagne-Ardenne TGV, la nouvelle ligne de tramway qui permet de rejoindre facilement le centre-ville de Reims a son terminus à bonne distance de la gare et ne pénètre pas sur l'esplanade qui jouxte la station. Là aussi, un parcours de 200 mètres, dénivelé, non abrité des intempéries, est imposé au voyageur SNCF et à ses valises par une longue rampe. Initialement, il était prévu que la ligne de tramway atteigne le hall de la gare. Noter que les voitures, elles, sont présentes au ras de la gare (dont l'architecture évoque un hangar à voyageurs, comme les anciennes halles de fret).

Mais ce problème de distance entre gare et transports urbains se retrouve aussi dans des gares anciennes, où il n'a jamais été résolu, malgré des décennies de dysfonctionnements.

4) Bien connue est la déconnexion entre gare TGV et liaison ferroviaire par TER, sur laquelle la FNAUT s'est maintes fois exprimée. Il s'agit ici d'un « ratage originel » lié à l'implantation de la gare TGV, conçue uniquement en fonction d'un accès par l'automobile et négligeant de possibles et proches connexions avec le réseau ferré traditionnel irriguant la région.

Deux exemples parmi bien d'autres :

Aix-en-Provence TGV a été couplée à l'installation d'un technopôle sur le site de l'Arbois, mais, à quelques kilomètres près, est privée d'une correspondance avec une ligne SNCF qui aurait pu être rouverte au trafic voyageur et devenir un Réseau Express Régional (RER) local joignant la ville d'Aix-en-Provence et l'aéroport de Marignane via la gare TGV. Un bel exemple d'intermodalité ratée!

Le cas emblématique de Lorraine TGV (Louvigny) a été depuis longtemps dénoncé par la FNAUT Lorraine : la gare est implantée en rase campagne au mépris du site de Vandières à quelques kilomètres de là, au croisement avec la voie ferrée du sillon mosellan où passent plus de 100 TER quotidiens desservant un bassin d'un million d'habitants.

La correction de cette erreur d'infrastructure sera ici d'un coût élevé. Mais les autres sites mal interconnectés (Haute Picardie, Meuse TGV...) ne seront probablement pas modifiés.

Nous soulignons cependant ces cas de ratage car d'autres se préparent sur les futures LGV (par exemple à La Mogère au Sud de Montpellier, comme si la leçon n'avait jamais servi. Ici, on va jusqu'à supprimer du projet initial le raccordement de Saint-Brès qui permettait d'entrer en gare centrale (Montpellier Saint-Roch).

Hommage doit être rendu, par contre, aux décideurs de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux Sud Europe Atlantique (SEA) qui ont choisi la solution des bretelles de raccordement pour desservir les gares de centre-ville à Poitiers et Angoulême et non des gares de pleins champs.

5) L'insuffisance des aménagements pour le passage du train ou du tram au vélo. Le cas de Tours peut être à nouveau pris en exemple : à la gare de Tours-Centre, 200 places vélos sont disponibles le long du flanc est de la station. L'estimation des besoins faite par un bureau d'études spécialisé est de 600 places immédiatement et de 1000 en 2020. Les cyclistes réclament surtout des abris protégés des intempéries et gardiennés, comme il en existe (exemple de Strasbourg) de trop rares cas en France. Faute de quoi, ils cherchent à emporter leur vélo dans les trains autorisés, ce qui dégrade la qualité du service aux dires de la SNCF, et ce qui créera bientôt des surcharges intolérables dans certains trains.

Dans le cas du projet de gare future à Montpellier Sud on ne propose qu'une offre ridicule de parking vélos comme si les cyclistes étaient de pauvres voyageurs incapables de se payer le TGV (70 places).

6) La submersion par les voitures des sites de gares TGV, et aussi de gares classiques, est un autre cas de ratage. Parkings aux capacités insuffisantes, tarifs élevés du stationnement entraînent le stationnement sauvage et, dans le cas de gares urbaines, des conflits avec les riverains. La rareté des dessertes en transports en commun conduit à ces situations d'encombrement particulièrement nuisibles pour l'environnement. Saint-Pierre-des-Corps, devenu la principale gare TGV de l'agglomération tourangelle, fournit un bon exemple de saturation automobile et de crises à répétition entre usagers, habitants riverains, SNCF et municipalité.

Aix-en-Provence TGV, malgré 2860 places de parking, est victime d'une marée automobile avec de nombreux stationnements sauvages et va investir 4 millions d'euros pour ajouter 850 nouvelles places de parking. Vive le développement durable!

Il faut mettre en cause ici le faible engouement français pour la construction de parkings silos, pourtant économes en espace et fournissant de fortes capacités, à la différence de ce que font nos voisins allemands, suisses ou belgo-néerlandais. À Saint-Pierre-des-Corps, le projet, déjà ancien, d'un second parking silo n'a jamais pu aboutir.

En réalité, la meilleure prise en compte d'aménagements (souvent de détails) en faveur de l'intermodalité pourrait largement faciliter la vie des voyageurs et accroître leur nombre. La bonne connexion est le meilleur antidote à la dissuasion. Elle permet d'élargir la zone d'accès aux pôles d'échanges que sont les gares. Elle encourage l'utilisateur à ne pas redouter le passage d'un mode à l'autre et à privilégier les transports en commun (TC), elle le fidélise.

Il importe de ne pas rester sur ce constat d'échec. Il est tout à fait possible d'améliorer l'existant par de meilleurs trajets entre gares et stations, par des déplacements et surtout des rapprochements des lieux de contacts intermodaux, par la mise en place d'une signalétique homogène, visible, lisible, appropriée. L'unification de la billettique a fait de larges progrès ces dernières années, mais cela ne suffit pas : il faut aussi que le passage physique d'un mode à l'autre soit aisé, agréable et protégé. Sinon, le voyageur continuera à privilégier son « cocon automobile », autrement plus confortable et rassurant et qui autorise le « porte à porte » lors de son déplacement.

Relevons cependant, des cas d'aménagements réussis et qui devraient servir de modèles pour l'avenir :

- l'excellente connexion en gare du Mans entre le tramway et le hall de la gare avec une distance minimale à parcourir, abritée et facile ;
- le cas de Tours qui dispose depuis septembre 2013 d'un excellent rapprochement entre station de tramway, en flanc de gare, et la gare historique, via un vestibule permettant l'accès direct aux quais SNCF, conçu par l'artiste Daniel BUREN;
- la très bonne correspondance à la gare Champagne-Ardenne TGV entre TGV et TER grâce à un aménagement de voies et quais, voulu par la région, et permettant le passage rapide d'un système à l'autre.

Inversement, l'implantation de gares bis hors agglomération a des conséquences sur l'activité des quartiers centraux proches de la gare ancienne et aboutit à un déclin des commerces et services autour de la gare traditionnelle. Cet effet est patent à Valence où résistent encore quelques bars qui vantent, avec humour, la petite vitesse qui permettait pourtant jadis d'arriver en cœur de ville, au lieu d'être lâché en périphérie dans une gare TGV « exurbanisée ».

Les exemples d'interconnexions réussies laissent espérer qu'ils seront suivis dans l'avenir et amélioreront partout en France l'intermodalité (entre modes de transport différents) aussi bien que l'intramodalité (à l'intérieur du même mode comme par exemple entre TER et TGV) où il reste encore beaucoup à faire.

Concevoir autrement le contact entre les différents modes de transport ne demanderait pas des budgets gigantesques et apporterait du confort aux voyageurs non motorisés, ce qui n'empêcherait pas de développer en même temps de nouveaux services et d'appliquer de nouvelles technologies. Mais, déplorons-le, l'heure semble plutôt à la transformation des gares en centres commerciaux et non à l'amélioration de ces mêmes gares pour en faire des lieux d'échanges et de circulations faciles pour les usagers des transports.

### 1.2.2 La synchronisation des modes

La synchronisation des modes, basée sur la complémentarité des modes et la coordination des offres, est une attente majeure des voyageurs pour améliorer l'intermodalité, ainsi que l'a rappelé Bruno GAZEAU, Président de la FNAUT, lors d'un colloque organisé par l'Association des Régions de France (ARF) et MobiliCités, le 7 juillet 2016 à Dijon : « répondre aux besoins des usagers, un enjeu majeur pour les nouvelles régions », il est impératif « d'organiser des interfaces physiques dans les pôles d'échanges, coordonner l'information voyageur et harmoniser les systèmes de billettique et de tarification. Le tout sans omettre les dispositifs d'information en situation perturbée ».

L'intermodalité doit être mieux prise en compte par les textes législatifs organisant les transports. Dans le cadre de ses propositions pour une Loi d'Orientation de la Mobilité Intérieure, la FNAUT a intégré l'intermodalité dans les attentes des usagers des transports.

Lors de la conférence environnementale du 27 avril 2016, le Premier ministre a annoncé la mise en chantier d'une LOMI, succédant à la LOTI : une initiative qui est justifiée aux yeux de la FNAUT pour deux raisons, puisque depuis 1982, la situation des transports a profondément évolué : la mobilité a profondément évolué et l'impact écologique de la mobilité s'est aggravé.

Des principes généraux doivent être affirmés, notamment en ce qui concerne la synchronisation des modes :

# 1 - La LOMI doit affirmer le droit à la mobilité pour tous :

La possibilité de se déplacer en sécurité à pied, à vélo, en transport collectif et en voiture doit être garantie sur tout le territoire. Tous les transports collectifs (gares et stations, véhicules ferroviaires et routiers) doivent être adaptés aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ainsi qu'au transport des vélos. Les autorités organisatrices de la mobilité urbaine (AOM) doivent introduire une tarification sociale du transport collectif (sur la base du quotient familial) adaptée aux ménages modestes.

- 2 La loi **doit affirmer le principe d'intermodalité** en matière d'itinéraires, d'horaires, de pôles d'échanges, d'information, de tarification et de billettique. Elle doit garantir une information multimodale ainsi qu'un système billettique intermodal et multi-opérateurs.
- 3 La loi doit institutionnaliser une coopération entre autorités organisatrices (Etat-régions, régions entre elles, régions-métropoles, régions-autorités frontalières), indispensable à une coordination optimale des offres de transport collectif.
- 4 La loi doit affirmer le principe de complémentarité des modes (train/autocar, train/avion sur les relations intérieures, transport collectif/voiture, covoiturage, autopartage et vélo, train/camion/voie d'eau) : c'est la concurrence entre opérateurs, non entre modes de transport, qui doit être favorisée.

En ce qui concerne le transport ferroviaire, maillon dimensionnant de l'intermodalité, notamment pour ce qui est des services de longue distance, la FNAUT regrette que le schéma national des services de transport fixant les orientations de l'Etat et prévu par l'article L. 1212-3-1 du code des transports ne soit toujours pas défini.

L'article L. 1212-3-2 prévoit : « le schéma mentionné à l'article L. 1212-3-1 détermine, dans un objectif d'aménagement et d'égalité des territoires, les services de transport ferroviaire de voyageurs conventionnés par l'Etat qui répondent aux besoins de transport. Il encadre les conditions dans lesquelles SNCF Mobilités assure les services de transport ferroviaire non conventionnés d'intérêt national ».

La connaissance de l'offre ferroviaire sur le long terme est pourtant essentielle pour calibrer les dessertes des TER et des autres modes dont le transport urbain.

Une réponse législative est indispensable afin de définir et déterminer les principes qui doivent être respectés par les documents de programmation (cf. point 1.1.1 La gouvernance de l'intermodalité et les documents de planification).

- les principes de la coordination entre les modes : l'offre doit être construite autour du mode le plus lourd et permettre les correspondances sur la totalité de l'amplitude de l'offre du premier au dernier service,
- l'articulation des fréquences et des dessertes : afin d'assurer la continuité de l'offre intermodale : en dehors des lignes à fréquence, chaque service du mode le plus lourd doit être en correspondance avec les modes urbains et les autocars départementaux qui desservent le PEM, des niveaux de dessertes par modes devraient être définis,
- les règles de garanties des correspondances entre les modes notamment en ce qui concerne le premier et le dernier service de la journée, les principes gouvernant les correspondances en cas de situation perturbée prévue ou inopinée,
- la gouvernance des PEM cf. le point **1.1.3 Les usagers et la gouvernance des gares** de cette étude.

L'absence de synchronisation des modes amoindrit la capacité intermodale de la gare, de nombreux cas sont régulièrement signalés par les associations d'usagers. Citons l'analyse de l'association ASTUS (Association des usagers des transports urbains de l'agglomération de Strasbourg, membre de la FNAUT) concernant le PEM de Lipstein-Fegersheim<sup>21</sup>: ASTUS rappelle qu'elle demande, pour accroître la fréquentation de la gare :

- une réelle coordination des horaires des trains TER et des bus des lignes 65 et 66, permettant une intermodalité efficace ;
- l'augmentation des fréquences le dimanche, le premier train ne desservant la gare rénovée qu'à...14h00 vers Strasbourg, seuls deux autres trains circulant ensuite à 17h36 et à 19h56. Venant de Strasbourg, seuls quatre trains circulent actuellement, arrivant à 12h37, 16h13, 18h07 et 20h29;
- la mise en place d'un ticket unique permettant de rejoindre Strasbourg en utilisant, avec un seul et même ticket ou abonnement au tarif CTS, les trains, les bus, les trams et les cars desservant la CUS et Kehl;
- la mise en place de trains « passe Strasbourg » pour permettre de rejoindre Vendenheim ou Hoenheim, par exemple, sans rupture de charge ;
- la création d'une fiche horaire TER d'agglomération.

 $<sup>^{21} \</sup>underline{\text{http://astus67.fr/page/communiqu\%C3\%A9-suite-\%C3\%A0-linauguration-du-p\%C3\%B4le-d\%C3\%A9change-multimodal-de-lipsheim-fegersheim}$ 

Dans de nombreux cas, il existe une concurrence entre des lignes routières de cars départementaux avec des lignes TER.

À titre d'exemple, en Bretagne, Gildas LAGADEC, directeur du pôle régional Bretagne-Pays-de-la-Loire de Transdev souligne qu'au niveau régional, la centralisation des compétences interurbaines (ferroviaires et routières) permettra à l'autorité organisatrice des transports, « de supprimer les doublons entre TER et lignes départementales routières, mais aussi de mieux coordonner les horaires et de hiérarchiser l'ensemble du réseau » (Etude Assemblée des communautés De France-Transdev : mobilités et intermodalité, la nouvelle donne, les enjeux de l'intermodalité dans la perspective de la nouvelle planification régionale<sup>22</sup>, juillet 2016).

La faiblesse de l'intermodalité entre le mode ferroviaire et les autres modes mécanisés pour les arrêts intermédiaires des lignes TER faiblement fréquentées peut être relevée : « Que ce soit pour un service ferroviaire comme pour un service routier, il y a lieu de se poser la question de l'organisation de l'intermodalité sur tous les points d'arrêts ou sur une sélection jugée stratégique. Les conditions d'accessibilité à chaque point d'arrêt (ferré et routier) s'apprécient en termes de cheminements, notamment piétons et cyclables<sup>23</sup> », Transport régional, premiers éléments de réflexion sur la pertinence des modes fer et route pour des dessertes régionales, CEREMA, octobre 2014.

Enfin, pour des parcours supérieurs à 100 km, les services d'autocars relèvent de services librement organisés et échappent à la compétence d'une autorité organisatrice. L'organisation de la desserte, ses horaires, ses fréquences ne dépendent que de l'opérateur. Le contrôle de l'ARAFER, pour les lignes dont le trajet est inférieur à 100 km, porte sur une éventuelle atteinte à l'équilibre économique de lignes relevant du service public comme les TER ou les autocars départementaux.

### 1.2.3 Les gares nouvelles des LGV

Qu'on les qualifie de gares nouvelles, gares bis, gares exurbanisées ou gares des betteraves les gares TGV excentrées sont pour la FNAUT une erreur persistante et ne permettent pas une bonne synchronisation des modes.

Dès la conception de la LGV Paris-Lyon, la FNAUT a dénoncé l'implantation des gares TGV « exurbanisées », éloignées des centres-villes, non reliées au réseau ferré classique et accessibles uniquement en voiture ou par de rares navettes routières déficitaires.

<sup>&</sup>lt;sup>22</sup> http://www.adcf.org/files/DOCS/mobilites\_intermodalite\_07-2016-web.pdf

<sup>&</sup>lt;sup>23</sup> http://www.infra-transports-materiaux.cerema.fr/IMG/pdf/1434w-rapport\_TER.pdf



Valence TGV, vue prise vers l'ouest, la gare est construite en surplomb de la LGV, la ligne classique Valence-Romans-Grenoble passe au-dessus de la LGV, au nord de la gare (photo Jean-Pierre BOUCHET).

Sur ces lignes nouvelles ont été conçues de nouvelles gares, distantes des gares anciennes, tantôt en milieu urbain (Lille, région parisienne), tantôt « à la campagne », avec l'idée dominante que l'accessibilité par la route à ces « gares-bis » serait facilitée par rapport aux traversées de centres-villes encombrés (cf. étude FNAUT<sup>24</sup> les gares nouvelles ex-urbanisées, Jean-François TROIN, 2008). L'expérience a montré que ces gares (en Picardie, Lorraine, Bourgogne,...) n'ont engendré qu'un développement économique marginal alors que les élus locaux en attendaient des miracles. Les gares de Manduel et de la Mogère, prévues sur le contournement à grande vitesse de Nîmes et Montpellier, resteraient inutilisées pendant des années : leur construction doit être reportée.

En Haute-Picardie, la possibilité d'une bonne connexion TGV-TER a été ignorée : le site retenu pour la gare est situé au croisement des autoroutes A1 et A29, à proximité de la N29, alors que la LGV croise, à Chaulnes, 6 km au sud, la ligne Amiens-Saint Quentin.

A Vendôme, les gares TGV et Ville sont totalement déconnectées, alors que la LGV coupe, 5 km plus au sud, un embranchement donnant accès à la ligne Paris-Tours par Châteaudun, qui dessert Vendôme Ville.

La gare Meuse est totalement isolée au milieu des bois : telle une chapelle dans les collines, elle dresse son clocher en bois à mi-chemin de Verdun à 27 km au nord et Bar-le-Duc à 30 km au sud.

<sup>&</sup>lt;sup>24</sup> http://www.fnaut.fr/actualite/etudes-et-debats/223-les-gares-nouvelles-du-tgv-exurbanisees

Encore plus aberrante, la gare Lorraine TGV a été située à Louvigny, à mi-chemin de Metz et Nancy, avec l'objectif de développer l'aéroport voisin en l'alimentant en fret express ferroviaire ! Sa localisation s'imposait à Vandières, 10 km plus à l'ouest, au croisement de la LGV avec la ligne Nancy-Metz, véritable axe structurant de la Lorraine desservant directement un million d'habitants. L'erreur n'est pas irréversible mais sa correction traîne en longueur.

La gare d'Aix-en-Provence a été créée sur le plateau d'Arbois, au nord de Marseille. Elle n'est alimentée que par des navettes de bus, des taxis et des voitures, suite à des travaux routiers gigantesques. Le trafic routier induit conduit à un engorgement des parkings existants et à l'aménagement, en cours, de 1100 places supplémentaires.

Ici encore, à quelques kilomètres près, on s'est privé d'une connexion possible avec une ligne existante, Rognac-Aix, qui pouvait être rouverte au trafic des voyageurs et permettre de constituer une sorte de RER joignant Aix à l'aéroport de Marignane via la gare TGV. Mais, au lieu de desservir le technopôle déjà prévu plus au sud sur le plateau d'Arbois, la gare a été placée au croisement de la LGV avec la D9 Aix-Vitrolles : une fois de plus, c'est l'accessibilité routière qui a été privilégiée. Certes la création d'une nouvelle voie ferrée, se branchant sur la voie Aix-Rognac, a été envisagée pour desservir la gare TGV. Mais ce projet coûteux est demeuré une velléité.

Par contre les lignes SEA et Bretagne-Pays de la Loire (BPL) sont équipées de nombreux raccordements vers le réseau classique et ne comportent pas de gares nouvelles. La desserte des agglomérations desservies par ces lignes nouvelles se fait via les gares du réseau classique.

Le projet d'une gare TGV exurbanisée à Evreux a vivement fait réagir Jean-François TROIN, pilote du réseau TGV de la FNAUT : « Une gare TGV exurbanisée à Evreux ? Une fois de plus, en exigeant une gare « exurbanisée » en dehors de la ville d'Évreux, des élus qui croient à une génération spontanée de pôles urbains périphériques vont contribuer à un « désaménagement » du territoire. L'expérience a montré que ces gares dites « vertes » étaient des « aberrations françaises », anti-écologiques par l'afflux routier qu'elles induisent. Elles sont refusées par nos voisins allemands, belges ou italiens qui font entrer les TGV dans leurs gares centrales afin de profiter de connexions multiples. Nous, fiers Gaulois, avons multiplié les Haute-Picardie TGV, Aix-en-Provence TGV, Lorraine TGV (la plus mal située de toutes) et bien d'autres, escales de rase campagne, systématiquement déconnectées du réseau ferroviaire TER, flanquées d'immenses parkings où s'entassent nos chères voitures ».

On a évoqué - et on évoque toujours - la naissance d'activités nouvelles autour de ces gares hors la ville : c'est un échec flagrant, et lorsque quelques menues entreprises s'installent à proximité, elles ne doivent rien au TGV. On brandit un meilleur accès au territoire : en réalité c'est une rupture de charge, via l'automobile, que l'on impose au voyageur.

On se flatte d'une image de modernité : elle peut exister dans le geste architectural de la gare nouvelle, mais elle n'apporte rien au maillage bien conçu des territoires et à une bonne synergie des systèmes de transports que partout dans le monde on s'évertue aujourd'hui à promouvoir. Une étude que nous avons menée pour la DATAR en 2008 l'a amplement démontré (FNAUT Infos numéro 167 septembre 2008).

Ce discours du développement autour de la gare TGV en terre vierge est donc usé, obsolète, dépassé. Et pourtant il perdure ! Il n'aboutira qu'à multiplier les déconnexions dans le réseau ferroviaire, à créer des désillusions périurbaines, à diluer un peu plus la ville, et à faire éclater un espace national qu'il faut au contraire resserrer, polariser, mailler en vue d'un développement harmonieux. Quitte à perdre un peu de temps sur nos parcours ferroviaires, revenons à des gares de centres-villes, comme l'ont fait avec sagesse les élus le long de la LGV Tours-Bordeaux qui entrera en service dans quelques mois, ou bien à des nœuds ferroviaires bien placés. Abandonnons ces chimères de gares-aéroports au milieu de nulle part. La FNAUT, au nom des usagers qu'elle défend, a toujours combattu ces véritables « délocalisations ».

L'illusion du développement économique autour des gares TGV avait été mise en lumière par une enquête réalisée en 2006 (cf. FNAUT-Infos n° 149 novembre 2006<sup>25</sup>).

Le TGV ne fait pas plus de merveilles que l'autoroute ou l'aéroport : il peut constituer un atout mais ne crée pas par lui-même du développement ex nihilo, en faisant apparaître comme par miracle un contexte scientifique et industriel dynamique, ou une main-d'œuvre qualifiée. Ce contexte est présent dans les agglomérations d'une certaine taille, les gares TGV centrales sont donc plus faciles à valoriser économiquement que les gares excentrées, comme l'a montré Jean-François TROIN.

De plus, le gain en temps ferroviaire de transport ne concerne que les utilisateurs des trajets longs, les parcours à courte ou moyenne distance étant, dans bien de cas, péjorés par le temps de trajet de ou vers la gare nouvelle.

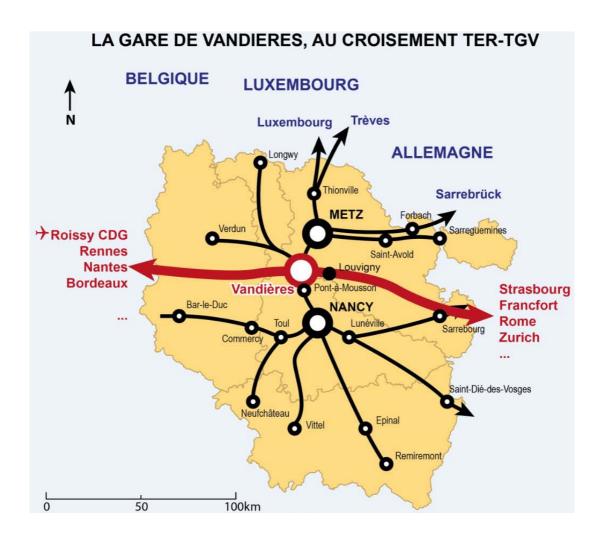
Une amélioration des liaisons entre les gares TGV et le réseau classique a été réalisée pour la gare d'Avignon TGV avec la construction d'une virgule la reliant à la gare d'Avignon. La gare du Creusot TGV devrait, enfin, être reliée à la ligne Nevers-Montchanin-Chagny dans le cadre du projet Voie Ferrée Centre Europe Atlantique<sup>26</sup> (VFCEA).

Une gare TGV implantée à Vandières, au centre de la Lorraine, faciliterait les déplacements internes à la région Grand Est et contribuerait à sa cohésion dont chaque composante disposerait alors d'une gare TGV bien placée : de Strasbourg, il serait alors possible de se rendre très rapidement par TGV non seulement à Reims, mais aussi à Nancy, à Metz et dans tout le sillon mosellan avec une correspondance d'excellente qualité à Vandières.

Le déplacement de la gare à Vandières donnerait un accès facile par TER aux TGV intersecteurs, qui relient directement les villes lorraines à d'autres villes françaises (Lille, Rennes, Nantes, Bordeaux) et à Roissy. Réciproquement, il permettrait aux visiteurs de la Lorraine, qu'ils viennent de France ou, par Roissy, de l'étranger, de se rendre aisément dans toutes les villes de Lorraine.

<sup>&</sup>lt;sup>25</sup> http://www.fnaut.fr/images/docs/publications/fiarchives/fi2006.pdf

<sup>&</sup>lt;sup>26</sup> http://www.sncf-reseau.fr/fr/projets-chantiers-ferroviaires/modernisation/voie-ferree-centre-europe-atlantique-vfcea



Enfin, les **liaisons gare – transports urbains** peuvent être tout à fait déficientes, y compris dans le cas de gares TGV nouvelles : les deux gares **TGV Belfort-Montbéliard** et **Champagne-Ardenne** imposent un parcours de 200 m en plein air pour rejoindre soit le bus soit le tramway, alors que les voitures particulières n'ont pas de problème pour arriver au ras de la gare.

#### 1.2.4 Les trois niveaux de l'information multimodale

Les principes des aménagements intermodaux doivent donner accès aux trois niveaux de l'information intermodale qui avaient été dégagés dans l'étude « information multimodale et billettique » élaborée par la FNAUT en 2011<sup>27</sup>.

La distinction théorique entre les trois niveaux de l'information multimodale permet d'établir une véritable grille de lecture des dispositifs d'information multimodale. Cette définition a été élaborée avec l'aide de Monsieur Jean-Pierre BOUCHET, architecte-urbaniste<sup>28</sup>:

- 1er niveau : l'espace public lui-même (la gare, les stations et les points d'arrêts et leurs environs immédiats) qui informe par l'organisation de ses volumes, sa praticité et sa lisibilité sur l'existence, la présence et la disponibilité des différents modes de transports (celui dans lequel on se trouve et ceux en correspondance). Il doit permettre de voir et d'identifier les véhicules de transport. Idéalement, le cheminement entre les modes sur la voie publique se fait sans différence de niveaux et les différents modes sont positionnés de manière limpide. Ce niveau n'est pas accessible à distance (sauf notamment par l'intermédiaire de Google Maps ou Google Street).
- 2ème niveau : l'information statique "théorique". Il s'agit de la signalétique, des plans, des horaires, mais aussi, à la lisière des niveaux 2 et 3, de l'information qu'il est possible d'obtenir auprès des agents des exploitants. L'emplacement de ces éléments d'information doit leur permettre d'être visibles dans l'espace public.
- 3ème niveau : l'information dynamique, instantanée, par modes. Il s'agit des plans dynamiques, des écrans, des annonces sonores (horaires, perturbations), qui sont particulièrement utiles en cas de situation perturbée inopinée.

Les niveaux 2 et 3 sont également accessibles en dehors de la gare, à distance ; l'information écrite peut être de nature imprimée ou électronique, à l'intérieur des voitures et des véhicules ainsi qu'en gare ou en station.

L'aménagement de l'espace de la gare ou autour de la gare possède à la fois les fonctions :

- de permettre d'arriver en gare ou de quitter la gare par différents modes doux ou mécanisés, en continuité avec le tissu urbain,
- de centraliser les différents modes de transports disponibles.

<sup>&</sup>lt;sup>27</sup> http://www.fnaut.fr/actualite/etudes-et-debats/206-information-multimodale-et-billettique

<sup>&</sup>lt;sup>28</sup> Agence Relations Urbaines, Lyon (<u>http://www.relations-urbaines.fr</u>), Marc Debrincat étant un des associés.

L'aménagement de la place de la gare de Dole a été confié à l'agence Relations Urbaines par la communauté d'agglomération du Grand Dole.

Du point de vue de la coordination des services de transport, Jean-Pierre BOUCHET évoque la difficulté de regrouper toute l'offre routière au même lieu. En effet, par convention historique, l'arrêt de l'autocar TER Dole – Lons-le-Saunier était loin de la gare ; il a fallu assurer la coordination des autorités organisatrices (AO) entre l'urbain, les cars départementaux et les cars régionaux pour regrouper toute l'offre routière en un lieu unique : la gare routière (lisibilité intermodale).

La place de la gare de Dole a été réaménagée sur la base des principes suivants :

- fonction de place de centre-ville avec d'autres fonctions que les transports,
- bonnes pratiques d'intermodalité en privilégiant les mobilités douces dans la conception,
- l'espace physique est la première source d'information sur l'intermodalité; travail sur la relation entre la gare et l'espace urbain proche: niveaux et continuité des sols et revêtements et matériaux, simplicité, lisibilité et confort des espaces, des informations et des cheminements.



La gare routière accueille située à proximité de la gare peut accueillir l'ensemble des liaisons par autocar au départ de la gare de Dole.



Le tableau des départs ferroviaires est disponible à l'extrémité de la gare routière, en se dirigeant vers la gare ferroviaire.

Enfin, au vu de l'importance des délaissés ferroviaires immobiliers, il y un travail de redynamisation des abords des gares à mener pour valoriser leur capacité à mieux intégrer l'intermodalité. Halles et cours marchandises abandonnées, voies de débords, espaces en déshérence : tous pourraient être mobilisés pour accueillir des espaces dédiés aux circulations douces ou de dépose auto-partage, covoiturage, VTC...

Des réflexions sont en cours, par exemple, sur le vaste parvis de la gare de Libourne : « sa vaste surface est tout indiquée pour accueillir un pôle multimodal<sup>29</sup> ».

.

 $<sup>^{\</sup>rm 29}$  La gare de Libourne : une ruche qui bourdonne de projets, la Vie du Rail du 28 octobre 2016.

# 1.3 L'évaluation

La FNAUT a défini un projet de grille type d'évaluation de la capacité d'intermodalité des PEM qui porte notamment sur :

- le niveau de qualité et la capacité des équipements et des services du PEM,
- l'accessibilité et la signalétique (globale et par mode),
- le niveau de disponibilité des équipements, des services et de la signalétique.

Chaque caractéristique sera évaluée selon la notation suivante :

niveau bas: 1,niveau moyen: 2,niveau bon: 3.

Cette proposition de grille (page suivante) doit permettre des évaluations de PEM de taille variée par le réseau des associations membres de la FNAUT. Elle doit permettre notamment, d'évaluer les bonnes pratiques identifiées dans la seconde partie de l'étude. Elle peut être utilement complétée par des photos.

Le système de notation pourra être affiné, notamment sur la base des développements du mémoire de Mikael Menissier : Diagnostic des Eléments Fondamentaux de l'Intermodalité <sup>30</sup>, Master Transports Urbains et Régionaux de Personnes, 2006.

<sup>30</sup> https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00541225/document

Nom du PEM : date du constat :  Caractéristiques (si des travaux sont en cours, le préciser)	Niveau de qualité et de capacité d'équipement/ d'installation	Niveau de qualité de service (fréquences et coordination des dessertes)	Informations (dont informations dynamiques) et signalétique	Niveau de disponibilité des équipements, des services, de l'information et de la signalétique
Insertion dans son environnement, qualité des cheminements				
Organisation globale, synchronisation des modes				
Accessibilité piétons/PMR				
Intramodalité ferroviaire				
Intermodalité transports urbains				
Intermodalité vélo				
Intermodalité autocar				
Intermodalité voiture (incluant taxis, locations etc.), deux roues motorisés				
Intermodalité avec les autres modes disponibles à proximité (avions, bateaux, transports par câble)				
Distribution/billettique/tarification				
Volet « sécurité » : bornes d'appel d'urgence, commissariat				
Eléments de confort (salle d'attente, toilettes)				
Autres services (à préciser, ex : commerces, consignes)				
Total (niveau global d'intermodalité) TOTAL	/	/	1	/
Commentaires dégageant des axes de progrès				

Dans le cadre de la certification des services de transports (dispositif prévu par les articles L. 433-3 et suivants du code de la consommation), AFNOR Certification<sup>31</sup> a élaboré des critères obligatoires de la gamme Pôle d'Echanges Multimodal. Ces critères sont définis dans les règles de certification pour le transport de voyageurs NF 281 révision 4 et figurent aux pages suivantes.

La définition des critères obligatoires et des seuils d'inacceptabilité relèvent du comité de marque d'AFNOR Certification alors que les critères spécifiques (intermodalité : praticité des correspondances, gestion des différences de niveau, longueur des cheminements) sont soumis au comité tripartite, spécifique à chaque PEM certifié.

Durant un certain nombre d'années, le PEM de Lyon-Vaise était certifié sur la base du respect des critères de certification définis par AFNOR Certification. Ce n'est plus le cas, il n'y a plus de PEM certifiés en France dans le cadre de la certification des services de transport.

Du point de vue de Gares et Connexions, les critères de qualité des gares sont exprimés au travers de cinq promesses dont au moins quatre concernent l'intermodalité : Information, Déplacement, Propreté & Sûreté, Confort et Services & Commerces.

Le rapport annuel<sup>32</sup> de Gares et Connexions précise les résultats de l'évaluation de ces promesses à travers un baromètre de satisfaction.

FNAUT – Bonnes pratiques de l'intermodalité dans les gares – v4.2.1 - 20/12/2016

35/93

<sup>&</sup>lt;sup>31</sup> http://www.boutique-certification.afnor.org/secteurs/transport-et-logistique

https://www.gares-sncf.com/sites/default/files/field\_files/2015-09/gares\_connexions\_rapport\_financier\_2015.compressed.pdf

Partie 2 : Les engagements à respecter

# 2.3.1.4 Critères obligatoires de la gamme <u>Pôle d'Echanges Multimodal</u>

Le niveau d'exigence est défini comme Z % des voyageurs bénéficient du service de référence.

La variable Z doit être supérieure ou égale au pourcentage défini en seuil d'inacceptabilité.

Critère	Service de référence	Seuil d'inacceptabilité		
<u>Information</u>				
Offre de service	Le voyageur dispose à minima des informations suivantes, à jour : - la localisation du site dans son environnement - la localisation des services et commerce dans le site ou à proximité - la localisation des points d'accueil / vente des différents opérateurs.	60 % des voyageurs bénéficient du service de référence.		
Offre de transport	Le voyageur dispose à minima des informations suivantes, à jour, visibles jour et nuit, aux endroits pertinents*: - les horaires de départ ou fréquence de passage des lignes de transport du site - le plan de réseau et/ou lignes ou listes des arrêts desservis - les coordonnées des transporteurs. * Définis par le transporteur et validés par le Comité Tripartite.	60 % des voyageurs bénéficient du service de référence.		
Information sur site	Le voyageur dispose à minima des informations suivantes, affichées de manière permanente, à jour :  - le(s) nom(s) du site (gare, station, parking,) - les coordonnées du(des) gestionnaire(s) du site - un plan du site avec indication des différents accès aux modules de transport et services associés, et services marchands - un plan de quartier ou de ville précisant la localisation du site, les lignes de transport en correspondance sur le lieu - les heures d'ouverture des services définis dans l'offre de service - un dispositif indiquant l'heure.	60 % des voyageurs bénéficient du service de référence.		
Facilité de circulation	Le voyageur dispose d'une signalétique directionnelle* cohérente, visible et lisible, lui permettant de se diriger vers chaque module de transport, d'accéder aux services de transport définis dans l'offre de service, et d'identifier la(les) sortie(s). Pour chaque sortie identifiée, une information directionnelle indique le nom du lieu (commune, voie, rue,) et/ou du module de transport auquel elle donne accès. * Définie par le transporteur et validée par le Comité Tripartite.	60 % des voyageurs bénéficient du service de référence.		

CERTI F 0234.6 08/2015

Partie 2 : Les engagements à respecter

Critère	Service de référence	Seuil d'inacceptabilité
Propreté & Etat des équipements		
Infrastructures	Le voyageur se déplace ou est accueilli dans un espace propre et en bon état. Ces notions sont évaluées sur les aspects suivants : - odeurs - propreté - éclairage, le cas échéant - état des lieux et des équipements existants*. * Définis par le transporteur et validés par le Comité Tripartite.	60 % des voyageurs bénéficient du service de référence.
Disponibilité des équipements	Le voyageur dispose des équipements suivants en état de fonctionnement, le cas échéant :     abri éclairé     lieu d'attente (si existant)     poubelles utilisables     escalier mécanique, trottoir roulant ou ascenseur     distributeurs automatiques de titre de transport     borne de paiement de stationnement     valideurs de titres de transport     écrans / bornes d'informations voyageurs     bandeaux lumineux     dispositifs sonores.	60 % des voyageurs bénéficient du service de référence.
Attention portée au client (interaction agent – voyageur)		
Identification de l'agent en contact avec les voyageurs	Lorsqu'un agent dédié au contact client est prévu sur site, il est identifiable et en tenue correcte*.  * L'identification et la(les) tenue(s) correcte(s) sont définies par les transporteurs et validées par le Comité Tripartite.	60 % des voyageurs bénéficient du service de référence.
Accueil et attitude	L'agent se rend disponible et accueille le voyageur aimablement. L'agent s'annonce, est courtois, en mesure de se faire comprendre de manière intelligible, et prend congé*.  * Attitudes, gestes, formules de politesse définis par le transporteur et validés par le Comité Tripartite.	60 % des voyageurs bénéficient du service de référence.
Demande d'information	Le voyageur obtient auprès de l'agent une réponse adaptée à sa demande, lui permettant d'utiliser le service de transport.	60 % des voyageurs bénéficient du service de référence.

Dans le cas de la non-applicabilité de tout ou partie d'un critère, une explication doit être apportée dans le RES, qui sera validée par AFNOR Certification lors de l'audit d'admission.

CERTI F 0234.6 08/2015

# 2. LES BONNES PRATIQUES DE L'INTERMODALITÉ DANS LES GARES FERROVIAIRES

Cet examen des pratiques d'intermodalité au regard de chaque mode s'inspire de la hiérarchisation des modes de déplacement dans leur accessibilité à la « grande Gare » multimodale en fonction de leur intérêt collectif dégagée par le rapport Keller (proposition n° 2).

# 2. Favoriser les modes doux de déplacement dans « la grande Gare »

Il est proposé d'appliquer une hiérarchisation des modes doux de déplacement pour l'accessibilité de chaque « grande Gare » selon la gradation suivante :

- 1. les PMR et la marche à pied;
- 2. le vélo ;
- 3. la dépose minute, les bus et les taxis, collectifs ou non ;
- 4. l'autopartage;
- 5. le covoiturage et la location de voiture ;
- 6. l'auto soliste.

#### 2.1 L'intermodalité et l'accessibilité piétons PMR

L'amélioration de l'organisation spatiale des gares et de leur capacité à gérer des flux sont un des enjeux d'avenir afin d'être en capacité de faire face à l'augmentation du nombre des voyageurs. D'un point de vue général, tout ce qui renforce l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) sert à l'amélioration de la fluidité et du confort des déplacements des personnes valides.

La continuité physique est le principe. Si elle n'est pas possible en raison de la nature des infrastructures, les aménagements de cheminement, de franchissement des différences de niveaux doivent la faciliter. Ce point de l'étude ne porte pas sur les services qui peuvent être mis en place par les opérateurs de type Accès Plus ou Accès TER mais sur les aménagements.

Du point de vue du droit européen, l'accessibilité du secteur des transports a été traitée sous l'angle du droit des voyageurs, en obligeant les services de transports collectifs à mettre en place des services d'assistance aux passagers à mobilité réduite et à respecter des critères d'accessibilité des véhicules.

L'Union européenne a fait le constat que les règles des Etats membres en matière d'accessibilité étaient disparates, notamment, pour le secteur des transports, pour ce qui concerne l'information et la distribution.

Une proposition de directive du Parlement et du Conseil relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres en ce qui concerne les exigences en matière d'accessibilité applicables aux produits et services a été rendue publique le 2 décembre 2015<sup>33</sup>.

Les services de transport aérien, ferroviaire, par voie d'eau et par autobus de voyageurs font partie du champ de la directive qui met l'accent sur des exigences communes en matière de sites d'information et de prise en compte par le marché (notamment celui de la commande publique) des critères de l'accessibilité.

La fiche d'information de la Commission européenne précise en quoi cette directive améliorera les services de transport :

« La directive complétera la législation européenne existante sur les droits des personnes à mobilité réduite et des personnes handicapées lors de leurs déplacements avec différents moyens de transport, ainsi que les normes relatives à l'accessibilité des véhicules, tous transports confondus.

L'application des exigences communes en matière d'accessibilité prévues dans la directive permettra aux voyageurs handicapés de réserver leur billet sur les sites web des sociétés de transport ou de passer directement par des distributeurs automatiques adaptés. Une personne aveugle pourra se servir des interfaces vocales ou tactiles pour interagir avec les distributeurs automatiques de titres de transport ou pour s'informer de l'horaire applicable sur son trajet. Les personnes sourdes et malentendantes seront informées en temps réel des changements d'horaire de leur train ou de leur bus par des messages écrits, émis en complément des annonces sonores ».

L'article 45 de la loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées affirme que « la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ». A l'exclusion des réseaux souterrains existants (sous certaines conditions), la loi de 2005 imposait aux réseaux de transport public d'être accessibles avant le 13 février 2015.

Face à la lenteur de mise en œuvre de l'application des dispositions de cette loi, l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées prévoit :

- des précisions relatives à la mise en accessibilité du matériel roulant et des arrêts du transport public,
- la possibilité d'élaborer un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée (ADAP) comporte une analyse des actions nécessaires à la mise en accessibilité de ce service et prévoit les modalités et la programmation de la réalisation de ces actions ainsi que le financement correspondant.

<sup>33</sup> http://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=fr&catId=89&newsId=2400

Le décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014 relatif au schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs, définit le contenu du schéma directeur d'accessibilité ainsi que les conditions de son approbation par l'autorité administrative. Il précise également les modalités de prorogation des délais de dépôt ou d'exécution du schéma directeur d'accessibilité.

L'article R. 1112-13 du code des transports, créé par ce décret, prévoit notamment :

- 1° une description des services (réseau, matériel roulant, accessibilité des points d'arrêt),
- 2° la liste des points d'arrêt prioritaires à rendre accessibles,
- 3° les demandes de dérogation,
- 4° la programmation,
- 5° l'estimation financière.
- 6° les modalités de formation des personnels,
- 7° la description des modalités de mise en œuvre et de suivi de l'exécution.

Il est prévu un schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée unique pour les services ferroviaires d'intérêt national et des schémas directeurs sous l'autorité des régions pour les transports régionaux.

Le rapport d'accessibilité 2015 <sup>34</sup> de la SNCF indique que le schéma directeur national d'accessibilité a été déposé le 25 septembre 2015 auprès du ministre des transports : « Ce schéma décrit la manière dont le service ferroviaire national va poursuivre sa mise en accessibilité. Cela concerne les aspects des gares, des trains mais également de l'information et des services. Il couvre tout le périmètre de la chaîne de transport ferroviaire d'intérêt national en incluant l'accès au point d'arrêt, le point d'arrêt en lui-même, comprenant le bâtiment voyageurs, l'accès aux quais et les quais, ainsi que le matériel roulant ferroviaire et les services associés. Afin de définir l'ordre de priorité dans l'aménagement de ces points d'arrêt, l'État a défini trois caractères de priorisation : la fréquentation, l'emplacement, le maillage ». Ce schéma a été signé le 29 novembre 2016 entre l'Etat et la SNCF.

D'autre part, les schémas directeurs régionaux d'accessibilité visant à rendre accessibles les gares et les matériels TER sont réalisés par les régions. Fin 2015, sur les 160 gares du schéma directeur national, les travaux d'accessibilité du bâtiment voyageurs sont terminés dans 87 d'entre elles, les travaux d'aménagement des quais sont terminés dans 41 gares, 28 étant accessibles en ce qui concerne le bâtiment voyageurs et les quais. Pour ce qui est des 291 gares relevant des schémas directeurs régionaux d'accessibilité, 112 gares ont été rendues accessibles sur le bâtiment voyageurs, 66 pour ce qui concerne les quais et 38 gares pour les deux.

Pour Hervé Chambon, spécialiste de l'accessibilité, concerné personnellement par ces questions, le concept de chaîne d'accessibilité est encore lointain dans les transports : « Tout d'abord, je parlerai de "chaîne d'accessibilité" ou plus spécifiquement de "chaîne de déplacement " c'est à dire la possibilité pour la personne handicapée (tout type de handicap) et pas seulement les PMR de pouvoir passer d'un moyen de transport à un autre en toute autonomie et donc de circuler librement. Le concept de chaîne d'accessibilité est une gageure difficile en France car il implique une politique globale d'accessibilité et lorsqu'un maillon de la chaîne est brisé la liberté de circuler s'envole pour les personnes handicapées.

<sup>34</sup> https://www.accessibilite.sncf.com/rapport2015/#D1

Nombreux sont les acteurs de cette chaîne d'accessibilité et trop souvent cela tourne encore à la querelle de chapelle (voirie, gare, arrêt de bus, arrêt de tramway). Par exemple : un arrêt de bus peut être accessible mais pas la voirie environnante, la réciproque peut être vraie et ainsi de suite. Une obligation a été faite aux communes de plus de 5000 habitants de faire un plan de mise en accessibilité des aménagements et des espaces publics loi 2005. Cependant force est de constater que très peu de villes ont fait ce plan et ont fait les travaux nécessaires ».

Des efforts importants d'amélioration de la chaîne de transports sont encore à faire : « j'ai testé les transports en commun en fauteuil roulant<sup>35</sup> » le Parisien, 3 octobre 2016.

L'amélioration de l'accessibilité permet aussi l'amélioration de la continuité piétonne au sein du PEM, entre les modes ou d'un mode vers un autre, par le traitement :

- de l'organisation spatiale des quais et des arrêts, de leurs emplacements et de leurs accès,
- des dénivelés, de manière mécanisée ou non,
- de la signalétique et de son jalonnement,
- des aménagements d'accessibilité : bandes podotactiles, cheminements accessibles, etc.

L'AUT Ile-de-France membre de la FNAUT évalue ainsi la question des cheminements dans les gares d'Ile-de-France : « Le point faible de nos pôles, c'est la longueur des cheminements. Alors que les quais font plus de 200 m, les gares offrent rarement plus d'un accès, obligeant nombre d'usagers à parcourir plusieurs centaines de mètres en plus. Quand il y en a un deuxième, qui facilite l'intermodalité, il n'est pas mis en valeur, comme le passage de la rue de Londres à St-Lazare et le hall Pasteur à Montparnasse. Le retour du tramway en Île-de-France n'a pas fait perdre la mauvaise habitude prise avec les bus d'éloigner la correspondance de la gare, sauf quand il emprunte comme le T2 une voie SNCF. Mais dans sa portion sur voirie à La Garenne-Colombes, le T2 oblige à de longues minutes de marche pour rejoindre les quais de la gare. Et le terminus du T5 à Saint-Denis est éloigné de la station de métro Basilique. Il s'agit là de mauvais choix lors des phases projet, le PDU ne peut pas y faire grand chose<sup>36</sup> ».

Un dispositif d'information visuel et sonore sur les cheminements en gare de Dol-de-Bretagne, simple et efficace, installé à une hauteur adaptée :



<sup>35</sup> http://m.leparisien.fr/info-paris-ile-de-france-oise/transports/j-ai-teste-les-transports-en-commun-enfauteuil-roulant-03-10-2016-6171273.php#xtor=AD-1481423553

<sup>&</sup>lt;sup>36</sup> Penser la gare intermodale en Ile-de-France, AUT-infos (membre de la FNAUT), n° 136 – mai-juin 2016.

Enfin, des modules d'apprentissage pour aider à se repérer dans les principales gares multimodales pourraient être mis en place, si l'espace physique n'est pas suffisamment clair, sur le modèle des outils pédagogiques de la mobilité de la RATP<sup>37</sup>.

Deux représentants de la FNAUT, Christiane DUPART, présidente de la FNAUT Hauts-de-France et Antoine LAMOTTE, vice-président et président de l'association Handirail ont effectué le 29 octobre 2016 une évaluation de la mise en accessibilité de la gare de Noyon (60).

Les objectifs du projet « Modernisation et mise en accessibilité de l'accès aux trains » (document SNCF) :

- un meilleur accueil de la clientèle par une modernisation de l'environnement de la zone d'embarquement,
- la mise en oeuvre d'ascenseurs permettant l'accès en autonomie complète aux différents quais,
- la mise en conformité de l'éclairage,
- la sécurisation du site.

#### Le Programme Technique des travaux :

- le rehaussement des quais à 550 mm,
- l'installation de Bandes d'Eveil à la Vigilance,
- la mise en conformité des bords de quai,
- la sécurisation des extrémités de quai,
- la mise en conformité de l'éclairage du passage souterrain et des quais,
- la mise en conformité des trémies d'escalier :
  - main courante double lisse,
  - manchon en braille,
  - contraste des marches.
  - nez de marche antidérapants,
- le rafraichissement du souterrain.
- la mise en oeuvre d'ascenseurs permettant l'accès en autonomie complète aux différents quais,
- l'installation de nouveaux abris de quais.

#### Les constats positifs suivants ont été faits :

- installation de deux nouveaux guichets et façades (guichets surbaissés),
- installation de deux portes automatiques avec vitrophanie (à deux niveaux) et volets roulants, accès quais et parvis,
- installation de balises sonores en haut des portes d'accès et de sortie (intérieur et extérieur), au niveau des guichets et en haut du passage souterrain (y compris alimentation électrique) et boîtier pour les usagers malvoyants,
- installation d'une boucle magnétique au guichet (amplificateur voix),
- installation d'afficheurs légers : information en temps réel sur trains et travaux,
- mise en place d'une signalétique de civilité dans le bâtiment voyageur et dans l'abri Marquenterre (plaque d'information sur la priorité pour les personnes en situation d'handicap),

-

<sup>37</sup> http://www.ratp.fr/fr/ratp/r\_110221/pedagogie-de-la-mobilite-pour-tous/print/

- mise en place d'une nouvelle signalétique utilisant la police de caractères « Achemine »,
- installation de Bandes d'Eveil à la Vigilance,
- mise en conformité des trémies d'escalier :
  - main courante double lisse,
  - manchon en braille.
  - contraste des marches,
  - nez de marche antidérapants,
  - balises vocales.
  - bande podotactile en haut et au milieu des marches.

## Par contre, l'ascenseur installé en 2015 ne fonctionne toujours pas!

Du point de vue de l'intermodalité, des aménagements positifs :

- aménagement d'un véritable pôle d'échange multimodal; l'intérieur de la gare a été refait et est bien organisé,
- bandes guidage au sol à la sortie de la gare,
- installation d'abris vélos fermés,
- 6 Velobloc, place de la Gare,
- marquage au sol : pistes cyclables et cheminements piétons.

#### Mais des lacunes qui résistent :

- panneau lumineux avec départs bus mais aucun plan des lignes de bus !
- abribus : informations papier illisibles,
- poteaux dynamiques avec horaire en temps réel, mais ne qui marchent pas.

Les guichets de la gare de Noyon : guichet surbaissé avec tablette équipée de calculette à hauteur de fauteuil roulant :



L'accessibilité des escaliers vers le passage souterrain : bande podotactile en haut et sur la plateforme au milieu des marches et rampe double lisse pour l'escalier.



Gare de Noyon (60), photos Antoine LAMOTTE.

#### **◆** Quelques exemples de bonnes pratiques d'accessibilité :

- conception des PEM: réduction des cheminements et des dénivelés pour les correspondances entre les modes, plans inclinés (utiles à tous les voyageurs),
- repérage : bandes podotactiles en amont de la première marche d'un escalier,
- déplacements: amélioration de la disponibilité des équipements mécaniques (escaliers mécaniques, ascenseurs), rampes à double lisse, abris de quai avec emplacement PMR, cheminements libérés des obstacles qui pourraient s'y trouver,
- information : guichets surbaissés (avec une amplitude d'ouverture horaire convenable), bornes d'appels d'urgence accessibles.

#### 2.2 L'intramodalité ferroviaire

Pour la FNAUT, le transport ferroviaire est la vocation première de la gare (texte publié dans FNAUT-Infos n° 178, octobre 2009).

Dans son rapport remis au Premier ministre en mars 2009, la sénatrice Fabienne Keller propose de faire des gares centrales des agglomérations françaises de « grandes gares », c'est-à-dire « des centres de territoires urbains et durables à fort potentiel », « des lieux centraux de la vie sociale urbaine ».

Que ces gares deviennent des pôles d'intermodalité aisément accessibles, associant étroitement trains de grandes lignes, TER, autocars, transports urbains, vélo, taxi et voiture partagée est évidemment indispensable, et cette question est appréhendée dans le rapport avec pertinence. Que les quartiers de gares deviennent des pôles urbains denses et attractifs est tout aussi judicieux : y construire logements, bureaux et commerces est favorable à l'usage du transport collectif, en réduisant à la source les besoins de déplacement automobile.

Mais faut-il ouvrir très largement les gares sur la ville jusqu'à en faire des « places publiques » (page 26 du rapport) ? Le risque d'en négliger, voire même d'en pénaliser, la fonction transport est réel et ne doit pas être sous-estimé.

Aujourd'hui déjà, les gares centrales disposent de trop peu d'espace pour la circulation des voyageurs. Les halls de la gare de Paris-Lyon en fournissent un triste exemple. Dès son entrée dans la gare, le voyageur se heurte à de multiples obstacles entre lesquels il doit slalomer péniblement pour atteindre le panneau d'affichage des départs puis son train : bureau d'accueil, distributeurs de boissons, composteurs, terrasse de café, sucettes publicitaires, rangées de sièges, chariots à bagages. La SNCF a même ajouté à ce fouillis des bacs à palmiers ! En sens inverse, le voyageur tout juste descendu du train doit effectuer un véritable parcours du combattant pour atteindre le métro ou le RER. Ajoutons à cela une signalétique médiocre, écrite en caractères trop petits, et des conditions d'attente déplorables.

A Paris-Montparnasse, comme dans de plus en plus de gares, on ne trouve plus de bureau d'information : il faut s'adresser aux guichets, cachés dans une aile de la gare, sans éclairage naturel (seuls les commerces sont bien visibles). Les accès aux quais sont encombrés par les distributeurs de billets. Les salles d'attente sont miteuses, glaciales ou étouffantes, mal aérées. L'accès piéton à Montparnasse Pasteur est quasiment invisible.

On peut cependant trouver pire encore : la gare de Lyon-Part-Dieu, si mal conçue que les guichets et la salle d'attente sont à peine visibles, est désormais traversée par des centaines d'usagers en transit entre la ligne B du métro, côté ouest, et le tramway Léa (ligne 3), côté est, la ville de Lyon ayant refusé un terminus de Léa à l'ouest de la gare pour ne pas gêner la circulation automobile (le phénomène s'aggravera avec la mise en service du tramway Leslys (Rhônexpress) et le prolongement du tramway T4).

Or, Mme Keller le rappelle elle-même, il est souhaitable que, d'ici 2030, les gares accueillent entre 2 et 4 fois plus de voyageurs qu'aujourd'hui. Leur saturation s'aggravera donc, alors qu'il est difficile d'y créer de l'espace à des prix acceptables. Ce n'est d'ailleurs pas seulement le cas des grandes gares parisiennes et des gares des plus grandes métropoles de province : celle de Grenoble est engorgée elle aussi et doit être reconstruite prochainement.

Dans cette perspective de flux de voyageurs en forte croissance (3 à 5% par an), les emprises ferroviaires éventuellement disponibles au voisinage immédiat des gares ne doivent-elles pas être utilisées en priorité pour créer de nouvelles voies nécessaires à l'intensification des dessertes TER (il aurait fallu le faire à Grenoble)? Et est-il réaliste de vouloir implanter dans les gares elles-mêmes de grands commerces, des bureaux et des crèches, « d'en faire des lieux d'échange et de rencontre où l'on vient sans avoir de train à prendre », « d'y organiser des événements culturels : expositions, concerts, spectacles de théâtre et de cinéma » ?

Y introduire de petites boutiques (pharmacie, coiffeur, cordonnier), un restaurant (il n'y en a plus à la gare de La Rochelle, récemment rénovée) et des services d'appoint ou de dépannage (poste, bureau de change) est souhaitable, et permet par ailleurs d'améliorer la sécurité en maintenant une présence humaine en dehors des heures de pointe.

Mais il faut d'abord y dégager de l'espace pour les fonctions ferroviaires : accueil et information, plan de la gare et plan du réseau national (introuvable dans les gares SNCF!), guichets, consignes, toilettes et douches, aménagements intermodaux, salles d'attente « grandes lignes » abritées et conçues comme les salles d'embarquement des aéroports, ascenseurs, escalators et tapis roulants pour les personnes à mobilité réduite ou tout simplement âgées, dont le nombre va s'accroître dans les années à venir. Il faut aussi préserver la fluidité des déplacements à l'intérieur de la gare, même en période de pointe, et permettre au voyageur de s'approprier la gare et de s'orienter facilement en rendant son plan plus lisible.

Ouvrir la gare sur la ville, oui, en veillant à ne pas y introduire de l'insécurité. Mais la ville ne doit pas envahir la gare, qui est d'abord faite pour les voyageurs : le peu d'espace disponible doit être aménagé en priorité à leur intention et être très « lisible ».

Le rôle de la gare, au sein du mode ferroviaire, est d'assurer les correspondances, entre les services de courte, moyenne ou longue distance. L'importance de cette fonction sera renforcée lorsqu'il y aura plusieurs opérateurs ferroviaires au sein de la même gare.

Pour le voyageur, la connaissance de l'offre ferroviaire est déjà une des premières exigences : connaître à l'avance les correspondances, les dessertes, les horaires permet une intramodalité plus efficace. L'importance de l'information du voyageur sur l'offre ferroviaire a été rappelée par la FNAUT dans une étude relative à l'information multimodale et à la billettique<sup>38</sup> (pages 17 et suivantes).

-

<sup>38</sup> http://www.fnaut.fr/actualite/etudes-et-debats/206-information-multimodale-et-billettique

Les éléments suivants sont importants pour faciliter les cheminements dans les gares :

- signalétique et jalonnement,
- informations sur les horaires et sur les dessertes, cartes des lignes desservies,
- tableaux d'arrivées/départs avec l'indication des voies,
- information sur la composition des trains,
- annonces dans les rames à l'approche des nœuds de correspondances des heures et quais de départ des principales correspondances.

Tous les éléments qui permettent de mieux se positionner à l'avance sur le quai et dans la rame participent à une bonne intermodalité.

La bonne organisation de l'offre ferroviaire est aussi un élément facilitateur de l'intramodalité ferroviaire et plus largement de l'intermodalité. A ce titre, on peut citer les mesures suivantes :

- Les correspondances quai à quai et l'affectation systématique des trains sur les mêmes voies sur la totalité du service annuel.
- Le cadencement qui n'exclut pas une bonne information sur les horaires et les dessertes dans les gares, comme en Allemagne ou en Suisse.
- La synchronisation du mode ferroviaire par une organisation intelligente des nœuds de correspondance ferroviaire ainsi qu'on peut le détecter sur le graphique réticulaire suisse (<a href="http://www.tableaux-horaires.ch/fileadmin/fap\_pdf/Netzgrafik/Netzgrafik2016.pdf">http://www.tableaux-horaires.ch/fileadmin/fap\_pdf/Netzgrafik/Netzgrafik2016.pdf</a>): la fréquence des dessertes est représentée par la nature du trait (une ligne = 1 train/h, plusieurs lignes = plusieurs trains/h, tireté = toutes les 2 heures, mixte= irrégulier....), la couleur et l'épaisseur du trait symbolisent le type de train (Intercity, Interregio, Regio etc...), les minutes d'arrivée et départ de chaque gare sont indiquées.
- La diamétralisation des TER permet :
  - de valoriser le rôle de PEM des gares intermédiaires et des terminus de lignes
     TER
  - de désengorger le nœud central puisqu'une partie des correspondances intermodales vont pouvoir se faire aux différents PEM traversés.

De nombreux projets de diamétralisation des dessertes TER sont en cours de mise en place, à Bordeaux ou à Grenoble (« à compter du nouvel horaire de décembre 2016, les mouvements TER autour de la capitale dauphinoise seront réorganisés en deux courants diamétraux Saint-André-le-Gaz – Chambéry et Saint-Marcellin – Gières, dont les trains traverseront la gare de Grenoble sans y stationner trop longtemps<sup>39</sup> »).

La réception sur voie occupée des TER (rames courtes) permet de doubler la capacité d'une voie à quai en permettant de recevoir deux rames qui assurent deux trains différents. Cela se pratique couramment en Allemagne et en Suisse et permet d'augmenter la capacité de la gare. Dans ce cas, l'information des voyageurs dans la gare doit être parfaitement claire.

\_

<sup>&</sup>lt;sup>39</sup> L'Echo du Rail N° 407 – novembre 2016.

La gestion dynamique des flux de voyageurs dans les grandes gares peut conduire à une véritable organisation de la circulation des voyageurs dans la gare : les CFF testent des feux pour gérer le rush des pendulaires<sup>40</sup> (Tribune de Genève, 13 novembre 2016).

Pour faire face à la congestion des gares actuelles des projets de gares souterraines voient le jour : ligne diamétrale de Zürich (ouverte en octobre 2015), projet de gares souterraines à Genève et Lausanne mais on l'évoque aussi pour Lille.

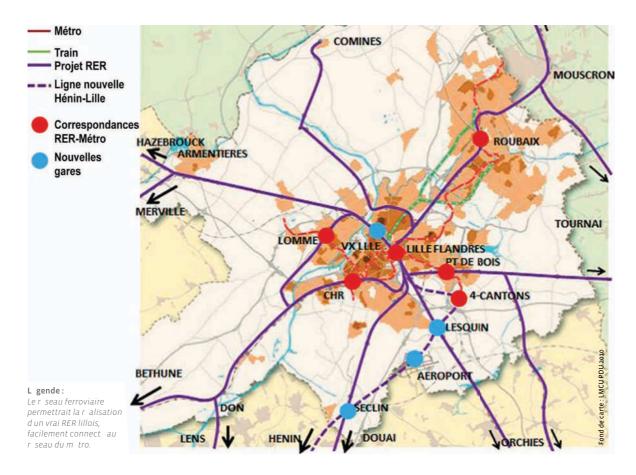
Ces projets peuvent poser des questions, notamment au regard de l'intermodalité.

C'est la position exprimée par l'Union des Voyageurs du Nord (membre de la FNAUT) dans le cadre du débat public du réseau express grand Lille<sup>41</sup>: « Le point fort du projet est la création d'une gare souterraine à Lille Flandres, seule solution pour gagner en temps de parcours et éviter les engorgements actuels de la gare. Nous souhaitons que cette gare permette la création d'un vrai RER complet autour de Lille, sur le modèle des « S-Bahn » qui ont fait leurs preuves en Allemagne. Cette entrée souterraine permettrait aussi de mieux desservir le Vieux-Lille, et de faciliter l'accès des trains venant d'Armentières ou de Béthune (avec en plus la création d'une correspondance métro à Lomme).

C'est l'occasion aussi de redynamiser les liaisons transfrontalières avec nos voisins Belges, dans le cadre de l'Eurométropole ».

<sup>40</sup> http://www.tdg.ch/news/news/feux-rouges-usagers-gares/story/25152369

<sup>41</sup> https://regl.debatpublic.fr/contribution-fnaut-reseau-express-regional-grand-lille-transports-ferroviaires-qualite



## Vers un vrai R seau Express R gional autour de Lille

L'idée d'une gare souterraine sous Lille Flandres est un atout majeur du projet. Quelques travaux d'aiguillages viennent d'être faits pour accroître la capacité de la gare de 30%, mais c'est loin d'être suffi ant sur le long terme. Déjà actuellement certains trains ne rejoignent pas LilleF landres par manque de capacité (Orchies Ascq par exemple).

Indépendamment de la nouvelle liaison HéninLi lle, cette gare souterraine doit permettre de réunir les lignes de l'ouest (Armentières, Don) et celles de l'est (Douai, Valenciennes, Tournai), et constituer ainsi un vrai R seau Express

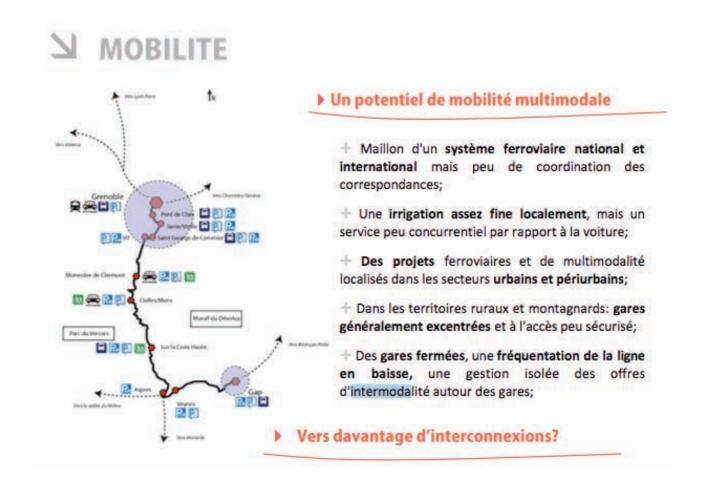
Il en résultera plusieurs avantages majeurs : les usagers des lignes de l'ouest gagneront du temps car il ne sera plus nécessaire de contourner tout Lille pour entrer en gare de Lille-Flandres, où les correspondances seront facilitées. La capacité de la gare sera nettement accrue (plus besoin de stationner les trains avant leur retour).

#### Aude I , des gares compl mentaires doivent tre pr vues pour desservir le vieux Lille ou Lomme.

L'intérêt d'un tel réseau est aussi de désengorger le métro par un maillage à partir de 5 gares de correspondances en plus de LilleFlandres : Roubaix, Pont de Bois (existantes mais non valorisées); CHR (existante) ; 4C antons, (à créer dans le cadre du projet REGL) ; Lomme (à créer, la voie ferrée existe)

La traversée souterraine sous le Vieux Lille (nouvelle gare à créer) et sous Lille Flandres permettra de créer des liaisons traversantes du type HéninAr mentières, Béthune-Tournai via Lomme et Vieux Lille, ou LensOrchies via Lomme et Ascq, et donner une nouvelle jeunesse à des lignes délaissées.

L'amélioration de l'intermodalité est aussi un facteur de développement (ou de diminution du déclin) pour les liaisons ferroviaires, notamment celles des lignes TER fragiles. C'est le cas pour l'étoile de Veynes ainsi que l'indique le document : « développement du territoire et voie ferrée : liens et perspectives, synthèse des interventions, jeudi 30 juin 2016 ».



#### Réduire la pénibilité des correspondances ferroviaires est une attente forte des voyageurs.

Si l'automobiliste peut effectuer tout un voyage sans avoir à sortir de sa voiture, le voyageur ferroviaire est souvent obligé d'effectuer des correspondances. L'interopérabilité du TGV évite au voyageur des correspondances contraignantes : selon la SNCF, une correspondance équivaut à une heure au moins de trajet supplémentaire !

D'autre part, les correspondances sont pénibles physiquement pour de nombreux voyageurs. C'est particulièrement vrai des personnes âgées ou à mobilité réduite, des personnes voyageant avec des enfants en bas âge ou des bagages lourds ou encombrants. Outre l'inconfort et la fatigue physique, chaque correspondance est aussi source d'aléas, donc de stress pour les voyageurs : retards et suppressions de trains, grèves locales,...

Les correspondances doivent s'effectuer quai à quai, ou entre quais reliés par des ascenseurs. L'accessibilité des matériels roulants doit être améliorée. Les voyageurs doivent disposer de véritables salles d'attente et non de sièges disposés dans des halls bruyants et sans protection contre le froid et les courants d'air, et d'abris confortables sur les quais.

L'exemple de la correspondance entre TER et tram-train à Châteaubriant est significatif : la ligne Nantes - Châteaubriant est desservie par les tram-trains récents mais lents de la région Pays de la Loire, tandis que la vieille ligne Nantes - Rennes est toujours parcourue par des TER trop peu fréquents de la région Bretagne. Les deux régions continuent ici de s'ignorer : des butoirs les séparent et malgré une seule gare, le système d'information, basée sur deux gares sans relation entre elles, écarte toute possibilité de trajet continu!



Gare de Chateaubriant (44).

Les étoiles ferroviaires périurbaines recèlent des capacités à absorber les besoins de déplacements des aires métropolitaines des grandes agglomérations : les étoiles ferroviaires : un outil au service d'un développement métropolitain durable ? Revue Générale des Chemins de Fer, février 2016.

Le développement des gares de périphérie<sup>42</sup> peut permettre de contribuer à développer des PEM « d'équilibre » permettant à une partie des flux de ne pas surcharger la gare principale : intitulé «gares multiples», un concours concernant l'aménagement des gares de périphérie de Strasbourg, a été motivé par le sentiment d'un potentiel largement sous-exploité. «Le modèle tramway qui fait la force de Strasbourg trouve sa limite au-delà de la première couronne. A partir de là, il n'y a plus d'alternative efficace à la voiture, or les gares TER pourraient l'apporter si l'aménagement de leur espace et leur connexion au réseau de transports en commun étaient meilleurs», observent Antoine Daubon et Tristan Siebert, membres de l'Association Strasbourgeoise des étudiants en Aménagement et Urbanisme et initiateur du concours. Les organisateurs ont proposé aux participants d'appliquer les concepts de «gares actives» et de «trains traversants». En vogue, notamment à Bâle la voisine suisse, ils consistent respectivement à créer l'animation dans l'espace, dans et autour de la gare, et à construire un réseau qui ne passe ou ne s'arrête pas forcément à la gare centrale ».

\_

<sup>&</sup>lt;sup>42</sup> http://www.lemoniteur.fr/article/les-etudiants-secouent-les-idees-sur-les-gares-de-peripheries-de-strasbourg-32220378?32220377=32220376#32220377

#### 2.3 L'intermodalité avec les transports urbains

Les services de transports urbains relèvent de la compétence des communes, de leurs groupements, de la métropole de Lyon et des syndicats mixtes de transport (article L. 1231-1 du code des transports) : les AOM sont compétentes pour organiser les services de transports urbains, dans le périmètre de leur ressort.

L'article L. 1231-2 du code des transports précise que ces services peuvent concerner tant le transport routier, que maritime ou fluvial si celui-ci est situé dans le périmètre de compétence des AOM. Ces services concernent le transport ferroviaire ou guidé sur les réseaux relevant de la compétence des AOM.

De la « complémentarité des modes » au « bout en bout » : l'intermodalité dans les gares du quotidien en Ile-de-France, contribution d'Elise AVIDE, doctorante, Laboratoire Techniques, Territoires, Sociétés, Ecole des Ponts ParisTech / Université Paris Est / CNRS.

Dans les années 1960 et 1970, l'intermodalité constitue un impensé pour les transporteurs franciliens. Dans la presse professionnelle ferroviaire, aucun article sur la période n'évoque cette question. Pour les ingénieurs qui assurent l'aménagement et le développement des gares ferroviaires de banlieue, l'enjeu est d'acheminer efficacement des flux de circulation vers le train pour ne pas péjorer l'exploitation du système.

C'est en fait par la planification territoriale que le principe d'une « complémentarité entre les divers modes de transport » apparaît. L'argument mis en avant par les aménageurs est le suivant : « Une grande agglomération ne peut assurer à chaque citadin la liberté totale du choix du mode de transport, pour qu'il puisse garder une liberté de choix relative, sinon totale, dans d'autres domaines, jugés plus fondamentaux, tel que le choix de l'emploi ou de la résidence. Ceci conduit à affirmer le principe d'une complémentarité entre les divers modes de transport<sup>43</sup> ». La question de l'articulation entre les modes est à ce moment-là l'apanage des urbanistes.

Cette double approche conduit à considérer la gare de banlieue en termes de périmètres de maîtrise d'ouvrage : un ferroviaire, dans lequel des ingénieurs transports gèrent des flux et des interfaces quai-train ; et un urbain, dans lequel des collectivités aménagent les équipements liés à l'intermodalité.

Le sujet de l'articulation entre les modes a depuis pris une ampleur considérable et s'est largement complexifié. Mais cette logique en termes de périmètres a perduré jusqu'à la fin des années 2000. Néanmoins, à partir de ce moment-là, les termes de « bout en bout » ou de « chaîne des déplacements » commencent à se substituer dans la presse professionnelle à ceux de « juxtaposition des modes » et d' « intermodalité ». Ces changements de terminologie ne sont pas neutres, bien au contraire : ils consacrent le passage d'une approche en termes de scénarios de pratiques.

Dorénavant, les acteurs en charge de l'aménagement des « pôles d'échange » cherchent à se mettre en empathie avec le voyageur et à prendre en compte les difficultés auxquelles celui-ci peut être confronté dans sa pratique quotidienne des déplacements.

-

<sup>&</sup>lt;sup>43</sup> Schéma d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France, 1976.

Avec le « bout en bout », c'est ainsi la figure de l'usager qui se retrouve placée au cœur de la conception des gares. Ce basculement dans les représentations engage toute une série d'ajustements dans les projets : les gares routières sont pensées au plus près de celles ferroviaires pour réduire la rupture de charge, les espaces de circulation entre les différents modes sont rendus plus spacieux pour améliorer la qualité des cheminements, etc.

Ceci étant, force est de constater que cette intermodalité se réalise dans certains cas aux dépens de l'insertion urbaine de la gare. Car de tels aménagements supposent souvent d'importantes emprises foncières aux abords immédiats des gares ferroviaires. Or ces mêmes espaces jouent souvent un rôle crucial en matière de couture urbaine entre les quartiers, ou en matière de qualité des cheminements vers les zones d'habitation et les centres-villes. En focalisant sur l'usager des transports, le risque est alors de masquer les autres pratiques qui sont susceptibles de coexister dans ces mêmes lieux. L'un des grands enjeux dans la conception de l'intermodalité est dès lors de ne pas opposer les voyageurs aux habitants, le transport au territoire.

La nouvelle gare RER de Créteil-Pompadour correspond bien à la nouvelle approche des pôles d'échange, moins liée à l'urbanisme mais plus à la fonction de pôle d'échange puisqu'intégrant le Trans-Val-de-Marne (Tvm), les bus RATP et Société de TRansports Automobiles et de Voyages (STRAV), dans un site objectivement très contraint.



Correspondance avec le Tvm, station Pompadour.

#### L'organisation des dessertes

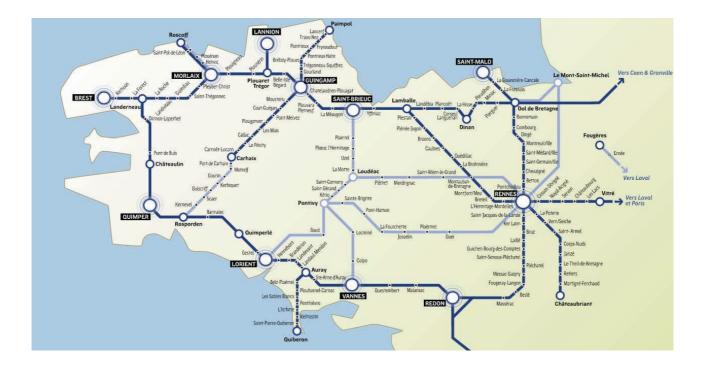
L'articulation entre l'urbanisme et l'organisation des transports doit être améliorée. L'urbanisme devrait être défini en cohérence avec les perspectives d'urbanisation des territoires desservis, avec les réseaux de transports urbains et les possibilités de rabattement vers les gares périurbaines.

Les dessertes de transports urbains doivent intégrer les gares TGV de périphérie existantes et qui ne sont pas desservies par TER. Elles doivent aussi permettre la desserte des gares des étoiles ferroviaires urbaines.

L'information croisée sur les modes doit aussi être développée. Tout ce qui permet d'informer à l'avance sur les autres modes disponibles dans les gares favorise l'intermodalité dans la gare.

Le prospectus du réseau de transport TER du Conseil régional de Bretagne<sup>44</sup>, pourrait, par exemple :

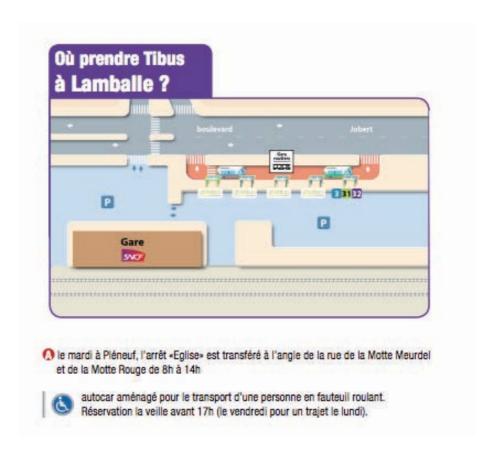
- indiquer les localités dotées de Transports en Commun Urbains (TCU),
- indiquer l'existence de cars départementaux,
- renvoyer au système d'information multimodale de Bretagne <a href="http://www.breizhgo.com/fr/">http://www.breizhgo.com/fr/</a>.



<sup>&</sup>lt;sup>44</sup> L'essentiel TER Bretagne, disponible dans les gares TER Bretagne.

En plus d'être une porte d'entrée vers la ville, la gare doit permettre l'information mutualisée entre les modes. Celle-ci doit faciliter la compréhension des dessertes et est importante en cas de situation perturbée, prévue ou inopinée (notamment avec l'aide d'outils numériques). Cette information comprend au moins un plan du quartier et toutes les informations utiles pour continuer son trajet (plan, tarifs et horaires des cars ou bus urbains, etc...).

L'identification des points d'arrêts des bus (urbains ou interurbains) sur la place de la gare est une bonne pratique à généraliser : information sur l'emplacement de l'arrêt de bus sur la place de la gare de Lamballe (22)<sup>45</sup>.



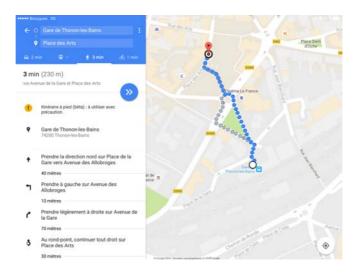
## • L'organisation du PEM

La gare doit être directement desservie par un arrêt des services de transports urbains et donner des informations sur l'ensemble des systèmes de transport public dont dispose la ville.

A Thonon-les-Bains (74), la place de la gare, exiguë, n'accueille aucun bus urbain : la station centrale des Bus Urbains Thononais se situe place des Arts à 250 mètres de la gare. La gare n'accueille qu'une partie des services routiers régionaux, l'autre partie desservant la place des Arts.

 $<sup>\</sup>frac{^{45}}{\text{http://www.tibus.fr/ftp/FR\_libre18/\%C3\%80\%20COMPTER\%20DU\%203-11\%20-\%20Ligne\%2032\%20-\%20Lamballe\%20-\%20Pl\%C3\%A9neuf.pdf}$ 

L'information sur l'existence d'un service de funiculaire urbain et d'un service de bateaux vers la Suisse de la Compagnie Générale de Navigation (sur le Léman) est mauvaise voire inexistante.



A noter qu'une rénovation complète du quartier de la gare est envisagée à moyen terme ainsi qu'une amélioration de la liaison piétonne entre la gare et la place des Arts (le Messager, 29 septembre 2016).

Un bon exemple d'organisation : le PEM d'Hoenheim (67), conçu par l'architecte Zaha HADID, correspondance entre le TER SNCF et les services urbains de la CTS :



Station Hoenheim Gare de la CTS (67).

Les exemples de mauvaises dessertes de la gare par les TCU peuvent concerner des exemples variés : c'est le cas de Nice où la gare des Chemins de fer de Provence est très éloignée de la gare SNCF et où la ligne de tramway la plus proche ne passe qu'à 300 mètres ou encore le cas d'Orléans où la gare centrale n'est desservie que par la ligne 1 du tramway.

L'équipe mobilité urbaine de la Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) a élaboré une infographie<sup>46</sup> innovante des 10 principes d'un transport urbain durable, certains de ces principes concernent l'intermodalité, notamment :

- aménager des espaces commerciaux et de services dans les principaux pôles d'échange,
- concevoir des pôles d'échanges multimodaux agréables,
- aménager des espaces commerciaux et de services dans les principaux pôles d'échange,
- installer des parcs de stationnement vélo aux principaux pôles d'échange,
- créer des institutions en charge des transports urbains durables, autorité intégrant la planification des transports et de la ville, alliances pour le transport public,
- encourager les citoyens à créer des ONG Associations d'usagers.

-

 $<sup>\</sup>frac{^{46}}{\text{http://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/J\_Others/GIZ\_SUTP\_10-Principes-Pour-Un-Transport-Urbain-Durable.pdf}$ 

# 10 PRINCIPES POUR UN TRANSPORT URBAIN DURABLE Optimiser le réseau routier et son Encourager la marche à pied et le vélo Améliorer le transport collectif Réguler l'utilisation des véhicules particuliers Mieux gérer le stationnement Promouvoir les véhicules propres T R R RAPA Appréhender les enjeux de façon globale Trouver des solutions de communication innovantes Implemented by af€

Il est intéressant de connaître le point de vue d'une autorité organisatrice sur la question des bonnes pratiques d'intermodalité entre les modes de transports urbains dans une gare ferroviaire. Ronan GOLIAS, chef du service déplacements à l'Eurométropole de Strasbourg expose les problématiques de la gare de Strasbourg.

La gare de Strasbourg concentre tous les modes sur le côté est de la gare. Outre cette question de concentration, les aménagements successifs de la place de la gare ont entraîné trois périodes de travaux importants sur vingt ans. Dans ces conditions, il est difficile d'implanter une nouvelle ligne de tramway induisant des travaux, des nuisances et des coûts.

La place de la gare est aussi un boulevard circulaire de Strasbourg sur lequel il y a du trafic de report en provenance de centre-ville à la suite de sa piétonisation et de la fermeture des itinéraires routiers « malins ».

Progressivement, la linéarité de l'axe routier 2x2 voies qui traversait la place de la gare a été supprimée. La Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS) a voulu faire arriver les TCU sur la place de la gare et réduire la circulation automobile à 2 x 1 voie. Un des sens de circulation a été transformé en axe bidirectionnel et l'autre a été dédié à la circulation des TCU. Le résultat est une diminution du transit des voitures sur ce secteur qui a été divisé par deux en 15 ans.

La place de la gare donne accès aux trois parkings situés sous la gare : courte durée (dont dépose minute), moyenne et longue durée.

Idéalement, la répartition modale des modes serait d'avoir côté ville, à l'est de la gare, les modes alternatifs à la voiture pour une bonne diffusion des flux vers la ville et les parkings seraient orientés à l'ouest de la gare. Mais il y a trop de difficultés pour utiliser ce secteur très contraint par les utilisations ferroviaires.

En terme de volume de trafic, Strasbourg est la 2<sup>ème</sup> gare de province : son trafic ferroviaire est donc supérieur à son ordre d'importance. La croissance de l'urbanisation des villes moyennes proches de Strasbourg alliée à des dessertes TER pertinentes et de bonne qualité ferroviaire alimentent un flux de piétons et de cyclistes très important qui va de la gare vers le centre-ville. Ces flux se heurtent donc aux voies de circulation automobile qui ne peuvent être déplacées...

En ce qui concerne les services de transport collectif routier, la place de la gare est traversée par 5 lignes de car interurbains et de nombreuses lignes de bus urbains. Ces lignes sont priorisées par rapport à la circulation automobile.

On aimerait pouvoir supprimer les feux pour les croisements voie bus/voies piétonnes dans une logique à la suisse de zone de rencontre. Mais les exploitants de TCU n'apprécient pas la mixité avec les flux de piétons. Idéalement, il pourrait en être de même en ce qui concerne la cohabitation circulation automobile/flux piétons mais il s'avère que c'est très difficile à imposer.

Le design de la gare, qui est très ouverte sur l'espace public, pose question en termes de sécurité et présente des difficultés pour les aveugles qui ne lisent pas les transparences et les accès.

L'entrée dans la gare se fait plutôt par l'entrée et le souterrain central et les sorties par les entrées et souterrains latéraux. On souhaitait faire des escaliers directs du quai 1 TER vers le nord de la gare afin de desservir aisément la station de la ligne C du tram. Ce projet a malheureusement peu de chances d'aboutir notamment pour des raisons de sécurité, d'investissements en systèmes d'ouverture des accès, d'information, de sécurité et de cheminements.

De plus, il apparaît que Gares et Connexions préfère que les flux de voyageurs transitent par le passage souterrain et la zone commerciale de la gare... alors que les déplacements concernés sont des déplacements quotidiens ...Ceci pose une vraie question par rapport à la qualité de service du pôle d'échange.

La répartition des espaces au sein de la gare est complexe puisqu'il y a un emboîtement des espaces qui ont la nature d'établissements recevant du public (ERP): SNCF, les parkings et la station de tram de la Compagnie des Transports de Strasbourg (CTS) sous la gare au niveau - 4. Ces espaces sont imbriqués et ont des heures d'ouverture et de fermetures spécifiques qui empêchent une mutualisation des cheminements des piétons au sein de la gare.

Le débat entre la primauté de la commercialité ou de la praticité des échanges concerne aussi l'entrée depuis la gare vers la station souterraine du tram : le passage imposé par la galerie commerciale située à un niveau intermédiaire pourrait être effectué par des cheminements plus rapides pour aller au tram.

Les enjeux patrimoniaux ne sont pas négligeables. La place de la gare, classée, est sous le contrôle des ABF, ce qui entraîne l'interdiction des modèles d'abribus standards. Faute d'appel d'offres pour des abribus spécifiques, il n'y a pas d'abribus pour les arrêts situés du côté de la verrière de la gare.

Lors de l'aménagement de la place de la gare, les TCU, la circulation automobile et les loueurs de voiture ont été intégrés dans les réflexions. Mais il y a des impensés liés aux nouveaux usages que sont le covoiturage ou les VTC. Pour le covoiturage, la dépose est rapide mais la prise en charge nécessairement plus longue. Les parkings dépose-minute ou courte durée sont un peu sous dimensionnés.

Pour les services d'autocar, les cars Macron desservent la gare routière provisoire qui se situe à l'écart de la gare dans le quartier des Halles. Idéalement la gare routière serait déplacée à l'ouest de la gare.

La part modale des déplacements en vélo est devenue supérieure à la part modale des TCU, pour les habitants du centre-ville. La capacité de stationnement des vélos est à la traîne de la demande. De plus, elle n'est pas tout à fait qualitative puisqu'essentiellement constituée d'arceaux. La demande de stationnement de vélo porte aussi sur le stationnement nocturne, ces vélos étant utilisés dans la journée par les navetteurs. Malgré cela, la politique vélo est de privilégier le stationnement des vélos à la gare à l'embarquement des vélos dans les trains.

Enfin, l'enjeu est de faire en sorte de désaturer le nœud central ferroviaire que constitue la gare de Strasbourg, dans la perspective de l'augmentation du trafic ferroviaire. L'objectif est qu'un certain nombre de gares dans le périmètre de l'Eurométropole de Strasbourg deviennent des pôles d'échanges et que les voyageurs utilisent des transports publics de rocade plutôt que radiaux à partir de la gare centrale.



Le parvis de la gare de Strasbourg (67).

Dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de PEM de la gare de Grenoble, l'Association pour le Développement des Transports en Commun, des voies cyclables et piétonnes dans la région grenobloise (ADTC, membre de la FNAUT) a déposé des observations<sup>47</sup> dans l'optique, notamment, d'une amélioration des déplacements et des correspondances au sein du PEM. L'ADTC a relevé :

- que la passerelle sur les voies était peu utile sans liaison avec les quais,
- que les nouvelles rampes d'accès entre trains et tram ou entre train et parvis favoriseront l'accessibilité,
- qu'il y avait peu d'informations sur les projets d'aménagement du parvis dont les maîtres d'ouvrage et calendriers de réalisation sont différents.

Le cas particulier des grandes gares parisiennes est traité dans une étude de l'AUT Ile-de-France (membre de la FNAUT) : les gares parisiennes, un laboratoire de l'intermodalité ? novembre 2016.

Cette étude est une contribution de la FNAUT Ile-de-France aux réflexions engagées par la ville de Paris et émet un certain nombre de préconisations sur le sujet des abords des gares : comment faciliter, pour le voyageur quittant la gare ou s'y rendant, l'échange avec tous modes possibles de déplacements urbains : marche, vélo, transport collectif, taxis, véhicule individuel motorisé sous différents modes d'utilisation, sachant qu'il faudra établir des choix de priorité entre ces modes.

<sup>&</sup>lt;sup>47</sup> http://www.adtc-grenoble.org/IMG/pdf/PEMGrenoble1311avisADTC.pdf

# 4 - Les préconisations de l'AUT

En effet, au moins trois de ces propositions rejoignent nos demandes ou nos préoccupations :

- Affirmer la gare comme un centre de la ville (NDR : ইয়েপুরুমিট ইংগ্রেম্টারিট ইয়েগ্রেম্টার ইয়েপুরুমিটার করেন্দ্র হার্মিটার বিশ্বরাধিক বিশ
- Développer les modes de transport doux ou actifs en নিদ্রাল



648 ss22174 64875 s2p2 n2 29 csa2 affisiada 222 625 s2227 i 35 i 2 2223 ff2 st722226222 ff75 ff76 25 t2

1 - les clients ont accès à l'information relative aux trains et à la gare

- 1 3477778277 27792777 27927778 377 e27292777 35re
- 4 les clients disposent d'un environnement d'attente  $\ensuremath{\text{PPP}}$   $\ensuremath{\text{PPP}}$
- 5 les clients ont accès à des services qui mettent à profit leur temps en gare

#### **Demandes et suggestions**

- L'approche des gares par tous les utilisateurs doit être fluide, bien signalée (suffisamment en amont). Pour les automobilistes, une telle signalétique permet d'anticiper les décisions et d'éviter, à l'arrivée, les stationnements «improvisés » (exemple gare Montparnasse, rue du Commandant Mouchotte) qui créent des nuisances et gênent souvent les autobus.

- Homogénéiser la signalétique de l'espace gare et celui de la ville (notamment pour les panneaux d'information 2022) 2023



FD 225778 25778 357722253342777 262 23277277777 262 227 22302

[

######## ? ? ? ? ? ? ? ? P. F. 2

- Améliorer les liaisons inter-gares par les moyens existants (RER, métro ou bus), ou sinon réalisables et finançables à court terme.
- Définir des liaisons inter gares « de haut niveau » existantes ou à créer. Ces liaisons pourraient faire l'objet d'une signalétique et d'aménagements spécifiques. Comme le souligne le rapport précité de la CCIP « Il arrive souvent que ce soit « le voyageur qui fasse le travail pour changer de ligne » (page 20).
- Dédier des forces de police spécialisées chargée de renseigner et de faire respecter les espaces (prévention du stationnement auto/moto et de la dépose-minute sauvages); généraliser et pérenniser les « gilets rouges » et les agents d'accueil mobiles de la RATP (présence sur le terrain et non derrière les guichets),
- Favoriser l'accès des gares par les autobus en :
- délivrant une information sur l'emplacement des arrêts,

8 OP cit page 20

- mettant en évidence des automates de vente en surface (au niveau des quais SNCF : distributeurs Transilien ou mieux, distributeurs RATP,
- Mettre en place, dans chaque gare, un lieu de renseignement interactif, bien signalé (de façon homogène, permettant d'obtenir une information exhaustive sur les transports en commun ou autres, disposant de distributeurs de billets RATP (pour éviter de descendre dans le domaine RATP), avec possibilité d'imprimer (ou de télécharger sur son appareil téléphonique) une « feuille de route »
- Développer de vastes parkings pour les vélos.

Des « points de progrès » spécifiques à chaque gare, sont notés dans les comptes-rendus de visite en annexe.

Le renforcement du maillage des TCU participe aussi à l'intermodalité avec les gares, c'est la position défendue par l'AUT Ile-de-France (membre de la FNAUT) dans le cadre de sa contribution au débat sur la restructuration du réseau de bus à Paris : « Une meilleure interconnexion des lignes Paris-banlieue doit se concevoir dans les deux sens : un dossier a été remis en 2014 par l'AUT à la Ville, proposant de prolonger un certain nombre de lignes de banlieue jusqu'à des nœuds de métro dans Paris.

La même idée vaut pour les futures liaisons « à haut niveau de service » entre banlieue et Paris comme le T'ZEN5 qui reliera la banlieue sud-est (Choisy-le-Roi) au 13° arrondissement : plutôt que de déposer paresseusement ses voyageurs val-de-marnais à Bibliothèque François Mitterrand, il conviendrait de prolonger la ligne dans Paris jusqu'à la station de métro Quai de la Gare, voire jusqu'aux pôles Gare d'Austerlitz et Gare de Lyon.

L'idée du « tramway des gares » doit être appliquée avec souplesse. Ainsi, pour régler le problème du bus 91 bloqué dans le secteur de la gare de Lyon par les taxis et divers obstacles circulatoires, l'AUT a proposé de le prolonger non pas vers la Bastille où il n'a rien à faire, mais vers la gare de Bercy, le faisant ainsi desservir quatre gares ».

C'est une des attentes des projets lourds comme le **Grand Paris Express** puisqu'un certain nombre de ses gares ont un rôle essentiel d'interconnexion avec le réseau existant<sup>48</sup>. Ces attentes ont été prises en compte par un rapport du CGDD sur la question<sup>49</sup>: « Parmi ces gares, la mission s'est particulièrement intéressée à celles qui sont liées au Grand Paris Express, nouveau réseau de lignes rapides à grande capacité réalisé pour l'essentiel par la Société du Grand Paris (SGP).

Au-delà de la fonction première de desserte, ces gares ont trois autres fonctions majeures : l'interconnexion avec les autres réseaux ferrés quand il en existe, l'intermodalité avec les modes actifs (marche, vélo) et les modes motorisés (voiture, tramway, bus, deux roues motorisés), et l'aménagement des quartiers riverains.

La mission conclut à une bonne prise en compte de l'interconnexion, sauf pour trois sites, Bry Villiers Champigny, Saint-Denis Pleyel et Le Vert-de-Maisons, qui nécessitent encore des études techniques et financières et le bouclage de leur financement à l'initiative de la SGP.

Elle constate que l'intermodalité est encore trop peu appréhendée par la SGP dans les projets de gares. Pour la mission, à la suite des diagnostics, monographies et guides de recommandations déjà réalisés, il convient qu'à l'initiative de la SGP et avec le concours des parties prenantes, au premier rang desquelles le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), une démarche opérationnelle de projet s'engage pour chaque gare. Elle est convaincue en effet que le nouveau réseau du Grand Paris Express (GPE) va offrir une attractivité nouvelle au transport collectif en Île-de-France, qui se fera sentir en Grande couronne, voire au-delà, et fera des gares du GPE des lieux d'échange très appréciés.

Le Nouveau Grand Paris ouvre une nouvelle page de l'histoire de la région capitale. Il ne doit pas la refermer trop vite. À l'heure où la pratique de la mobilité connaît des bouleversements incalculables, bouleversements dont les schémas administratifs et les modèles de prévision de trafic devront s'attacher à mieux rendre compte pour une meilleure programmation, il convient de garder ouvertes les options de développement dont il est porteur ».

-

<sup>&</sup>lt;sup>48</sup> https://www.societedugrandparis.fr/projet/la-carte-du-projet/les-gares-du-grand-paris

<sup>&</sup>lt;sup>49</sup> http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/154000791.pdf

Une des attentes face au GPE est de permettre une amélioration de l'intermodalité des gares d'Île-de-France. Avec la densification de la zone centrale, les investissements pour favoriser les rabattements sur des lignes qui permettent d'éviter l'hyper centre sont essentiels.

Enfin, le bus urbain est souvent le parent pauvre de l'intermodalité dans les gares, notamment en raison de ses aménagements moins contraints et structurants que les modes urbains ferrés. L'intermodalité parfois peu efficace du réseau de bus avec le réseau ferré est un des points figurant dans le cahier de doléances des participants au groupe de travail Bus2025 de la RATP<sup>50</sup>.

Pour ce qui est de l'Ile-de-France, le STIF a défini un schéma directeur des gares routières dans la cadre de sa politique en faveur de l'intermodalité (cahier de références pour la conception, la réalisation et l'exploitation des gares routières d'Ile-de-France<sup>51</sup>). Une partie de ces gares routières associant bus urbain et autocars interurbains. Certaines opérations d'aménagement de ces gares peuvent permettre d'obtenir des financements du STIF, notamment pour le maintien du personnel d'accueil et d'information.

Le schéma directeur pose deux principes permettant d'inscrire la gare routière dans une logique de pôle d'échange :

- positionner la gare routière au plus proche de la gare ferroviaire,
- ET organiser l'accès des autres modes à la gare routière.

Florence Michel (adhérente de l'AUT Ile-de-France), qui se déplace en fauteuil roulant, témoigne de l'accessibilité et de l'intermodalité avec les transports publics.

Concernant Paris, je m'intéresse ici à l'intermodalité **et l'accessibilité piéton avec ou sans mobilité réduite,** entre trains et transports en commun de surface (bus en l'occurrence).

Partant du principe que le cheminement entre le quai de la gare et l'accès au bus doit être aisé pour les PMR, sans obstacles et le plus court possible, la **gare Saint-Lazare** est la gare parisienne qui satisfait le mieux ces critères.

La récente rénovation a permis la création d'une cour dédiée à l'intermodalité dans laquelle seuls les bus et taxis peuvent accéder. Pour descendre du niveau des quais au niveau de la cour, il y a deux ascenseurs de grande taille. Le cheminement entre la sortie de la gare et les quais des bus 20 et 26 est court et bien adapté aux PMR.

Il n'en est pas de même dans les autres gares parisiennes, loin s'en faut ...

Gare Montparnasse: le passage entre la gare et les arrêts de bus 91, 92, 94, 95, 96 n'est pas du tout aisé pour les PMR. Il y a peu de trottoirs surbaissés ce qui oblige à faire un détour pour rejoindre le bus souhaité. D'autre part l'unique ascenseur permettant de passer des quais à la sortie est fréquemment en panne. Dans ce cas, il faut sortir rue du Commandant-René-Mouchotte par l'accès pompiers (qui n'est pas un accès piéton et donc pas aménagé) et contourner la gare pour rejoindre le boulevard de Vaugirard, soit un parcours de 400 à 500 mètres environ.

-

<sup>&</sup>lt;sup>50</sup> http://www.ratp.fr/bus2025/

<sup>51</sup> http://www.stif.org/IMG/pdf/SDGR\_cahier\_de\_references\_SDGR\_2009.pdf

C'est encore pire dans l'autre sens, quand on a un train à prendre... après avoir constaté que l'ascenseur est en panne, il faut rejoindre l'accès de la rue du Commandant-René-Mouchotte qui monte (beaucoup...) dans ce sens ! Temps perdu, fatigue et risque de rater le train ! A noter également que cet unique ascenseur est de petite taille et qu'il n'est pas rare de faire la queue un bon moment pour l'emprunter dans une file d'usagers chargés de valises, ou avec poussettes voire vélos.

Gare de Lyon: là encore la facilité d'accès dépend de la disponibilité de l'ascenseur entre le hall de la gare et la rue de Bercy pour rejoindre les bus des lignes 20, 63, 65. Pour les autres lignes, il faut descendre (ou monter ...) le parvis et bien que les récents aménagements facilitent les déplacements, le stationnement anarchique, surtout en soirée, des deux roues y compris souvent sur les passages abaissés crée des obstacles parfois infranchissables. Comme la situation est récurrente, je suppose que rien n'est fait pour la réglementer ...

Gare de l'Est: bien que cette gare ait été rénovée récemment, rien n'a été fait pour améliorer la circulation et le stationnement des bus. On aurait pu imaginer une cour sur le modèle de la gare Saint-Lazare avec terminus des lignes 30 et/ou 31 et/ou 47. Au lieu de ça, la cour appartient aux voitures et aux taxis.

Cela ne suffit pas aux automobilistes qui régulièrement stationnent sur les arrêts de bus à l'extérieur de la cour empêchant la montée ou la descente des usagers en fauteuil roulant. Des arrêts "en oreille" seraient les bienvenus ...

Gare du Nord: là encore un unique ascenseur de petite taille, pas toujours disponible, assure la liaison entre le hall de la gare et la cour des bus situé au-dessus. S'il est en panne, il faut soit monter par la rampe de sortie des bus à droite de la gare, ce qui est plutôt dangereux parce qu'on circule sur la chaussée (rien n'est prévu pour les piétons), soit contourner la gare et monter la rue du Faubourg Saint-Denis jusqu'à l'entrée pour les bus ou un peu plus loin jusqu'à un passage piétons. Inutile de préciser que la deuxième option impose un trajet beaucoup plus long et qu'on lui préfère la première.

Quand le parvis de la gare a été réaménagé il y a quelques années, la circulation des PMR a été nettement améliorée avec des arrêts de bus surélevés devant la gare et notamment des arrêts dans les deux sens de circulation pour la ligne 26. Mais ces avancées ont vite été anéanties par la circulation très dense et surtout un stationnement anarchique de voitures particulières et de taxis jusque sur les trottoirs surélevés pour les arrêts de bus! Ceux-ci étaient bien sûr accessibles pour les PMR par un trottoir incliné et cette rampe d'accès servait ainsi aux automobilistes pour y stationner! Cet incivisme avait pour conséquence ... d'empêcher purement et simplement l'accès à l'arrêt de bus pour les usagers en fauteuil roulant!

Au lieu de repenser l'aménagement du parvis, il a été décidé de supprimer l'arrêt du bus 26 en direction de Nation! Il faut maintenant aller à pied jusqu'à la rue Lafayette pour retrouver l'arrêt commun avec le bus 54. Il n'est pas rare de voir des touristes égarés chercher leur arrêt. Devant une gare internationale où arrivent les Eurostar et les Thalys, on aurait pu attendre des aménagements plus propices à l'intermodalité. L'espace du parvis devrait permettre l'aménagement de couloirs de bus protégés.

A noter que les ascenseurs permettant d'accéder à l'Eurostar sont eux aussi régulièrement hors service ce qui oblige les PMR à faire un long cheminement pour rejoindre le quai par la sortie. Heureusement le service Accès Plus prête un fauteuil roulant si on a pensé à en faire la demande. Encore faudrait-il savoir quand l'ascenseur est en panne ...

La mauvaise maintenance des ascenseurs, depuis longtemps une spécificité française ...

# Quelques exemples de bonnes pratiques d'intermodalité avec les TCU à l'étranger :

Correspondance avec une navette routière sur le quai de la gare à Las Navas del Marquès (Espagne, ligne Madrid-Avila), le minicar en correspondance est à cinq mètres du train :



Photo: Jean SIVARDIERE

La place de la gare à Saint-Gall (Suisse) : les différents modes en correspondance avec le train sont en face de la gare et à niveau.



# **▼** Quelques exemples de bonnes pratiques d'intermodalité avec les transports urbains :

- améliorer l'intégration de la gare dans son environnement notamment urbain,
- mieux coordonner les services et les modes,
- fluidifier les interfaces entre les modes, améliorer la signalétique et son jalonnement,
- mieux intégrer l'intermodalité avec les infrastructures existantes dans la conception des nouvelles infrastructures,
- chaque mode **informe** sur les services des autres modes.

#### 2.4 L'intermodalité avec les vélos

Le vélo, élément essentiel de l'intermodalité, est intégré dans la politique globale des transports. L'article L. 1211-3 du code des transports prévoit : « I. — La politique globale des transports prévoit le développement des modes de transports individuels et collectifs, en prenant en compte leurs avantages et leurs inconvénients respectifs en matière de développement régional, d'aménagement urbain, de protection de l'environnement, de limitation de la consommation des espaces agricoles et naturels, d'utilisation rationnelle de l'énergie, de sécurité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants.

. . .

II. — A cette fin, elle favorise, selon une logique intermodale :1° La complémentarité des modes de transports individuels et collectifs ainsi que leur coopération, notamment par les choix d'infrastructures, par l'aménagement des lieux d'échanges et de correspondances, par la création d'aires de stationnement sécurisé pour les vélos dans les nouvelles gares et les réaménagements de gares existantes du réseau ferré et par le développement rationnel des transports combinés; »

Les AOM, dans leur champ de compétence, sont en charge du développement de l'usage des modes non motorisés, ainsi que le prévoit l'article L. 1231-1 du code des transports : « Dans leur ressort territorial, les communes, leurs groupements, la métropole de Lyon et les syndicats mixtes de transport sont les autorités compétentes pour organiser la mobilité.

. .

Elles concourent au développement des modes de déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ».

Les autorités compétentes sont les autorités organisatrices de la mobilité, c'est à dire selon l'article L. 1231-1 du code des transports « Dans leur ressort territorial, les communes, leurs groupements, la métropole de Lyon et les syndicats mixtes de transport ».

Elles sont également en capacité de suppléer à l'offre privée de location de vélos, selon les dispositions de l'article L. 1231-16 du code des transports : « En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, les autorités mentionnées à l'article L. 1231-1 peuvent organiser un service public de location de bicyclettes (...) ».

L'organisation du stationnement des vélos en gare relève de SNCF Mobilités, ainsi que le prévoit l'article L. 2123-4 du code des transports : « I. – Pour les gares de voyageurs prioritaires qu'il définit, SNCF Mobilités établit un plan de stationnement sécurisé des vélos. Ce plan fixe le nombre et l'emplacement des équipements de stationnement des vélos et les modalités de protection contre le vol, en tenant compte de la fréquentation de la gare, de sa configuration et des possibilités d'y accéder selon les différents modes de déplacement. Il prend en compte les possibilités d'embarquement des vélos non démontés à bord des trains. Il programme la réalisation des travaux correspondants et comporte, à ce titre, un plan de financement. Ce plan est élaboré par SNCF Mobilités, en concertation avec les collectivités territoriales et leurs groupements concernés ».

« Il est compatible avec le schéma régional de l'intermodalité prévu à l'article L. 1213-3-1 et le plan de déplacements urbains prévu à l'article L. 1214-1, lorsqu'ils existent.

« II. – Le plan prévu au présent article est élaboré dans un délai de trois ans à compter de la promulgation de la loi  $n^{O}$  2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire. »

En ce qui concerne les services de transport des vélos dans les trains, l'article L. 2121-2 du code des transports prévoit : « Toute suppression du service d'embarquement des vélos non démontés à bord des services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national est soumise pour avis aux régions concernées. »

Les principes de l'intermodalité entre les transports publics et le vélo sont rappelés par la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB)<sup>52</sup>:

L'intermodalité est une nécessité directement induite par l'imbrication des réseaux. En la matière, les attentes des usagers fixent les objectifs à atteindre : la continuité, la compatibilité, la cohérence, la lisibilité, la complémentarité entre plusieurs modes de déplacement, selon leurs domaines de pertinence respectifs.

Pour être pertinente et efficace, l'intermodalité exige la connaissance de multiples besoins, usages et contraintes : la coordination des modes dans leurs interfaces physiques, dans leur organisation horaire, dans la façon de s'acquitter du prix du déplacement, dans la garantie qu'elle doit offrir : un service porte-à-porte.

En matière de compatibilité vélo + TC, l'intermodalité doit pouvoir se traduire par un savant dosage, selon le contexte et la pertinence, entre les services et les aménagements suivants :

- itinéraires cyclables de rabattement et de jalonnement vers les points de départ, terminus ou gares /stations intermédiaires ;
- offre suffisante de solutions stationnement sécurisé des vélos ;
- possibilité et pertinence de l'embarquement de vélos à bord ;
- offre de services annexes vélos de location ou VLS;
- planification et organisation cohérente d'aménagement permettant la cohabitation entre ces différents modes.

Dans une étude relative aux pratiques d'intermodalité vélo-transports collectifs<sup>53</sup> d'août 2015, le GART souligne l'importance du déploiement d'infrastructures pour améliorer l'intermodalité vélostransports collectifs. Parmi celles-ci, notamment dans l'optique de favoriser le rabattement sur les axes majeurs de transports collectifs :

- le stationnement des vélos,
- l'accessibilité cyclable aux stations de transports collectifs,
- les modalités d'embarquement des vélos à bord des transports collectifs.

<sup>&</sup>lt;sup>52</sup> http://www.fub.fr/velo-ville/intermodalite/transports-commun

<sup>&</sup>lt;sup>53</sup> https://www.gart.org/wp-content/uploads/2016/06/Etude-GART\_Pratiques-intermodalit%C3%A9-velo-TC\_Ao%C3%BBt-2015.pdf

Les bonnes et mauvaises pratiques de l'intermodalité avec le vélo dans les gares, contribution de l'association MDB : Mieux se Déplacer à Bicyclette (<a href="http://www.mdb-idf.org/spip/">http://www.mdb-idf.org/spip/</a>) :

#### 1/ Les grands principes :

- accessibilité "matérielle" : l'usager de la gare ne doit à aucun moment porter son vélo à bout de bras.
- infomobilité : l'usager vélo doit pouvoir accéder à l'information facilement sur place et à distance.
- les cyclistes doivent être traités comme les autres passagers et non comme des usagers de seconde zone.
- les axes : accès aux gares, le stationnement, l'embarquement, la communication.

#### 2/ Aménagement de l'espace de la gare :

#### - accès aux quais :

- les bonnes pratiques : entrée de gare rez-de-chaussée, portiques, ascenseurs capacitaires, goulottes, rampes plutôt qu'ascenseurs (disponibilité permanente, coût de maintenance moindre),
- les mauvaises pratiques : tourniquets, escaliers, ascenseurs étroits. Pour les ascenseurs, les ascenseurs RATP permettent en général à 2 cyclistes de tenir un vélo à la main tout en embarquant d'autres piétons, alors que les ascenseurs SNCF ne le permettent en général pas. Les spécifications techniques RATP devront être reprises pour les ascenseurs SNCF.

#### - accès aux rames :

- les bonnes pratiques : rames au niveau du quai, rampe d'accès, rame aménagée,
- les mauvaises pratiques : marches de rames, entrée étroite, rame non aménagée. L'indication des emplacements prévus pour les vélos est à prévoir sur tous les matériels ferroviaires roulants acceptant les vélos (exemple : absente des rames Z 6400 de la ligne Transilien J Paris-Versailles et Saint-Nom-la-Bretèche).

Les gares sont le point d'entrée aux transports ferroviaires Transilien/RER. Ces transports comprennent également les trams, aux lignes de plus en plus nombreuses. Il est important que tous les **trams-trains** (remplaçant souvent des trains) restent accessibles aux vélos emportés, selon les mêmes conditions et périodes.

L'extension aux **trams** est à envisager, comme c'est déjà le cas sur la majorité des réseaux de province équipés de matériel identique ou similaire (Montpellier, Strasbourg, Bordeaux, Grenoble, Clermont-Ferrand, Orléans, Le Mans, Mulhouse, Toulouse, Lille, ...) avec les restrictions dans le temps ou dans les portions de ligne en fonction de la densité. Le tram devrait être autorisé sur les **trajets dangereux** pour les cyclistes, comme par exemple sur le T7 au droit de l'aéroport d'Orly où la construction du T7 a entraîné la suppression de la piste cyclable.

L'emport des **vélos pliants** sans housse est à autoriser explicitement dans tous les TC au même titre que les bagages, en particulier sur les bus ou cars interurbains, avec les mêmes restrictions éventuelles.

- offre de stationnement en gare :
  - les bonnes pratiques : stationnement capacitaire, qualitatif et sécurisé, bien situé (au plus près des accès aux quais) arceaux permettant d'y attacher toute forme de vélo, idéalement à l'intérieur de la gare à niveau (réutilisation de bâtiments ferroviaires qui ne sont plus utilisés etc.) plutôt qu'à l'extérieur, durée modulable. Possibilité de réserver à l'avance une place via une application.
  - les mauvaises pratiques : pas ou peu de stationnement, arceaux ne permettant pas d'attacher le cadre avec un U (antivol le plus sérieux), arceaux dits pince-roues qui abîment la roue avant et ne permettent pas d'attacher correctement le vélo, arceaux fins ou démontables avec un outil standard.



Gare d'Argenteuil (95), photo MDB.

#### 3/ Aménagement autour de la gare :

- accès à la gare :
  - les bonnes pratiques : raccordements de la gare au réseau cyclable,
  - les mauvaises pratiques : absence de raccordement de la gare au réseau cyclable.
- offre de stationnement vélo aux abords de la gare.
  - les bonnes pratiques : stationnement en nombre et en qualité à proximité directe de la gare, box individuels ou collectifs, faciles d'accès, inclus dans l'abonnement urbain et/ou régional, si possible sans coût supplémentaire,
  - les mauvaises pratiques : offre de stationnement absente ou insuffisante, peu visible, sans abri des intempéries, excentrée par rapport à la gare, arceaux ne permettant pas d'attacher le cadre avec un U (antivol le plus sérieux), arceaux dits pince-roues qui abîment la roue avant et ne permettent pas d'attacher correctement le vélo, arceaux fins ou démontables avec un outil standard, espacement trop important entre les arceaux et donc utilisable par les deuxroues motorisés.

#### 4/ Les services :

#### - vélo-station:

- les bonnes pratiques : location de vélo de tout type, vélo en libre-service, petite réparation, possibilité de charger son vélo-électrique,
- les mauvaises pratiques : absence de vélo-station.

#### - la billetterie :

- les bonnes pratiques : possibilité d'embarquer dans les rames : au moins 10 vélos non démontés par rame, possibilité de modifier le billet pour ajouter le vélo ou au contraire le soustraire (dans les cas où un billet spécifique vélo est nécessaire) ; possibilité de découpler les places des passagers avec vélo (possibilité de voyager à deux avec un seul vélo payant (exemple un vélo pliant et un vélo "normal"). Prévoir la possibilité d'ajouter des fourgons spéciaux sur certaines lignes à certaines périodes (été, week-end) avec embarquement par les cyclistes eux-mêmes pour diminuer le coût (exemple Loire à vélo).
- les mauvaises pratiques : diminution de l'offre d'embarquement des vélos.

#### 5/ L'information et la communication :

- offre de plan de jalonnement vélo (édité par la ville, et ou la région) au point info de la gare et accessible en ligne,
- l'offre de stationnement doit être visible dans la gare et accessible en ligne,
- les heures de pointe pour l'embarquement des vélos dans les RER,
- les gares équipées ou non équipées d'accès type ascenseurs en amont du voyage,
- l'infomobilité, en s'appuyant notamment sur les modèles collaboratifs pour garantir une mise à jour permanente des données, sur la base du Plan d'Actions pour les Mobilités Actives.

Une **information permanente à quai** (plan de gare par exemple) sur la position de ces emplacements dans les compositions de matériel classique est aussi à prévoir. Ce plan contiendra aussi dans toutes les stations la partie desservie et la partie non desservie (rame courte ou longue). Une **information dynamique** sera fournie sur chaque train pour sa longueur dans chaque train. Cette information est utile à tous les voyageurs.

Pour les grandes gares parisiennes, l'offre de stationnement des vélos devrait être mise en place systématiquement dans les gares importantes (en 2016, pour les grandes gares parisiennes, la gare Montparnasse est la seule à disposer d'un parking à bicyclettes Véligo).

L'information à distance sur l'existence de ces abris contribue à leur succès. Le site (et les prospectus) des services TER + vélo du TER Bretagne sont un exemple<sup>54</sup> à généraliser :



Le transport des vélos dans les trains pose des questions spécifiques. Le vélo et le train offrent une combinaison parfaite mais l'accès au train est souvent compliqué: un guide pratique permet de connaître les modalités du transport des vélos dans les trains (guide pratique Cyclo trans-europe<sup>55</sup>).

- **▼** Quelques exemples de bonnes pratiques d'intermodalité avec les vélos :
- faciliter la circulation des vélos autour et dans la gare,
- développer les services liés à la pratique du vélo dans les gares,
- développer une offre de stationnement qualitative et mieux informer sur les modalités pratiques de stationnement des vélos en gare.

-

<sup>&</sup>lt;sup>54</sup> http://www.ter.sncf.com/bretagne/gares/services/abri-velos

<sup>55</sup> http://eurovelo3.fr/int1/assets/pdf/depliant-train-velo.pdf

#### 2.5 L'intermodalité avec les autocars

L'autocar est un des maillons de la chaîne de transport et doit être pris en compte dans l'intermodalité.

Le code des transports concerne les gares routières qui sont au nombre des aménagements définis par l'article L. 3114-1 du code des transports ainsi : « Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux aménagements accessibles au public, qu'ils soient ou non situés, en totalité ou en partie, sur les voies affectées à la circulation publique, destinés à faciliter la prise en charge ou la dépose de passagers des services réguliers de transport routier.

Pour l'application du présent chapitre, ces aménagements incluent les installations annexes nécessaires à l'accueil des passagers et aux services à destination des entreprises de transport public routier.

Ils comprennent les gares routières et tout autre aménagement répondant à la définition du premier alinéa.»

La compétence de la région en matière d'organisation de l'intermodalité porte aussi sur les gares routières stratégiques et relevant du service public. L'article L. 1213-3 du code des transports prévoit, au second alinéa: « La planification régionale de l'intermodalité comprend les modalités de coordination de l'action des collectivités et de leurs groupements concernés, relatives aux pôles d'échanges stratégiques entrant dans le champ de l'article L. 3114-1 et relevant du service public et les objectifs d'aménagements nécessaires à la mise en œuvre de connexions entre les différents réseaux de transport et modes de déplacement, en particulier les modes non polluants ».

L'ordonnance n° 2016-79 du 29 janvier 2016 relative aux gares routières et à la recodification des dispositions du code des transports relatives à l'ARAFER porte notamment sur les gares et autres aménagements du transport routier. Le champ d'application des dispositions contenues aux articles L. 3114-1 et suivants du code des transports concerne les gares routières et l'ensemble des aménagements accessibles au public affectés aux services réguliers de transport routier.

Elle prévoit : « un décret en Conseil d'Etat précise les éléments que doivent comprendre ces aménagements et les services devant y être assurés selon leurs caractéristiques, leur niveau de fréquentation ou la nature du trafic, afin de répondre aux besoins des entreprises de transport public routier et des passagers » (à noter que les besoins des entreprises de transport public routier passent avant ceux des passagers...).

Ce projet de décret pourrait être l'occasion de donner un contenu concret et effectif à un certain nombre de dispositions du règlement n° 181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar dont la plupart des dispositions relatives aux aménagements et aux services dont doivent bénéficier les passagers sont potestatives. En ce qui concerne les très rares exigences clairement obligatoires des précisions relatives à leur application seraient bienvenues.

En particulier, il pourrait être opportun de développer des précisions relatives à :

- aménagements permettant le respect des droits des personnes handicapées et des PMR (articles 9 et suivants) : aménagements physiques des gares et points d'arrêts (ex : rampes, ascenseurs),
- information sur les conditions d'accès non discriminatoires des PMR par les entités gestionnaires de stations (article 11 : modalités d'information à distance et sur site),
- dispositifs d'information en situation perturbée (article 20) : localisation du ou des dispositifs dans la station, nature des systèmes d'informations (sonore, visuel, numérique) et capacité à délivrer des informations dynamiques,
- éléments de confort (abris, places assises, toilettes, éventuellement douches), à noter que ce point ne relève pas du règlement 181/2011,
- assistance en cas d'annulation ou de départs retardés (article 21) : précisions relatives aux repas, collations et rafraîchissements (à pondérer en fonction de la fréquentation),
- information sur le voyage (article 24) : exigences sur les supports et le contenu de l'information,
- information sur les droits des passagers (article 25) : exigences sur les supports et le contenu de l'information.

A l'occasion de la publication d'un rapport sur l'application du règlement (UE) n° 181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar : <a href="http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/FR/1-2016-619-FR-F1-1.PDF">http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/FR/1-2016-619-FR-F1-1.PDF</a> la Commission a encouragé « les autorités nationales et les investisseurs privés à assurer la correspondance intermodale des arrêts et stations d'autobus et d'autocar avec d'autres modes de transport, notamment avec le chemin de fer et le transport régional et local dans les nœuds urbains... ».

L'ordonnance 2016 institue une procédure de déclaration des gares routières par leurs opérateurs afin que l'ARAFER puisse en vérifier les conditions d'accès par les autocaristes dans le cadre de son rôle de régulateur. Parmi les critères du registre<sup>56</sup>, le critère « TCU à moins de 100 mètres » est intéressant au titre de l'intermodalité.

Parmi les 159 gares routières déclarées à ce jour, 84 % sont situées à moins de 100 mètres d'un point d'arrêt de TCU.

La FNTV rappelle que l'intermodalité est au cœur des missions de la gare routière : « Pour favoriser le développement du transport public, la gare routière a tout intérêt à développer l'offre de services à destination des voyageurs età faciliter l'accès aux autres moyens de transports : trains, métros, bus, taxis, vélos, etc. Les gares routières sont des infrastructures connectées efficacement aux réseaux urbains (95%) et ferré (86%). 50% d'entre elles disposent, à proximité, d'une connexion avec les modes doux (vélos...). » (Mobil'idées n°2 spécial pôles d'échanges<sup>57</sup>).

<sup>&</sup>lt;sup>56</sup> http://www.arafer.fr/les-autocars/gares-routieres/registre-public-et-carte-interactive-des-gares-routieres/

<sup>57</sup> http://www.fntv.fr/communication/publications/guides-mobil-idees/

Toutefois, le document précité relève la faiblesse des équipements des gares routières : 50 % des préfectures n'ont pas de gare routière, sur la base des critères définis par la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV) pour caractériser une gare routière :

- une infrastructure hors voirie, avec une salle d'attente protégeant les voyageurs de la pluie et du froid,
- une information des usagers sur les horaires et les services (éventuellement une information en temps réel sur les perturbations),
- des quais affectés pour les véhicules à l'arrivée et au départ,
- et une identification claire dans la ville (plan de ville, signalétique urbaine, etc.).

Certaines gares routières sont bien intégrées à la gare ferroviaire. Gares et Connexions a déclaré 33 gares routières auprès de l'ARAFER dont seul un tiers est actuellement utilisé par des autocaristes (Ville Rail et Transports, octobre 2016).

Une analyse fouillée de l'impact sur les gares ferroviaires de la libéralisation des cars notamment par l'analyse du nombre de gares ferroviaires déclarées en capacité d'accueillir des cars (procédure ARAFER) a été menée par Florian Fèvre dans le cadre d'un mémoire intitulé : « en quoi la libéralisation du transport par autocar impacte-t-elle l'exploitation des installations routières de Gares et Connexions<sup>58</sup> » ?

La gare routière insérée dans la gare présente plusieurs avantages :

- elle bénéficie des éléments d'information et de confort de la gare,
- elle est mieux centrée dans la ville et améliore sa capacité intermodale avec les autres modes notamment ferroviaire.

Le mémoire précité dresse au chapitre 2.1 « caractéristiques et aménagement des points d'arrêt » une typologie des points d'arrêts des services d'autocar longue distance. Les gares routières associées à des gares ferroviaires présentent des atouts pour les voyageurs. Il y a toutefois des contrexemples, telle la gare routière de Champagne-Ardenne TGV peu confortable (cf. annexe 7).

Une bonne intermodalité avec les autocars est aussi un atout pour les gares ferroviaires en cas :

- de desserte TER routière de longue date (ex : Bellegarde Divonne), mixte (ex : Nantes Pornic),
- en cas de travaux sur une ligne TER entraînant un transfert sur route,
- afin d'amoindrir, c'est un moindre mal, des transferts sur route potentiels...

Pour l'accueil des voyageurs, beaucoup reste à faire. En ce qui concerne les liaisons internes, sur les 171 communes desservies : 127 disposent d'une gare routière et 44 n'en disposent pas ; 77 sont desservies en gare routière, 23 disposent d'une gare routière mais au moins un opérateur choisit de ne pas desservir la gare routière et 71 en des points d'arrêt situés hors gare routière.

\_\_\_

<sup>58</sup> http://www.t-u-f.net/carsmacron.pdf



Gare de Bellegarde (01).

Dans d'autres cas, quand il n'y a pas de gare routière à proximité de la gare, l'arrêt des cars permet la dépose-reprise des voyageurs dans des conditions pas toujours confortables, tel l'exemple de Lille-Europe :



Le long de la gare de Lille-Europe (59).

Quelle est la situation des gares routières en Allemagne depuis la libéralisation des autocars ? Le sujet des gares routières est source de conflits entre les exploitants, les communes, les Länder et l'Etat Fédéral, chacun cherchant à se repasser le mistigri (contribution de Michel QUIDORT, membre du Bureau National de la FNAUT).

1/ Selon le ministère fédéral des Transports, les communes sont responsables de la mise à disposition et de l'exploitation des gares routières. Mais aucun mécanisme de subvention n'est prévu à cet égard, dans la mesure où les autocars longue distance sont réputés être une activité rentable (« eigenwirtschaftlich »). Et aucun texte n'oblige les communes à mettre à disposition les infrastructures correspondantes pour ce type de liaisons, les collectivités locales estimant que leurs obligations en la matière (investissements et construction) se limitent aux transports urbains. Une solution pourrait résider dans un financement à la charge de l'Etat et des Länder à travers un fonds alimenté par une vignette acquittée par les autocars – mais cette hypothèse est pour le moment exclue par le ministère des Transports. En règle générale, les terrains et les bâtiments destinés à cette activité sont propriété de la commune.

## 2/ La gestion des gares routières répond à une variété de modèles économiques :

- ce peut être l'exploitant du réseau urbain qui en a la charge, comme à Berlin (Berliner Verkehrsbetriebe Gesellschaft) ou Hambourg (Hamburg Hochbahn AG);
- elle peut être déléguée après appel d'offres : à Deutsche Touring/Eurolines à Hanovre, à la Croix Rouge bavaroise et à la société P+R GmbH pour deux sites à Munich ;
- la Deutsche Bahn (DB) se positionne aussi comme gestionnaire de gares routières avec sa filiale DB Station & Service en louant les surfaces disponibles dans son parc immobilier (Berlin-Südkreuz), mais elle s'oriente surtout vers une activité de prestataire pour le compte des communes.
- 3/ Financement des gares routières: les exploitants de gares routières se rémunèrent en percevant les droits de stationnement acquittés par les compagnies d'autocars (cf. § 5), la location de surfaces commerciales, l'affichage publicitaire ou encore les recettes de parking. La ville de Hanovre, qui a investi dans la construction d'une nouvelle gare, perçoit un loyer correspondant à 10% de l'ensemble des recettes commerciales du site. Les systèmes d'information dynamiques, lorsqu'ils existent dans les gares, sont financés en tout ou partie par la commune (Pforzheim).
- 4/ Emplacement des gares routières: idéalement, les gares routières doivent se situer à proximité de nœuds de communication urbains, généralement la gare centrale, afin d'offrir les meilleures conditions de correspondance aux voyageurs. Dans le cas où les communes ne peuvent ou ne souhaitent pas mettre de surface à la disposition des compagnies d'autocars, celles-ci peuvent desservir des sites privés (la Post Tower à Bonn par exemple).

Il n'existe en Allemagne aucune prescription minimale relative aux équipements qu'une gare routière doit offrir (abri, toilettes, accessibilité...) et les communes sont seules compétentes pour intervenir, le cas échéant. En pratique, les exploitants sollicitent une autorisation d'exploiter la ligne et ses points d'arrêt auprès de l'autorité fédérale compétente, laquelle négocie avec les communes concernées, qui décident si, et à quel endroit, le car peut s'arrêter.

5/ Les problèmes: de nombreux emplacements provisoires d'arrêt d'autocars (Cologne, Stuttgart) ont très rapidement été saturés et posent des problèmes de sécurité de circulation. Pour cette raison, un nombre croissant de collectivités déplacent les points d'arrêt du centre-ville vers la périphérie: ainsi, les autocars ne sont autorisés qu'à desservir l'aéroport à Stuttgart et à Cologne. Les autocaristes recherchent donc, pour se prémunir, des surfaces privées disponibles dans les centres et font un travail de lobbying important dans cet objectif (Flixbus). En effet, le temps de trajet (au moins 30 mn) entre le centre-ville et l'aéroport est dissuasif et la somme à acquitter pour couvrir cette distance égale et souvent dépasse le prix du déplacement en autocar.

- **▼** Quelques exemples de bonnes pratiques d'intermodalité avec les autocars :
- privilégier la gare routière située à proximité de la gare ferroviaire,
- améliorer la desserte en TCU des gares routières excentrées,
- renforcer les exigences propres aux gares routières.

## 2.6 L'intermodalité avec le transport automobile

La question de la place de l'automobile (à laquelle on peut ajouter celle des deux-roues motorisés) est une question ambivalente. Les emplacements de stationnement autour des gares peuvent soulever des débats autour de ces objets d'intermodalité, résumés par le Centre d'études sur les réseaux de transport et l'urbanisme - Centres d'Etudes Techniques de l'Equipement de Lyon (les parcs relais urbains<sup>59</sup>-2010):

- À qui profitent réellement les parcs relais ?
- Quel est le rôle effectif des parcs relais dans le phénomène de périurbanisation ?
- Quelles coopérations développer autour des parcs relais pour répondre à leurs problèmes génériques, notamment en termes de financement et de mobilisation d'espaces ?

Dans de nombreux cas, la capacité des parkings relais a été sous-dimensionnée, c'est notamment le cas dans le grand bassin parisien.

A titre d'exemple, la gare de Nanteuil-Saâcy (77, axe Paris - Château-Thierry) est saturée de véhicules puisqu'il s'agit de la dernière gare en zone 5 du Pass Navigo alors qu'il s'agit d'une agglomération de taille modeste dont la gare est excentrée : elle n'a pas la capacité d'organiser correctement le stationnement. L'accès à la gare se fait donc le long de la D55, l'éclairage est faible, il n'y a ni accotements ni trottoirs.



L'abonnement Picardie Pass'Actifs s'élève à 180 euros par mois et permet les trajets quotidiens vers Paris. Les voyageurs doivent souvent rajouter un Pass Navigo à 70 euros pour les déplacements dans la zone centrale. En prenant le train à Nanteuil-Saâcy, les voyageurs économisent 180 euros de transport ferroviaire par mois.

<sup>&</sup>lt;sup>59</sup> http://www.certu-catalogue.fr/parcs-relais-urbains-les.html

Emmanuel PIRES, utilisateur du TER de Château-Thierry à Paris, évoque la situation des navetteurs quotidiens.

Du point de vue de la démographie et des dessertes, Château-Thierry, a une population de 15 000 habitants, est desservie par TER et Transilien (ligne P). C'est le point central (transports, administrations, commerces) de l'union des communautés de communes du sud de l'Aisne (75 000 habitants). Chaque jour 5 000 personnes (difficile d'avoir les chiffres exacts) emprunteraient le train. Le temps de trajet pour les TER vallée de la Marne oscille entre 50 mn et 55 mn et environ 1h05 pour les Transilien.

Au sujet du stationnement, la SNCF fait régulièrement des enquêtes, via des instituts de sondage, à bord des trains pour connaître les habitudes de déplacements de ses "clients" et savoir s'ils viennent à la gare en TC, à pied, en vélo ou en voiture.

En tant qu'utilisateur quotidien de mon véhicule individuel, la situation de parcage autour de la gare est peu pratique. Le stationnement est difficile aux abords de la gare et sur les parkings attenants aux heures de pointes : trains du matin 7h01 (TER), 7h04 (Transilien), 7h34 (Transilien), 8h01 (TER), 8h04 (Transilien). Ensuite, il n'y a plus de possibilité de stationnement d'où un reflux de véhicules dans des artères éloignées de la gare. Comme la photo en témoigne, la friche au sud de la gare sert également d'emplacement de stationnement pour les vélos et de manière peu organisée pour les voitures. Le soir, goulot d'étranglement pour "l'évacuation" de ces véhicules, congestion automobile aux arrivées des TER (17h30, 18h30, 19h30).

A noter bien sûr que les parcages "autorisés" sur emprises SNCF (au sud et au nord de la gare) ne sont pas éclairés la nuit. La capacité de parcage est sous-dimensionnée par rapport au besoin de transport. Des travaux d'extension du parking "Etampes" sont prévus depuis des années (transformation de la friche) mais les financements manquent.

Pour ce qui est de l'accessibilité, l'accès aux voies se fait par une passerelle unique non adaptée pour les PMR, les transports de valises, les poussettes ou les personnes âgées.



Gare de Château-Thierry (02), photo Emmanuel Pires.

Certaines gares nouvelles excentrées sont des **îlots dans un océan de voitures** : Aix-en-Provence TGV, Saint-Pierre-des-Corps, parce qu'on n'a pas prévu de parkings en silos, qui sont très peu utilisés en France.

Il est pourtant essentiel de canaliser le flot des voitures, « la ville de Creil, parking de la gare de Creil, la gare de Creil, un pôle à valoriser<sup>60</sup> », document du conseil régional de Picardie, 2010.



Le parking de la gare de Pornic (44).

Au contraire, à Aigle (Suisse), le parking de la gare est un ancien parking de supermarché situé de l'autre côté des voies ferrées, les voitures en stationnement longue durée sont invisibles sur la place de la gare qui ne sert que pour la dépose minute. La place de la gare est lisible, d'un franchissement aisé pour les piétons puisqu'il n'y a pas de dénivelés ni d'entraves aux déplacements.



La place de la gare d'Aigle (Suisse).

FNAUT – Bonnes pratiques de l'intermodalité dans les gares – v4.2.1 - 20/12/2016

<sup>60</sup> https://www.picardie.fr/IMG/pdf/8/7/3/2-1-\_OLV\_DRA\_Gare\_Werquin.pdf

La connaissance à l'avance de la disponibilité des places dans les parkings-relais est importante du point de vue du parcours client, ainsi que le relève Michel GALLET: « Une fois fournie l'information à jour, c'est-à-dire en tenant compte des conditions réelles de circulation, des disponibilités dans les trains, les parkings, des co-voiturage et des transports à la demande, pour le parcours souhaité dans la tranche horaire souhaitée, le demandeur choisit. Il peut retenir une combinaison des modes, comme la juxtaposition d'un mode individuel et de modes collectifs », le parcours client dans les transports collectifs et régionaux <sup>61</sup>, CELSE, 2013.

Le « stationnement intelligent » est sans doute une piste de développement pour les systèmes de transports intelligents (STI).

Il y a une nécessaire adaptation à l'ensemble des usages de la voiture : au sein du PEM, il convient de bien identifier, signaler et assurer jalonnements de la signalétique et cheminements vers :

- les parcs des loueurs et de voitures partagées ou en libre-service,
- les espaces de dépose minute qui peuvent être équipés d'indication dynamique de la durée restante et qui peuvent servir au covoiturage (ou prévoir des aires spécifiques ?), aux VTC etc.

Pour le covoiturage, la gare constitue souvent un point de départ ou d'arrivée des trajets. C'est, en effet, un lieu souvent central, facile à trouver sur une carte ou Google Maps et, en général, bien indiqué. Mais on peut relever des difficultés dans la pratique du covoiturage à l'arrivée ou au départ des gares.

Les dépose-minute ne sont pas adaptées comme point de départ puisque l'attente de l'arrivée des covoitureurs peut durer plus de quelques minutes, le conducteur-covoitureur encombre alors trop longtemps cet espace.

De nombreux parkings de gare sont payants dès la première minute, ils sont également parfois « difficiles » d'accès pour un passage express seulement destiné à rassembler tous les participants du voyage (nombreuses barrières, ticket, souterrain...).

En l'absence de lieu de rendez-vous spécialement dédié aux covoitureurs aux abords des gares, les covoitureurs peuvent avoir du mal à identifier un lieu de rendez-vous précis dans une gare qu'ils ne connaissent pas.

Les gares pourraient être adaptées pour simplifier la pratique du covoiturage, covoiturage qui peut parfois être une étape avant un voyage en train. Un espace dédié aux covoitureurs, et adapté à leurs besoins, faciliterait les départs et arrivées.

-

 $<sup>^{61}\,\</sup>underline{\text{http://www.celsedit.com/tlchargements/303-le-parcours-client-dans-les-transports-collectifs-urbains-et-regionnaux.html}$ 

Enfin, il faut améliorer la lutte contre le stationnement illicite, particulièrement dans les grandes agglomérations et spécifiquement lorsqu'il gêne le cheminement des modes doux ou des PMR.

## **▼** Quelques exemples de bonnes pratiques d'intermodalité automobile :

- prendre en compte la demande réelle dans la **conception du PEM**...tout en la canalisant, intégrer les usages covoiturage et VTC : espaces de dépose/prise en charge,
- développer les parking-silos,
- articuler l'offre de parcs relais avec l'offre ferroviaire et sa tarification,
- protéger les modes doux et les PMR par la répression du stationnement illicite.

## 2.7 L'intermodalité avec le transport aérien

# Une part importante des voyageurs des gares des aéroports est constituée de passagers multimodaux train-avion.

Les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle (CDG) et Lyon-Saint-Exupéry se distinguent par leur connexion au réseau ferroviaire à grande vitesse et au RER pour CDG : ces aéroports se situent audessus ou en continuité d'une gare, dont l'accès à l'aéroport a été pensé pour permettre une circulation fluide des voyageurs entre ces deux modes de transports. L'aéroport de Marseille Provence est quant à lui à proximité immédiate d'une gare qui est reliée à l'aéroport par une navette en bus gratuite dont le trajet dure 5 minutes et qui fait le trajet dans les deux sens à chaque arrivée ou départ de train. Des bornes de vente SNCF et un guichet sont présents à l'aéroport.

Selon une étude de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) publiée en juin 2015 (Enquête complémentarité modale avion train - Résultats 2014<sup>62</sup>), le taux de passagers intermodaux dans les gares qui desservent un aéroport est estimé à 81 % à Paris CDG (soit 3,3 millions passagers), 18% à Lyon Saint Exupéry (soit 198 000 passagers) et 32 % à Marseille Provence (soit 192 500 passagers). Une part non négligeable des passagers de ces gares s'y rend donc dans le but de prendre un avion (ou de repartir de l'aéroport après un vol en avion). Le taux d'intermodalité des passagers ferroviaires à Lyon est moins important, et peut s'expliquer par le fait que l'aéroport de Lyon n'a pas la même envergure internationale que celui de Paris, mais aussi parce que l'axe TGV est orienté nord-sud, donc vers des régions dotées d'aéroports concurrents. Les usagers de la gare sont principalement des habitants de l'est de Lyon qui trouvent plus pratique de se rendre en voiture à la gare de l'aéroport qu'à la gare de la ville (selon « multimodalité TGV-avion : considérations sur le cas de Bruxelles » de Frédéric DOBRUSZKES, Belgeo<sup>63</sup>).

La desserte par le train d'un aéroport vise à faciliter l'accès à l'aéroport pour les voyageurs éloignés, et permet d'augmenter l'attractivité de cet aéroport. D'autre part, cette connexion favorise également le transfert sur le rail des voyageurs de vols courts courriers en correspondance avec des vols moyens ou longs courriers (par exemple, la liaison Paris – Bruxelles Air France qui se fait en train, partenariat « Air & Rail »).

Selon la DGAC (étude précitée), plus de 80 % des passagers intermodaux utilisent le train à la fois pour leur trajet aller, mais aussi pour leur trajet retour. Ces passagers peuvent avoir acheté leurs billets de train et d'avion dans un titre de transport unique (partenariat TGV Air entre la SNCF et 11 compagnies aériennes, cf infra), ou lors de deux achats séparés.

Selon le travail d'étude de la DGAC, les passagers train + avion dans une gare/aéroport telle que Paris-CDG, Lyon-Saint-Exupéry et Marseille Provence expriment un taux de satisfaction très élevé : ils indiquent que leur voyage train + avion s'est bien ou très bien passé pour 93 % d'entre eux (98 % pour Marseille Provence).

\_

<sup>62</sup> http://www.developpement-durable.gouv.fr/Enquetes-sur-la-complementarite.html

<sup>63</sup> https://belgeo.revues.org/15666

Alors que le trafic aérien est de plus en plus concentré sur un nombre restreint d'aéroports, il y a en France un nombre important d'aéroports dont le trafic est faible et qui sont mal reliés au réseau ferroviaire.

Il existe dix plateformes représentant chacune plus de 4 millions de passagers par an (soit 11 000/jours): Roissy, Orly, Nice, Lyon, Marseille, Toulouse, Bâle-Mulhouse, Bordeaux, Nantes, Beauvais. Ce sont des pôles interrégionaux, avec des lignes journalières de pôles à pôles régionaux, des liaisons avec les grandes villes européennes et des vols long-courriers.

La concentration du trafic répond à un effet « ciseau » pour les petits aéroports : augmentation des dépenses et diminution des recettes ; les exigences de sécurité, sureté, personnel, etc... non proportionnelles au trafic pénalisent les aéroports à faible trafic. Les recettes non aéronautiques sont très faibles sur les petits aéroports.

En France, seuls les aéroports de Paris-CDG et Lyon-Saint-Exupéry bénéficient d'une réelle desserte ferroviaire intégrée.

Pour les voyageurs effectuant ce type de correspondance train + avion dans des aéroports moins bien reliés au réseau ferroviaire, à la perte de temps s'ajoute l'inconfort de transporter leurs bagages (souvent volumineux pour un voyage en avion), la nécessité de devoir se repérer, de devoir acheter un titre de transport spécifique et le risque d'arriver en retard pour la seconde partie du voyage.

Les justifications de la demande d'intermodalité sont fonction de la fréquentation des aéroports, dont la hiérarchie est très marquée et devrait induire le type de desserte.

Alors que les voyageurs expriment une forte satisfaction lorsque la desserte d'un aéroport a été renforcée par une intégration au réseau ferroviaire, il existe pourtant une multiplicité de petits aéroports en province qui sont mal reliés au réseau ferroviaire, et, pour certains, qui se concurrencent entre eux (cas de la Normandie).

L'aéroport de Paris-Orly ne bénéficie pas d'une telle desserte ferroviaire efficace. La gare de Massy TGV est éloignée de l'aéroport et nécessite un trajet en bus (estimé à 30 minutes) ou en taxi, qui sont des moyens de transport peu pratiques lorsque le voyageur a des bagages. De plus, cette zone de la région parisienne est très dense et ainsi il existe un risque de retard en raison des conditions de circulation pour ces types de transport. Il existe d'autres possibilités de parcours, mais nécessitant des correspondances supplémentaires (RER B et Orlyval, RER C et navette bus, tramway T7 à partir de la station Villejuif-Louis Aragon de la ligne 7).

L'aéroport de Lille Lesquin se trouve dans une situation similaire, puisque les voyageurs effectuant un trajet en train + avion doivent effectuer un trajet en navette<sup>64</sup> d'au moins 20 minutes entre les deux parties de leur voyage, pour 8 euros.

La desserte de l'aéroport de Beauvais dont le trafic de passagers aériens est comparable à celui de l'aéroport de Nantes pose des difficultés du fait de sa très mauvaise liaison avec la gare de Beauvais et l'agglomération parisienne.

<sup>64</sup> http://lille.aeroport.fr/acceder-a-l-aeroport/navette/

En ce qui concerne l'association entre aéroports et gares TGV, les occasions ratées ne manquent pas : Lille (Seclin), Marseille Provence, Paris (Orly). Pour les lignes à grande vitesse en construction ou en projet, il aurait pu être prévu une desserte de Bordeaux-Mérignac et Toulouse-Blagnac par une antenne ferroviaire reliée à la LGV. Un simple raccordement pourrait être également réalisé à Lille ainsi qu'à Strasbourg par utilisation des voies traditionnelles et enfin à Nice par création d'une gare à Saint-Augustin.

En Suisse, la gare CFF (Chemins de Fer Fédéraux) de l'aéroport de Genève est directement accessible depuis les niveaux enregistrement et arrivée. Tous les trains de grandes lignes desservant la gare de Genève aéroport desservent également la gare de Genève-Cornavin (centre-ville). L'intégration de l'aéroport dans le réseau ferroviaire est donc réussie.

De plus, le site internet<sup>65</sup> de l'aéroport indique que : « La veille de votre vol, vous pouvez enregistrer vos bagages à la gare. Vous y recevrez aussi votre carte d'embarquement pour la place de votre choix dans l'avion. Depuis tous les aéroports du monde, vous pouvez faire acheminer vos bagages directement à votre gare de destination en Suisse. »

Les liaisons ferroviaires avec le centre-ville pâtissent de ces mauvaises liaisons entre l'aéroport et le réseau ferroviaire, écartant ainsi les gares ferroviaires d'un rôle d'acheminement des passagers aéroportuaires voire de pré-embarquement.

La navette Rhônexpress réutilise des emprises ferroviaires anciennes et permet de joindre Lyon-Part-Dieu à l'aéroport Saint-Exupéry. Son tarif élevé de 15,90 euros<sup>66</sup> par passager a été relevé.

Concernant l'aéroport de Paris-CDG, il existe un projet de navette rapide reliant la capitale à l'aéroport. Aujourd'hui, les passagers de la région voulant utiliser les transports en commun pour se rendre à l'aéroport utilisent soit le RER B, soit des navettes en bus. Ces deux systèmes présentent l'inconvénient d'une durée importante de trajet (environ 30 minutes pour le RER B, environ une heure pour les bus), qui est souvent allongée par des conditions de circulation difficiles. De plus, le RER B n'est pas adapté pour les voyageurs transportant des bagages, et la présence des voyageurs se rendant à l'aéroport surcharge ce RER.

L'AUT Ile-de-France a partagé son analyse<sup>67</sup> de la situation lors de l'enquête publique liée au projet de mise en place de la liaison CDG Express: « CDG Express, service dédié à la plate-forme aéroportuaire, permettra non seulement de créer une liaison rapide ville-aéroport, mais aussi de délester le RER B des voyageurs aériens et de leurs bagages qui encombrent cette ligne saturée aux heures de pointe. Le projet doit permettre un report modal afin de limiter les déplacements en taxi et en voiture particulière entre Roissy et la capitale, ce qui aura un effet bénéfique sur la saturation de l'A1 et sur la pollution et sur la disponibilité des taxis dans la capitale ».

L'AUT Ile-de-France a émis des réserves sur le financement et la tarification de ce projet ainsi que sur ses effets sur le RER B. Elle a aussi rappelé la nécessité de réaliser la liaison piétonne souterraine directe entre gare de l'Est, Magenta et gare du Nord. Enfin, elle souhaite « qu'à l'horizon de réalisation de la ligne 15 Est du Grand Paris Express passant par la gare de La Plaine-Stade-de-France, la possibilité d'ajouter un arrêt de CDG Express dans cette gare soit préservée. »

67 http://www.aut-idf.org/CDG-Express-l-AUT-met-en-avant-d

FNAUT – Bonnes pratiques de l'intermodalité dans les gares – v4.2.1 - 20/12/2016

89/93

<sup>65</sup> http://www.gva.ch/fr/desktopdefault.aspx/tabid-68/

<sup>66</sup> https://www.rhonexpress.fr/fr/billets-et-tarifs/37

Le billet **TGV Air** est une offre permettant aux voyageurs d'acheter en une seule fois l'ensemble de leur voyage international ou long-courrier incluant un parcours en TGV et un parcours aérien.

C'est un partenariat de la SNCF avec 11 compagnies aériennes, au départ et à l'arrivée de 19 gares de province et Bruxelles pour des vols au départ ou à l'arrivée des aéroports de Roissy CDG et d'Orly. Le site de voyages-sncf.com publie une carte du réseau<sup>68</sup>:



La page internet de la SNCF dédiée à cette offre met en avant l'intérêt pour le voyageur de n'avoir qu'un seul titre de transport pour l'ensemble de son voyage TGV et avion. Les navettes nécessaires entre la gare de Massy TGV et l'aéroport de Paris Orly, ou entre les deux aéroports parisiens, sont alors gratuites. Le flyer 2016 décrivant l'offre Air Caraïbes + SNCF indique parmi les avantages de TGV Air : plus de simplicité dont « un transfert simple de 30 minutes entre la gare de Massy TGV et Orly Sud », or ce transfert est tout sauf simple, surtout si le voyageur a des bagages…

En pratique, une fois le billet TGV Air acheté, le voyageur reçoit par mail un billet d'avion électronique.

<sup>68</sup> https://agence.voyages-sncf.com/vol/tgvair

Si son parcours commence par la partie ferroviaire de son voyage, il devra se présenter à un comptoir dédié, au moins 20 minutes avant le départ du train, pour présenter le billet d'avion électronique et recevoir son billet de train. Il devra enregistrer ses bagages à son arrivée à l'aéroport, car la prise en charge des bagages lors du voyage en train n'est pas prévue.

Si le parcours du voyageur débute par la partie aérienne, il devra récupérer ses bagages après son arrivée à l'aéroport et se rendre au comptoir TGV Air pour recevoir son billet de train. Le billet de train n'est donc pas remis au voyageur lors de son enregistrement à l'aéroport.

Il aura matériellement deux titres de transport pour l'ensemble de son voyage, mais achetés en une seule fois.

Il faut noter qu'aucune réduction SNCF n'est applicable au parcours en train compris dans cette offre, qui est considérée comme un billet aérien dans sa totalité. Ce sont donc les réductions propres à la compagnie aérienne qui s'appliquent.

Les voyageurs peuvent choisir ce type de billets pour des raisons pratiques ou tarifaires, mais aussi parce que si le premier transport subit un retard ou une annulation, le second transporteur s'engage à mettre en oeuvre les mesures nécessaires pour permettre la poursuite du voyage. L'aléa né de la correspondance est alors moins problématique pour le voyageur parce qu'il sait que les transporteurs concernés vont prendre en charge son voyage dans sa globalité, et non pas pour la seule partie qui les concerne. En effet, lorsqu'un voyage en train s'effectue avec un retard important et que le voyageur ne peut pas prendre le vol prévu dans son trajet, lorsqu'il n'est pas dans le cadre d'un billet TGV Air mais de deux contrats de transport distincts, les conséquences financières sont très importantes : il doit racheter des billets d'avion pour le vol suivant, sans possibilité de se retourner contre le transporteur ferroviaire car le préjudice est imprévisible pour lui (arrêt de la Cour de cassation du 28 avril 2011, première chambre civile, n° de pourvoi 10-15.056)<sup>69</sup>.

En revanche, une telle offre peut revêtir un inconvénient important si le voyageur n'a plus besoin de la première partie du parcours, mais souhaite bénéficier de la seconde partie. En ne se présentant pas au départ de la première partie du parcours, il est considéré comme non enregistré sur l'ensemble du parcours et perd ainsi le bénéfice de tous les transports compris dans l'offre. C'est une conséquence très préjudiciable pour laquelle les voyageurs doivent recevoir une information claire.

Ce partenariat est d'autant plus utile que du fait de la multiplication des liaisons TGV, un certain nombre de liaisons nationales ne sont plus assurées en avion ; ainsi la liaison Strasbourg – Paris a disparu progressivement avec la mise en service du TGV Est pour être définitivement arrêtée en mars 2016.

Les limites dues aux mauvais positionnements des gares TGV par rapport aux aéroports amoindrissent la pertinence du service TGV Air.

<sup>69</sup> https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?idTexte=JURITEXT000023931088

Enfin, la qualité des cheminements entre la gare et l'aéroport est une attente forte des passagers aériens en correspondance avec des services ferroviaires : ils ressentent que leur voyage est facilité, car les équipements et cheminements ont été conçus et adaptés pour des voyageurs encombrés de bagages, qui ont besoin d'une correspondance rapide et fluide.

En revanche, prendre le train et arriver à une gare qui ne dessert pas directement l'aéroport peut apparaître comme un aspect très négatif du trajet (puisque celà signifie une correspondance supplémentaire avec un autre système de transport, qui entraîne un coût supplémentaire, des déplacements, des manipulations des bagages et un risque de retard de plus), au point de renoncer au voyage en train et lui préférer un voyage en voiture qui permettra une arrivée directe à l'aéroport, même pour un trajet relativement long.

- **▼** Quelques exemples de bonnes pratiques d'intermodalité avec le transport aérien :
- améliorer l'intégration des aéroports dans les dessertes ferroviaires qu'il s'agisse des LGV ou des liaisons avec les centres-villes via le réseau TER.
- développer les offres tarifaires combinées train + avion faisant de la gare une pré aérogare.

## **CONCLUSION**

Il reste des efforts importants à entreprendre pour la facilitation de l'intermodalité réelle des voyageurs. La gouvernance de son organisation doit aussi être améliorée afin qu'elle puisse permettre une meilleure participation des usagers.

Les gares sont des hubs de mobilité, souvent judicieusement placées en centre-ville. Elles ont, pour la plupart, la capacité d'inclure les nouvelles formes de mobilité.

Les exemples des pratiques d'intermodalité à l'étranger, notamment en Allemagne et en Suisse, qui font clairement figure de modèles, doivent inspirer nos pratiques afin d'améliorer le report modal.

Enfin, ces bonnes pratiques doivent s'appliquer aux projets d'infrastructures en cours de réalisation ou futures dans un souci de cohérence et d'intégration avec l'existant.

### **BIBLIOGRAPHIE**

- la gare contemporaine, rapport de Fabienne Keller, sénatrice, mars 2009 ;
- Transports et intermodalité, sous la direction de Laurent Chapelon, ISTE Editions, 2016, http://iste-editions.fr/products/transports-et-intermodalite.

Crédit photo, sauf mention contraire : Marc DEBRINCAT.