

Forum THNS 2012 – Shanghai

Nœuds, Transferts, Places: Comment réaliser un espace public de qualité dans les pôles d'échange (inter)modaux ?

Marcel SMETS, Professeur Emérite d'Urbanisme, Université de Leuven (Belgique), Président du CSO de l'Institut de la Ville en Mouvement (IVM)

Le Professeur SMETS fait d'abord état des activités de l'Institut pour la Ville en Mouvement en Chine depuis sept ans, animées par le Professeur PAN et Jean-François DOULET qui ont donné lieu à de nombreux rapports et études et se réjouit de la remise, qui vient d'être faite du prix « better city, better life ». Il remercie les organisateurs et explique que son exposé sera centré vers l'utilisateur et l'espace physique, concret.

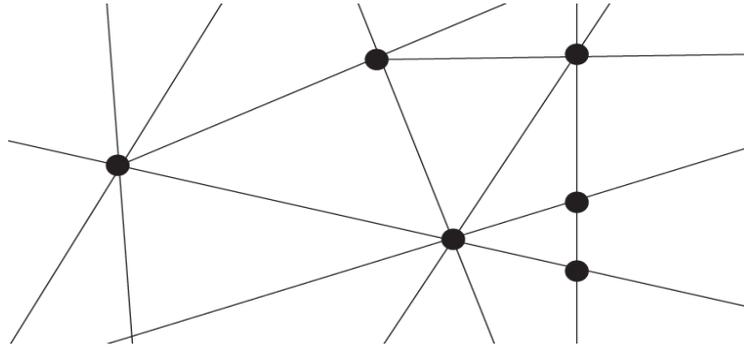
Il affiche, en premier lieu, un croquis montrant une gare et l'espace qui l'entoure où les gens se promènent. C'est à la fois le lieu du transfert modal et un lieu potentiel d'urbanité. Ce lieu correspond-il à ce qu'est la multimodalité aujourd'hui ?

Les formes de la multimodalité

Il s'interroge d'abord sur ce qu'est la multimodalité. Il en existe deux formes selon lui : une multimodalité spontanée ou « mono mobilité » dans laquelle l'organisation du transport public fait appel à une seule institution et une « multimodalité organisée » qui ne peut se résoudre par une seule organisation. Pour les experts, il s'agit de raisonner en trois temps : perfectionner chaque mode de transport en optimisant la qualité du service, la fréquence et le confort, puis tenter d'attribuer à chaque mode la capacité optimale qu'il pourra fournir et enfin opérer un partage entre les modes en fonction des finalités économiques, politiques et sociales et de l'effet produit sur la qualité environnementale.

La multimodalité spontanée

Elle résulte d'un croisement entre les réseaux, de nœuds organisant les transferts dans un réseau maîtrisé et unitaire, comme le montre le schéma ci-dessous repris de la théorie des réseaux en physique.



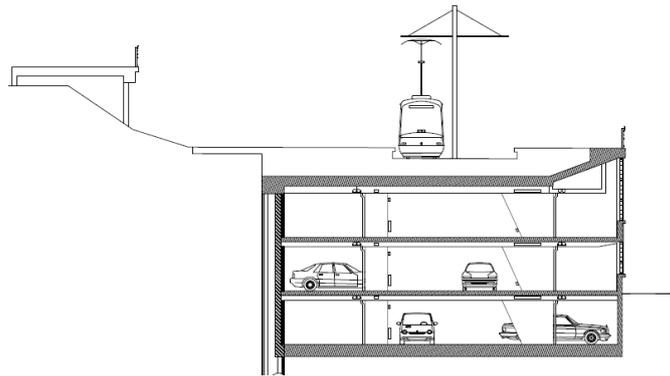
Les réseaux de transport sont des produits de l'histoire. On a construit des lignes successives et on les a coordonnées par des nœuds pour que des conjonctions puissent s'opérer.

La multimodalité organisée

Il s'agit de profiter de l'existence de ces nœuds

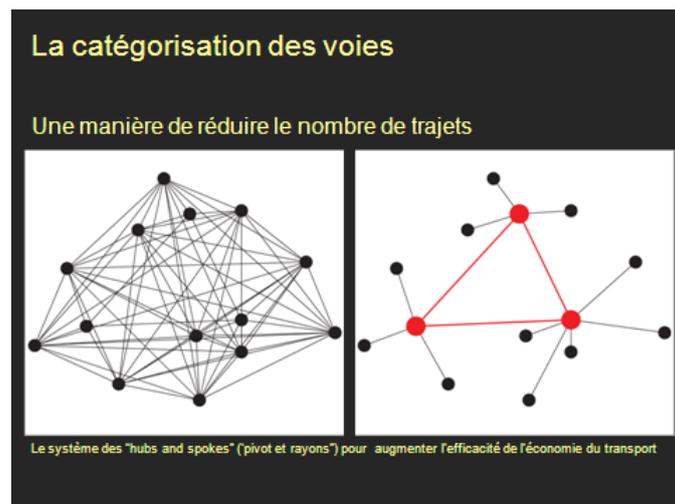


En témoigne cette image d'Alicante en Espagne où on voit le tramway qui traverse une vaste promenade au milieu de laquelle se situe la station qui comporte deux niveaux. C'est donc un début de planification. Pour aller plus loin on a pu concevoir des parkings relais aux abords des stations pour que les gens puissent arriver aux abords de la ville en voiture et se déplacer en ville en utilisant les transports publics. C'est un second stade, plus élaboré, de planification.



Parc de la gare d'Issy-val de Seine, France

Là où cela devient subtil c'est là où il y a des interférences entre la longue distance et la distribution locale. Par exemple entre un aéroport et la ville ou une gare TGV et la ville. On peut réellement parler d'intermodalité parce que l'ensemble longue distance et déplacements urbains est abordé comme un système. Les anglo-saxons parlent de « hub and spokes» utilisés pour réduire le nombre de trajets.



On parle de rationalité du transport aérien. Cependant, elle est parfois prise en défaut comme à Milan où l'aéroport de Malpensa est très éloigné de la ville ou celui de Toronto qui n'est accessible qu'en voiture.

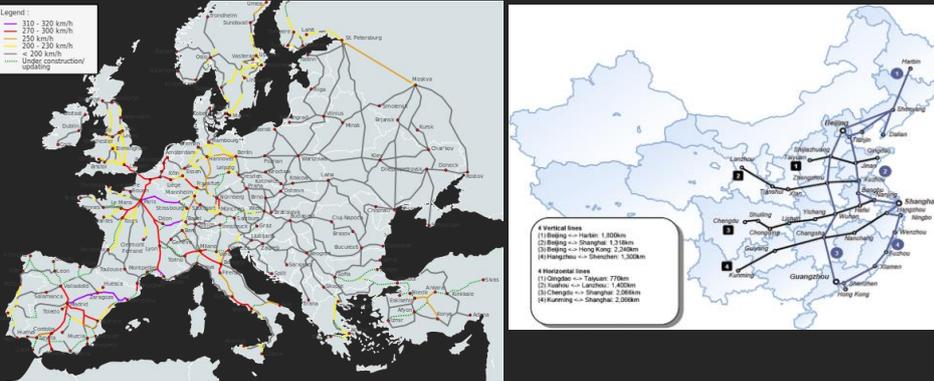
A l'opposé la gare TGV de Francfort est configurée comme « une machine en soi », un système technique de transport modal à l'écart de la ville.

La multimodalité et la ville

La tendance à l'éloignement

La catégorisation des voies

Le réseau autonome des trains à grande vitesse



Réseau européen des TGV (en projet)

Réseau Chinois des TGV (en projet)

L'image ci-dessus montre à gauche l'organisation du système européen de trains à grande vitesse, et, à droite, celui de la Chine. Ils obéissent à la même logique. Les dernières lignes TGV en France ne relient plus seulement deux villes mais comportent des stations intermédiaires desservies par des gares éloignées de la ville ; le même schéma se développe en Espagne. En Chine, la gare sud de Shanghai est également située dans un environnement indépendant de la ville, comme c'est le cas de la nouvelle gare de Berlin.

Dans certains cas, on peut parler de « machines à transférer »

La capacité des hubs à former espace public

La position isolée de la machine à transfert (inter)modal



Gare TGV de Marne-la-Vallée/Chessy, France

Auparavant, tous les TGV allaient à Paris, dans les anciennes gares, et puis, on a constaté qu'il n'était pas toujours commode de devoir prendre les transports en commun pour passer d'une gare à une autre. Pour l'éviter, on a créé un contournement et la gare de Marne-la-vallée Chessy en France qui permet la correspondance pour tous les TGV. Mais, il n'existe plus de lien immédiat entre ces espaces de transfert et la ville elle-même et ces lieux de transfert perdent leur qualité primordiale d'espace de rencontre entre diverses catégories d'utilisateurs. Pourtant d'autres exemples sont inverses, comme Amsterdam où la gare centrale, en plein centre-ville, accueille à la fois les TGV et les rames classiques.



Sur la photo ci-dessus, une vue de l'aéroport de Dubai qu'on peut qualifier de position égocentrique de la priorité à l'accessibilité internationale. L'aéroport est construit comme un cocon où les gens fortunés peuvent venir faire leurs achats de luxe et repartir sans même voir la ville.

Cette tendance est de plus en plus fréquente. L'organisation de ces grands hubs obéit avant tout à une logique d'écoulement idéal. La carence d'urbanité des lieux est compensée par un shopping dont l'agrément est loin d'être garanti pour les gens qui y sont confinés.

Quelles sont les conditions pour créer de lieux à caractère urbain ?

Le principal dilemme est d'arbitrer entre l'efficacité en termes de transport et la qualité en termes de confort, d'attractivité et d'urbanité. Pour le résoudre, il faut pouvoir :

- Etablir une clarté sans perdre la complexité : organiser les différents flux de passagers et d'utilisateurs sans entraver l'accessibilité générale ou privilégier, voire exclure certaines catégories
- Garantir le confort sans retomber dans le traitement capsulaire : construire un lieu d'échange (inter)modulaire relativement protégé des intempéries, mais qui reste animé. Combattre l'ennui en ouvrant le lieu sur l'activité spontanée de la ville
- Créer une identité basée sur la signification : aménager un lieu dont les gens se rappellent à cause de l'expérience vécue, et pas de la forme iconique

Premier élément une clarté de parcours qui intègre l'efficacité : dans les gares de Londres Westminster et de Copenhague on a tout fait pour retrouver la lumière naturelle, même à 30 mètres en sous-sol. Comme dans le métro de Londres (Canary Wharf) ou à la station Olympiades du métro parisien.

Deuxième élément : le confort capsulaire



Gare de Kowloon à Hong Kong, le forum tourné sur soi-même.

La gare transformée en rue commerciale comme Saint Pancras à Londres et Anvers. Les grandes halles du 19^{ème} siècle sont réutilisées pour que les gens dépensent leur argent à l'intérieur de la gare. En opposition de cela, le modèle de la gare d'Atocha de Madrid qui se situe au centre d'un espace public accessible.

Le troisième élément, créer une identité basée sur la signification, il y a une identité construite sur les vestiges d'une splendeur, sur l'expérience du vécu.



Ci-dessus, à New York, ce terminal de ferries qui se situe complètement dans l'ombre de Wall street.

La question est finalement de savoir comment il est possible de construire un lieu d'échanges intermodal qui appelle la dignité du voyageur à une époque dominée par le commerce, comment évoquer la dignité sans faire nécessairement appel à la monumentalité, et, enfin, comment préserver la mesure humaine dans des infrastructures qui s'adressent aux populations de mégapoles.