



RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

Liberté  
Égalité  
Fraternité



## L'APPEL À PARTENARIAT

« AMÉLIORER LE FONCTIONNEMENT  
DES PÔLES D'ÉCHANGES DE VOTRE TERRITOIRE »

### PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS

Mars 2024



# Contexte

En 2022 et 2023, suite à un appel à partenaires lancé fin 2021, le Cerema Centre-Est a mené en collaboration avec quatre collectivités une démarche exploratoire de réflexion sur l'amélioration de leurs pôles d'échanges. Cette démarche a permis de tester une méthode de diagnostic-flash visant à dégager des recommandations. Ce diaporama synthétise les grands enseignements de ce travail partenarial et présente des éléments pouvant inspirer d'autres collectivités

# Contenu du diaporama

- Les pôles d'échanges : des lieux à enjeux pour les politiques intermodales de demain ..... **3**
- L'appel à partenaires : principes, sites retenus et méthode ..... **5**
- Quels enseignements des diagnostics ? ..... **9**
- Quelles recommandations pour les collectivités ? ..... **32**

# LES PÔLES D'ÉCHANGES : DES LIEUX À ENJEUX POUR LES POLITIQUES INTERMODALES DE DEMAIN

L'objectif de décarbonation des mobilités à l'horizon 2050 rend indispensable de **développer l'utilisation de modes de déplacements vertueux, alternatifs à l'automobile individuelle, et d'encourager l'intermodalité**. Parce qu'ils permettent de combiner différents modes et services de déplacements, les pôles d'échanges ont un rôle majeur dans cette évolution des mobilités.

Objets divers par leurs configurations, les pôles d'échanges relèvent de trois grands composantes :

- **La mobilité** : outils-clés des politiques d'intermodalité, les pôles d'échanges doivent faciliter la correspondance entre les différentes offres de mobilité en présence, en garantissant l'accessibilité des lieux et des divers équipements et en offrant un haut niveau de sécurité aux différents usagers ;
- **L'urbanisme** : un pôle d'échanges est un équipement qui concentre les infrastructures et espaces nécessaires aux diverses circulations et au stationnement. L'enjeu est alors de limiter les coupures et d'assurer l'insertion urbaine du pôle, de favoriser la lisibilité globale de l'espace et de replacer le pôle et son quartier dans une dynamique globale d'aménagement coordonnée et planifiée ;
- **Les services** : un déplacement intermodal peut être long, et la correspondance est toujours synonyme de pénibilité, un pôle d'échanges suppose alors d'offrir aux usagers des conditions d'attente et de confort les plus agréables possible. En d'autres termes, un lieu abrité, animé, doté d'une information complète et accessible, où le voyageur peut trouver un certain nombre de ressources et de services permettant de faciliter son quotidien.

L'intermodalité en pratique : cet usager, déposé en voiture pour aller prendre son train, finira son parcours à vélo



# L'APPEL À PARTENAIRES : PRINCIPES, SITES RETENUS ET MÉTHODE

# L'APPEL À PARTENAIRES

## Un objectif

S'adresser à des collectivités s'interrogeant sur le fonctionnement de leur gare ou pôle d'échanges, avec une volonté d'expérimentation méthodologique

- Des collectivités des régions AURA et BFC souhaitant initier une réflexion, sans antériorité ou expérience préalable sur le sujet
- Des collectivités intéressées pour expérimenter une méthode « flash » aux côtés du Cerema

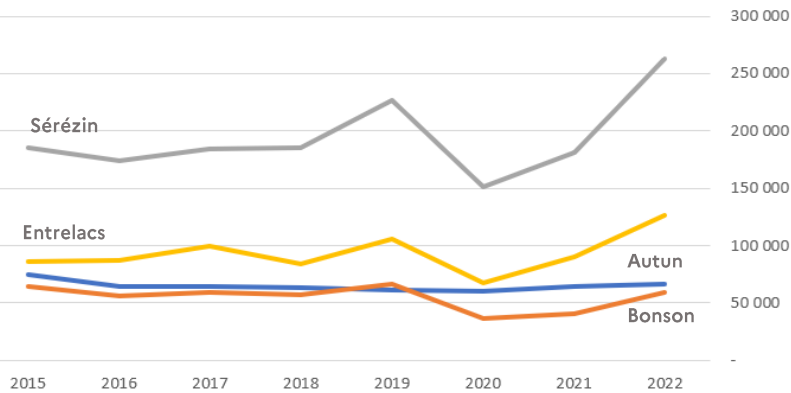
## Un appel à partenaires lancé fin 2021

- 16 réponses reçues
- 4 candidatures retenues :
  - CC du Grand Autunois Morvan (gare d'Autun – 71)
  - CC du Pays de l'Ozon (gare de Sérézin-du-Rhône – 69)
  - Commune de Bonson (gare de Bonson – 42)
  - Commune d'Entrelacs (gare d'Albens – 73)



# LES SITES RETENUS

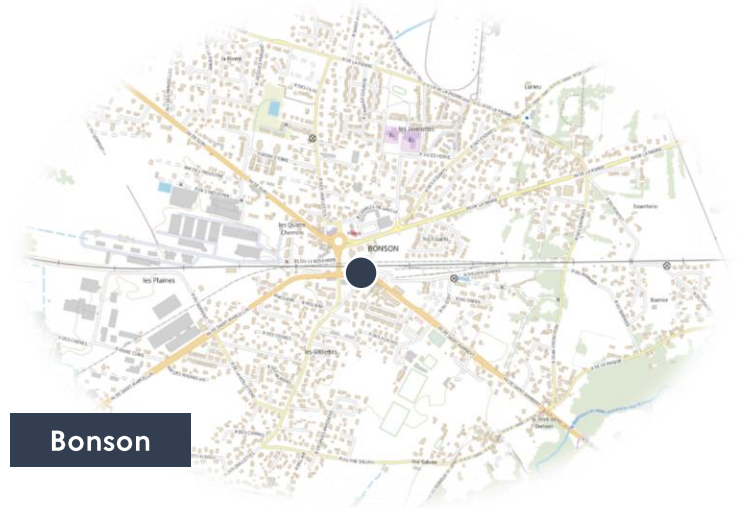
Evolution de la fréquentation annuelle (opendata SNCF)



**Autun**

13 000 hab. | Une gare de ville moyenne... sans trains | Un site majeur pour la formation aux métiers du ferroviaire | Des opportunités foncières

Enquête : 7 avril 2022 | Restitution : 29 juin 2022



**Bonson**

4 100 hab. | Une gare au cœur de la commune | Une gare périurbaine à 20' de TER de Saint-Etienne-Châteaueux | Un quartier de gare en transformation

Enquête : 23 juin 2022 | Restitutions : 25 octobre 2022 & 9 mars 2023

## Des pôles d'échanges ferroviaires...

Pas de pôle exclusivement routier

## ... mais des situations diversifiées

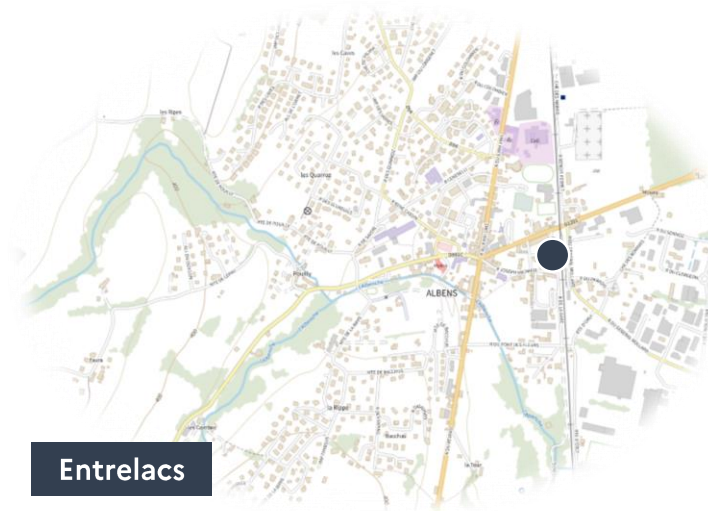
- Trois gares périurbaines avec des configurations géographiques variées
- Fréquentations de 200 à 1000 voy./jour
- ... et une gare sans trains ! (Autun)



**Sérézín-du-Rhône**

2 700 hab. | Une gare périurbaine attractive | 12' de TER pour Lyon-Jean-Macé, 18' pour Perrache | Un site contraint par l'urbanisation et les infrastructures

Enquête : 13 septembre 2022 | Restitutions : 20 mars & 21 juin 2023

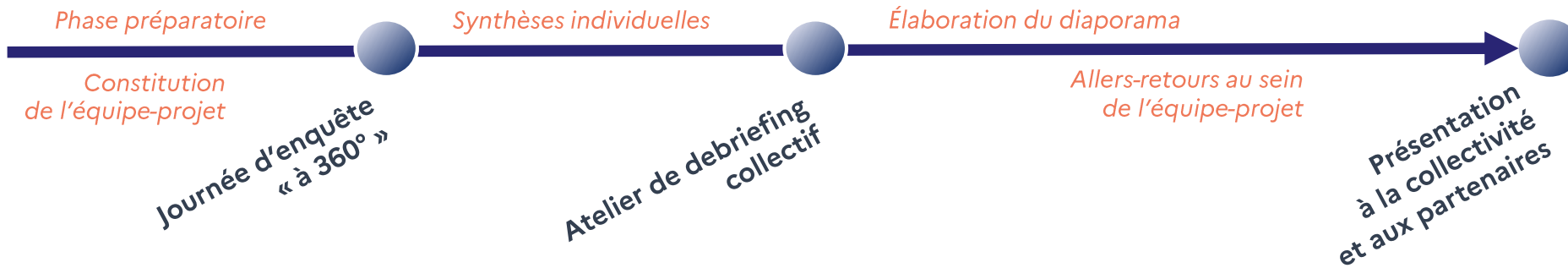


**Entrelacs**

6 300 hab. | Une gare excentrée dans une commune qui cherche à conforter sa centralité | 26' de TER pour Chambéry, 24' pour Anney | Un fonctionnement intermodal à améliorer

Enquête : 17 novembre 2022 | Restitutions : 13 avril & 11 mai 2023

# UN CANEVAS DE TRAVAIL IDENTIQUE POUR CHAQUE SITE



- Une équipe projet « mixte » Cerema + collectivité (6 à 7 agents)
- Une journée d'enquête sur place de 6h-6h30 (selon les départs de trains) jusqu'à environ 17h
- Des techniques d'enquête variées : observations, comptages, entretiens d'usagers, entretiens d'acteurs, diagnostics en marchant avec élus + techniciens
- Une journée de debriefing pour synthétiser les enseignements et s'accorder sur des recommandations





# QUELS ENSEIGNEMENTS DES DIAGNOSTICS ?

# 1

## Des lieux souvent méconnus des acteurs du territoire

Les gares et leurs abords sont souvent des sites que les élus et équipes locales connaissent au fond assez peu, assez mal. Une grande majorité d'entre eux ne fréquente la gare et ses abords qu'occasionnellement et est loin d'imaginer à quel point ces lieux sont aussi fréquentés et appropriés par des usagers d'une grande diversité.

Ces sites sont trop souvent envisagés comme purement fonctionnels et non comme des équipements structurants pour l'organisation urbaine. Ainsi, accueillant des dispositifs et équipements connexes peu valorisants, les abords des gares sont des secteurs qui ont été fréquemment oubliés par les politiques d'aménagement successives. Parce qu'ils relèvent d'une multiplicité d'institutions (commune et intercommunalité, AOM parfois multiples, différentes entités SNCF...), les pôles d'échanges nécessiteraient une véritable scène de dialogue alors que celle-ci fait justement défaut.

Pourtant, l'attractivité résidentielle et les dynamiques de projet dans certaines communes remettent les quartiers de gares sous le feu des projecteurs et impliquent de penser leur évolution de manière globale.

... ..

## DES LIEUX AUX ÉQUIPEMENTS DATÉS, AUX ABORDS PEU VALORISANTS...



Aux abords des gares, des installations utilitaires, des mobiliers et aménagements peu amènes pour les voyageurs



## ... ET POURTANT, DES LIEUX APPROPRIÉS DE MULTIPLES MANIÈRES



« Cette mission a permis d'identifier différents problèmes (lisibilité de l'espace, sécurité aux arrêts de bus), mais aussi de **se rendre compte que ce lieu était très vivant** »  
(chef de projet mobilités)



### LA GARE D'AUTUN : plus de trains mais...

- **Un lieu de travail**, ou de formation  
Personnel SNCF, MOBIGAM, chauffeurs de car, stagiaires SFERIS, entreprises à proximité
- **Un lieu de stationnement motorisé**  
Stationnement nocturne, journalier, dépose ou reprise, recharges électriques, covoiturage
- **Un lieu de rendez-vous reconnu**  
Entre professionnels, pour des transactions entre particuliers, pour du transport de salariés...

« Vous attendez quelqu'un ? ou un car ?  
— Non, j'attends un chien ! »

(une dame qui attend sous l'ombrière, à 7h15)

« Il y a des clubs d'utilisateurs habitués, moi je suis du 7h22 »

# LA GOUVERNANCE, UNE QUESTION CENTRALE : L'EXEMPLE DE SÉRÉZIN-DU-RHÔNE, COMME D'AUTRES, ATTESTE DE L'EXTRÊME SEGMENTATION DES COMPÉTENCES EN JEU

**SNCF Mobilités**

- Exploitation du réseau ferroviaire et de la navette TER
- Études et déploiement du projet de service express métropolitain

**SNCF Réseau et Gares & Connexions**

- Gestion infrastructures (parvis, tunnels, quais, rails), mise en accessibilité, entretien
- Propriétaire du bâtiment voyageurs
- Programme "place de la gare" (valorisation du bâti)
- Études et déploiement du projet de service express métropolitain

**SYTRAL Mobilités**

- AOM
- Organisation lignes TC (L111)
- Assistance technique aux EPCI membres
- Pilotage d'une étude de rabattement avec la Métropole de Lyon

**CC Pays de l'Ozon**

- Propriétaire du site du parking de la gare
- AOM
- Voirie
- Dév. économique



**Villes de Sérézín et de Ternay**

- Aménagement urbain – PLU
- Politique de circulation
- Politique de stationnement
- Politique commerciale

**Région AURA**

- AOM (TER)
- Chef de file de la mobilité

**Département du Rhône et SYTRAL Mobilités**

Gestion des abris (département du Rhône) et poteaux selon configuration



LE DÉPARTEMENT



# LES TROIS GARES PÉRIURBAINES SONT À PROXIMITÉ DE SECTEURS DE PROJETS OU D'OPÉRATIONS RÉCENTES QUI NÉCESSITENT DÉSORMAIS UNE VISION GLOBALE DU DEVENIR DE CES SITES

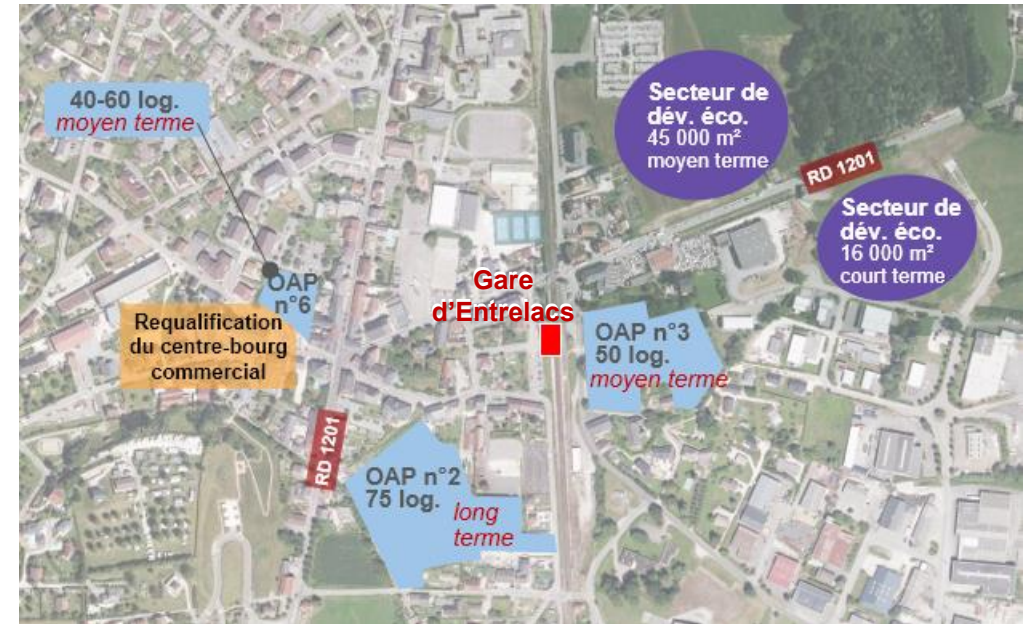


À proximité des gares périurbaines (trois des sites), des secteurs récemment aménagés ou des secteurs de projet témoignent d'un processus global de densification et de diversification des fonctions

Cette dynamique oblige à réfléchir au devenir des secteurs gares et aux conditions de leur attractivité



« Je suis venue habiter Sérézin pour pouvoir faire le trajet en train. »



# 2

## Des situations récurrentes d'inconfort pour les usagers

S'il permet le passage d'un mode à un autre, un pôle d'échanges est également un lieu d'attente. L'intermodalité suppose des correspondances, et cette situation est source d'inquiétude et de pénibilité pour le voyageur. Il conviendrait par conséquent d'en atténuer autant que possible les effets négatifs. Pourtant, il est surprenant de constater dans les enquêtes réalisées les mauvaises conditions d'attente auxquelles sont soumis les usagers. Les éléments fondamentaux du confort (pouvoir s'abriter des intempéries, du froid ou de la chaleur, pouvoir s'asseoir et se reposer, trouver des toilettes et un point d'eau) sont en effet rarement satisfaits.

Les usagers semblent étonnamment s'accommoder de cette situation, comme s'ils avaient admis qu'elle serait inhérente à l'usage du train ou du car. Pourtant, dès lors qu'on les interroge sur les améliorations qu'ils souhaiteraient voir apporter, ce sont ces éléments fondamentaux du confort qui reviennent le plus souvent.

## ÊTRE PROTÉGÉ DES INTEMPÉRIES OU DU SOLEIL EST PARFOIS TRÈS DIFFICILE



« Là il n'y a pas de feuilles en cette saison, mais sinon ici on est protégé de la pluie, et il y a plus de place que sous l'abribus »  
(deux lycéens qui attendent sous l'un des arbres, 7 h du matin)



« Attendre là, c'est la m... e ! »  
(une jeune fille attendant sous l'abribus comme tous les matins, à 6h40)

## CECI VAUT POUR LES QUAIS FERROVIAIRES COMME POUR LES ARRÊTS DE BUS ET CARS



Des abris souvent ouverts aux quatre vents et du mobilier peu confortable, surtout en heure de pointe ou sous la pluie



« Il faudrait des abris fermés, on ne peut pas s'asseoir quand il pleut »

(un usager du TER)

## BEAUCOUP D'USAGERS SEMBLENT PARADOXALEMENT S'ACCOMMODER DE CETTE SITUATION...



« C'est une petite gare, ça va »

« L'attente ? Ça va... À part s'il pleut ou s'il fait froid »

« Ce serait bien d'ouvrir [la gare] les jours ventés et froids »

« Il faudrait un abri plus grand et ouvrir des toilettes en gare »

Les quais de certaines gares pourtant fréquentées peuvent donner une sensation d'abandon



Pistes d'amélioration citées :

- Davantage d'abris
- Nettoyage des quais
- Ouverture de toilettes
- Amélioration de la signalétique

**« Franchement, c'est crado »**  
(un usager du TER nous montrant les quais, l'abri, les détritrus sur la voie)





# 3

## Des lieux pour initiés ? Un déficit systématique d'information

Comprendre l'organisation des transports est tout sauf simple pour les non-initiés. Car TER, car interurbain, bus urbain, navette, transport à la demande... quel service utiliser pour aller où ? Les pôles d'échanges ne s'adressent pas uniquement à des usagers réguliers et habitués. Ils doivent pouvoir orienter simplement et efficacement les voyageurs occasionnels. Une information claire et lisible au sujet des lignes de transport desservant le pôle paraît une évidence, or la réalité est toute autre.

Promouvoir l'intermodalité implique pourtant de savoir guider les usagers pour qu'ils repèrent le bon quai ou le bon arrêt sans s'en remettre aux seuls outils numériques. En matière d'information, comme en matière de confort d'attente, les exigences minimales sont loin d'être pleinement satisfaites.

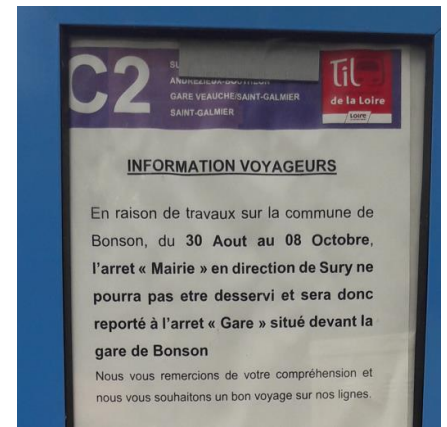
# METTRE À LA DISPOSITION DES USAGERS UNE INFORMATION MULTIMODALE CLAIRE ET À JOUR DEVRAIT ÊTRE LA PRIORITÉ



Toujours visible en 2022 : un panneau arborant le nom commercial d'un réseau dont l'appellation n'a plus cours depuis 2018



Une information aux arrêts de cars souvent absente, ou alors illisible car inaccessible



D'anciennes numérotations de lignes régulières figurent souvent sur les aribus

Les périodes de travaux requièrent une certaine indulgence de la part des usagers...

# L'INFORMATION EST SOUVENT INSUFFISANTE POUR AIDER À S'ORIENTER ET À REPÉRER LES DIVERS ÉQUIPEMENTS DU PÔLE ET LES LIEUX D'INTÉRÊT



Dans cette gare périurbaine très fréquentée, deux panneaux d'informations municipales ont été implantés juste devant les automates et les arceaux à vélo



Ici, l'horloge, bloquée, indique obstinément 8h ou 20h

Un exemple de plan multimodal SNCF qui n'a pas été mis à jour (indication des arrêts, numéros ou destinations des lignes)



Aucune gare ne propose de signalétique urbaine pour les principaux lieux d'intérêt situés à proximité

# 4

## Une automobile omniprésente dans le paysage

Les paysages des gares et des quartiers de gares donnent paradoxalement une vision trompeuse de l'intermodalité : à l'idéal d'une diversité des modes de déplacement s'oppose un image marquée par l'omniprésence de l'automobile. Cette présence est rendue évidente par les surfaces généreuses dévolues au stationnement. Elle se manifeste également par une circulation routière importante sur les voiries qui desservent la gare, avec des flux de transit souvent conséquents aux heures de pointe. Elle s'incarne également dans les multiples activités liées à l'automobile qui marquent parfois le tissu urbain environnant.

Cette place prise par l'automobile, stationnée ou en circulation, mérite d'être mise en rapport avec son rôle effectif dans le rabattement vers la gare, avec la gêne qu'elle peut occasionner pour les piétons et les cyclistes ou encore avec les nuisances qu'elle génère pour les riverains. Les enquêtes menées sur les gares périurbaines révèlent qu'une majeure partie de leurs usagers vit à proximité de celles-ci. La marge de progression pour le développement des modes actifs est par conséquent importante.

# LES ABORDS DES GARES SONT PARADOXALEMENT DES SECTEURS OÙ L'AUTOMOBILE, STATIONNÉE OU EN CIRCULATION, EST OMNIPRÉSENTE



Stationnements, concessionnaires, garages, centres de contrôle technique : les « paysages de l'automobile » se trouvent aussi aux abords des gares



Cette voie de desserte de la gare est aussi une avenue importante pour le trafic de transit

# L'AUTOMOBILE EST AUSSI LE MODE PRINCIPAL DE RABATTEMENT VERS LES GARES, ALORS QU'UNE GRANDE MAJORITÉ DES USAGERS VIENT DES COMMUNES À PROXIMITÉ

« [Venir en voiture] est simple et rapide »

(des usagers du TER)

« Je viens à la gare en voiture car le temps de trajet est fixe et c'est facile de se garer »

« Le stationnement est bouffé par la gare ! Il en faudrait plus »

(un commerçant)



« L'intercommunalité se pose la question de l'extension du parking compte tenu de sa saturation »

(technicien de collectivité)

## DANS LES TROIS GARES PÉRIURBAINES ENQUÊTÉES :

- **40 à 65 %** des usagers du TER viennent de la commune de la gare
- **9 usagers sur 10** viennent de la commune-gare ou des communes limitrophes
- Malgré cette proximité, la part modale de la voiture pour venir à la gare reste prépondérante : **55 à 65 %**
- Les parkings sont souvent très sollicités alors qu'il y a toujours un potentiel important de développement des modes actifs pour accéder à la gare...
- ... et il y a souvent des opportunités, à quelques minutes de marche de la gare, qui permettraient d'alléger la pression sur le stationnement automobile

# 5

## Des conditions insatisfaisantes pour l'accès et la sécurité des modes actifs

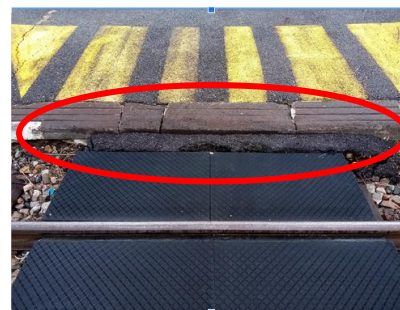
Favoriser l'accès à pied ou à vélo aux gares est aujourd'hui un enjeu de premier plan pour permettre de réduire la circulation automobile et de soulager la pression sur le stationnement aux abords des gares. Mais en la matière, le chemin à parcourir reste conséquent. L'accessibilité des différents équipements de mobilité, des quais ou des arrêts de transport en commun, est souvent défectueuse et met les usagers au devant de difficultés dès lors que leur mobilité est réduite. Quant à la voirie alentour, elle dispose trop rarement d'aménagements permettant de faciliter et de sécuriser la pratique des modes actifs.

Plusieurs exemples témoignent aujourd'hui de la succession d'aménagements qui ont été réalisés dans le passé sans vision suffisamment globale de l'accessibilité et de la sécurité de la chaîne du déplacement. Certaines situations se sont même montrées préoccupantes en matière de sécurité, par exemple en raison des contraintes géométriques qui rendent délicates les manœuvres des cars.

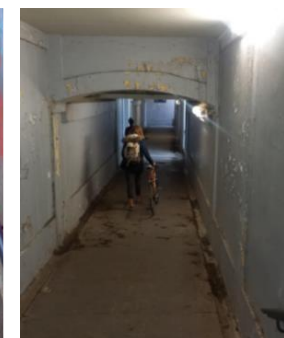
# DES DIFFICULTÉS FRÉQUENTES D'ACCESSIBILITÉ AUX ÉQUIPEMENTS, AUX QUAIS ET AUX INSTALLATIONS DIVERSES



Des accès aux quais qui impliquent parfois de se faufiler entre divers obstacles



Des quais, des arrêts ou des parkings de gares inaccessibles aux personnes à mobilité réduite



Le jour de l'enquête, 5 utilisateurs de vélos et 4 de trottinettes ont pris ce souterrain et cet escalier pour embarquer au train de 8h22



Accessibilité du quai D



# SUR LES VOIRIES D'ACCÈS, LA MAUVAISE QUALITÉ DES CHEMINEMENTS ET LA PRÉSENCE D'OBSTACLES VIENNENT ENTRAVER LES PARCOURS DES PIÉTONS



Les propos des usagers habitués, comme les paroles recueillies lors des diagnostics en marchant, sont éloquentes pour révéler les difficultés d'accès

« L'accès est horrible, ce n'est pas adapté pour les piétons »



« En période hivernale, les lampadaires ne fonctionnent pas tout le temps. Quand il fait nuit, je dois utiliser la lumière de mon portable »

(des usagers du TER se rendant à la gare à pied)



- Un trottoir = minimum 1,40 m (hors obstacle)
- La circulation des cycles y est interdite sauf pour les moins de 8 ans qui peuvent y rouler au pas (article R412-34 du Code de la route)

## LES AMÉNAGEMENTS POUR LES VÉLOS SONT TROP SOUVENT ABSENTS...



Ici, la bande cyclable s'interrompt au droit de la gare, sans que l'aménagement de voirie incite à une baisse de la vitesse des voitures

## ... ALORS QUE LES ENJEUX AUTOUR DE CE MODE SUPPOSERAIENT UN RÉEL EFFORT

Dans les trois gares enquêtées disposant d'une desserte ferroviaire, **neuf usagers sur dix** viennent de la commune gare ou d'une commune limitrophe, mais **un usager sur sept** en moyenne vient à vélo



Il y a un réel enjeu à développer ce mode d'accès à la gare, notamment par des aménagements adaptés et par une offre de stationnement sécurisée et ergonomique

« C'est dangereux, il n'y a pas d'aménagements pour les vélos jusqu'à mon lieu de résidence »

(des usagers du TER se rendant à la gare à vélo)

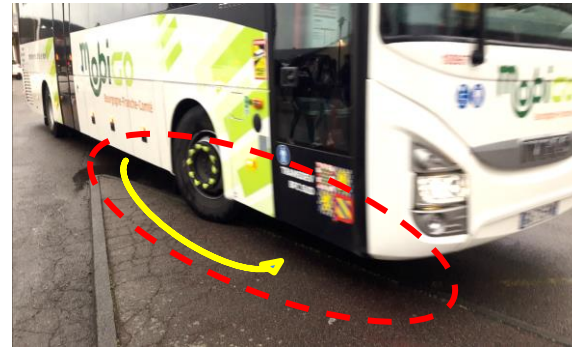
« La piste cyclable de la gare est une m... e infâme »



L'équipement en stationnements pour les vélos est encore faible et disparate

Les consignes sécurisées impliquent quelques contorsions

# LES ESPACES DE DESSERTE POUR LES CARS SOUFFRENT SOUVENT DE DÉFAUTS DE CONCEPTION QUI POSENT DE RÉELS PROBLÈMES DE SÉCURITÉ



À l'accostage, il arrive que les cars empiètent sur les trottoirs, ce qui est notamment dangereux aux heures d'affluence des scolaires



À l'heure de pointe, ce car scolaire est obligé d'accoster en marche arrière faute de place



Les élèves qui montent et descendent se croisent sur un trottoir de 90 cm...



Sur ces sites, pour sortir du parking de la gare ou faire le tour du rond-point, chacun de ces cars aura dû faire marche arrière sur la chaussée

# 6

## Des lieux encore mal insérés dans l'espace urbain environnant

Les gares et les pôles d'échanges doivent être pensés comme des portes d'entrée ouvrant sur la ville, comme des lieux agréables, animés, bien insérés dans leur environnement. Les bâtiments voyageurs auraient pour ce faire un rôle clé à jouer, tant pour l'accueil des usagers que pour la présence d'activités valorisantes ou de services utiles, mais ces opportunités sont pour l'heure insuffisamment saisies.

La voie ferrée génère une coupure forte avec l'espace environnant, imposant des contraintes et détours aux riverains et aux usagers. Cet effet de coupure est tout sauf anodin pour le fonctionnement urbain dans la mesure où la voie ferrée est une réelle source de danger. Pour ces raisons, l'espace ferroviaire tend aujourd'hui à être de plus en plus clôturé et son accès toujours plus restreint. Les enquêtes montrent cependant de trop fréquentes pratiques – pourtant interdites – de cheminement le long des voies. Entre porosité des accès et protection des usagers, les équilibres sont délicats à trouver.

# LES BÂTIMENTS-VOYAGEURS SONT INSUFFISAMMENT MIS EN VALEUR, SOUVENT FERMÉS OU BIEN OUVERTS À CONTRETEMPS...



Le bâtiment de la gare d'Entrelacs-Albens est en bon état d'entretien, mais il reste clos malgré plusieurs tentatives pour trouver une activité qui pourrait apporter de l'animation



La belle gare d'Autun est peu mise en valeur par un parvis à l'aménagement daté  
Son horloge est arrêtée sur 10h21  
À 7h30, lorsque les scolaires et voyageurs des cars Mobigo affluent, le bâtiment n'est pas encore ouvert...  
Le volume de la gare permettrait d'accueillir des activités utiles pour les usagers et riverains



« On a une gare mais elle n'est pas ouverte. On n'a pas de renseignements à la gare »

(une utilisatrice du TER)



**LE PROGRAMME «PLACE DE LA GARE» : DE NOUVELLES OPPORTUNITÉS ?**

Porté par Gares & Connexions, ce programme vise à implanter de nouveaux services dans les gares : services à la personne, services du quotidien, services touristiques, commerces, tiers-lieux, ateliers vélos, maisons de la mobilité...



Les habitants et élus de Sérézin sont très attachés à leur gare. Celle-ci est pourtant fermée, et sans contact valorisant avec l'espace public du fait de la végétation qui vient brouiller l'interface avec le parvis

# LES VOIES FERRÉES CONSTITUENT DES COUPURES URBAINES QUI IMPOSENT D'IMPORTANTES DÉTOURS AUX USAGERS ET AUX RIVERAINS



Les diagnostics en marchant ont révélé le caractère souvent inhospitalier des détours que les usagers doivent faire



Si certains passages à niveaux comportent les bandes latérales de circulation piétonne, ce n'est pas le cas de tous



Un exemple de « point dur » lié au gabarit de l'ouvrage de franchissement, et qui concerne tous les modes de déplacement

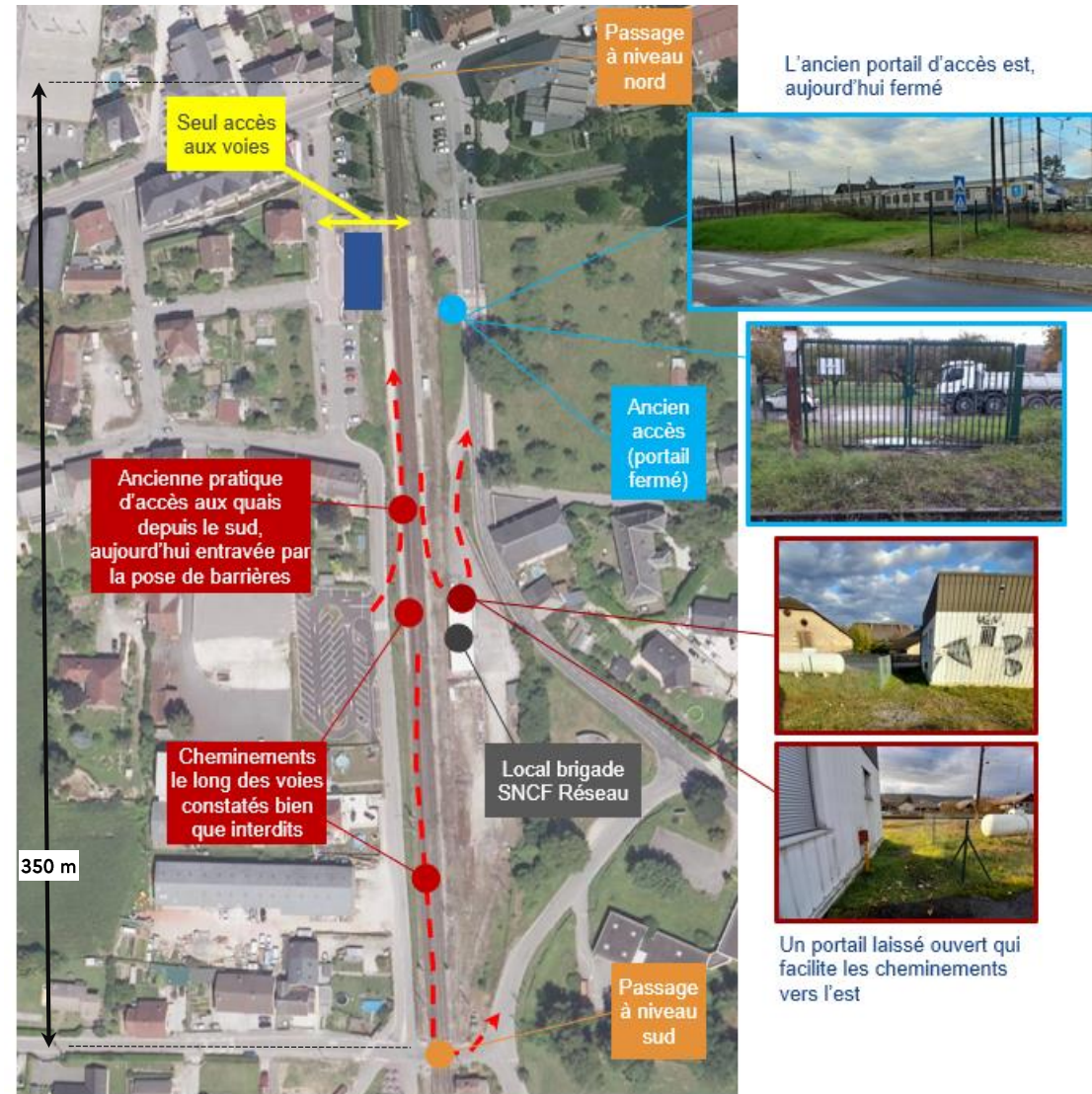
« C'est bien d'avoir une gare dans une ville. La gare, c'est bien, mais c'est une verrou, ça coupe la ville »  
(un commerçant)

# LA CLÔTURE DES EMPRISES FERROVIAIRES INDUIT DES CHEMINEMENTS POTENTIELLEMENT DANGEREUX LE LONG DES VOIES



Pour atteindre le centre de la commune, situé de l'autre côté des voies, certains usagers préfèrent longer les voies pour gagner quelques mètres et s'éviter un trajet exigu entre le parking et l'avenue

La clôture des emprises ferroviaires est souvent détournée par les usagers : accès sauvages et cheminements le long des voies sont des pratiques souvent constatées alors qu'elles sont particulièrement dangereuses



# QUELLES RECOMMANDATIONS POUR LES COLLECTIVITÉS ?



En ayant pris conscience des dysfonctionnements mais également des atouts des pôles d'échanges, comment dès lors, pour les communes et communautés de communes concernées, enclencher une dynamique de transformation de ces lieux ? Sur chacun des quatre sites enquêtés, des recommandations ont été produites sur la base du diagnostic en lien étroit avec les collectivités impliquées dans la démarche. Ces recommandations sont donc spécifiques à chaque situation. Pour autant, elles renvoient en général à trois grands registres d'action :

- **La structuration de la gouvernance** autour du pôle d'échanges ;
- La mise en œuvre d'**actions rapides** permettant de **remédier aux dysfonctionnements les plus aisés à traiter**, concernant notamment le confort, l'information multimodale et un premier niveau d'amélioration de l'espace public ;
- La **consolidation d'un partenariat de travail**, afin d'enclencher les études et démarches de moyen à long termes pour élaborer un **projet cohérent et partagé** qui permettra de traiter les sujets-clés.

Ces trois grandes recommandations peuvent inspirer plus largement les collectivités qui souhaitent s'investir dans l'amélioration de leurs pôles d'échanges.



# 1) CRÉER UNE SCÈNE DE GOUVERNANCE DÉDIÉE POUR INSTAURER UNE DYNAMIQUE DE COOPÉRATION

## Les enjeux d'une gouvernance structurée autour de la CC du Pays de l'Ozon

- La connaissance des **compétences de chacun** afin d'assurer la bonne coordination des interventions qui peuvent être menées sans attendre
- Le **partage de l'information** (état du bâtiment voyageurs, veille et action foncières)
- Le **partage des réflexions** relatives à la mise en œuvre du **futur système métropolitain** pour anticiper l'avenir



Faire ensemble un état des lieux, s'accorder sur les compétences et les priorités de chacun, partager les informations sur les projets : il est essentiel de structurer la gouvernance autour du pôle d'échanges pour amorcer le dialogue entre partenaires...

... et pour définir à terme un projet commun et cohérent pour le pôle



Solliciter la mise à niveau des abris de quais et de l'information, et l'amélioration de l'entretien courant



Définir un projet mixte sur le foncier ferroviaire, avec parking et activités nouvelles



La Région  
Auvergne-Rhône-Alpes

Vérifier la faisabilité d'une relocalisation des arrêts des cars C2 / L13 sur la voirie



Extension du tracé de la navette ?



- Signalétique modes actifs, information et jalonnement (itinéraires, équipements publics)
- Aménagement des parkings Espace Barbara (voirie, ombrières, bornes de charge, jalonnement...)
- Mobiliser des porteurs de projets (vélo, services, commerces...) pour le quartier de la gare



Définir un projet de requalification de voirie sur un périmètre suffisamment large pour traiter :

- Les aménagements des parkings et du parvis, et du débouché de la rue Sylvain Girerd
- Les continuités des aménagements modes actifs (y compris vers l'ouest, à la traversée des voies et du giratoire)
- L'aménagement du carrefour avec la D9498
- L'implantation des arrêts de cars
- L'espace public à reconquérir au pied des façades commerciales face à la gare

## 2) METTRE EN ŒUVRE DES ACTIONS RAPIDES POUR TRAITER LES PROBLÈMES LES PLUS IMMÉDIATS EN MATIÈRE DE CONFORT ET D'INFORMATION MULTIMODALE

Amélioration/installation des équipements de confort, remplacement des abris, mise à jour de l'information multimodale, « désencombrement » de l'espace public et des accès aux voies... : pour peu qu'elles aient été identifiées et qu'elles soient coordonnées, ces petites remédiations peuvent considérablement améliorer l'expérience des usagers

### Désencombrement des trottoirs (plus de confort pour les piétons)

- Jardinières à supprimer
- Haies et végétaux à tailler
- Débordement des véhicules stationnés



Trottoirs

Mise à jour de l'information voyageurs



Information

Remplacement des abris :  
exemples de mobiliers

### Suppression de la chicane actuelle de la rue de la gare

- Masque visuel (végétation)
- Trajet non sécurisé pour piétons et cycles
- Manoeuvre dangereuse pour les véhicules motorisés



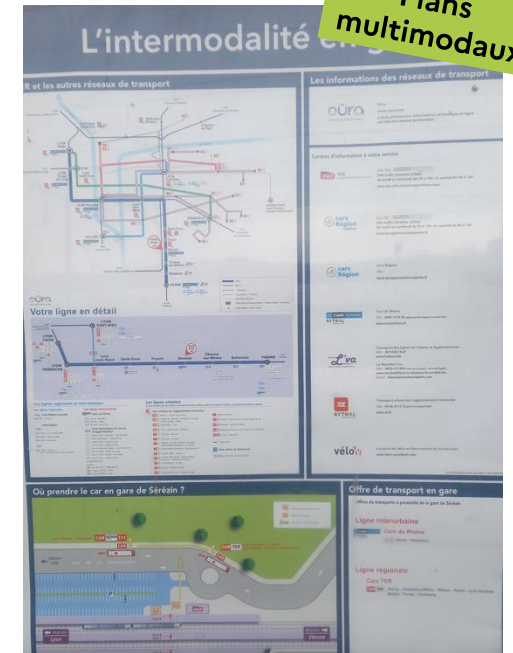
Visibilité

La Baule



Confort

Landivisiau



Plans multimodaux

### 3) INITIER LES ÉTUDES ET DÉMARCHES PARTENARIALES QUI SERONT NÉCESSAIRES POUR TRAITER LES SUJETS-CLÉS À PLUS LONG TERME

- Intermodalité
- Rabattement
- Insertion urbaine
- Mixité des fonctions

Amélioration de **l'intermodalité** : nouvelles dessertes, nouveaux tracés des lignes, relocalisation des arrêts, accueil de nouvelles mobilités



**Nouveaux tracés de dessertes cars**

**Desserte en boucle via rue du 17 octobre**  
Arrêt sur le parvis de la gare pour la dépose ou pour le départ dir. Annecy

- ✓ Un trajet plus court pour desservir la gare
- ✓ Un arrêt à proximité de la gare (+ clair)

---

- ✗ Un passage par des rues récemment requalifiées pour favoriser la vie locale
- ✗ Des contraintes liées à la giration des cars, avec notamment un tourne-à-gauche délicat sur la rue du Mont Blanc

Renforcement des **solutions alternatives** de rabattement

Développer le covoiturage pour accéder à la gare



**Intermodalité**



# 3) INITIER LES ÉTUDES ET DÉMARCHES PARTENARIALES QUI SERONT NÉCESSAIRES POUR TRAITER LES SUJETS-CLÉS À PLUS LONG TERME

- Intermodalité
- Rabattement
- Insertion urbaine
- Mixité des fonctions

Amélioration de l'insertion du pôle dans l'espace urbain

**Réaménagement de la voirie**

Annotations on the map:

- Aménagement d'un parvis pour mettre en valeur le bâtiment et permettre son animation
- Déport de l'entrée/sortie du parking au nord pour éviter le contact VP/cars/modes actifs au droit de la gare
- Suppression du rond-point : gain de place pour les arrêts TC et la dépose-minute
- Traitement de la "chicana" pour abaisser les vitesses au droit de la gare

Photos included: Maisons-Alfort, Étapes, and a cross-section diagram of a street layout with dimensions: 1,8 m, 0,4, 2,8 m, 2,7 m, 2,2 m.



Une opportunité à saisir pour développer un nouvel accès à l'Ouest de la Gare

Annotations on the map:

- Création d'un accès ouest
- Des arrêts optimisés et sécurisés
- Un parvis agréable pour les modes actifs



**Réaménagement du parvis et des traversées**

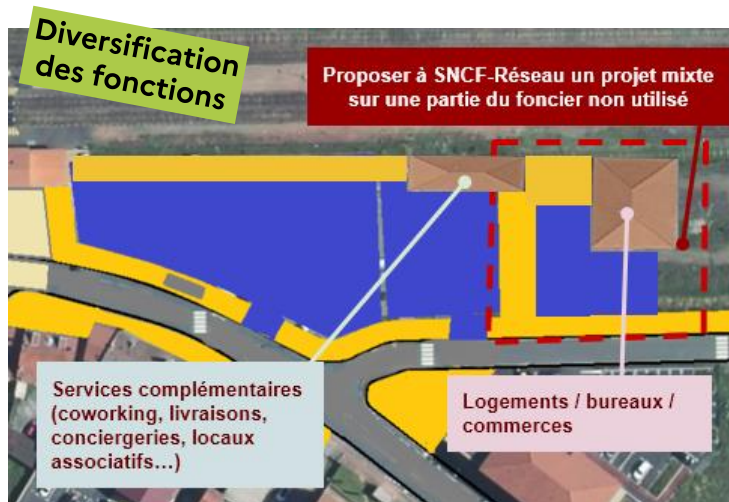
- Un périmètre restreint
- Un premier scénario nécessairement partenarial : CCGAM, ville d'Autun, CD 71 et région BFC



### 3) INITIER LES ÉTUDES ET DÉMARCHES PARTENARIALES QUI SERONT NÉCESSAIRES POUR TRAITER LES SUJETS-CLÉS À PLUS LONG TERME

- Intermodalité
- Rabattement
- Insertion urbaine
- Mixité des fonctions

Recherche d'une **plus grande mixité fonctionnelle** par l'accueil de nouvelles activités



**Des terrains en mutation à l'ouest de la voie ferrée**

- Souhait du propriétaire de ces terrains de développer un bâtiment industriel
- Un parcellaire contraint dont la recomposition paraît nécessaire et cohérente (densification, qualité des projets et de l'espace public)





## L'équipe projet du Cerema Centre-Est

Gilles Bentayou, Marc Lanfranchi, Éric Pasquier,  
Patrice Champon, Alicia Aliaga, Antoine Guégan,  
Aude Noël, Géraldine Bonnet

**Avec nos remerciements** aux agents  
des collectivités pour leur implication dans cette  
démarche : Laëtitia Boithias, Fabien Nevers, Didier  
Labruyère, Stéphanie Vial, Camille Zeller, Gérard  
Gros-Jean, Estelle Grandmenil, Corine Bertholet

Le Cerema tient à remercier **les élus des quatre  
collectivités** pour leur mobilisation

## Historique des versions du diaporama

Version	Date	Commentaire
V1	16/02/2024	Version provisoire
V2	21/02/2024	Version provisoire
V3	14/03/2024	Version finale

## Affaire suivie par

Gilles BENTAYOU – Département mobilités

Tél +33 4 72 14 31 71 -- Mobile +33 6 99 64 26 71  
Courriel gilles.bentayou@cerema.fr

Cerema Centre-Est  
25 avenue François Mitterrand – CS 92803 – 69674 Bron Cedex

Document relu  
et validé par

**Éric PASQUIER**  
(Cerema Centre-Est)