

JANVIER 2023

# GUIDE D'AMÉNAGEMENT DES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX

## SYNTHÈSE





## **PRÉAMBULE**

Le rôle d'Île-de-France mobilités en tant qu'autorité organisatrice des mobilités en Île-de-France

p. 5

**1 |** À qui est destiné ce guide et que contient-il ?

p. 6

**2 |** Qu'est-ce qu'un Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) ?

p. 8

**3 |** Pourquoi faciliter l'intermodalité autour d'une gare/station ?

p. 10

**4 |** Pourquoi engager une démarche de pôle : quels enjeux pour la collectivité ?

p. 12



# AIRRE

- 5 |** Comment se déroule une démarche de pôle ? p. 14
- 6 |** Quelle est la durée d'une démarche de pôle ? p. 16
- 7 |** Quelle organisation mettre en place et quels partenaires associer à la démarche de pôle ? p. 18
- 8 |** Quelle complémentarité entre étude de pôle et projet d'aménagement urbain sur le même secteur ? p. 20
- 9 |** Quels financements sont apportés par Île-de-France Mobilités ? p. 22
- 10 |** Quelles sont les limites du projet de pôle ? p. 24



## Le rôle d'Île-de-France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice des mobilités en Île-de-France

**F**aciliter les correspondances entre tous les modes et pour tous, créer des cheminements piétons et des itinéraires cyclables confortables, renforcer le stationnement vélo, réduire ou adapter la place de la voiture particulière, développer des Éco-stations bus s'insérant au mieux dans la ville, accueillir les nouvelles formes de mobilité, proposer une information voyageurs claire et des services adaptés tout en améliorant le cadre de vie des habitants, tels sont les objectifs qu'Île-de-France Mobilités souhaite partager avec l'ensemble des collectivités au travers de projets qui réinventent les espaces publics autour des gares et stations franciliennes.

Le Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) est à la fois un lieu qui regroupe des offres de transports (fonction transport), une porte d'entrée sur la ville ou le territoire pour le voyageur (fonction urbaine) et un lieu de vie où s'y déroulent des échanges sociaux et économiques (fonction services).

Île-de-France Mobilités accompagne au quotidien les collectivités pour faire émerger des projets de pôles répondant aux attentes des voyageurs et des riverains, évolutifs et s'inscrivant dans une démarche globale d'aménagement écologique et durable. L'autorité organisatrice participe ainsi à leur financement, dans une démarche partenariale avec l'ensemble des acteurs concernés.

# 1

À qui est destiné  
ce guide et  
que contient-il

▲ **CE GUIDE EST DESTINÉ AUX ÉLUS ET AUX TECHNICIENS QUI SOUHAITENT REVOIR EN PROFONDEUR LE TRAITEMENT D'UN PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE LEUR TERRITOIRE.**

La démarche est motivée par un besoin impératif de requalification des espaces publics (obsolescence, vétusté des équipements), de nouveaux besoins de déplacements auxquels l'organisation actuelle du pôle ne peut répondre ou encore une nouvelle ambition urbaine pour le site.

▲ **Le présent document est une synthèse du guide d'aménagement des pôles d'échanges multimodaux qui a pour objet de présenter de manière concise la démarche de pôles d'échanges multimodaux :**

les enjeux et objectifs, les axes de travail, les modalités de réalisation (les différentes phases et temporalités, la gouvernance et le cadre de financement) et quelques exemples de réalisation.

**Le guide complet d'aménagement des pôles d'échanges multimodaux détaille la démarche et donne des outils pour traiter chaque étape de la démarche de pôle.**

Vous pouvez télécharger ce document ainsi que les guides et schémas directeurs thématiques (Éco-stations bus, Parkings Relais, stationnement vélos...) réalisés par Île-de-France Mobilités depuis la page suivante :

<http://idf-mobilites.fr/collectivites>



*Parking vélo de la gare Saint-Denis-Université (93)*



*Parvis de la gare d'Étampes (91)*

# 2

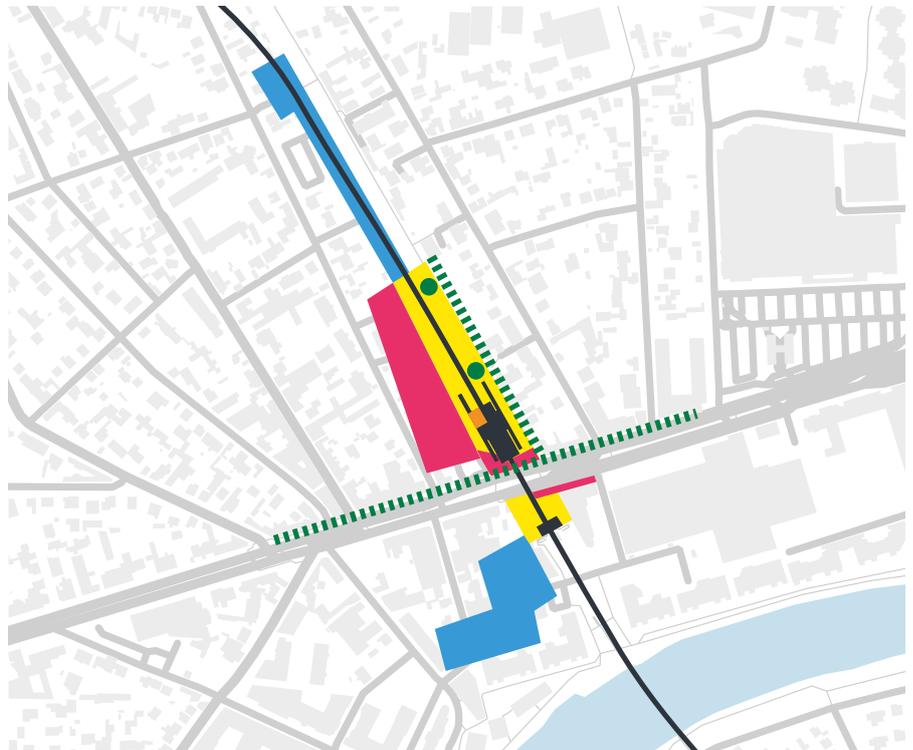
## Qu'est-ce qu'un Pôle d'Échanges Multimodal (PEM)

**Un pôle d'échanges multimodal** est un espace qui concentre différentes offres de déplacement et s'articule généralement autour d'un mode de transport lourd :

- gare ferroviaire,
- station de métro,
- ou terminus de tramway.

### Les différents espaces qui composent un Pôle d'Échanges Multimodal :

-  Gare ou station
-  Parvis et espaces piétons
-  Éco-stations bus et arrêts de bus
-  Aménagements cyclables
-  Parkings vélos
-  Parkings voitures et dépose-minute
-  Services ou commerces



Parvis et espaces piétons



Éco-station bus ou arrêts sur voirie



Jalonnement et information voyageurs



Stationnement voiture particulière et dépose-minute



Stationnements vélos et aménagements cyclables



Services et commerces\*

\* Places réservées à un service d'autopartage, Aménagements complémentaires sur le pôle Gare : locaux associatifs, crèche, commerces, toilettes...

# 3

Pourquoi faciliter  
l'intermodalité  
autour d'une  
gare/station



Éco-station bus de la gare de Bourg-la-Reine (92)

▲ **Pour rendre l'accès au réseau de transport en commun lourd plus efficace, plus confortable et plus simple.** Pour encourager, sur un parcours « porte à porte », l'utilisation du réseau lourd de transport en commun et ainsi favoriser le report modal vers les transports en commun.

▲ **Pour offrir aux voyageurs un large choix de modes de rabattement sur la gare/station.**

Il faut donc penser les espaces et les services en conséquence. Il s'agira, par exemple, d'aménager des cheminements confortables et adaptés pour tous ; d'intégrer la tarification des équipements d'intermodalité (Parking Relais et Parking Vélos) à celle du Passe Navigo ; de veiller à prévoir un jalonnement et une signalétique performants, etc. Ces aménagements permettront également de favoriser les modes actifs et les modes partagés pour le rabattement vers la gare/station.



Parking vélo de la gare de Rueil-Malmaison (92)

▲ **Pour transformer un quartier de gare en un « hub » de mobilités qui offre aux usagers un bouquet de services de mobilité.** On peut, par exemple, imaginer qu'un voyageur soit amené à venir sur le pôle pour prendre un Transport à la Demande, pour louer un vélo, pour covoiturer ou pour utiliser un véhicule en autopartage...

Les voyageurs qui se rendent sur le pôle n'empruntent pas nécessairement le réseau de transport en commun lourd et bénéficient d'une offre de déplacement qui répond à de multiples besoins.

# 4

Pourquoi engager  
une démarche de pôle :  
quels enjeux  
pour la collectivité



*Parking Relais de la gare d'Étampes (91)*

- ▲ **Réaliser des espaces intermodaux de qualité**, qui permettent aux habitants du territoire d'accéder aux transports collectifs et de changer de mode de transport facilement. **Et favoriser le report modal vers des mobilités moins polluantes** en proposant des cheminements de qualité dans et vers le pôle d'échanges, en aménageant une offre de stationnement vélo sur le site et éventuellement un service d'autopartage.
- ▲ **Mettre en valeur son territoire** : le pôle d'échanges multimodal constitue une porte d'entrée sur le territoire. Ses qualités fonctionnelles et paysagères influencent l'image que le voyageur se fera de la ville/du territoire et de son offre de transport.
- ▲ **Inscrire le réaménagement des espaces publics dans une démarche de développement durable**. La conception des espaces publics peut contribuer localement à réduire les effets du changement climatique en créant des îlots de fraîcheur (végétalisation des parvis, rendre perméable les sols), en choisissant des matériaux « bas carbone », en modulant l'éclairage selon les espaces pour limiter la pollution lumineuse, etc.
- ▲ **Favoriser le report modal vers des modes moins polluants et moins consommateurs d'énergie** permet également d'améliorer la qualité de l'air et de participer à l'effort de sobriété énergétique.
- ▲ **Repenser la place du piéton dans l'espace public** : la marche est souvent le mode principal d'accès au pôle d'échanges. Il faut donc valoriser ce mode de déplacement en aménageant pour les piétons des parcours :
  - fluides (courts et directs) ;
  - sans obstacles ;
  - agréables (de largeurs adaptées à l'importance du flux piéton, espaces paysagers, attente confortable) ;
  - sécurisés (limiter le risque de conflits avec les véhicules, bon éclairage) ;
  - et accessible à tous (répondant aux normes d'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite).
- ▲ **Intégrer le pôle au quartier en favorisant les échanges sociaux et économiques**. Si des espaces sont disponibles, le pôle peut accueillir des services ou des commerces correspondant aux besoins du quotidien (commerces de proximité, points relais, crèches, services publics ou lieux associatifs, etc.). Ils contribueront à étendre l'attractivité du pôle au-delà des usagers des transports et participeront ainsi à l'animation d'une centralité urbaine à l'échelle locale.

# 5

Comment  
se déroule  
une démarche  
de pôle

Île-de-France Mobilités accompagne les collectivités locales dans cette démarche en proposant **un cadre de travail en 4 étapes** :



## LES 4 ÉTAPES DE LA DÉMARCHE DE PÔLE :

### ÉTAPE 1 : Initialisation de la démarche (3 à 6 mois)\*

- Définition des objectifs de réaménagement du pôle Gare ; entretien entre le pilote de l'étude et Île-de-France Mobilités
- Mise en place du comité de pôle
- Lancement d'un marché d'étude
- Signature d'une convention de financement de l'étude avec Île-de-France Mobilités

### ÉTAPE 2 : Étude de pôle (12 à 24 mois)\*

- Réunion de lancement
- **Phase 1 :** Diagnostic de site et préprogramme intermodal
- **Phase 2 :** Formulation de plusieurs scénarios d'aménagement
- **Phase 3 :** Approfondissement d'un scénario, chiffrage, découpage en actions, répartition des financements, définition des futurs maîtres d'ouvrage et gestionnaires
- **Phase 4 :** Formalisation du Schéma de Référence qui synthétise l'étude de pôle validant les orientations programmatique et financière du comité de pôle

### ÉTAPE 3 : Études d'Avant-Projet (9 à 12 mois)\*

- Coordonner les maîtres d'ouvrage et financeurs
- Réalisation des études d'Avant-Projet
- Formalisation du dossier de demande de subventions auprès d'Île-de-France Mobilités

### ÉTAPE 4 : Mise en œuvre (12 à 24 mois)\*

- Les études Projet
- La consultation des entreprises
- La réalisation des travaux

En parallèle, la maîtrise d'ouvrage pourra organiser une concertation (enquête publique et étude d'impact) et la communication auprès du public.

\* Durées moyennes selon la complexité du pôle et hors périodes de validation.

# 6

Quelle est la durée  
d'une démarche  
de pôle



Éco-station bus de la gare de Bouray (91)

L'objectif d'une démarche de pôle est de réaménager les équipements et les espaces publics d'un pôle d'échanges **dans un délai moyen de 5 à 7 ans** (du lancement des études à la mise en service du pôle d'échanges multimodal).



Le guide complet d'aménagement des pôles d'échanges multimodaux publié par Île-de-France Mobilités est téléchargeable depuis la page suivante :

<http://idf-mobilites.fr/collectivites>



Parking vélos de la gare de Corneilles-en-Parisis (95)

# 7

Quelle organisation  
mettre en place  
et quels partenaires  
associer à la  
démarche  
de pôle ?



Espace public gare de Bouray (91)

**Le pilote de projet doit mettre en place une instance partenariale (le comité de pôle)** dès l'initialisation de la démarche. Ce comité aura pour rôle l'émergence d'un projet partagé par l'ensemble des acteurs. Il se réunira à chacune des phases de l'étude préliminaire et les validera.

#### LES DIFFÉRENTES ENTITÉS CONSTITUTIVES DU COMITÉ DE PÔLE SONT :

- la collectivité maître d'ouvrage de l'étude : commune ou EPCI ;
- les communes d'implantation du pôle Gare ;
- Île-de-France Mobilités ;
- la RATP ou la SNCF en tant que transporteurs et/ou propriétaires d'emprises foncières ;
- le maître d'ouvrage et/ou exploitant du Parking Relais (le cas échéant) ;
- les transporteurs routiers et les exploitants de l'Éco-station bus (le cas échéant) ;
- le département ;
- les autres propriétaires fonciers éventuellement ;
- les associations d'usagers...

#### LE FONCTIONNEMENT DU COMITÉ DE PÔLE S'ARTICULE AUTOUR DE 2 INSTANCES :

- ▲ **Le comité de pilotage** : organe d'orientation et de validation des différentes phases de l'étude, il rassemble les élus des collectivités concernées ainsi que les représentants mandatés des autres structures associées à la démarche.
- ▲ **Le comité technique** : il rassemble les techniciens des différentes entités constitutives du comité de pilotage. Sa vocation sera notamment de préparer les séances de présentation de l'étude au comité de pôle.

La collectivité, pilote de l'étude, pourra choisir de réaliser une concertation plus large avec, par exemple, des associations d'usagers, de cyclistes, de personnes à mobilité réduite, de commerçants, de riverains, etc. Elle en définira alors les modalités en début d'étude (entretien en phase diagnostic, présence aux comités techniques...) et en informant les partenaires associés à la démarche.

# 8

Quelle complémentarité  
entre étude de pôle et  
projet d'aménagement  
urbain sur le même  
secteur



Éco-station bus de la gare de Chelles (77)



Éco-station bus de la gare de Chelles (77)

Une étude de pôle peut s'insérer dans une étude urbaine plus large. Lorsque c'est le cas, il convient de bien anticiper en amont l'articulation entre les deux. Une comitologie particulière ainsi qu'une méthode sont à définir dès le lancement de l'étude.

**Idéalement, l'étude de pôle débutera légèrement avant l'étude urbaine.** En effet, le diagnostic de l'étude de pôle et son préprogramme d'intermodalité devront constituer une donnée d'entrée pour l'étude urbaine.

Lors de la phase d'élaboration des scénarios, les scénarios proposés dans le cadre de l'étude urbaine devront *a minima* être expertisés par le bureau d'études en charge de l'étude de pôle du point de vue de l'intermodalité et validés en comité de pôle, voire être co-construits par le bureau d'études en charge de l'étude urbaine et celui en charge de l'étude de pôle. Des ateliers d'échanges et de travail entre les deux études doivent donc être établis pour que le dialogue soit fluide et que les deux études s'articulent et se complètent pour ne faire qu'un projet cohérent.

Les instances de pilotage et de validation peuvent, à ce titre, être communes afin de mobiliser les élus une fois par phase, sur un projet travaillé en cohérence.

# 9

Quels financements  
sont apportés par  
Île-de-France  
Mobilités

**L'ÉTUDE DE PÔLE (ÉTAPE 2) EST FINANÇÉE À 100 % PAR ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS** (Plafond maximum de 100 000 € HT) dans le cadre d'une convention de financement signée préalablement au lancement de l'étude. La subvention est versée à la fin de l'étude de pôle, à l'issue de la notification du Schéma de référence par Île-de-France Mobilités.

**LES AMÉNAGEMENTS ET ÉQUIPEMENTS D'INTERMODALITÉ** en lien direct avec le pôle et situés dans un rayon maximum de 300 mètres autour de la gare/station **PEUVENT ÊTRE SUBVENTIONNÉS PAR ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS AU MAXIMUM À 70% DES COÛTS D'INVESTISSEMENT HT** et, pour les Parkings Relais, dans la limite des plafonds de financement validés par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités.

Conformément à la loi MAPTAM, loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 : « La participation minimale du maître d'ouvrage, est fixée à 30 % du montant total des financements apportés par des personnes publiques ».

**REMARQUE**

D'autres acteurs sont susceptibles d'apporter des financements complémentaires lorsque le taux de subvention d'Île-de-France Mobilités est inférieur à 70 % ou sur des périmètres/actions non financés par Île-de-France Mobilités : les départements, les villes ou EPCI quand elles ne sont pas maîtres d'ouvrage, etc.



Parking Relais de la gare d'Étampes (91)

# 10

Quelles sont les limites  
du projet de pôle

▲ **Le projet de pôle n'a pas vocation à modifier la desserte en transports collectifs.**

Les restructurations du réseau de bus sont étudiées par Île-de-France Mobilités dans un autre cadre et une autre temporalité, en collaboration avec les collectivités et les transporteurs. Néanmoins, dans le cadre de l'étude de pôle, des modifications des itinéraires d'accès des lignes de bus à la gare pourront être étudiées, si elles contribuent à l'amélioration de l'intermodalité.

Ces propositions seront transmises pour avis aux départements d'Île-de-France Mobilités en charge de l'offre de bus du secteur et de la performance d'exploitation.

▲ **Le projet de pôle n'a pas vocation à intervenir :**

- sur les équipements ferroviaires (bâtiment voyageurs, quais) ;
- sur les accès aux quais (modification d'accès existants, création d'accès supplémentaires) ;
- sur les ouvrages de franchissement (pont et souterrain) qu'ils permettent de desservir les quais ferroviaires ou qu'ils constituent des liaisons ville-ville ;
- le déplacement, la gestion d'infrastructure, la relocalisation de locaux dédiés à la maintenance ferroviaire...

▲ **Le projet de pôle portera uniquement sur les espaces publics et l'implantation des équipements d'intermodalité.**



Parking Relais de Bonnières (78)



Parking vélos de l'hôpital de Montfermeil (93)



Voie verte en accès au PEM de Bouray (91)



Éco-station bus de Versailles-Chantiers (78)

