

BIENVENUE !

6ÈME WEBINAIRE COLLECTIF
D'ACCOMPAGNEMENT DES LAURÉATS DE
L'APPEL À PROJETS PEM (PEM situés en
communauté de communes

08/12/2023

PROGRAMME

- Synthèse et enseignements des webinaires collectifs
- Retours sur 2 accompagnements individuels de projets de PEM lauréats
- Présentation de l'avancement et de l'évolution de deux projets de PEM lauréats
- Conclusion

Synthèse et enseignements des 5 webinaires collectifs :

- ❖ Gouvernance, partenariat et conduites des études
- ❖ Gestion du foncier
- ❖ Organisation des rabattements et dimensionnement des stationnements
- ❖ Services dans les PEM
- ❖ Accessibilité PMR
- ❖ Désimperméabilisation et végétalisation

Gouvernance,
partenariat et
conduites des études



GOUVERNANCE ET PARTENARIAT

PHASE 1: ÉMERGENCE ET INSTALLATION D'UNE DÉMARCHE PROJET

- Faire un **pré-diagnostic pour cibler** les besoins et enjeux d'un projet, identifier ses acteurs clés
- Partager ce constat pour **impliquer les acteurs clés** (visite terrain commentée, échanges en ateliers de travail)
- Inscrire en amont l'intention d'un projet de PEM dans les documents de **planification des mobilités et de l'urbanisme** (pour acter l'intérêt commun d'un projet sur son territoire)

EXEMPLE DU PEM DE LIFFRÉ : inscrit dans l'ensemble des documents de planification locaux (PLU, SCOT, Schéma directeur cyclable en cours d'élaboration).

PHASE 2 : ORGANISATION DE L'ÉTUDE ET DE LA GOUVERNANCE

- Pilotage de l'étude de pôle par la collectivité, qui va **porter politiquement le projet**
- Installation de **l'équipe des parties prenantes** : dans un comité technique et un comité de pilotage
- Désignation d'un **BE** (avec un CCTP qui reprend les enjeux clés du projet)

EXEMPLE DU PEM DE GIGNAC : Un comité de pilotage "mobilité" associant l'AOM et les partenaires techniques et financiers

GOUVERNANCE ET PARTENARIAT

PHASE 3 : ETUDE DE PÔLE

- **Trois phases** successives : diagnostic plus approfondi, scénarios, définition d'un pré-programme fonctionnel
- Enjeu d'**affiner les « risques coûts »** du projet pour consolider son montage financier
- « **Projet de pôle** » ? : schéma d'aménagement, organisation des MOA, tableau de financements

EXEMPLE DU PEM DE DOMÈNE (SMMAG) : définition du pré-programme fonctionnel sur les trois dimensions (mobilité, urbanisme, services), et projection de l'aménagement dans un plan schématique pour concertation

PHASE 4 : SIMPLIFICATION DU SCHÉMA DES MAÎTRISES D'OUVRAGES

- En fonction du foncier des différents aménagements, mais **simplification à trouver sur la réalisation des aménagements de voiries** (parvis, gares routières, parkings relais, carrefours...) : par transfert ou occupation temporaire du foncier, ou par délégations ou mandats de MOA...
- Pouvoir désigner une **maîtrise d'œuvre unique** pour obtenir une « unité de lieu » (groupement de commandes !)

EXEMPLE DU PEM DE MONTASTRUC LA CONSEILLERE : Maîtrise d'ouvrage unique (C3G) = maîtrise d'œuvre unique, après acquisitions foncières de terrains SNCF, ou du PEM de HERIC (MOA Départementale)

GOUVERNANCE ET PARTENARIAT

PHASE 5 : MONTAGE FINANCIER

- Objectiver les contradictions entre acteurs pour pouvoir mieux les arbitrer : intérêt de **l'analyse multicritères des scénarios**, mais rôle fort de leur poids financier (principe de toute négociation !)
- Montage financier structuré par les **périmètres de MOA** : part du MOA de 30%, un MOA ne peut financer d'autres périmètres de MOA que le sien (ex de la SNCF)
- **Besoin de subventionneurs** (parmi Région, Départements, AOM), nécessitant que le projet réponde aussi à leurs enjeux de mise en œuvre de leurs politiques générales

EXEMPLE DU PEM DE MONTASTRUC LA CONSEILLERE (deux subventionneurs : Etat et Région), et DU PEM DE TIVAUT-HERIC : sollicitation de sources externes (financements Alveole pour abris vélos sécurisés)

PHASE 6 : EXÉCUTION DE PROJET ET GESTION ULTÉRIEURE

- Etudes d'exécutions (AVP/PRO/DCE): **validation des coûts, phasage plus précis des travaux**
- Gestion : entretien des aménagements hors gare par le **gestionnaire de voirie**, prévoir des aménagements aussi « plus durables et faciles » en gestion (exemple des abris bus...)

Gestion du foncier



LA GESTION DU FONCIER : UNE DIFFICULTÉ RÉCURRENTÉ

Des projets aux prises avec le morcellement des domanialités

- Des domanialités multiples alors qu'un site de projet doit être aménagé de manière cohérente
- Un besoin d'espace pour certains équipements (stationnements, arrêts de cars...)
- Un enjeu fort des projets : pouvoir préserver l'évolutivité du site, anticiper l'évolution des mobilités



Une complexité accrue dans le cas des pôles d'échanges ferroviaires

- SNCF : une pluralité de domanialités, de régimes de propriété, de statuts d'occupation
- Des interlocuteurs distincts selon les emprises...
- ... avec des stratégies et des contraintes de gestion foncière très variables



LA GESTION DU FONCIER : LES APPORTS DES WEBINAIRES

ZOOM SUR UN ACTEUR

Une meilleure compréhension de l'organisation interne du « groupe public unifié » SNCF

- Rôle spécifique de Gares & connexions dans la gestion des biens dont elle est attributaire
- Rôle de SNCF Immobilier pour la gestion de l'ensemble des autres fonciers du groupe
- Différentes méthodes de détermination des prix des terrains
- ... sachant qu'il existe des possibilités d'utiliser les terrains SNCF sans nécessairement les acquérir



► 10 Millions de m² bâtis



Cession

*Convention
d'occupation
temporaire*

*Propriétaire /
attributaire*

Valeur des biens

Déclassement

Transfert de gestion

LA GESTION DU FONCIER : LES APPORTS DES WEBINAIRES

EXEMPLES DE PROJETS

Évolutivité et usages transitoires des terrains

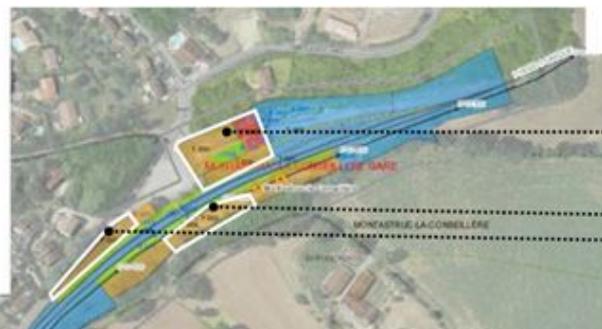
Projet de PEM de Domène (38) : une parcelle aménagée au départ en prairie fleurie pourra évoluer en espace de stationnement si la demande devient trop forte



Négociations multiples pour un projet global

Projet de PEM en gare de Montastruc-la-Conseillère (31) :

- Utilisation d'un terrain de la collectivité pour aménager une aire de retournement des bus à distance du PEM
- Négociations multiples auprès de Gares & Connexions et de SNCF Mobilités pour aménager des parkings, et un tiers-lieu greffé sur un bâtiment existant



Projet tiers-lieu

Stationnements

Aire de retournement

Organisation des rabattements et dimensionnement des stationnements



ORGANISATION DES RABATTEMENTS ET DIMENSIONNEMENT

Quelques clefs de succès pour faciliter l'intermodalité

- Intégrer le PEM dans les documents de planification (SCOT, PDM, schémas vélos...)
- Adapter les services de mobilité et les aménagements en fonction de la localisation du PEM
- Identifier, aménager et sécuriser les itinéraires modes actifs d'accès au PEM (depuis et vers des points d'intérêt)
- Favoriser la place des modes actifs aux abords immédiats des PEM et reculer la place de la voiture
- Travailler sur les correspondances (amplitude horaires, cadencement, lisibilité de l'offre pour publics quotidiens et occasionnels,...), l'information multimodale et la tarification multimodale

Quelques pistes pour bien dimensionner les stationnements (voitures / vélos...)

- Identifier le potentiel de rabattement (zone de chalandise), les usagers-cible et leurs pratiques de mobilité
- Définir une stratégie de déploiement et de dimensionnement des PEM du territoire (classification, hiérarchie et priorisation)
- Localiser et dimensionner les parkings voiture de façon à favoriser les rabattements en modes alternatifs, tout en anticipant les possibilités d'extension (parkings à étage, réserves foncières...)
- Mettre en cohérence le dimensionnement des stationnements et les aménagements de voiries d'accès au PEM

RABATTEMENT OPTIMISÉ : LES APPORTS DES WEBINAIRES

EXEMPLES DE PROJETS

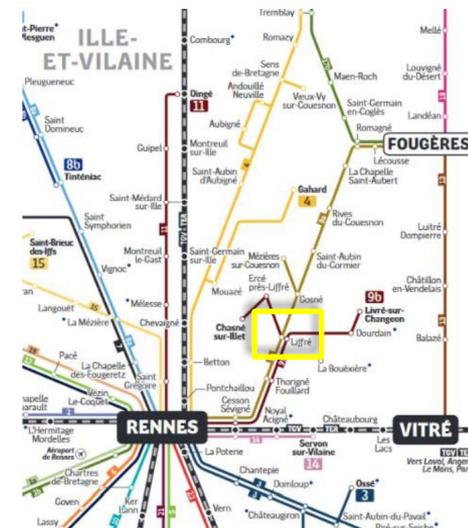
Cohérence des besoins et typologies de PEM

Plan Global Déplacements de la CC d'Erdre et de Gesvres (44) : points de connexions hiérarchisés et stratégie d'équipements différenciés (simple, structurant, PEM, gare)



PEM localisé sur un axe TC performant et sur un itinéraire vélo structurant

Projet de PEM à Liffré (35)



[webinaires 3 et 4 (18 oct. 2022 - 2 févr. 2023)]

Les services dans les PEM



LES SERVICES : DES ÉQUILIBRES À TROUVER

Une gamme de services potentiels qui s'est diversifiée

- Services liés à la mobilité et à l'intermodalité
- Commerces (avec accueil physique ou borne de retrait)
- Services publics, services d'aide aux personnes vulnérables
- Services et activités culturelles
- Services de santé
- Tiers-lieux, espaces de coworking, bureaux
- Livraisons-consignes...

→ Quel(s) public(s) vise-t-on ? dans quel objectif ?
→ Quels locaux ?
→ Services marchands / non-marchands ? Quels modèles économiques ?

Des services à la croisée d'intérêts multiples

Acteurs des mobilités

- Améliorer l'attractivité des services de mobilité
- Apporter confort et sûreté dans le PEM
- Faciliter le quotidien des usagers

Acteurs de l'aménagement

- Redynamiser et animer le quartier du PEM, faire de celui-ci un lieu de vie
- Promouvoir les mobilités durables
- Soutenir des initiatives locales

Prestataires/gestionnaires de services

- Amener les services aux usagers
- Aller au-devant d'une clientèle nouvelle
- Utiliser le PEM comme point de repère

→ Rôle clé des collectivités locales pour trouver des porteurs de projet et fiabiliser les montages économiques

LES SERVICES EN GARE : LES APPORTS DES WEBINAIRES

Le programme “Place de la gare” (ex “1001 gares”) permet de mettre à disposition d’acteurs variés les bâtiments voyageurs qui ne sont plus utilisés

ZOOM SUR UN PROGRAMME

Gare de Mutzig – Café/ Vélos – Inauguration en juillet 2020



Gare de Neufchateau – Télémédecine – Groupe Korian

– Inauguration en mai 2022



Gare de Longwy – Transporteur Urbain

– TGL – Inauguration en avril 2022 - **Atelier Broderie**



Gare de Haguenau – Espace « Place des Services » déployé par La Poste



LES SERVICES : LES APPORTS DES WEBINAIRES

EXEMPLES DE PROJETS

Un PIMMs Médiation pour faire revivre un bâtiment voyageur désaffecté et accueillir les voyageurs (programme Place de la gare)

Gare de Donzère (26) :

- Réhabiliter le bâtiment voyageur fermé et améliorer l'attractivité de la gare (insécurité)
- Services de médiations numérique, sociale, administrative, à destination notamment des actifs du territoire. Lieu labellisé France Services.
- L'association assure un point d'information TER, un accueil billetterie (contrat de dépositaire avec TER), et des animations mobilité.
- Projet d'agrandissement de l'espace avec la réhabilitation de l'étage du bâtiment.

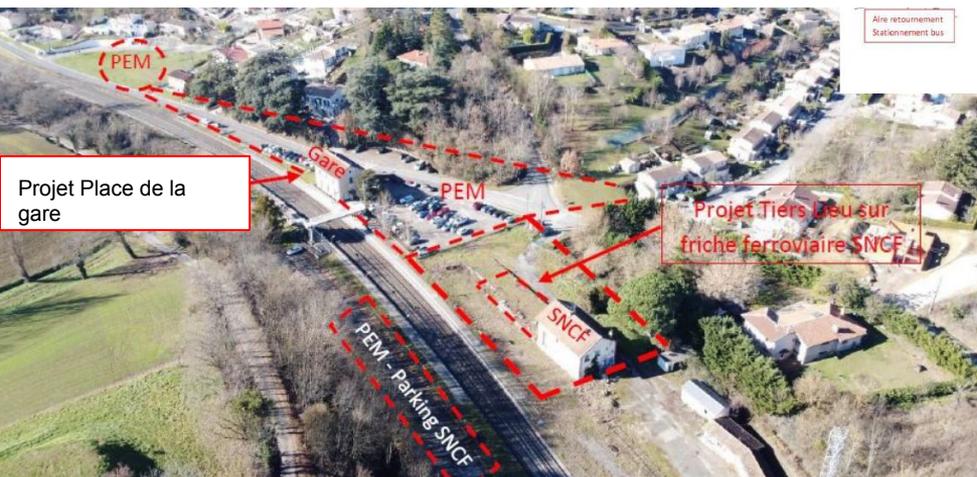


LES SERVICES EN GARE : LES APPORTS DES WEBINAIRES

EXEMPLES DE PROJETS

PEM de Montastruc : un projet de tiers-lieu et de coworking qui participe à la revitalisation de la commune, et l'appel à projet "Place de la gare" pour valoriser le BV (projet : restauration légère, click and collect, location de vélo...)

PEM de Gignac : une maison du tourisme et de la mobilité (en entrée de ville et en coeur de ZAC)



L'accessibilité PMR



Objectifs et principes de la mise en accessibilité des PEM

Objectif de la mise en accessibilité : que l'ensemble de la chaîne de déplacement depuis la préparation du déplacement jusqu'à la montée dans le véhicule soit continue et puisse être réalisée de manière autonome

Les réseaux de transport et ses composantes (stationnement vélo, borne de recharge, dépose minute, information voyageur...)

Le cadre bâtis (bâtiment voyageurs, ERP...)

Les espaces publics (Voirie, stationnements..)

Respecter l'ensemble du socle légal et réglementaire est obligatoire et nécessaire, mais **n'est généralement pas suffisant** pour offrir une accessibilité qualitative et un confort d'usage pour tous les types de handicap.

Les espaces et équipements à rendre accessibles



webinaire 5 : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/retour-5e-webinaire-accompagnement-collectivites-porteuses>

Quelques zooms réglementaires

Aménagement des parvis



- trait d'union entre toutes les composantes du pôle : réglementation de la voirie et des espaces publics → définir les cheminements à rendre accessibles
- assurer les liaisons entre les trajets
- supprimer les conflits de flux
- épurer l'espace des obstacles physiques
- localiser les stationnement vélos sécurisés pour ne pas gêner les piétons

Signalétique

assurer la continuité de l'information entre espaces et entre gestionnaires



- penser à la taille des caractères
- orientation par rapport au soleil
- indiquer les éventuelles pentes
- indiquer les temps de marche en minutes

Stationnement



- 2% de stationnement PMR par zone de stationnement
- localisés au plus proche de la destination (-200m)
- largeur > 3,30m pour pouvoir cheminer autour
- pente < 2%
- signalisation

Borne de recharge



- la localisation de la prise est variable selon les véhicules donc assurer un cheminement accessible sur chaque côté du véhicule
- protections pour les véhicules à positionner proche de la borne : doivent permettre aux fauteuils de s'approcher

Passage à niveau



- Proposer autre itinéraire que par le PN (si détour acceptable)
- Impliquer commune + gestionnaire de voirie et gestionnaire d'infra ferroviaire
- Réaliser diagnostic sécurité PN (routier/ferroviaire/piéton)
- information préalable des gestionnaires de voiries et de l'infra ferroviaire si projet de construction ou aménagement à moins de 3000m d'un passage à niveau

Désimperméabilisation et végétalisation



DÉSIMPÉRMÉABILISATION ET VÉGÉTALISATION

PEM de Auray (AREP) : démarche EMC2B
(Energie, matière, carbone, climat et biodiversité)



Enjeux multiples :

- Valorisation du cadre de vie, confort d'usage.
- Respect du cycle de l'eau
- Réduction du ruissellement : limite l'encombrement des réseaux et les pollutions
- Amélioration de la biodiversité,
- Réduction des îlots de chaleur

DÉSIMPÉRMÉABILISATION ET VÉGÉTALISATION

Une réglementation récente qui intègre ces enjeux :

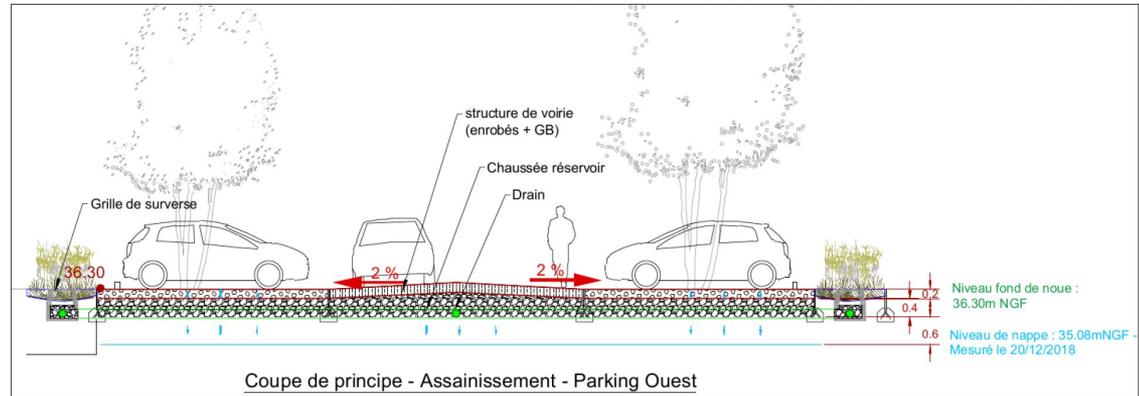
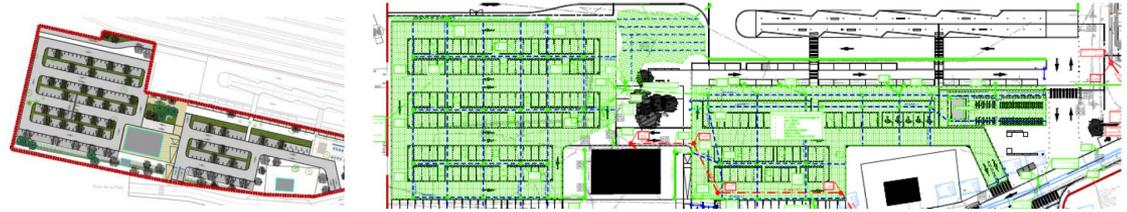
- **La loi Climat et résilience** incite les collectivités à identifier dans leurs documents d'urbanisme des zones de renaturation et de désimpermeabilisation
- Les parkings extérieurs, d'une surface supérieure à 500 m² **devront favoriser la perméabilité de leur sol et l'infiltration des eaux pluviales sur la moitié de leur surface.**
- Ces parkings doivent prévoir **des dispositifs végétalisés ou des ombrières (avec production d'énergies renouvelables) sur la moitié de leur surface.**



DÉSIMPÉRMÉABILISATION ET VÉGÉTALISATION

Des aménagements qualitatifs à la portée de toutes les bourses ?

- Prix au m² entre 160 € et 230 €
- Subventions et accompagnements possibles pour l'aménagement d'un parking végétalisé



- Ruissellement des eaux de pluie vers les noues et espaces de stationnement semi-perméables.
- Infiltration via chaussée réservoir.
- Volume de stockage théorique à infiltrer 88 m³ (selon les valeurs de perméabilité mesurées)
- Volume de stockage induit par ce dispositif 360 m³

Prix au m² des aménagements : 160€

Liens vers les webinaires d'accompagnement collectif (captation vidéo et diaporamas)

webinaire 1 : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/retour-1er-webinaire-accompagnement-collectivites-porteuses>

webinaire 2 : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/retour-2e-webinaire-accompagnement-collectivites-porteuses>

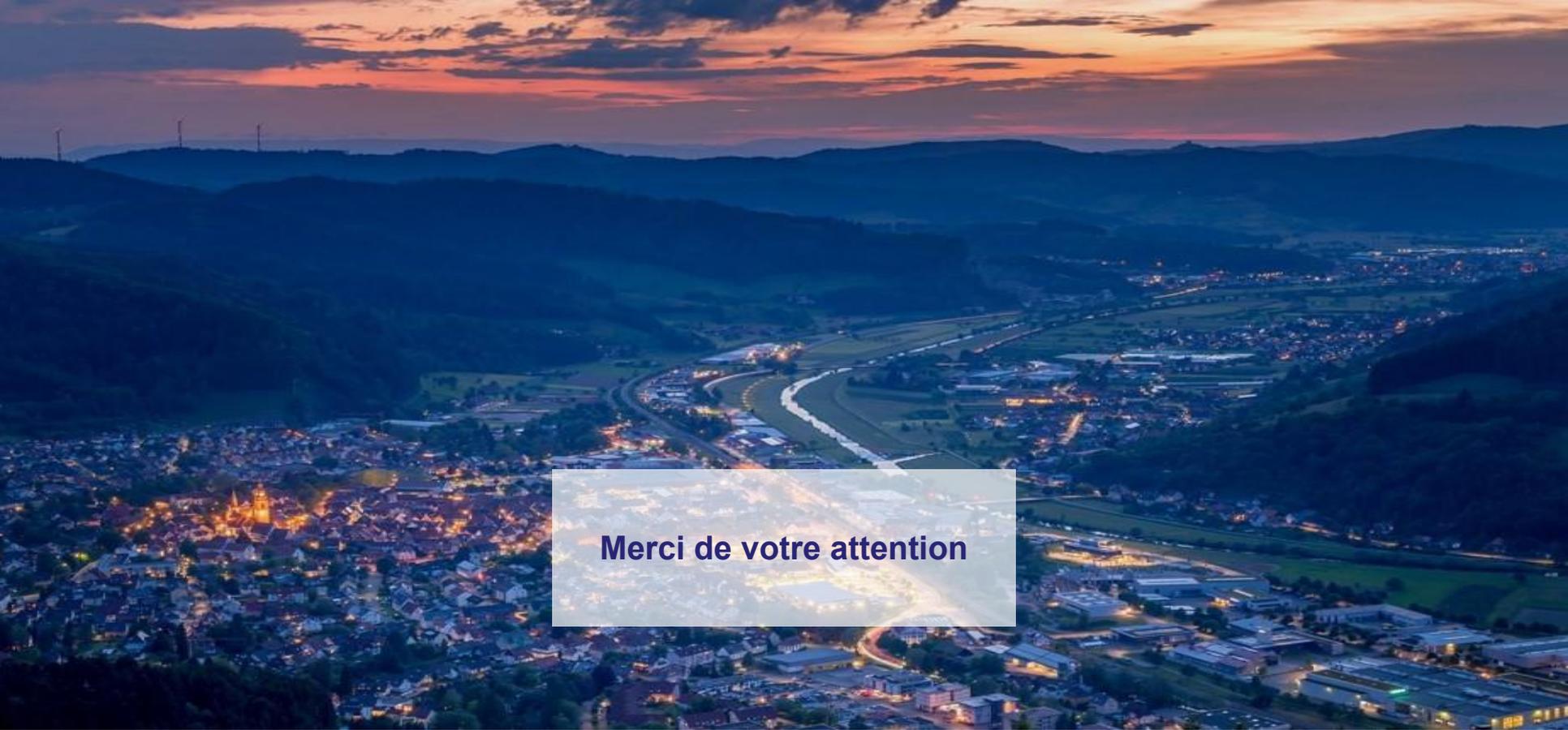
webinaire 3 : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/retour-3e-webinaire-accompagnement-collectivites-porteuses>

webinaire 4: <https://www.cerema.fr/fr/actualites/retour-4e-webinaire-accompagnement-collectivites-porteuses>

webinaire 5 : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/retour-5e-webinaire-accompagnement-collectivites-porteuses>

...qui alimenteront le dossier “PEM” du site internet du Cerema :

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/gares-poles-echanges-multimodaux-centre-ressources-lieux>



Merci de votre attention