



|

Document réalisé pour le compte du Predit (Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres) par Arep - Études urbaines, en partenariat avec le Groupe de Programmation des Gares (SNCF - APG).

Décembre 1998 - septembre 1999

Notice	3
<b>Monographie</b>	
<i>Amiens</i>	4
<i>Dijon</i>	9
<i>Grenoble</i>	14
<i>Longueau</i>	19
<i>Marseille St-Charles</i>	24
<i>Massy</i>	29
<i>Nancy</i>	34
<i>Nantes</i>	39
<i>Val d'Argenteuil</i>	44
<i>Vénissieux</i>	49
<b>Analyse comparée</b>	
<i>Données générales</i>	54
<i>Insertion urbaine</i>	55
<i>Configurations de sites</i>	56
<i>Intermodalité</i>	58
<i>Affectation des sols</i>	59



*Contexte de recherche*

Avec l'évolution des déplacements, les lieux de la mobilité se sont développés, étendus jusqu'à atteindre une complexité incompatible avec les usages du voyageur. Le regard des collectivités et des opérateurs sur les lieux d'échanges évolue afin que le voyageur, l'offre de transport et de services soient placés au cœur de la conception et de l'aménagement de ces lieux.

Les pôles d'échanges font l'objet de recherches depuis une dizaine d'années. En 1993, l'opération *Gare du Nord* initiée par le Plan Urbain apportait un éclairage sociologique sur le pôle d'échanges et ses acteurs. Puis, le programme *lieux-mouvements de la ville*, lancé en 1994, identifiait trois points de vue : celui de l'exploitant (espace, langage et équipement des lieux), celui du service transport (prestation et commercialité du pôle d'échanges), celui des architectes et urbanistes (insertion urbaine d'un point de réseau).

Plus récemment, au travers du programme *Gares et quartiers de gares* ont été abordées deux problématiques : l'analyse des configurations de quartier de gare et de leur développement, la confrontation de l'objet architectural au projet urbain.

La constitution d'un atlas des pôles d'échanges s'inscrit dans le prolongement de ces programmes de recherche initiés par le ministère de l'Équipement. Il développe la problématique de l'organisation et de l'insertion urbaine des pôles d'échanges, il s'inscrit dans un principe de comparaison des sites.

*Objet de la démarche*

L'Atlas des pôles d'échanges a pour objet d'étude l'organisation spatiale des lieux d'échanges. Cette ambition s'appuie sur la **représentation d'une dizaine de pôles d'échanges, dans leur globalité et à l'état actuel**. Ces sites ont valeur d'exemple. Ils sont représentatifs de situations courantes (périurbain, moyennes et grandes villes), et des divers modes de déplacement : bus urbain, cars, métro, tramway, trains (Grandes Lignes, TGV, TER et RER), voiture particulière, deux roues et piéton. Une attention particulière est portée à l'interface du pôle avec son environnement, du point de vue du réseau de voirie et de l'accessibilité.

Pour atteindre cet objectif, a été adoptée une série de représentations-types avec un code graphique et des échelles fixées. Ce cadre de représentation a été appliqué à chacun des sites. Les planches ont été dessinées à

partir du recellement des plans existants, lesquels existent rarement à l'échelle du pôle d'échanges. En plus d'une représentation graphique sont présentées des données chiffrées issues de diverses enquêtes menées sur les sites. Le travail de représentation spatiale et de calibrage des données chiffrées s'est fait selon un certain nombre de thèmes discriminants : l'accessibilité, l'intermodalité, la localisation des flux modaux, l'affectation et la quantification des surfaces, etc.

Enfin, ces travaux sont subordonnés à un souci de clarté de la présentation. Le principe de l'atlas réside dans l'efficacité de la présentation en rapport avec son contenu.

*Organisation du document*

Dans une partie intitulée monographie, chacun des sites est représenté en cinq planches types. Ces planches croisent à des échelles critiques, *le territoire, l'urbain, le complexe d'échanges*, les données numériques et spatiales.

L'autre partie du document, dite étude transversale est une description et une analyse comparée des documents types.

*Données numériques et spatiales*

La collecte des données numériques, présentées en tableau est le fruit d'un partenariat avec le Groupe de Programmation des Gares, lequel appartient à l'Agence des Gares (SNCF). Les données ont été rassemblées par cette structure à partir de diverses études existantes réalisées en interne ou non (voir les sources). Un travail de synthèse a été réalisé pour rendre ces données comparables. En raison de la diversité des sources et des méthodes d'enquêtes, ces données doivent être considérées avec prudence. Leur précision est relative et permet de dessiner des ordres de grandeur. De même les données spatiales qui ont permis de réaliser les différentes cartes sont issues du recellement de divers documents de précision inégale.

*Finalité*

Ce document est un outil destiné autant à alimenter la recherche urbaine en favorisant la connaissance des lieux d'échanges, qu'à aider l'univers opérationnel. Les aménageurs, gestionnaires, décideurs et techniciens y trouveront un ensemble de références concrètes pour guider l'aménagement de ces lieux, leur structuration morphologique et leur dimensionnement.

	Type client	Type déplacement	Zone d'attraction
<b>Gare SNCF</b>	salariés étudiants (46%)	quotidien (70%) Domicile études-emploi (69%)	centre ville (22%) quartiers étudiants (20%) agglomération (92%)
<b>Gare routière Bus urbains</b>	scolaires, étudiants	quotidien	centre ville / agglomération
<b>Tendance globale</b>	scolaires, étudiants	quotidien Domicile emploi / études	ville et agglomération

source: GPG, "Pôle d'échanges d'Amiens, étude de flux et enquête en gare" juin 1997

Type de fréquentation



Situation ferroviaire



Accessibilité routière

● Pôle d'échanges étudié    — Autoroute, voie rapide    — Route principale    — Voie ferrée



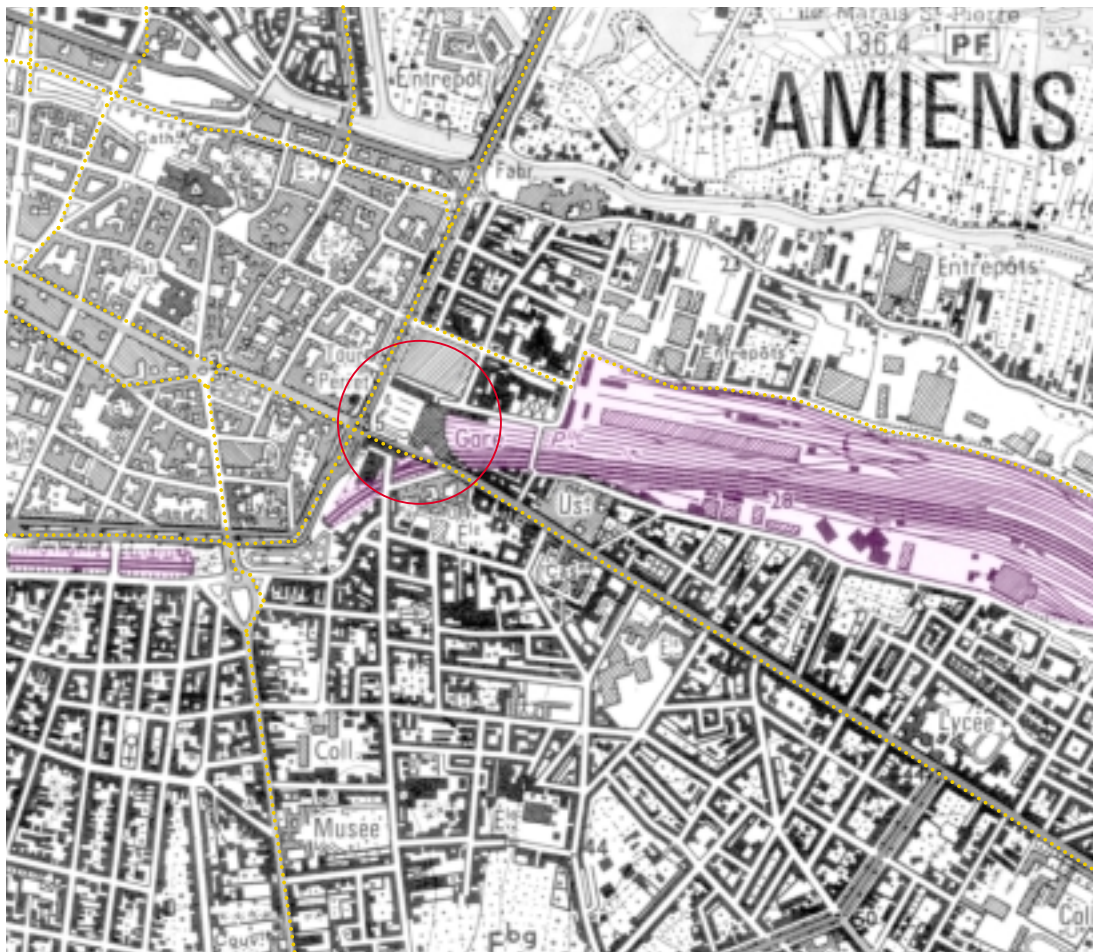
## Amiens gare du Nord 4

Données générales, relation au territoire



Modes de transport	Trafic
<b>SNCF Total</b>	12 000 voyageurs/jour (entrants et sortants) en jour ouvrable de base 2 400 à 2 800 aux heures de pointe 120 trains/jour en jour ouvrable de base
Grandes Lignes	25% des voyages
TER	75% des voyages
Passages en gare	19 000 entrants sortants / jour
<b>Bus urbains</b>	24 000 montées descentes / jour
<b>Cars interurbains</b>	13 lignes / 7 arrêts / 100 mouvements aux heures de pointe 3 000 voyageurs/jour (en période scolaire) 19 lignes, environ 120 cars/jours
<b>Fréquentation globale du pôle</b>	environ 30 000 entrants sortants/jours

source: GPG, "Pôle d'échanges d'Amiens, étude de flux et enquête en gare" juin 1997



Fond IGN série bleue

— Pôle d'échanges   
 - - - - Réseau de bus urbains   
 ••••• Tramway   
 - - - - Métro   
  Emprise ferroviaire



## Amiens gare du Nord

Données déplacement et insertion urbaine



1 Le parvis de la gare



2 La dépose en sortie de gare



3 Le boulevard d'Alsace-Lorraine

Parc de stationnement  
et centre commercial

Parvis : stationnement  
et dépose



Gare routière

Bâtiment voyageurs  
et passerelle

 Emprise ferroviaire

 Parc de stationnement

 Bâtiment voyageurs

 Gare routière



# Amiens gare du Nord 6

## Configuration du site

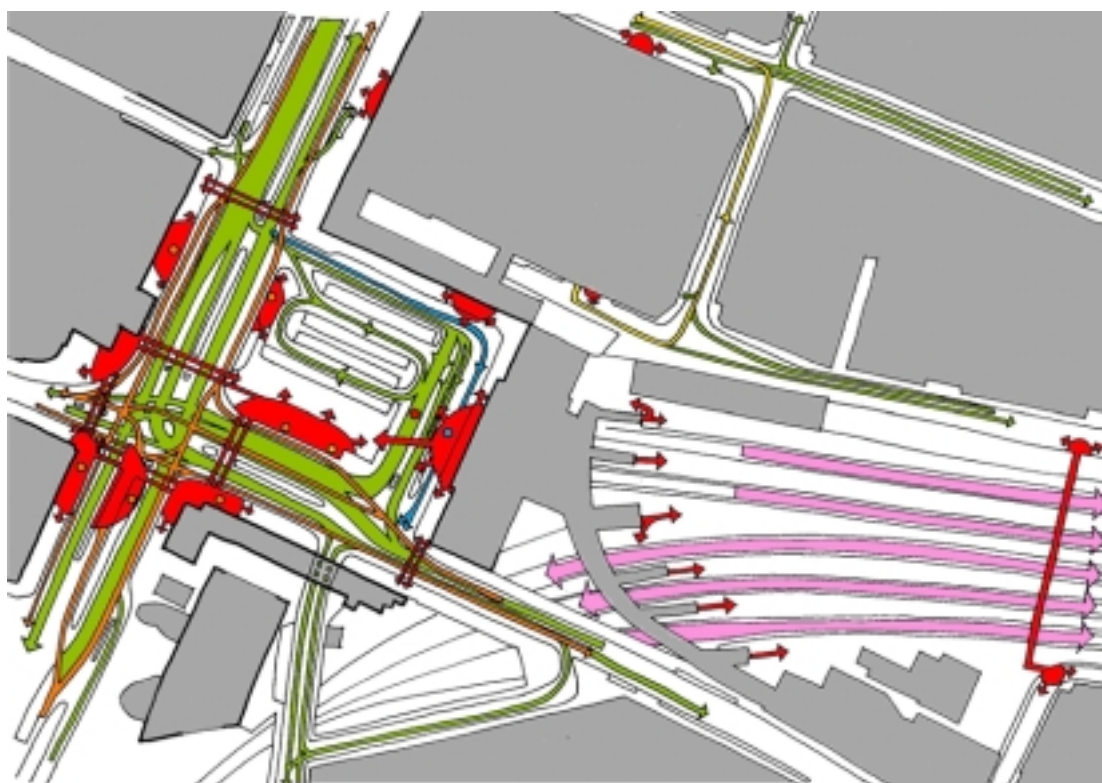
A plus de 70%, les voyageurs viennent prendre les modes de transport du pôle d'échanges soit en bus soit à pied

Mode d'accès	Part en %
A pied	43%
Bus urbains	30%
Voiture particulière stationnée	16%
Dépose ou attente en voiture	7%
Taxis	2%
Cars interurbains	1%
Autres (2 roues, voitures de location)	1%
<b>Total</b>	<b>100%</b>

Point d'accès principal	Place Fiquet
Points d'accès annexes	Rues Barni, Riolan, Tellier via centre commercial Amiens 2

Source: SNCF Groupe de Programmation des Gares, "Pôle d'échanges d'Amiens, étude de flux et enquête en gare" juin 1997



 Générateurs de piétons    
  Bus, tramways et cars    
  Circulation générale (VP...)    
  Taxis    
  Trains

0 1 5 km



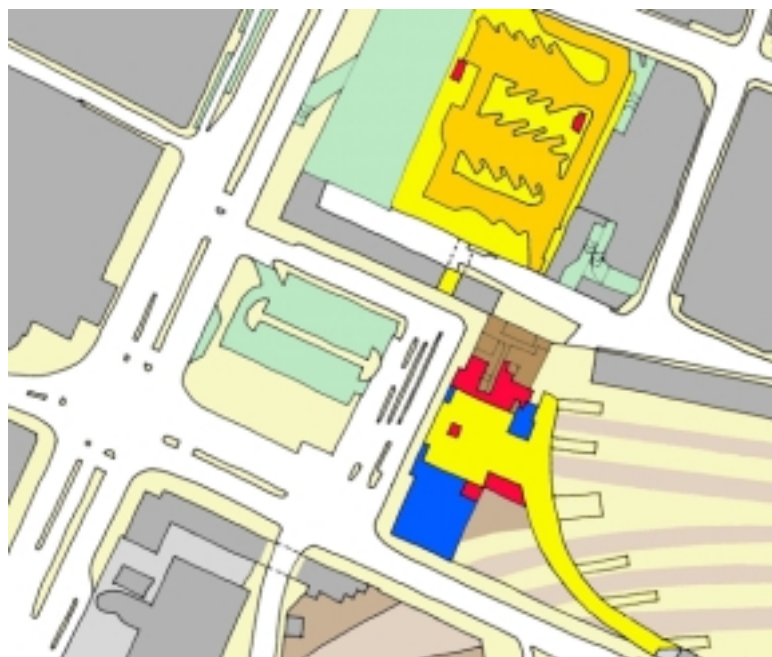
## Amiens gare du Nord 7

### Gestion des flux et intermodalité



<i>Dimensionnement des équipements dédiés à l'activité voyageurs par mode</i>
<b>Gare SNCF</b>
6 quais, 11 voies Circulations, services aux clients : 2 347m <sup>2</sup> (dont hall de 940m <sup>2</sup> et passerelle 1 406m <sup>2</sup> ) 7 guichets, un bureau informations réservations (4 guichets), 4 automates de vente dont un régional, salle d'attente, bagages, consignes, toilettes Commerces, concessions : 1 062m <sup>2</sup> 2 points de restauration (buffet, vente à emporter), un point de vente presse tabac Locaux d'exploitation et techniques : 1 500m <sup>2</sup>
<b>Gare routière - cars interurbains</b>
19 de quais dans la gare routière, un quai sur le parvis gare un point information, salle d'attente (15m <sup>2</sup> ), vente de billet à bord
<b>Gare routière - bus urbains</b>
7 quais, une agence vente- information (5 guichets)
<b>Espace taxis</b>
1 point de charge, capacité 30 taxis en attente, 43 licences
<b>Espaces parking pour voiture particulière ou 2 roues</b>
courte durée : 80 places longue durée : 729 places (Centre commercial Amiens 2) Stationnements gratuits à proximité: aisé 2 roues: 10 emplacements vélos, espace location et consignes vélos sur parvis gare.

source: GPG, "Pôle d'échanges d'Amiens, étude de flux et enquête en gare" juin 1997



- |                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                               |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: yellow; border: 1px solid black;"></span> <i>Espaces publics en gare</i>              | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: red; border: 1px solid black;"></span> <i>Services voyageurs</i>                    | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: blue; border: 1px solid black;"></span> <i>Concessions, commerces</i> | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: brown; border: 1px solid black;"></span> <i>Exploitation</i>                 |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: lightyellow; border: 1px solid black;"></span> <i>Trottoirs, parvis, cheminements</i> | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: lightgreen; border: 1px solid black;"></span> <i>Stationnement (parc ou voirie)</i> | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: gray; border: 1px solid black;"></span> <i>Voies ferrées</i>          | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: orange; border: 1px solid black;"></span> <i>Gare routière ou station TC</i> |





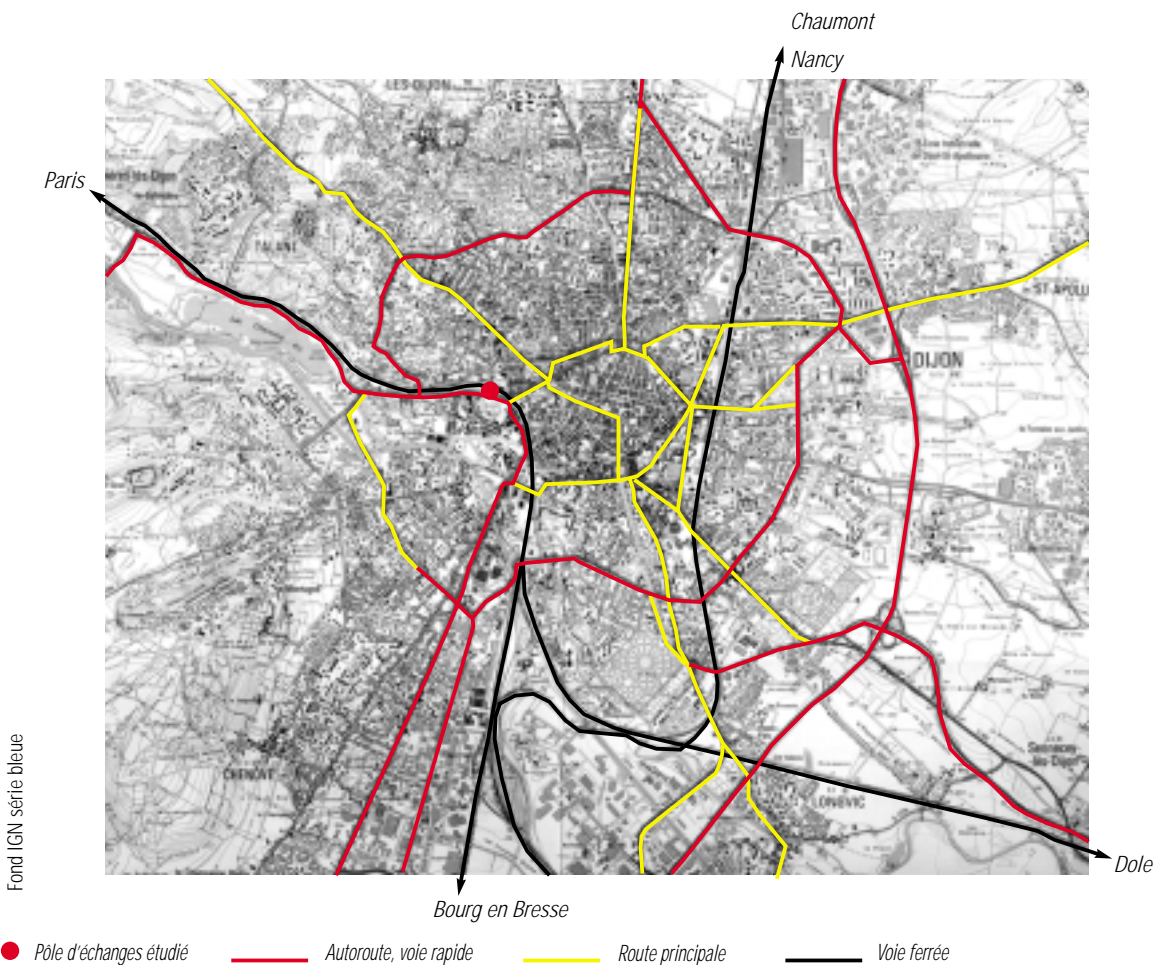
	Type client	Type déplacement	Zone d'attraction
<b>Gare SNCF et gare routière</b>	Moins de 25 ans (50%) population active (48%) scolaires (36%)	quotidien (37%) habituel (60%) trajets courts pour 52% sur TER, 40% sur GL, 8% sur cars	ville (90% des entrants) centre ville (31%)
<b>Bus urbains</b>	scolaires et étudiants (34%) salariés (32%)	quotidien	quartier "université" (30%)
<b>Tendance globale</b>	scolaires, salariés	quotidien Domicile emploi/ études	ville et agglomération (90%)

source: Enquête gare de Dijon  
DDE 11/1997

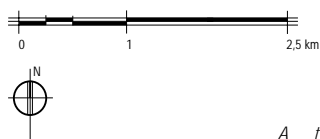
Type de fréquentation



Situation ferroviaire



Accessibilité routière



Modes de transport	Trafic
<b>SNCF Total</b>	12 000 voy/ jr (entrants et sortants) en JOB environ 200 trains/jr dont 40 TGV
Grandes Lignes	43% des voyages en JOB
TER	57% des voyages en JOB
Passages en gare	26 000 entrants sortants /jr
<b>Bus urbains</b>	10 800 montées et descentes/ jour , 417 passages/ jour, 5 lignes
<b>Cars interurbains</b>	1 300 voy/jr (montée descente), 130 cars /jr
Passages en gare routière	22 lignes interurbaines, 4 internationales 6 300 entrants / sortants
<b>Taxis</b>	1 point de charge, 20 taxis par heure en moyenne
<b>Fréquentation globale du pôle gares</b>	environ 35 à 40 000 entrants sortants /jr

source: Etude portant sur les gares centres d'échanges "Gares du transport public" Dijon  
SNCF DDG Mai 1997. Comptage bus urbains STRD



Fond IGN série bleue

— Pôle d'échanges   
 - - - - Réseau de bus urbains   
 . . . . . Tramway   
 - - - - Métro   
  Emprise ferroviaire



Dijon 10

Données déplacement et insertion urbaine

A t l a s   d e s   p ô l e s   d ' é c h a n g e s

Trafic par mode

Réseau de transports urbains

Relation à la ville et implantation des lignes de transports urbains

monographie  
étude transversale