

BONNES PRATIQUES DE L'INTERMODALITÉ DANS LES GARES :

L'ANALYSE DE LA FNAUT

RESUME

L'étude a porté sur l'analyse par la FNAUT des bonnes pratiques d'intermodalité dans les gares. Elle a été rédigée par Marc DEBRINCAT, Jean LENOIR, et le réseau des FNAUT régionales.

L'intermodalité permet au voyageur d'associer avec fluidité plusieurs modes de déplacements ou de transport au cours d'un trajet. Une bonne intermodalité est un facteur d'amélioration de l'offre de transport public et de l'efficacité des réseaux existants. Son amélioration est un atout fort pour les politiques de déplacements et de transport, une attente importante des voyageurs. La gare est, par construction, un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM).

Le contexte des déplacements est celui d'une diminution lente de la part de la voiture individuelle dans le transport intérieur total et une augmentation de la part modale du transport collectif.

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.

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.

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

1.1 La gouvernance de l'intermodalité

Les documents de planification doivent prendre en considération les exigences de l'intermodalité. La loi NOTRe crée l'obligation d'élaborer un **SRADDET (schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires)** qui fusionnera plusieurs documents sectoriels ou schémas existants. Le SRADDET est un outil d'intégration à l'échelle régionale des politiques et objectifs nationaux, incluant l'intermodalité.

Hormis le cas des plans de mobilité rurale, la participation des représentants des voyageurs à l'élaboration du volet « transports et intermodalité » des SRADDET n'est pas prévue.

L'article L. 1214-1 du code des transports définit le **plan de déplacements urbains** (PDU) 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 ». Le PDU doit être compatible avec la planification régionale de l'intermodalité.

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'AOT, une **enquête publique** est réalisée, assortie des avis des personnes publiques consultées (article L. 1214-15 du code des transports).

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

En ce qui concerne **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. Pour la FNAUT, en tant que gestionnaire des gares, Gares et Connexions devrait être rattachée à SNCF Réseau. Cette entité doit collaborer avec les différentes autorités organisatrices pour garantir le bon fonctionnement de l'intermodalité.

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 députés¹ Gilles SAVARY et Bertrand PANCHER, estime qu'il est nécessaire de faire évoluer le statut des gares « confus et préjudiciable ». L'autonomisation des gares est un sujet inéluctable.

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 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferré national. La participation des représentants des usagers relève du bon vouloir du représentant de l'Etat qui, in fine, détermine la composition de chaque IRC.

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

1.2 Les principes d'une bonne intermodalité

Un des **principes généraux de l'intermodalité** consiste à remettre le voyageur au cœur du système de transport. De nombreux discours célèbrent aujourd'hui l'intermodalité autour des gares comme une solution aux problèmes de mobilité. Comme souvent dans le domaine des transports, les décisions misent sur de nouveaux services plutôt que de chercher à déjà mieux utiliser l'existant. La rupture de charge est généralement mal vécue par l'utilisateur, surtout lorsqu'il est chargé de bagages.

¹ <http://www.assemblee-nationale.fr/14/rap-info/i4154.asp>

Sa rudesse conduira souvent le voyageur « échaudé » à abandonner le trajet en train et à prendre sa voiture dans ses futurs déplacements. 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. L'articulation des fréquences, des dessertes et des correspondances doit être améliorée et l'intermodalité doit être mieux prise en compte par les textes législatifs organisant les transports.

Les **gares nouvelles des LGV** excentrées sont pour la FNAUT une erreur persistante et ne permettent pas une bonne synchronisation des modes. 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.

Les informations données par les équipements d'intermodalité peuvent être interprétées selon trois niveaux :

1. **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).
2. **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.
3. **L'information dynamique**, instantanée, par modes.

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.

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

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 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 et de franchissement des différences de niveaux doivent la faciliter.

Malgré les exigences juridiques, notamment en ce qui concerne le calendrier de mise en accessibilité des aménagements et équipements, le concept de chaîne d'accessibilité est encore lointain dans les transports.

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. Le rôle de la gare, au sein du mode ferroviaire, est d'assurer les correspondances, entre les services de courte, moyenne ou longue distance. 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.

Tous les éléments qui permettent de mieux se positionner à l'avance sur le quai et dans la rame, du point de vue de l'information et de la facilitation de l'orientation et des cheminements, participent à une bonne intermodalité. Réduire la pénibilité des correspondances ferroviaires est une attente forte des voyageurs.

Enfin, la bonne organisation de l'offre ferroviaire est aussi un élément facilitateur de l'intramodalité ferroviaire et plus largement de l'intermodalité, à ce titre les pratiques suivantes pourraient être systématisées :

- correspondances quai à quai,
- cadencement,
- meilleure synchronisation du mode ferroviaire autour des nœuds de correspondance,
- mesures relatives à l'exploitation ferroviaire proprement dite : diamétralisation des TER, réception sur voie occupée.

2.3 L'intermodalité avec les transports urbains

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.

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

- améliorer l'**intégration** de la gare dans son environnement notamment l'environnement 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.

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.

2.4 L'intermodalité avec les vélos, quelques exemples de bonnes pratiques :

- 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.

2.5 L'intermodalité avec les autocars, quelques exemples de bonnes pratiques :

- 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, quelques exemples de bonnes pratiques :

- 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, quelques exemples de bonnes pratiques :

- 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. 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.