



PRÉSENTATION DE SITES «INSPIRANTS» POUR L'AMÉNAGEMENT DES FUTURS POINTS D'ACCÈS AU SERM





LE SERM

INTRODUCTION

Ce document fait partie de l'étude urbaine réalisée dans le cadre de la mise en oeuvre du Service Express régional Métropolitain (SERM) de Touraine. Il constitue une pièce du diagnostic, en faisant référence à des lieux d'intermodalité aménagés récemment en France et dans certains pays d'Europe.

Ces sites ont été choisis pour leurs caractères innovants, dans l'aspect architectural et pour la qualité de leurs aménagements des espaces publics. Ils répondent ainsi à des enjeux d'accessibilité multimodale, de développement de services du quotidien pour les usagers des transports, d'adaptation au dérèglement climatique, etc.

l'objectif de ce document est d'inspirer, selon les cas, l'évolution urbaine et spatiale des futurs points d'accès au SERM de Touraine.



LE SERM

SOMMAIRE

LES SITES EN FRANCE

- Ambérieu (SERM Lyonnais)	4
- Le Bouscat (SERM Bordeaux)	12
- Gujan-Mestras (SERM Bordeaux)	18
- Saint-Ismier (SERM Grenoble)	24

LES SITES DANS D'AUTRES PAYS EN EUROPE

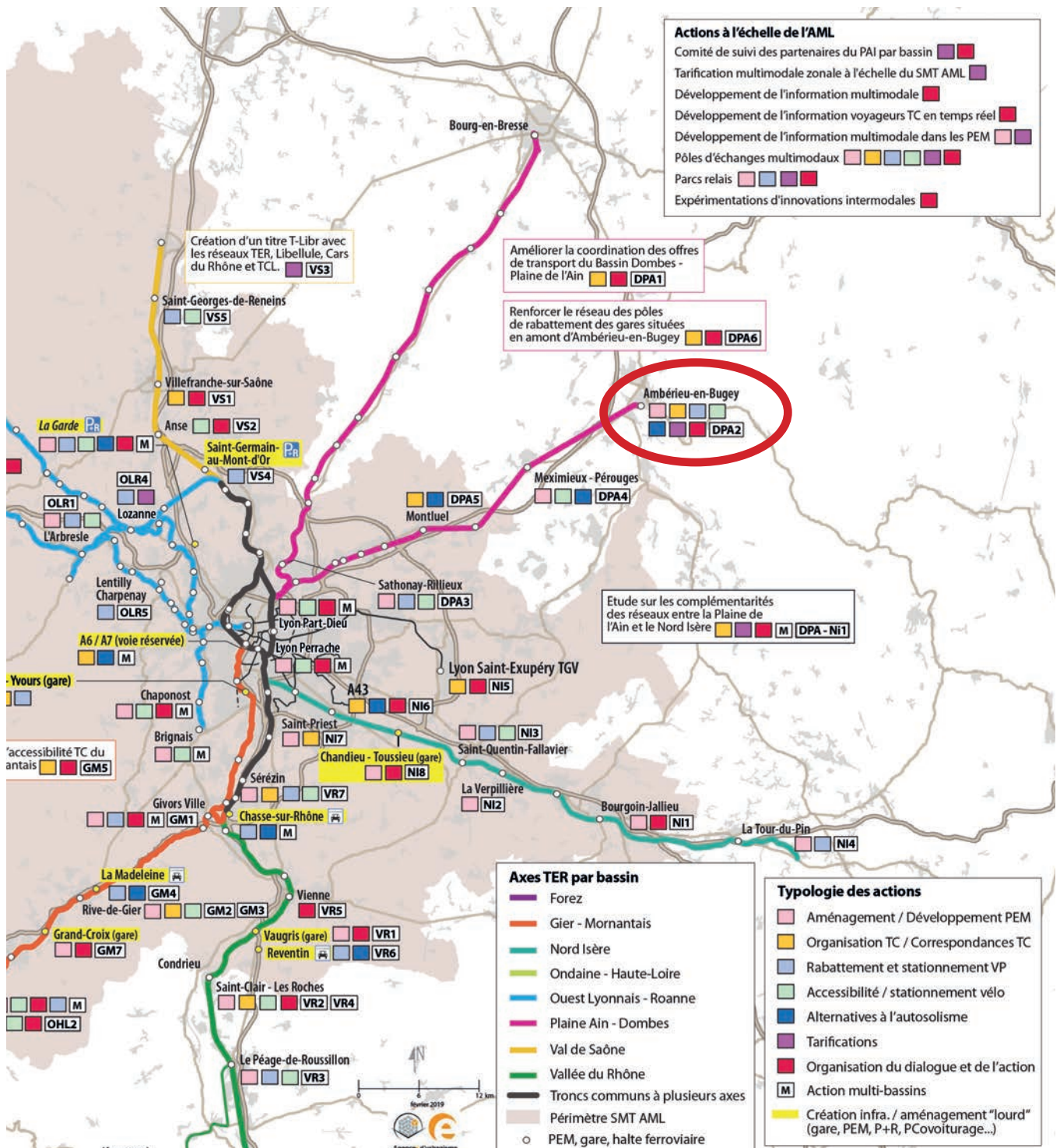
- Chambésy-Dessous (Suisse)	30
- Barneveld Noord et Barneveld Centrum (Pays-bas)	36
- Porto (Portugal)	46

AMBÉRIEU-EN-BUGEY : PROJET DE TRANSFORMATION DE LA GARE FERROVIAIRE EN PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL

Particularité :

→ Gare ferroviaire au cœur d'une ville de taille moyenne située dans l'aire métropolitaine lyonnaise.

Localisation du site



Etat des lieux et principaux objectifs

L'évolution de la gare d'Ambérieu-en-Bugey en pôle d'échange multimodal répond à la nécessité d'absorber et de sécuriser sa fréquentation croissante. Sur ce plan, trois objectifs sont annoncés :

- ➔ Désaturer les parkings existants, dont la capacité insuffisante engendre un débordement de véhicules dans les rues adjacentes ;
- ➔ Mettre aux normes d'accessibilité la gare ;
- ➔ Développer l'intermodalité sur le site et organiser les rabattements multimodaux.

Le projet priorise ainsi l'accessibilité douce et en transport en commun, mais porte aussi les efforts sur une amélioration de la gestion des eaux et un traitement paysager ambitieux. C'est pourquoi le projet s'élargit aux îlots urbains situés au nord de la gare et à la requalification de l'avenue Sarraill, axe majeur d'interface entre la gare et ses quartiers environnants.

Dans un des îlots au nord, un nouveau parking en ouvrage s'intègre dans un bâtiment occupé par des activités économiques.

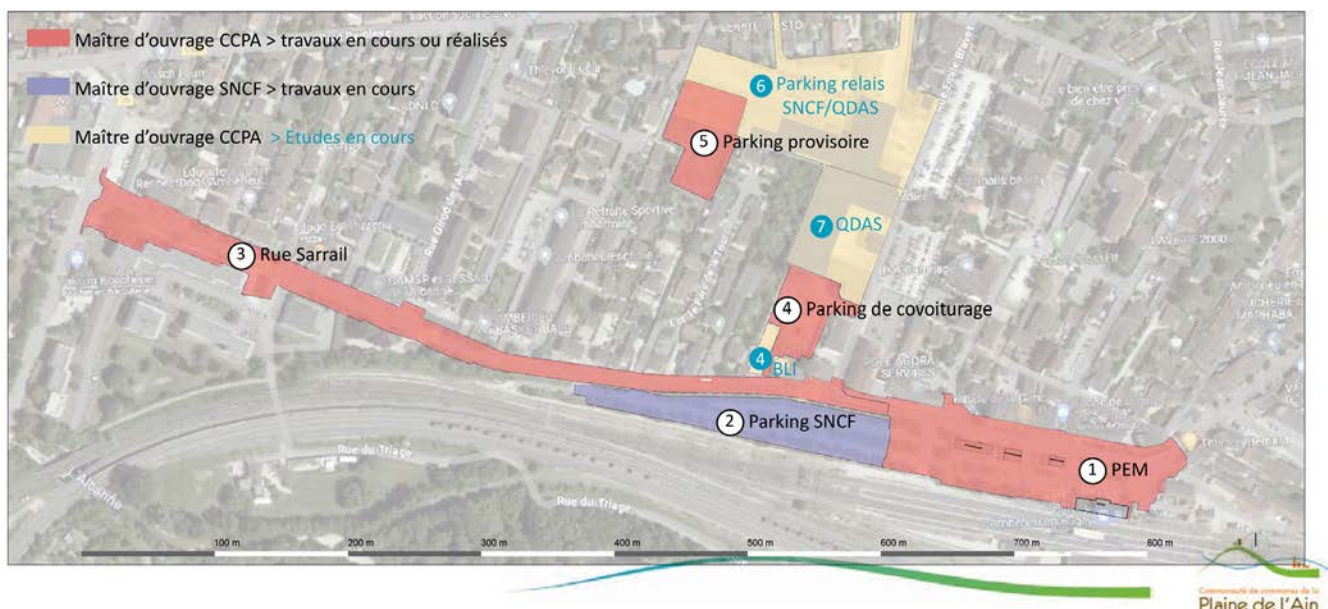
Il s'agit donc d'une opération d'ensemble sur les espaces publics, la gestion des eaux, le paysagement et le renouvellement urbain.

Plan d'aménagement du projet

Le projet consiste à traiter le parvis du bâtiment voyageurs de manière à mieux accueillir les usagers, en l'agrandissant d'une part, et en le végétalisant d'autre part. Il s'agit également de donner davantage d'ampleur à la gare routière (1), en la dotant de 8 quais au lieu de 3 auparavant. L'accueil des vélos est amélioré avec l'installation d'abris sécurisés (72 places en consignes) et de 60 places en arceaux non couverts sur le parvis de la gare (1).

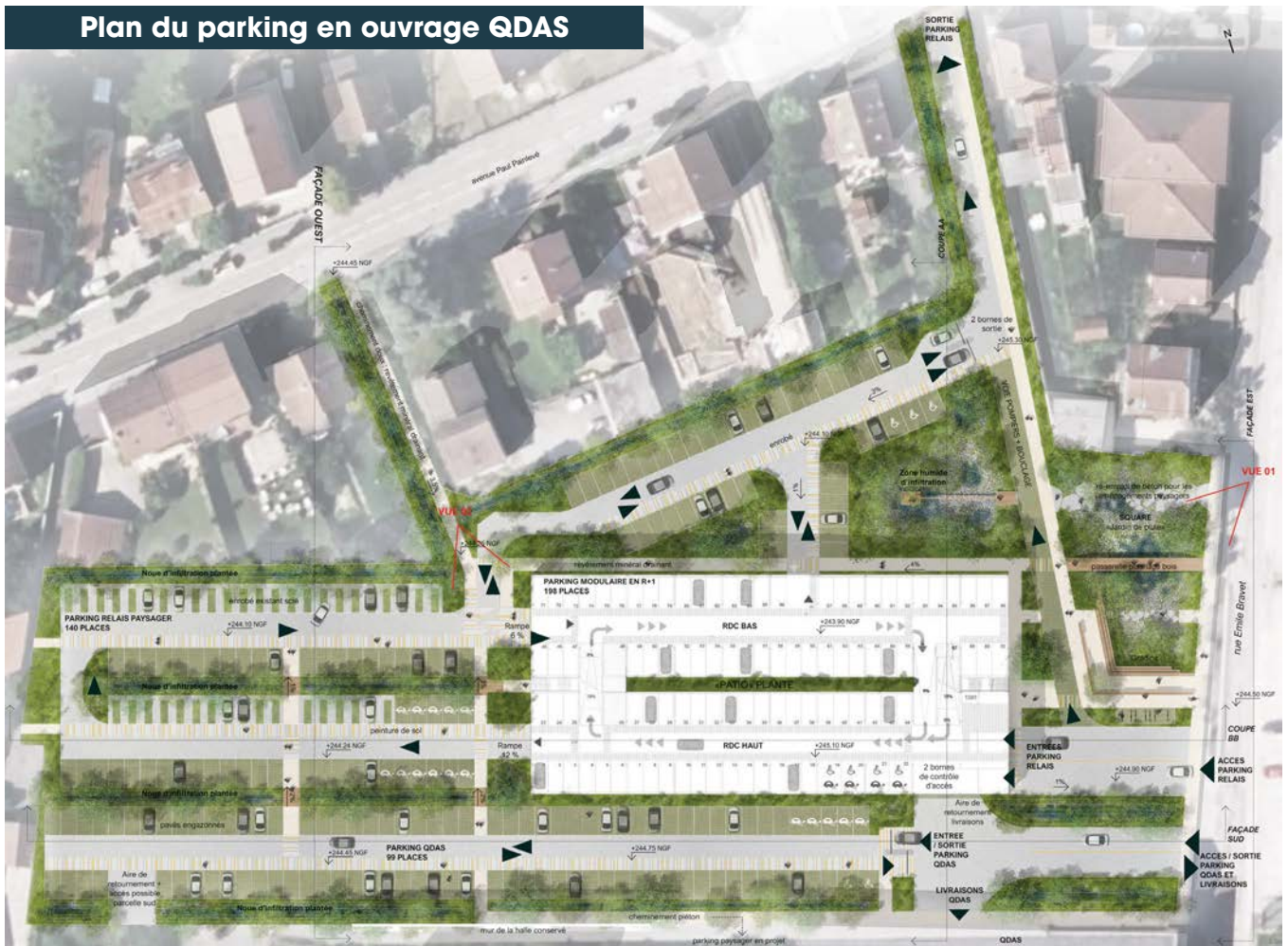
Le stationnement automobile est repensé en l'organisant sur 3 sites :

- ➔ Parking SNCF (2) : à l'ouest de la gare routière, il propose une capacité de 206 places payantes ;
- ➔ Le parking de covoiturage (4) : au nord du parking SNCF, il offre 60 places gratuites mais avec un contrôle d'accès par les cartes OURA (2 validations en simultanée nécessaires) ;
- ➔ Le parking-relais SNCF/QDAS (6) : au nord du parking de covoiturage, il propose 450 places payantes, dont une centaine à destination des entreprises implantées dans le bâtiment QDAS (Quartier Des Affaires et des Savoirs). Ce parking en ouvrage est réversible et évolutif, construit à partir de bois scoltés locaux.



PRÉSENTATION DE SITES «INSPIRANTS» POUR L'AMÉNAGEMENT DES FUTURS POINTS D'ACCÈS AU SERM

Plan du parking en ouvrage QDAS



Perspective du parking en ouvrage QDAS



Le site vu du ciel



Le site en 2017



Le site en 2024

Le site en photos



Source : Google Earth

Le parvis de la gare
en 2021

Le parvis de la gare
en 2024



Source : Communauté de communes Plaine de l'Ain



Source : Google Earth

Avenue du Général
Sarrail en 2021

Avenue du Général
Sarrail en 2024



Source : Communauté de communes Plaine de l'Ain



Source : Google Earth

Parking en 2017,
site de la future
halte routière

Halte routière en cours
d'aménagement en
2024



Source : Communauté de communes Plaine de l'Ain



Source : Communauté de communes Plaine de l'Ain

Le parking-covoiturage

Consigne à vélos sur le
parking-covoiturage



Source : Communauté de communes Plaine de l'Ain

Coûts et financement

Coût total HT : **12,117 Millions d'€**

→ Pôle d'échange multimodal : **6,04 Millions d'€**

Communauté d'agglomération Plaine de l'Ain : 2,360 Millions d'€ (39%) ;
Région Auvergne Rhône-Alpes : 2,890 Millions d'€ (48%) ;
Agence de l'eau Rhône Méditerranée Corse : 0,280 Millions d'€ (5%) ;
Conseil Départemental de l'Ain : 0,260 Millions d'€ (4%) ;
État : 0,250 Millions d'€ (4%).

→ Parking covoiturage : **0,527 Millions d'€**

Communauté d'agglomération Plaine de l'Ain : 0,31 Millions d'€ (59%) ;
FEDER : 0,216 Millions d'€ (41%).

→ Parking-relais : **5,55 Millions d'€**

Communauté d'agglomération Plaine de l'Ain : 5,55 Millions d'€ (100%).





LE BOUSCAT : UNE HALTE FERROVIAIRE DIRECTEMENT CONNECTÉE AU RÉSEAU TRAMWAY DE LA MÉTROPOLE BORDELAISE

Particularité :

→ Halte ferroviaire péricentrale d'une grande métropole, intégrée aux mobilités urbaines.

Localisation du site



Source : Nouvelle Aquitaine Mobilités

Le pôle d'échange multimodal du Bouscat-Sainte-Germaine se situe à l'intersection de l'axe Bordeaux/Pessac/Pointe de Grave du SERM de la métropole bordelaise et de la station de tramway Sainte-Germaine (ligne D du réseau TBM). Il s'agit d'un pôle d'échange intégré dans un environnement urbain péricentral, avec une typologie urbaine mixte entre zones résidentielles pavillonnaires, petits collectifs et activités économiques diverses. Quelques opportunités de densifications urbaines sont présentes dans le quartier.

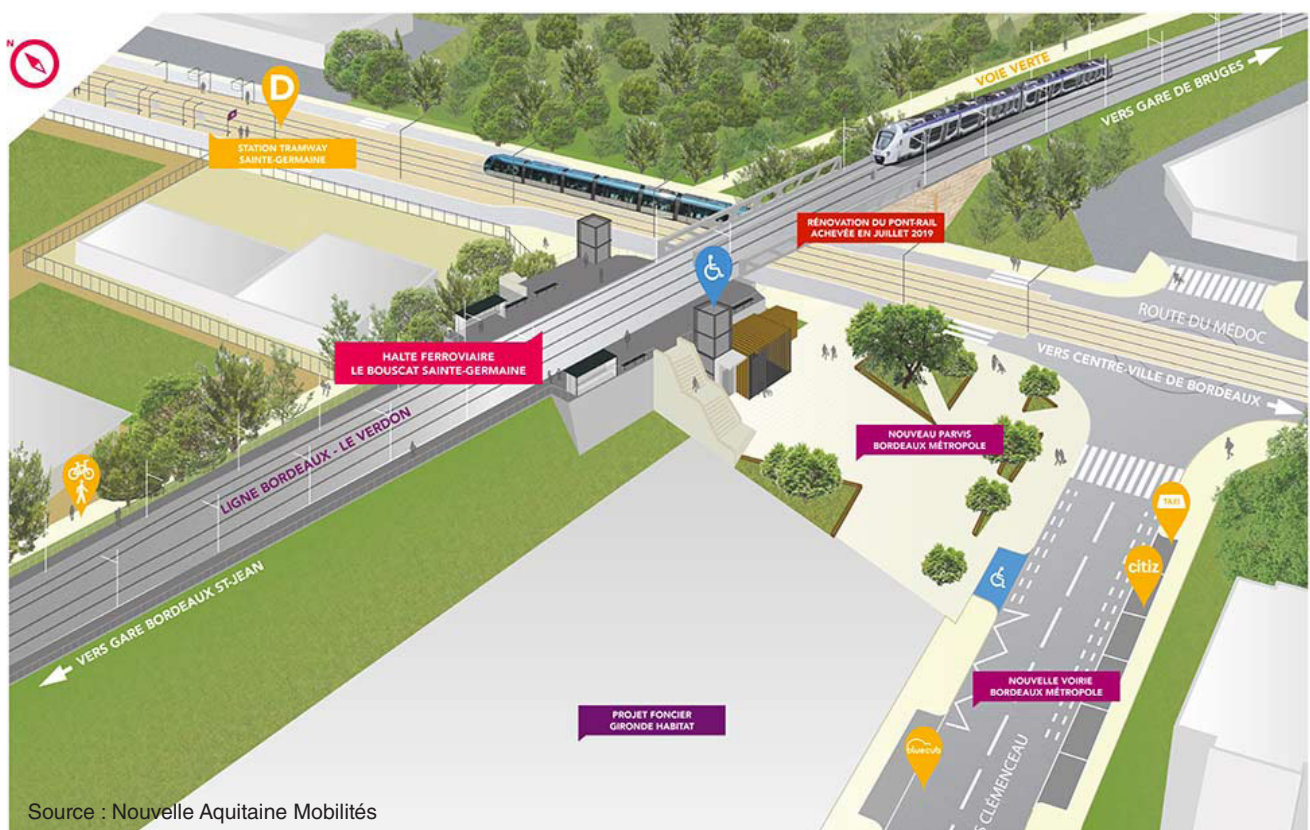
Etat des lieux et principaux objectifs

À la croisée de deux grands axes de transports ferrés (ligne TER et tramway), le PEM du Bouscat est aussi accessible rapidement depuis la rocade bordelaise. Pour autant, les objectifs de création du PEM ne reposent pas sur l'encouragement au rabattement automobile, mais plutôt sur celui des transports collectifs et des modes actifs. L'intermodalité entre le train et le tramway représente donc un objectif majeur du pôle multimodal.

Plan d'aménagement du projet

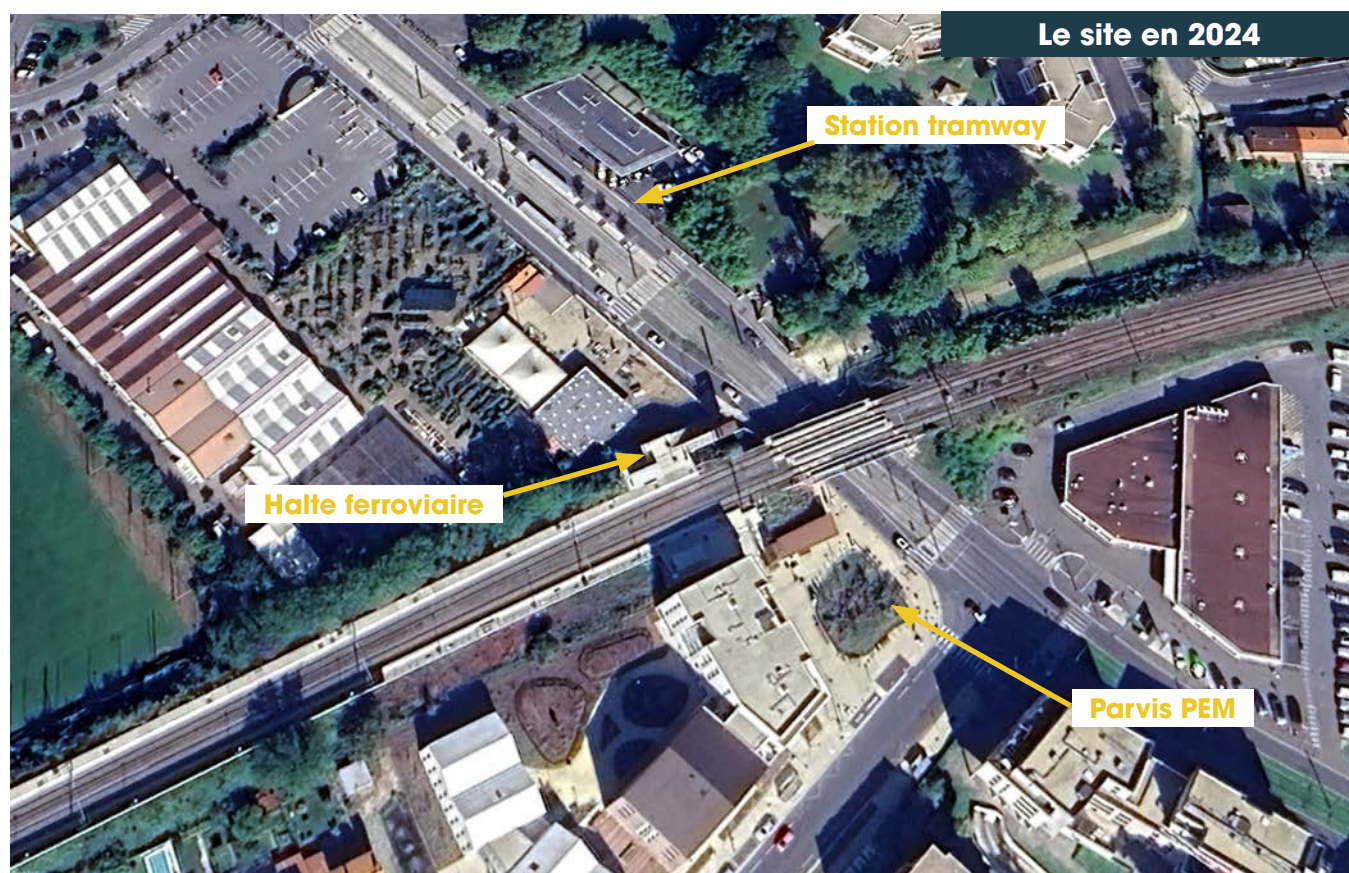
Le projet regroupe :

- une nouvelle halte ferroviaire aménagée en surplomb de la route du Médoc, accessible par des escaliers et des ascenseurs ;
- la station tramway existante de la ligne D (mise en service en 2020) ;
- un arrêt d'une ligne de cars à haut niveau de service ;
- une station de vélos en libre-service ;
- Un projet urbain et l'aménagement qualitatif du parvis et des cheminements reliant les quais de la halte ferroviaire à la station tramway.



Source : Nouvelle Aquitaine Mobilités

Le site vu du ciel



Le site en photos



Source : Google Earth

Le site du parvis sud
en 2020

Le site du parvis sud
en 2024



Source : Google Earth



Source : Google Earth

Section entre la
station tramway et le
quai Nord de la halte
ferroviaire

Accès au
quai Nord
de la halte
ferroviaire



Source : Google Earth

Parvis Sud
de la halte
ferroviaire



Coûts et financement

Coût total HT : 6,3 Millions d'€

- Région Nouvelle-Aquitaine : 2,9 Millions d'€ ;
- Bordeaux Métropole : 2,9 Millions d'€ ;
- Europe : 0,275 Millions d'€ ;
- Ville du Bouscat : 0,179 Millions d'€ ;
- Etat : 0,09 Millions d'€.



Source : Nouvelle Aquitaine Mobilités



GUJAN-MESTRAS : UNE HALTE FERROVIAIRE PÉRIURBAINE

Particularité :

→ Halte ferroviaire périurbaine reconvertie en pôle d'échange multimodal.

Localisation du site



Le pôle d'échange multimodal de Gujan-Mestras se situe sur la ligne Libourne/Arcachon, première ligne diamétralisée du SERM bordelais. Il s'agit d'une halte ferroviaire implantée dans une commune d'environ 22 000 habitants, sur les bords du bassin d'Arcachon. Cette halte s'inscrit dans un chapelet de PEM dont l'interdistance se resserre en approche d'Arcachon. Actuellement, le train permet de rejoindre Arcachon en une dizaine de minutes, et Bordeaux entre 23 et 42 minutes selon le type de dessertes (express ou omnibus).

Etat des lieux et principaux objectifs

L'évolution de la gare de Gujan-Mestras en pôle d'échange multimodal s'inscrit pleinement dans la démarche du SERM bordelais, dont les objectifs sont :

- De faciliter les déplacements quotidiens dans la métropole bordelaise et au-delà ;
- Décarboner les déplacements en offrant des solutions alternatives à l'usage individuel de la voiture, qui soient attractives financièrement et en temps de parcours ;
- Réduire la congestion routière pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre.

Pour cela, le projet affiche une ambition élevée sur les dessertes ferroviaires (cadencement à la demi-heure sur toutes les gares), prévoit l'amélioration des dessertes en cars avec la création de lignes « express », recherche des gains importants sur les temps de parcours et facilite la mobilité des usagers par la mise en place d'une billettique intégrée.

Plus localement, le site de Gujan-Mestras cherche à améliorer l'accès multimodal au point d'arrêt du SERM, tout en s'inscrivant dans un lien amélioré vers le centre-ville et le quartier du port. C'est pourquoi le projet porte sur les deux côtés de la gare.

Plan d'aménagement du projet

Le projet consiste à rouvrir le site de la gare des deux côtés (nord et sud), en organisant l'accessibilité pour tous les modes. Chaque usager trouve alors un confort et une sécurité d'accès nettement améliorés, tant sur le cheminement que sur le stationnement. Pour les usagers des transports collectifs, les arrêts de bus sont aménagés au plus près des accès aux quais ferroviaires. Pour atténuer les effets du réchauffement climatique, les deux parvis bénéficient d'une végétalisation importante. Le parvis Nord se voit également équipé d'une ombrière qui s'étale sur une cinquantaine de mètres.



Le site vu du ciel



Le site en photos



Source : Google Earth

Le parking nord en
2008

Le parking nord en
2023



Source : Google Earth



Source : Google Earth

Le parvis sud en
2008

Le parvis
sud en
2023



Source : Google Earth

PRÉSENTATION DE SITES «INSPIRANTS» POUR L'AMÉNAGEMENT DES FUTURS POINTS D'ACCÈS AU SERM



Source : Google Earth

Ombrière aménagée
sur le parvis sud

Le parvis nord
végétalisé, au
débouché de la piste
cyclable et du parking
automobile



Source : Google Earth



Coûts et financement

Coût total HT : 4,35 Millions d'€



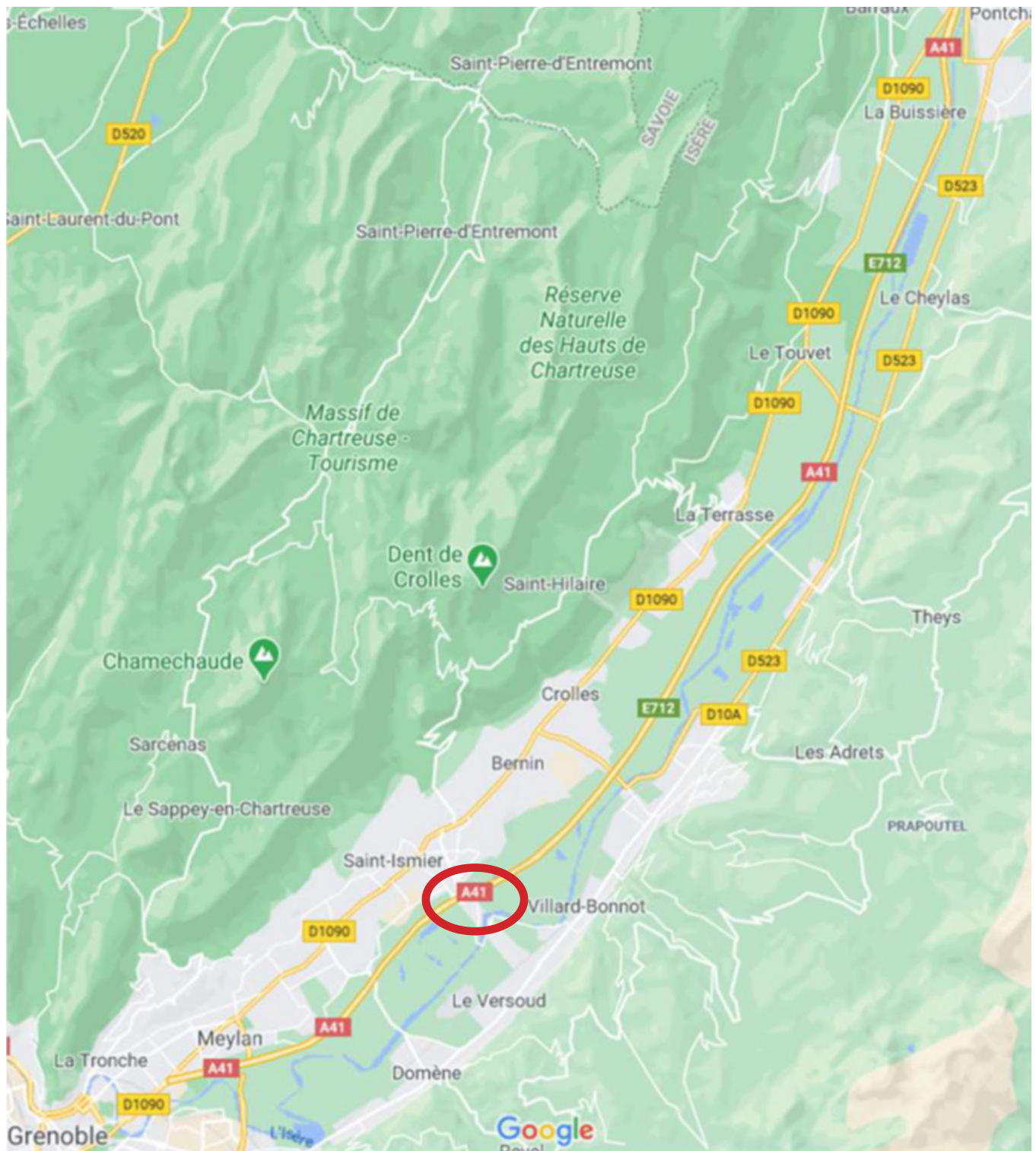


SAINT-ISMIER : PEM LA BÂTIE

Particularité :

→ Gare autoroutière avec des arrêts de cars aménagés dans les bretelles d'un diffuseur autoroutier.

Localisation du site



Le PEM La Bâtie se situe sur la commune de Saint-Ismier, au niveau de l'échangeur n°24.1 de l'A41, qui relie Grenoble à Pontcharra. Sa distance avec l'entrée urbaine de la métropole de Grenoble est d'environ 10 kilomètres. Moins de 2 kilomètres le sépare du centre urbain le plus proche.

Etat des lieux et principaux objectifs

LE PEM autoroutier de la Bâtie s'inscrit dans une stratégie de « chapelet » de PEM, desservis par des lignes structurantes de transports en commun routiers et ferroviaires qui circulent sur les grandes infrastructures (réseau ferroviaire et autoroute A41). Des rabattements multimodaux sont organisés sur l'ensemble des PEM, pour irriguer plus localement les territoires.

L'objectif du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) est de regrouper en un même lieu plusieurs solutions de mobilité, afin de décourager l'usage individuel de la voiture au profit d'usages plus écologiques et plus économiques pour les habitants.

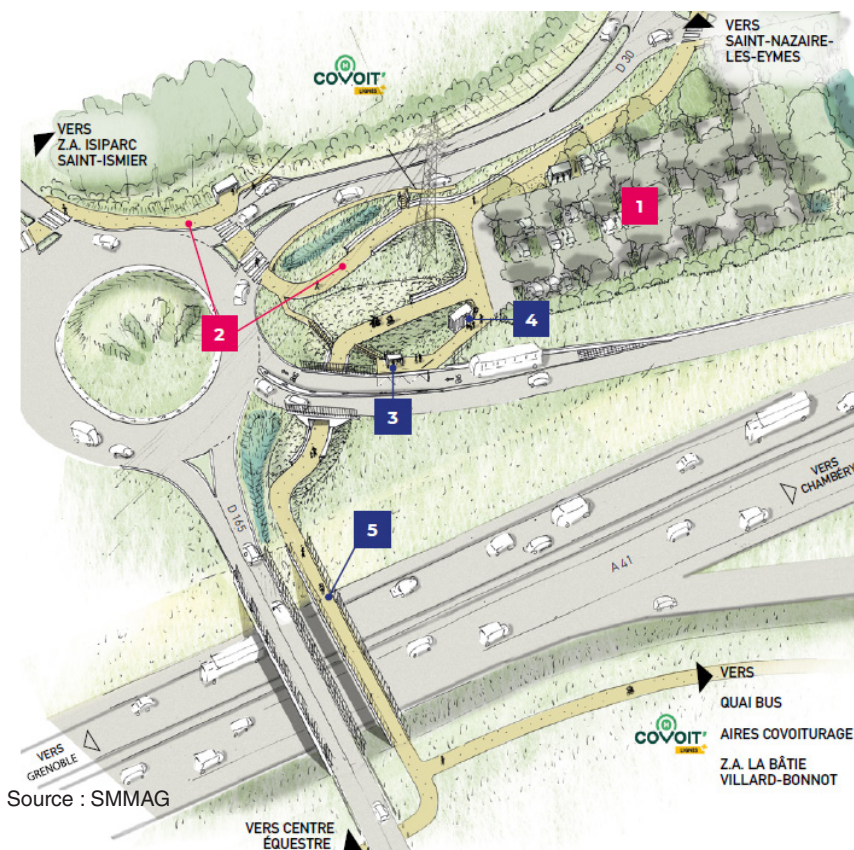
Pour cela, des arrêts de cars sont aménagés dans les bretelles de sortie d'un diffuseur autoroutier existant, desservis par plusieurs lignes de cars « express », dont une qui relie Grenoble à Chambéry.

Plusieurs services et aménagements viennent compléter le dispositif du PEM :

- Un P+R : 80 places ;
- Quatre arrêts de covoiturage desservis par une ligne « M-Covoit+ » ;
- Un parc à vélo sécurisé et abrité : 20 places ;
- Une voie verte qui relie le PEM à une zone d'activités ;
- Une passerelle modes doux qui enjambe l'A41.

Des aménagements paysagers agrémentent le lieu, qui bénéficie par ailleurs de belles vues sur les massifs alpins avoisinants.

Plan d'aménagement du projet



1 / Parking-relais

2 / Voie verte

3 / Arrêt car « express »

4 / Parc à vélos sécurisé

5 / Passerelle modes doux

Source : SMMAG

Le site vu du ciel



Le site en photos



Source : Google Earth

Le site du P+R en 2011

Le P+R en 2024



Source : Google Earth



Source : SMMAG

L'arrêt de covoiturage

L'arrêt de car
« express » et
le parc à vélos
sécurisé

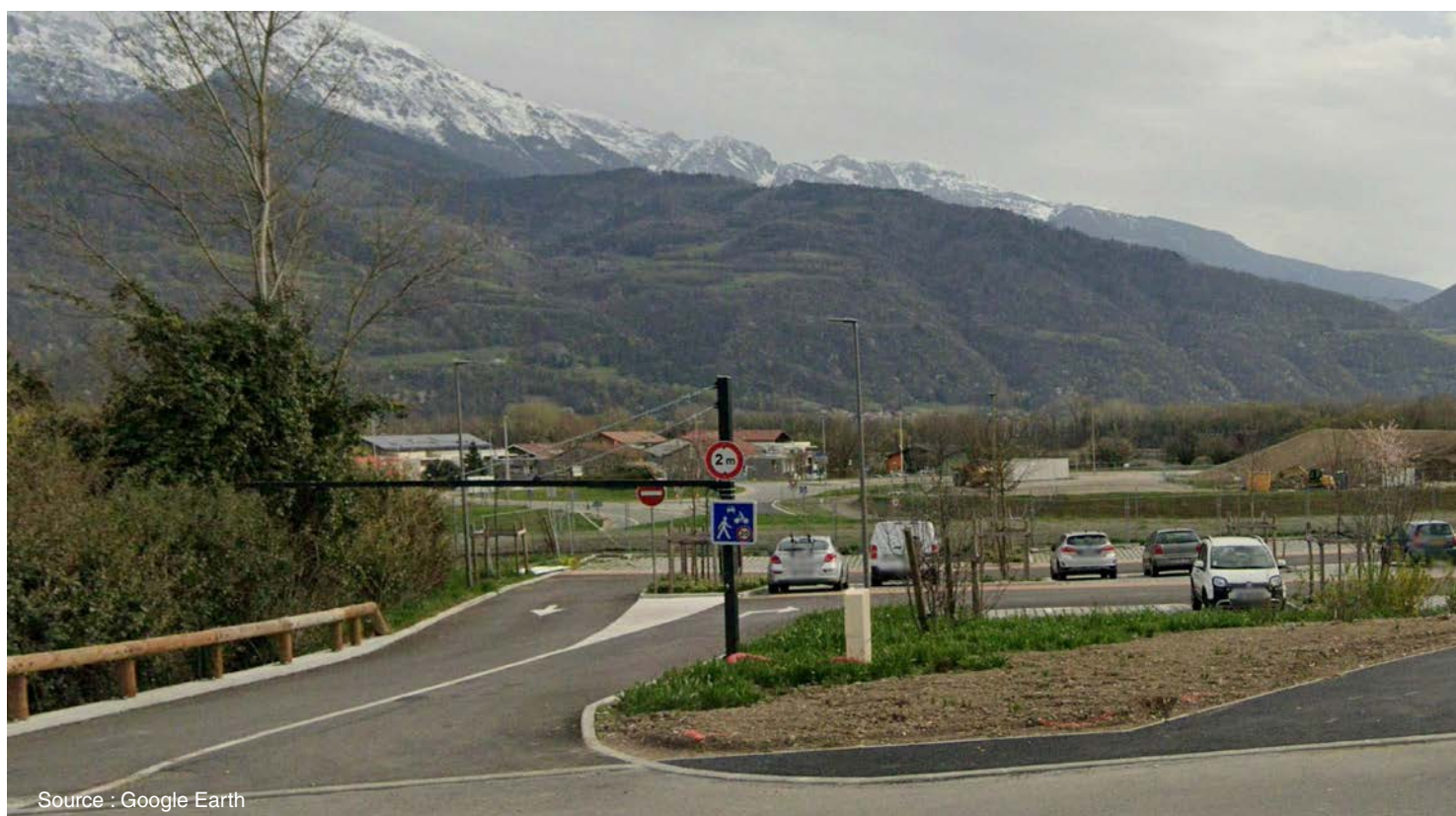


Source : SMMAG

PRÉSENTATION DE SITES «INSPIRANTS» POUR L'AMÉNAGEMENT DES FUTURS POINTS D'ACCÈS AU SERM



La passerelle qui enjambe l'A41



Coûts et financement

Coût total HT : 3,87 Millions d'€ (estimation 2022)

- Concessionnaire autoroutier (AREA/APRR) : 0,4 Millions d'€ ;
- Etat (AFITF) : 0,72 Millions d'€ ;
- CC Le Grésivaudan : 0,107 Millions d'€ ;
- Syndicat Mixte Mobilité Aire Grenobloise : 1,76 Millions d'€ ;
- Conseil Départemental Isère : 0,88 Millions d'€.

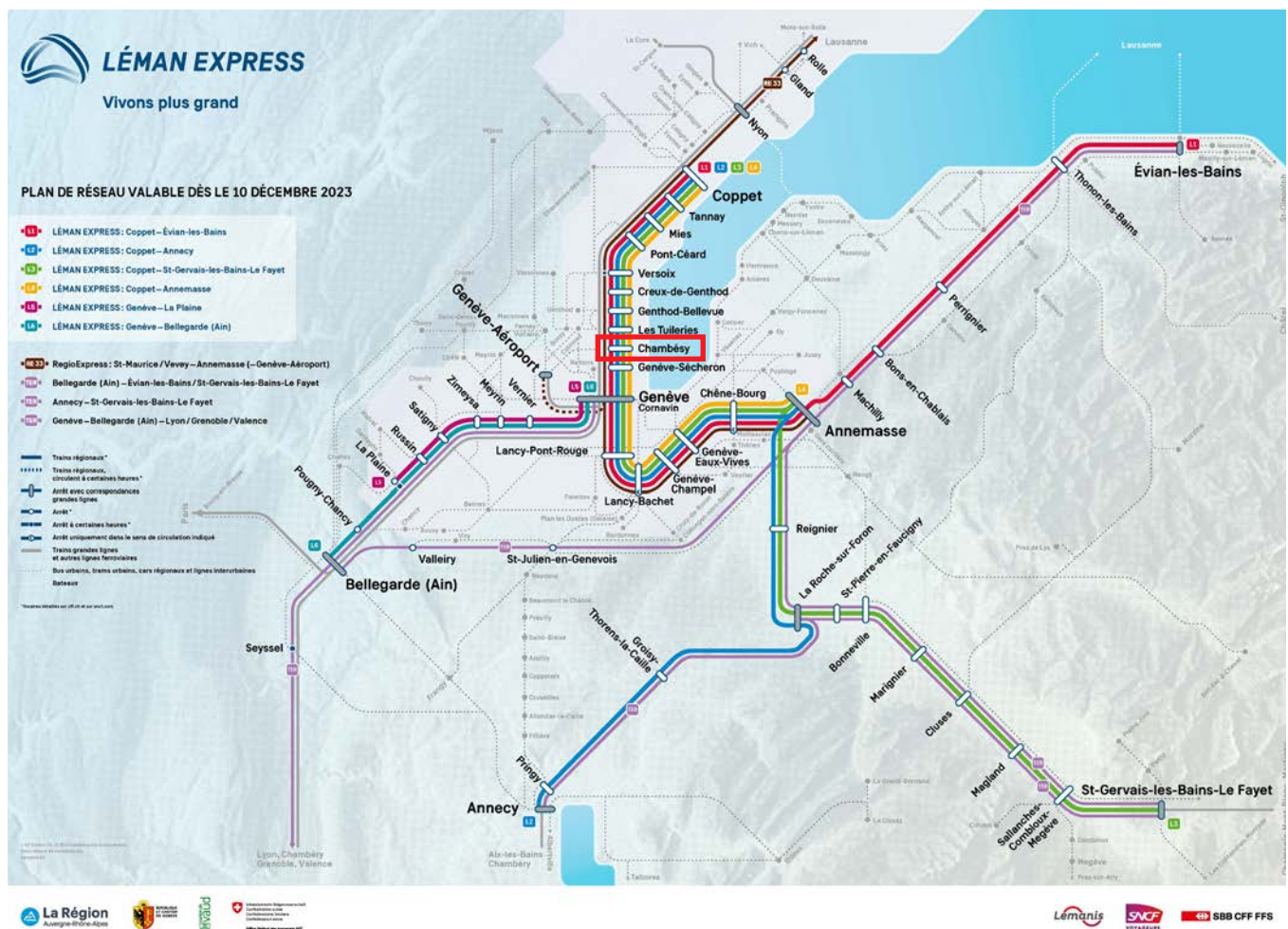


CHAMBÉSY-DESSOUS : FRANCO-SUISSE

Particularité :

→ Halte ferroviaire péricentrale d'une grande métropole

Localisation du site



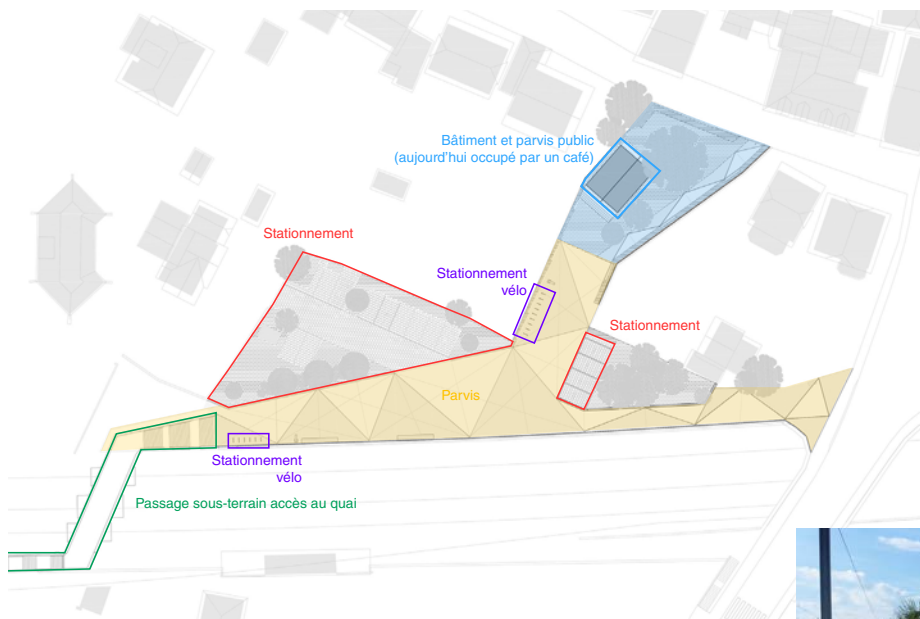
La nouvelle halte de Chambésy fait partie du réseau «Léman Express», réseau transfrontalier franco-suisse de RER. Elle se situe sur l'axe Genève/Nyon, constitué d'un chapelet de haltes sur le tronçon commun Coppet/Genève/Annemasse.

Etat des lieux et principaux objectifs

Le site de l'ancienne halte ferroviaire a fait l'objet d'un réaménagement complet dans le cadre du programme Léman 2030. Pour accueillir les usagers qui bénéficient d'une desserte au 1/4 d'heure, le projet répond aux objectifs suivants :

- Accompagner la réalisation d'une nouvelle halte RER (LémanExpress) par la réhabilitation d'un secteur laissé en friche ;
- Réaliser un espace public qui s'inscrit dans le réseau des mobilités douces du quartier ;
- Augmenter la qualité paysagère de l'espace public ;
- Intégrer dans cette démarche les questions d'accessibilité piétonne et vélo ;
- Valoriser la ressource offerte par la présence d'un ancien abri, le rénover et l'affecter à des activités partagées (salle polyvalente, annexe à l'auberge, offre de WC public) ;
- Compléter les infrastructures de gestion des eaux de surface.

Plan d'aménagement du projet



Photos du site avant projet



Le site vu du ciel



Le site en photos



PRÉSENTATION DE SITES «INSPIRANTS» POUR L'AMÉNAGEMENT DES FUTURS POINTS D'ACCÈS AU SERM



Crédits :

Architecte : acau architecture sa

Paysagiste : VIMADE architectes
paysagistes

Ingénieur Civil : MDB Ingénieurs civils
associés SA

Photographe : Nicolas da Silva Lucas



Coûts et financement

→ Financement assuré à 100% par la commune de Pregny-Chambésy, propriétaire du foncier.



BARNEVELD CENTRUM ET BARNEVELD NOORD : PAYS-BAS

Particularité :

→ Haltes ferroviaires d'une centralité périurbaine

Localisation du site



Etat des lieux et principaux objectifs

Le temps d'attente en gare ressenti par un voyageur est beaucoup plus important que le temps d'attente ressenti dans un véhicule. Des études montrent que le temps d'attente est perçu comme 3 fois supérieur au temps réel. Les petites gares n'ont généralement pas de personnel, sont isolées et peuvent générer un sentiment d'insécurité. Leur aménagement constitue alors un challenge important.

Suite à ce diagnostic, ProRail et spoorbouwmeester Koen van Velsen, gérants du réseau ferroviaire des Pays-Bas, ont lancé une campagne afin de rendre ces sites, notamment leurs espaces d'attente, plus agréables : «Prettig Wachten».

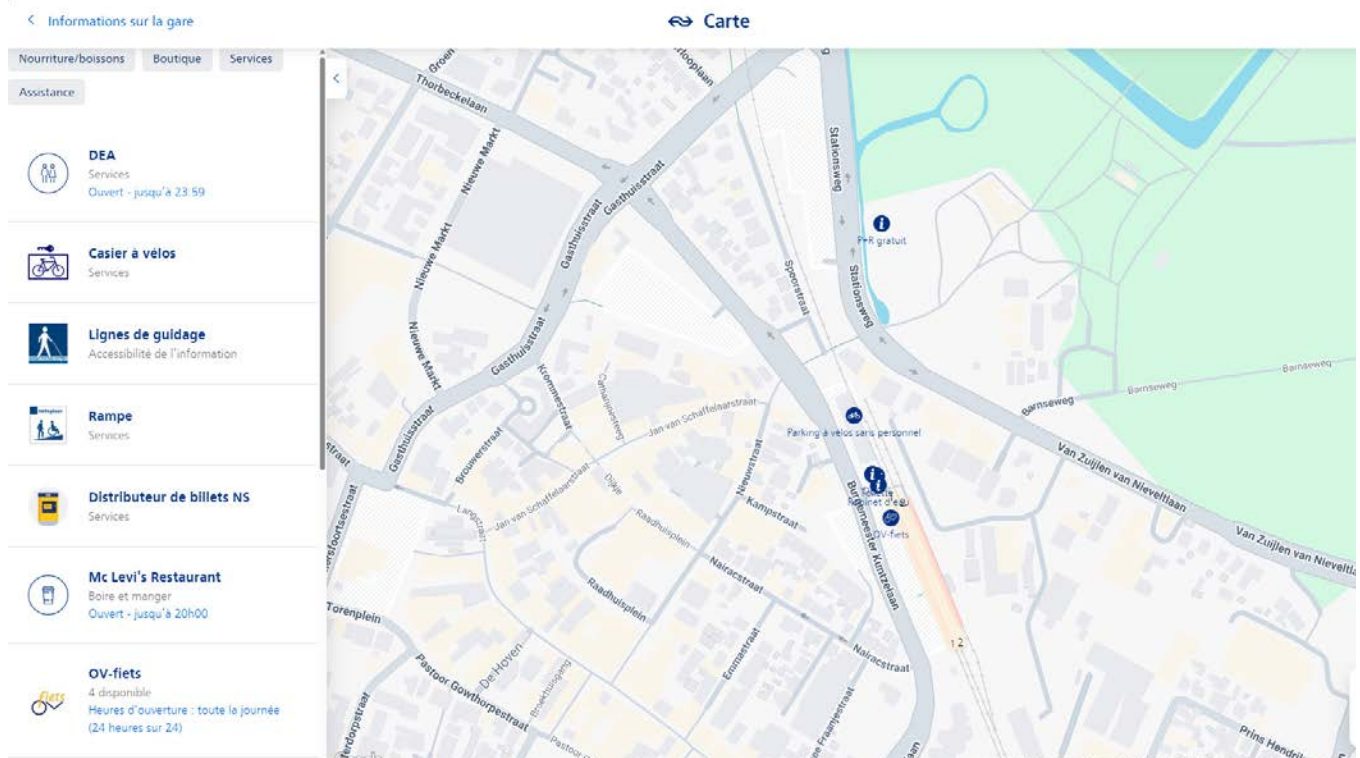
Une des clefs du succès de l'opération «Prettig Wachten» est d'apporter sur site une présence humaine, afin de créer une supervision informelle. Cela se traduit par l'implantation de petits commerces multi-fonctionnels. Par exemple à Wolvega, un fleuriste a ouvert ses portes, propose un débit de boissons chaudes et est en charge de la maintenance des sanitaires.

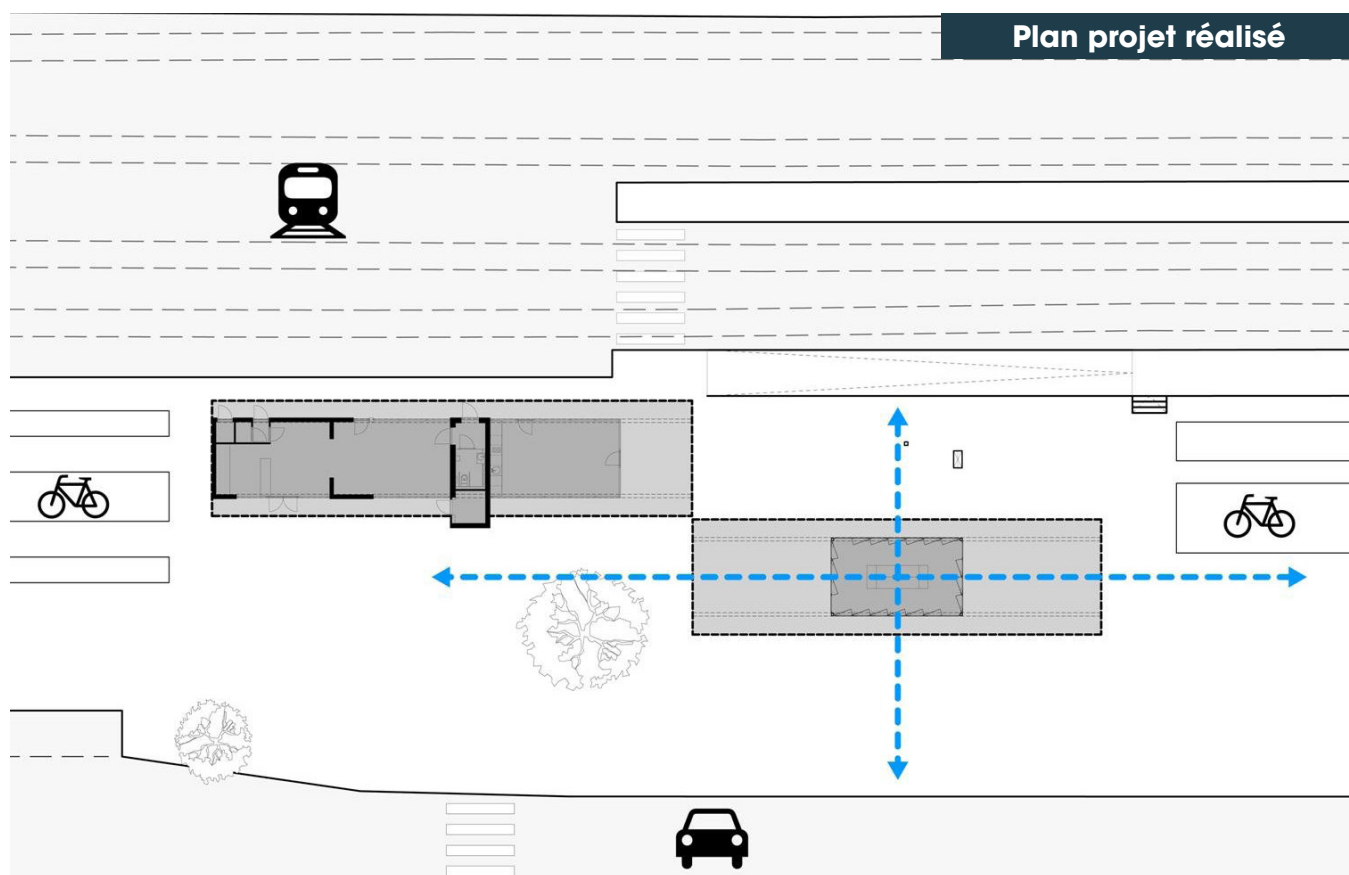
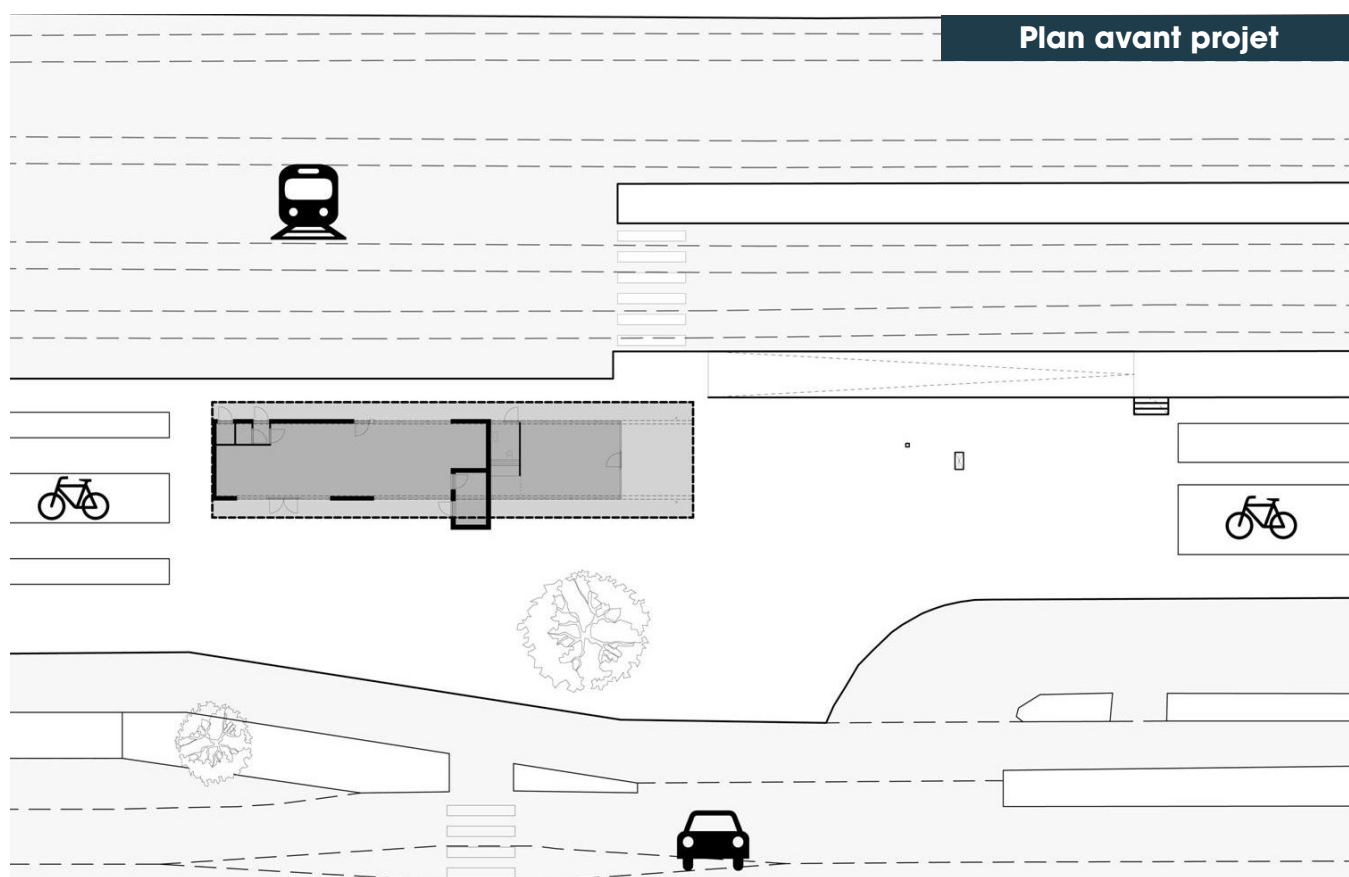
Dans le pays, 20 sites ont bénéficié de ce programme de rénovation et de requalification : intégration de sanitaires, wifi, chauffage au sol, télévision ou œuvres d'art.



BARNEVELD CENTRUM

Plan d'aménagement du projet





Le site vu du ciel



Le site en 2013



Le site en 2024

Le site en photos



Photo du site
avant projet



Photo du site après
la réalisation
du projet

Crédits :
Architecte :
NL Architects
Photographes :
Marcel van der Burg,
Nicolas da Silva Lucas



Coûts et financement

→ Pas d'information disponible



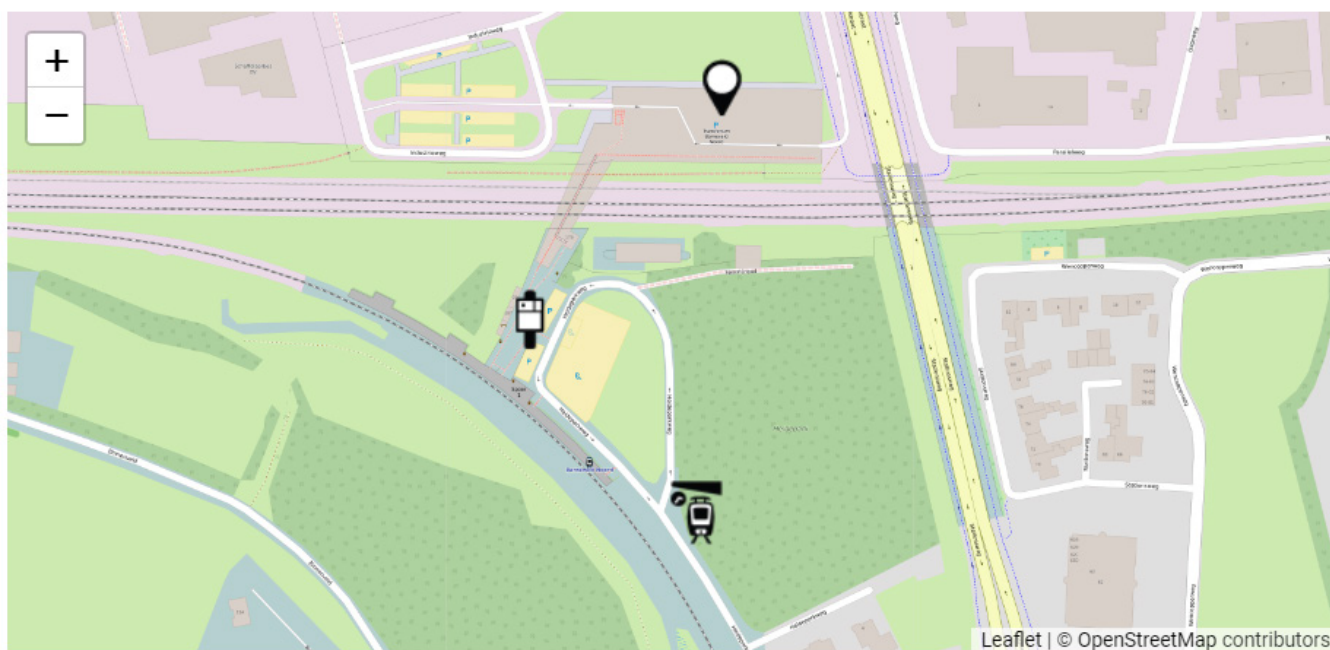


BARNEVELD NOORD

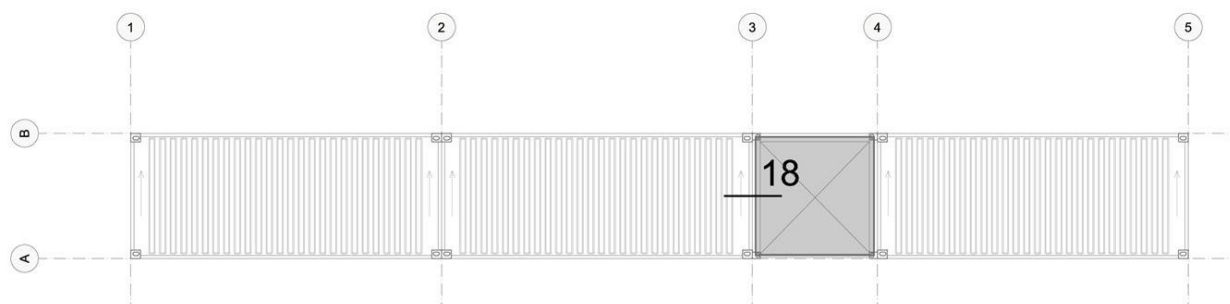
Particularité :

→ Haltes ferroviaires entre une centralité périurbaine et une zone économique

Plan d'aménagement du projet



Plan du bâtiment



La halte ferroviaire se situe entre la zone économique et la zone résidentielle de la commune. L'accès routier est privilégié au nord, depuis la zone d'activités. À contrario, les personnes à pied et en vélo sont plutôt invitées à rejoindre la gare par le sud, depuis le centre-bourg. Cette organisation a nécessité la construction d'un parking silo au nord des voies ferrées, relié à la halte ferroviaire par une passerelle. Les parkings à vélos se situent au niveau du parvis de la halte ferroviaire.

Le nouveau bâtiment, initialement temporaire, est réalisé en containers, organisés de façon à former un signal fort. Trois de ces containers sont «suspendus» à l'horizontal, servant de toit pour le café et la salle d'attente voyageurs. Le quatrième est retourné à la vertical pour devenir une «tour» qui accueille le système de ventilation et les sanitaires dotés d'une lumière zénitale. Une horloge est installée sur la tour. Un atelier de réparation de vélos est implanté sur place. Il emploie des personnes en situation de handicap et contribue à la maintenance du site.

Le site vu du ciel

Le site en 2005



Le site en 2024



Le site en photos



Crédits :
Architecte :
NL Architects
Photographes :
Bart van Hoek (Les deux
premières en partant du haut) et
Marcel van der Burg (en bas)



Coûts et financement

→ Pas d'information disponible





TERMINAL INTERMODAL DE CAMPANHÃ PORTO, PORTUGAL

Particularité :

→ Un pôle intermodal en coeur de métropole à l'architecture épurée

Localisation du site



Etat des lieux et principaux objectifs

Le pôle intermodal se situe dans la métropole de Porto, au coeur du réseau ferroviaire, sur le tronc commun du réseau RER local. Il concentre des offres ferroviaires et routières, locales et nationales. Il s'agit donc d'un équipement multimodal majeur pour la seconde métropole portugaise.

Le programme et la répartition des espaces sont basés sur une idée simple. Les espaces qui accueillent des véhicules motorisés et les parkings sont situés au niveau bas dont le grand volume est couvert et ouvert à chaque extrémité. Le niveau du dessus qui accueille les espaces voyageurs se fond dans la topographie du site et dans le parc naturel, réduisant l'impact visuel du bâtiment. Une galerie au niveau bas le long du bâtiment distribue les différents espaces, au dessus, un cheminement en balcon offre des vues sur le paysage.

Les volumes sont simples et la géométrie réduite au minimum afin d'être la plus économe en matériaux et en énergie. Le bâtiment est ventilé naturellement grâce à ses larges ouvertures. La structure du pôle multimodal est constituée de béton accompagné d'une végétalisation importante.

Plan d'aménagement du projet



Le site vu du ciel



Photos avant projet



Le site en photos

Photos projet réalisé



Coûts et financement

Coût total HT : 12,6 Millions d'€

→ La construction a été financée par la commune (GO Porto - Gestão e Obras do Porto, EM) et par des fonds européens (programme NORTE 2020)

Crédits :
Architecte :
Brandão Costa Architectes
Photographe :
Francisco Ascensão

