

Les pôles d'échanges à la croisée des politiques de mobilité et d'aménagement : Le point de vue de la recherche

Mariane Thébert (Laboratoire Ville Mobilité Transport, Université Gustave-Eiffel)

La plupart des recherches prenant la mobilité comme objet sont confrontées aux notions d'inter et de multimodalité, qu'elles problématisent de façon différente selon les disciplines : derrière les définitions relativement communes (voir introduction) se cachent en effet des enjeux conceptuels forts. Très schématiquement, au fur et à mesure que le géographe, l'urbaniste ou le sociologue ont affirmé leur point de vue aux côtés de celui de l'ingénieur, l'approche fonctionnelle, qui fait de l'interconnexion la plus symbiotique possible entre les réseaux le Graal de l'intermodalité, a cédé de la place à une approche de la rupture de charge comme opportunité de rencontre et de conciliation des « intérêts » du flux et du territoire. Parallèlement, le potentiel de la multimodalité dans l'agencement de nos territoires et modes de vie contemporains a gagné en visibilité. Le pôle d'échanges, que l'intermodalité y soit très organisée ou qu'il consiste en l'agrégation en même lieu d'un bouquet de services, est aujourd'hui porteur d'enjeux qui vont au-delà de l'interface entre modes. Parfois, il n'y est même moins question d'accès à la mobilité que d'interactions sociales, comme en témoigne la gare d'Autun qui opère toujours comme lieu de rendez-vous, alors que les trains ont cessé de passer et que sa gouvernance est en sommeil. Mais cette opportunité de rencontre mouvement-territoire est synonyme de tensions, appelant des arbitrages au cas par cas.

Ainsi, concilier la fonction transport et la logique de séjour (fonctions connexes, notamment commerciales) implique des arbitrages, parfois à l'origine de contestations (associatives, syndicales...) fortes, comme le montre le réaménagement de la Gare du Nord à Paris. Les usages inter et multimodaux peuvent aussi rentrer en concurrence, spatiale et tarifaire : faut-il réserver les consignes à vélo (ou le parking covoitureurs, voire le parking classique...) aux usagers du train ou encourager la fréquentation de la polarité urbaine en les ouvrant aux usages de proximité ? Les multiples options présentées lors du webinaire, que ce soit sur la localisation (proche, déportée) ou la sélection des publics, montrent que la question n'a pas de réponse unique, mais aussi que l'option de diminution du foncier alloué à l'automobile, que ce soit par réduction des capacités ou par mutualisation des usages, est difficilement envisagée.

Une logique de réseau dont les échelles et les ambitions doivent être questionnées

Il existe aussi une tension entre les logiques de réseau et de l'individu mobile, dont on sait qu'il perçoit le temps passé à transborder d'un mode à l'autre comme deux à cinq fois plus coûteux que le temps passé à bord : peut-on à la fois optimiser la performance des transports collectifs, en massifiant les flux pour ensuite organiser des connexions entre réseaux de niveau différent, et augmenter leur attractivité en préservant un certain confort d'usage ? Il faut, au cas par cas, préférer parfois un réseau lent et maillé à un réseau rapide et hiérarchisé. Et développer la connaissance de l'utilisateur, souvent aussi mal connu qu'il est mal informé.

La tension entre logiques de réseau et de territoire durable s'exprime à plusieurs échelles, toutes incarnées dans la figure du parc relais : celui-ci peut contrarier l'émergence d'une polarité périphérique dense et mixte à proximité immédiate de la station ; il encourage les dynamiques de dispersion des localisations résidentielles bien au-delà de l'échelle locale de la commune ; enfin, il entérine le traitement différencié entre un centre préservé des flux automobiles et une périphérie qui les accueille toujours plus, participant d'un modèle urbain sous-jacent à nombre de mesures adoptées dans les PDU-PDM.

Or, faire conjointement du projet de transport et du projet urbain ou de la planification territoriale est difficile. Si les AOM font désormais de la mobilité au-delà du transport, leur action reste sectorielle. A cet égard, l'exemple d'Ambérieu en Bugey montre que la prise de compétence n'est pas un préalable obligé à l'action sur la mobilité. Et en s'étendant à l'espace public et bâti environnant, le projet est avant tout celui de collectivités agissant en tant que gestionnaires du cadre de vie. L'exemple du syndicat mixte de Grenoble, auquel la Région ne participe pas, achève de relativiser tout déterminisme institutionnel puisque que la collaboration indispensable avec cette institution se déroule bien. Cette interterritorialité est un enjeu majeur à l'heure où les potentielles futures lignes de cars express devront être mieux intégrées aux pôles d'échanges que ne l'étaient souvent les cars départementaux.

Entre pôles d'échanges et territoires : une co-production à anticiper

Dans les différentes disciplines de la recherche s'est imposée l'idée que réseaux et PEM ne sont pas simplement posés sur le territoire ; ils fabriquent du territoire qui va ensuite demander à ce que soient fabriqués réseaux et PEM. Cette co-production espace-mobilité est essentielle à avoir en tête lorsqu'on cherche à produire un système de mobilité durable dans lequel les PEM joueront un rôle vertueux. Ces derniers ont pris une place importante dans les stratégies et les documents de la planification, mais sont mis au service de multiples objectifs, pas toujours explicites ni foncièrement compatibles. Rappelons pour conclure que le PEM est en théorie un outil d'optimisation du fonctionnement des réseaux existants (dans le cas de Grenoble, le nouveau partage d'une voirie existante au bénéfice d'alternatives à l'autosolisme). Dans les faits, il accompagne souvent la réalisation de nouvelles infrastructures (même s'il ne s'agit que d'un parking), ce qui implique de réfléchir au territoire qui va être co-produit. Dans le Grand Besançon, le travail de hiérarchisation des PEM pourrait intégrer, outre les critères d'offre ferroviaire et de poids démographique, le potentiel d'urbanisation alentour. De façon plus générale, on peut se demander si c'est une bonne option d'organiser la ville périphérique autour de la très grande vitesse (exemple des gares LGV d'interconnexion, qui évitent les centres pour concilier desserte locale et efficacité du réseau, avec développement projeté d'un nouveau quartier), comme si celle-ci devait faire partie du quotidien quand il est question de ralentir non seulement nos mobilités mais aussi notre étalement urbain. Le projet abandonné d'Europacity, mégacomplexe de commerces et de loisirs articulé à une gare du Grand Paris Express mais aussi à proximité du pôle d'échange fer-air de Roissy, prouve aussi qu'on ne crée pas nécessairement un territoire durable sous prétexte de la présence d'une station de transport collectif.

A l'opposé de ces réseaux grande vitesse très extravertis, on peut penser qu'il est important d'utiliser le PEM périphérique pour structurer une zone de proximité. Ça suppose de s'intéresser à d'autres motifs de déplacement que le travail, qui conduit hors du bassin de vie local. Or, si les pôles d'échanges périurbains accueillent une offre réellement multimodale, ils restent pensés pour favoriser l'accessibilité à des pôles d'emploi lointains ou des gares urbaines plutôt qu'aux aménités locales. L'offre en libre-service est en général en boucle (on rapporte le véhicule là où on l'a pris) quand elle devrait unir les différents pôles de l'intercommunalité. Enfin, le développement de la location courte durée de vélos éventuellement à assistance électrique ne doit pas éclipser l'utilité des arceaux classiques pour faire ressortir des garages les vélos possédés en propre, comme il a été constaté dans les pôles urbains (à ce sujet, voir le travail de doctorat d'Agathe Daniel au Cerema).