

Villeneuve d'Ascq le 20 Novembre 2014

3^{ème} Atelier de travail City-HUB

Le 3^{ème} atelier de travail City-HUB « Validation du modèle City-Hub » s'est tenu dans les locaux de l'institut Hellénique des Transports au Centre pour la recherche et la technologie de Grèce (CERTH) à Thessalonique en Grèce le 9 octobre 2014 avec 52 participants.

Les experts sélectionnés ont été invités à cet atelier pour discuter avec les partenaires de City-HUB des problèmes cruciaux relatifs aux services de transfert, à la structure de fonctionnement et à l'intégration des pôles d'échanges dans la ville.

L'objectif de ce 3^{ème} atelier de City-HUB était de recueillir l'opinion des parties prenantes sur la pertinence des facteurs clé identifiés pour les pôles d'échanges de transports urbains et valider la première formulation du modèle de City-HUB au travers de son application à partir des études de cas sélectionnés.

A. En ce qui concerne les services de transport

Les facteurs clé identifiés par City-HUB concernent la coordination du transport intermodal en termes d'horaires intégrés, de fourniture d'information intégrée et de services et commodités offerts dans le pôle d'échanges en combinaison avec des balisages d'itinéraires appropriés.

Cependant, tous ne s'appliquent pas de la même façon à tous les utilisateurs, et le volume de passagers, les caractéristiques du voyage et la taille du terminal déterminent les conditions d'attente souhaitables et les différentes normes de conception. Il existe aussi un décalage dans la perception des usagers, des gestionnaires et des exploitants des pôles d'échanges comme le niveau de sûreté et de sécurité qu'un pôle d'échanges donné peut offrir. Concernant en particulier de nombreuses gares ferroviaires, bien qu'elles soient le lieu d'échanges de transport, elles ne sont pas toutes considérées comme des pôles d'échanges en tant que tels et donc leur conception ne prend pas en compte les facteurs clés définis plus haut.

Comme il a été révélé que l'information joue un rôle déterminant dans un pôle d'échanges, un système standardisé au niveau européen pourrait être développé et des applications exploiteraient des informations en temps réel fournies par les exploitants et par conséquent renseigneraient les voyageurs.

B. En ce qui concerne la gestion des pôles d'échanges et leur insertion dans la ville

Les facteurs clé sont la typologie des pôles d'échanges, la construction, la gestion et les schémas de financement ainsi que les modèles de gouvernance. Comme les pôles d'échanges représentent un environnement compliqué et contraignant, un modèle de conception approprié devrait être considéré non dans le sens d'un « modèle unique pour tous les pôles d'échanges » mais plutôt ajusté aux particularités de ces derniers.

Tout d'abord, la compréhension des enjeux concernés doit être recherchée afin de définir si un pôle d'échanges existant doit être mis à niveau ou s'il faut en construire un nouveau. Les caractéristiques du système de transport environnant devraient également être considérées car elles sont très pertinentes afin d'assurer le succès d'un pôle d'échanges. Celles-ci définissent la dimension du pôle d'échanges de même que son niveau d'intégration entre les installations et les services fournis. De plus, les rôles précis doivent être attribués pour la conception, la planification, l'exploitation et la gestion. Pour cette raison une typologie de gouvernance devrait être formulée. Un modèle dynamique d'entreprise devrait être incorporé pour soutenir

l'exploitation du pôle d'échanges tout le long de son cycle de vie et pour faire face également aux conflits éventuels pouvant survenir entre les activités privées et publiques lors de l'allocation des subventions publiques.

Le principal facteur de réussite pour un pôle d'échanges est la coopération qui est particulièrement nécessaire lors de la construction d'un nouveau pôle d'échanges et devrait être incluse comme huitième composant dans les sept déjà définis dans City-HUB comme alternative pour les pratiques de consultation à savoir : l'accessibilité, la transparence, l'intégrité, la visibilité, la publicité, la juste interprétation et la publication.

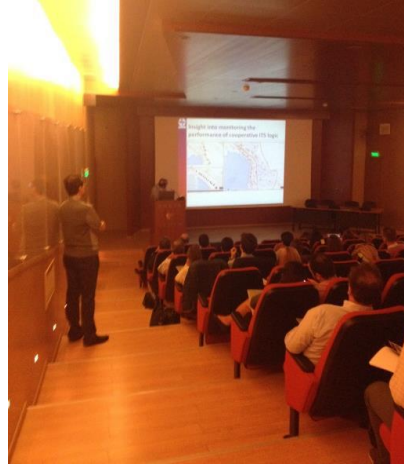
C. La validation du modèle City-HUB

Sur la base des facteurs clés définis ci-dessus, le modèle doit fixer les conditions pour développer un pôle d'échanges et il doit pouvoir s'adapter aux pôles d'échanges nouveaux ou existants et aux cas particuliers comme l'introduction d'un nouveau mode de transport. Une liste simple pourrait être rédigée pour chaque cas étudié. Les principales étapes que le modèle doit intégrer sont :

- Tout d'abord, définir toutes les parties prenantes ;
- Puis identifier leurs besoins;
- En parallèle, préciser tous les points de leur participation à la conception. Par exemple, leurs besoins ont-ils été pris en compte ? Les inclure avant l'étape finale ;
- Formaliser cette participation le cas échéant ;
- Inclure une étape de la conception physique et intégrer l'efficacité énergétique, la sûreté/sécurité et d'autres aspects du pôle d'échanges ;
- Adopter un système de suivi/évaluation pour évaluer l'efficacité et l'efficacités à différents stades ;
- Ajuster certaines étapes du modèle en particulier la phase de développement, dans le but ne pas interrompre l'exploitation durant cette période ;
- Envisager l'évaluation, la planification des opportunités et le plan de financement qui pourront être réexaminés si la conception devient plus précise.

Enfin, certaines propriétés que le modèle devrait assurer sont les suivantes :

- Le modèle doit être suffisamment souple pour convenir aux besoins des différentes parties prenantes en leur permettant en même temps d'homogénéiser leurs points de vue. Il faut prendre en compte le fait que certaines étapes doivent être réalisées en parallèle.
- Après chaque étape, le modèle devrait produire un document clair qui définit et affecte les responsabilités pour les étapes suivantes. La compensation entre l'efficacité et la transparence doit être discutée.
- Les étapes qui vont être plus difficiles à atteindre doivent être identifiées (étapes critiques) afin d'éviter les obstacles et de possibles retards.



Pour plus d'informations sur le projet contactez :

ou visitez le site web

Project coordinator:

*Professor Andrés Monzón
UPM/TRANSyT
Madrid, Spain
Tel: +34913365373
Email: andres.monzon@upm.es*

Dissemination manager:

*Eftihia Nathanail CERTH/HIT
Thessaloniki, Greece
Tel: +302310498266
Email: tnath@certh.gr*

www.cityhub-project.eu