

mai 2022

GUIDE DE CONCEPTION ET D'EXPLOITATION DES ÉCO-STATIONS BUS



SYNTHÈSE

S O M M A I R E

INTRODUCTION	3
CONCEVOIR UNE ÉCO-STATION BUS	4
EXPLOITER UNE ÉCO-STATION BUS	6
CONCLUSION	6



1 | INTRODUCTION

→ L'éco-station bus, un concept nouveau !

L'éco-station bus est une gare routière dont la conception ne se limite pas aux seuls impératifs d'exploitation des réseaux de bus. Elle intègre des objectifs en matière de confort des usagers, d'intermodalité et d'intégration urbaine qui ont été définis en 2017 dans le schéma directeur éponyme.

→ Le voyageur et l'intermodalité au cœur de l'éco-station bus

Dans l'éco-station bus, l'usager et l'intermodalité ont une place centrale. On passe d'un simple lieu de transit à un lieu de vie confortable qui offre une intermodalité avec tous les autres modes de transport.

→ Une porte d'entrée qualitative sur le territoire

Fonction des stratégies d'aménagement poursuivies par les collectivités, ce guide propose des préconisations qui permettent au choix de mutualiser, mettre en valeur ou « fondre » les éco-stations bus créées dans l'espace public. Au-delà d'une recherche de souplesse dans l'insertion de l'équipement, il s'agit de participer à la cohérence du territoire et de contribuer à sa valorisation en offrant de nouvelles opportunités de détente et de mobilité.

→ Un guide pratique pour une éco-station bus réussie

Pour établir les principes qui guident les aménagements et l'exploitation des éco-station bus, Île-de-France Mobilités s'est entouré de tous ses experts métiers et de spécialistes. L'aboutissement de cette réflexion collective est un recueil de fiches thématiques qui répondent aux questions que peuvent se poser les futurs maîtres d'ouvrage et exploitants de ces aménagements et dont les principales préconisations sont résumées ci-après.



2 | CONCEVOIR UNE ÉCO-STATION BUS

→ Un projet de pôle avant tout

Île-de-France Mobilités préconise que le projet d'aménagement d'une éco-station bus soit intégré dans une étude de pôle pour que la combinaison de tous les vecteurs de mobilité présents sur le site soit optimale. Néanmoins, une approche dédiée est possible dans les cas où seule la problématique de l'intermodalité bus/fer est détectée ou en cas de risque accidentogène.

L'ensemble des études et travaux relatifs à un projet d'éco-station bus peuvent bénéficier de subventions d'Île-de-France Mobilités qui sont plafonnées à 70% pour les collectivités. L'implantation d'une éco-station bus dans un pôle d'échanges doit se faire en fonction du foncier disponible et respecter les principes suivants :

- **visibilité** depuis le bâtiment voyageur de la gare ferroviaire présente sur le pôle,
- **facilité** d'accès par le réseau routier,
- **facilité** d'accès pour les piétons et modes actifs,
- **correspondances** les plus courtes possibles avec les autres composantes du pôle.



→ Anticiper l'avenir

Le nombre de postes à quai doit être défini sur la base :

- du nombre de lignes actuelles et à venir desservant l'éco-station bus,
- de la répartition entre lignes en passage et lignes en terminus,
- du nombre de mouvements par ligne en heure de pointe,
- des besoins de régulation, notamment pour les lignes en terminus,
- du type de matériel roulant (standard, articulé, bi-articulé...),
- des possibilités de mutualisation des postes à quai pour plusieurs lignes.

→ Des flux séparés pour garantir la sécurité des usagers

Dans l'éco-station bus, la structuration de l'espace doit favoriser la séparation des flux et donc l'emprunt d'un itinéraire spécifique pour chaque mode. Dès l'accès au site, il s'agit d'organiser cette séparation des circulations en aménageant des itinéraires sécurisés et signalisés conduisant vers les principaux lieux de destination (accueil, quais...).

La circulation des voitures particulières, des véhicules de livraison et des taxis est interdite sur les pistes de l'éco-station bus.

Les parcours réservés aux piétons doivent être sécurisés et lisibles grâce :

- au respect des dimensions minimales (de largeur et gabarit notamment),
- à la mise en place d'un jalonnement,
- à l'utilisation de matériaux spécifiques permettant de bien identifier le cheminement,
- à la limitation des dénivellations pour éviter les chutes et permettre l'accès aux PMR,
- à la mise en place d'un éclairage adapté,
- à l'emplacement et aux caractéristiques du mobilier urbain.



→ Une information adaptée au besoin

L'information voyageur dans l'éco-station bus doit être adaptée aux espaces fonctionnels :

- **seuil d'entrée / sortie :**
 - orientation vers son quai de départ dans l'éco-station bus,
 - orientation vers une correspondance dans le pôle mais hors éco-station bus,
 - orientation vers la destination de son trajet qui est à proximité du pôle,
 - offre de transports et de services disponibles,
 - perturbations impactant les lignes de bus ou les réseaux en correspondance.
- **espace d'accueil et/ou d'échange :**
 - offre de transports et de services disponibles,
 - coût du trajet,
 - orientation vers son quai de départ dans l'éco-station bus,
 - orientation vers une correspondance dans le pôle mais hors éco-station bus,
 - orientation vers la destination de son trajet qui est à proximité du pôle,
 - perturbations impactant les lignes de bus ou les réseaux en correspondance.
- **poste à quai et espaces d'attente :**
 - identification du quai et des lignes desservant le quai,
 - horaires et plans des lignes desservant le quai,
 - temps d'attente,
 - perturbations impactant les lignes de bus ou les réseaux en correspondance.

→ Passer d'un espace de transit à un espace de vie

Un soin particulier doit être porté pour le confort des voyageurs via :

- des espaces d'attente protégés et bien dimensionnés,
- des mobiliers adaptés aux espaces, robustes et faciles d'entretien,
- des assises variées qui répondent au besoin du plus grand nombre,
- le développement de services d'aide à la mobilité tels que le stationnement vélo,
- le développement de "services +" tels que des toilettes, des prises USB, des points retrait colis...



3 | EXPLOITER UNE ÉCO-STATION BUS

→ Des missions variées qui nécessitent des compétences en transport public

Les principales missions liées à l'exploitation d'une éco-station bus sont :

- l'accueil et l'information voyageurs,
- la coordination des mouvements au sein de l'éco-station bus (affectation des quais et modification de leur affectation en cas d'événements ou de travaux, information des entreprises de transport en cas de situation perturbées, gestion des systèmes d'accès...)
- la vente de titres de transport,
- l'entretien et le nettoyage des mobiliers, des équipements, des locaux, des pistes et des quais.

→ Une exploitation transférable à Île-de-France Mobilités

Transférer l'exploitation des éco-stations bus à Île-de-France Mobilités permet de s'appuyer sur l'autorité compétente sur ces espaces pour en optimiser le fonctionnement et ne plus en assumer les coûts.

Les conditions préalables au transfert sont :

- la réalisation des travaux en réflexion ou prévus sur le périmètre des éco-station bus car Île-de-France Mobilités n'a pas les moyens d'en assurer la maîtrise de l'ouvrage,
- l'existence d'une DSP des services de transport desservant majoritairement l'éco-station bus pour y intégrer la gestion de l'éco-station bus.

→ La mise en place d'un système vertueux d'amélioration de la qualité de service

Post-transfert, les collectivités propriétaires d'éco-station bus sont associées au suivi de leur qualité de service.

Ce dernier est effectué par un tiers indépendant réalisant des enquêtes « clients mystères ». Il donne lieu au versement de bonus/malus qui incitent le titulaire de la DSP à respecter des objectifs en matière d'accueil, d'information, de propreté et de bon fonctionnement des équipements.



4 | CONCLUSION

→ L'éco-station bus, une opportunité pour développer les équipements nécessaires aux nouvelles mobilités

De par l'importance de son emprise foncière dans les pôles d'échange, la transformation des gares routières en éco-station permet la création de parkings sécurisés pour les vélos et d'emplacements de stationnement réservés au co-voiturage ou à l'autopartage... Cette nouvelle offre de service combinée aux parcs relais et aux autres modes de transports en commun, contribue au renforcement de l'attractivité de ces derniers et participe pleinement au développement de la mobilité de chacun.

CRÉDITS PHOTOS

Page 1 : **IMAGE 3D**

Page 3 : Cyril BADET (Île-de-France Mobilités) + **PHOTO AUVENT**

Page 4 : **REUIL + LAGNY**

Page 5 : **BOISSY-SAINT-LÉGER 3D + MOBILIER ASSIS-DEBOUT** - Stgrafix (stock.adobe.com) - Cyril BADET (Île-de-France Mobilités)

Page 6 : **CIMETIÈRE PARISIEN D'IVRY** - Christophe Recoura (Île-de-France Mobilités)

