



expertise
urbaine

CONSEIL ET INGÉNIERIE EN DÉVELOPPEMENT DURABLE
ALTERMODAL - Transports & Déplacements



Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise

Etude des fonctionnalités et d'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal à Beauvais

Phase 2 : Propositions de scénarios d'aménagement du PEM
Comité de Pilotage du 18 mai 2016 (09h30)
support v2





1/ Rappel du cadre de la démarche

Les grandes étapes de la démarche

- Phase **1**: Diagnostic et orientations programmatiques
> *décembre 2014 / juin 2015*
 - **Appréhender** le contexte et **compléter** la connaissance des pratiques
 - Identifier les **contraintes** et **potentialités** à l'échelle du périmètre d'étude
 - **Partager** un état des lieux du pôle actuel
 - Identifier les **orientations programmatiques**
- Phase **2** : Propositions de scénarios d'aménagement du PEM
> *juin 2015 / mai 2016*
 - Définir le **programme** « mobilité » et « aménagement » du **futur PEM**
 - Définir des **scénarios contrastés** d'aménagement
 - **Aider au choix** d'un scénario via une **analyse multicritères** des différents scénarios
- Phase **3** : Mise en perspective opérationnelle du scénario retenu
> *juin 2016 / septembre 2016*
 - **Développer** le **scénario retenu** en phase 2
 - Préciser les **modalités partenariales** et **opérationnelles** du projet
 - Réaliser des **fiches actions opérationnelles**



2/ Méthodologie de construction des scénarios contrastés

En s'appuyant sur les 3 entrées suivantes...

Les invariants, le « génie du lieu » urbain, paysager

Le « triple système » :

en « Y » : paysage, environnement

en « U » : urbanisme, polarité, relation au centre ville

Nord/ Sud : franchissement des voies ferrées (souterrain ou aérien)

Les orientations / scénarios programmatiques

Le programme mobilité :

Les équipements intermodaux : gare SNCF, gare interurbaine, gare urbaine, stationnements, etc.

Les pratiques/usages existants

La vision à moyen/long terme :

- Évolution des pratiques de mobilité, évolution des parts modales,
- Changements de comportement : alternatives à la voiture individuelle, évolution des modes doux et transports en commun, NTIC et systèmes d'économies collaboratives et économies circulaires.

Les opportunités et contraintes

Les contraintes/opportunités :

Foncières : occupation /mutabilité

Financières : approche en coût global investissement/exploitation

Techniques : servitudes, réseaux, risques d'inondations, pollutions des sols, etc.

Les franchissements aérien et souterrain : 4 variantes possibles

Le phasage

Le travail partenarial, et la gouvernance à mettre en place

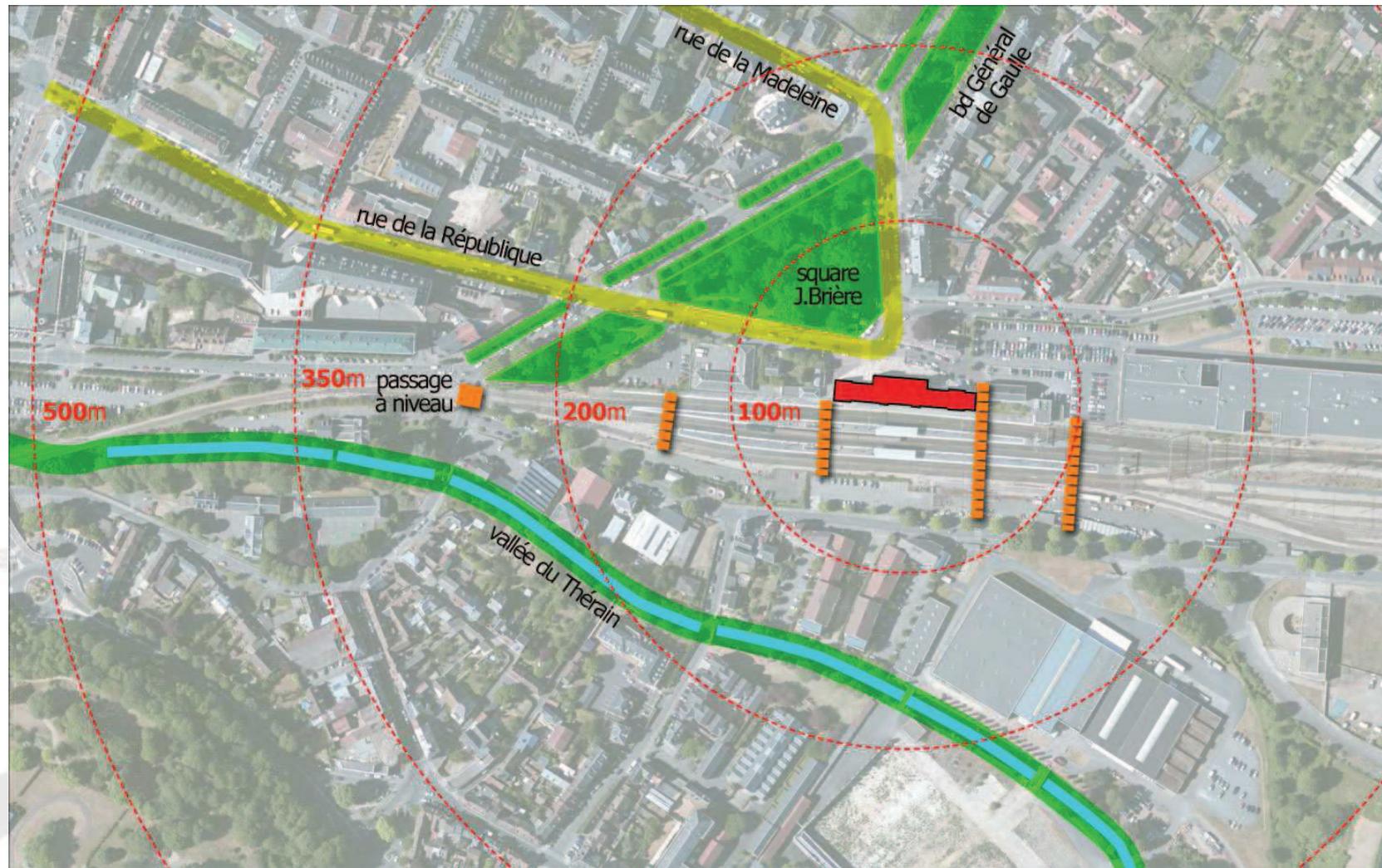


3/ Les invariants, le génie du lieu

Rappel du « triple système » à intégrer/valoriser

Les invariants, le
« génie du lieu »
urbain, paysager

- Un triple système à mettre en réseau





4/ Les orientations programmatiques

Les équipements intermodaux au filtre des objectifs de phase 1

Les orientations /
scénarios
programmatiques

- Un rabattement automobile sur le pôle à encadrer
 - Une **offre** de rabattement (en théorie) **correctement dimensionnée**
 - > *PR Gare + PR Corrèus = 250 places pour ~240 véhicules en rabattement sur la gare*
 - > *une ouverture de la gare au Sud susceptible de reconsidérer la localisation de l'offre*
 - Une **réglementation** du stationnement à rendre **plus cohérente** et **lisible** à l'échelle du quartier
 - > *une offre quasi-totalement gratuite sur voirie et dans les parkings*
 - > *une proximité du centre-ville justifiant cette mise en cohérence de la réglementation*
 - Une **dépose/reprise** minute à **réorganiser**
 - > *des pratiques actuelles au pied du parvis de la gare dans un espace sous-dimensionné*
 - > *des itinéraires dépendant de la boucle en sens unique partiel autour du square Jules Brière*
- Une valorisation du rayonnement « modes doux » sur le pôle à renforcer
 - Un **aménagement qualitatif** du **parvis actuel à diffuser/étendre**
 - > *limiter les conflits avec les modes motorisés et valoriser les cheminements vers l'hyper-centre*
 - Une **porosité** de la **voie ferrée à améliorer**
 - > *étudier la possibilité d'un nouveau lien Nord/Sud (souterrain ou aérien)*
 - > *améliorer les conditions de franchissement du passage à niveau de la rue du Thérain*
 - Une mise en valeur du **rabattement vélo** à poursuivre
 - > *traiter les discontinuités cyclables identifiés*
 - > *proposer une offre de stationnement vélo complète (dont sécurisée) et adaptée aux besoins*



4/ Les orientations programmatiques

Les équipements intermodaux au filtre des objectifs de phase 1

Les orientations /
scénarios
programmatiques

- Une organisation des dessertes en transports collectifs routiers à améliorer (*car aujourd'hui éclatée sur 3 sites et peu lisible pour l'utilisateur*)
 - Une **intermodalité** offre ferrée/bus/cars (aujourd'hui limitée) à **améliorer**
 - > limiter les itinéraires dissociés des bus/cars autour du square Brière
 - > favoriser la proximité des arrêts avec la gare SNCF
 - > concentrer la desserte des lignes urbaines et interurbaines sur un nombre limité d'arrêts
 - Une **offre interurbaine** à **valoriser** et des **itinéraires** de rabattement à **sécuriser**
 - > ouvrir la gare routière sur la ville et l'intégrer dans le réseau d'espaces publics
 - > étudier la possibilité de déplacer la gare routière (en lien avec les opportunités foncières)
 - > mener une réflexion sur la mutualisation des équipements avec le réseau urbain
 - > intégrer les évolutions de contexte (libéralisation du transport par cars, etc.)
 - Une **offre urbaine** à **faire évoluer**
 - > étudier la possibilité de régulation en bout de ligne
 - > renforcer l'offre sur la gare SNCF (tout en maintenant une offre conséquente sur l'hyper-centre)
 - Des **conditions d'attente** à améliorer
 - > larges espaces abrités avec bancs/poubelles et accessibles aux PMR
- L'information voyageurs dans une logique d'amélioration de l'intermodalité
 - Développement d'une **logique multi-transporteurs** à l'échelle du pôle
 - > information statique et information dynamique



5/ Les possibilités spatiales

Analyse des opportunités/contraintes foncières

Les opportunités
et contraintes

- Identification des parcelles présentant un intérêt significatif pour le projet PEM





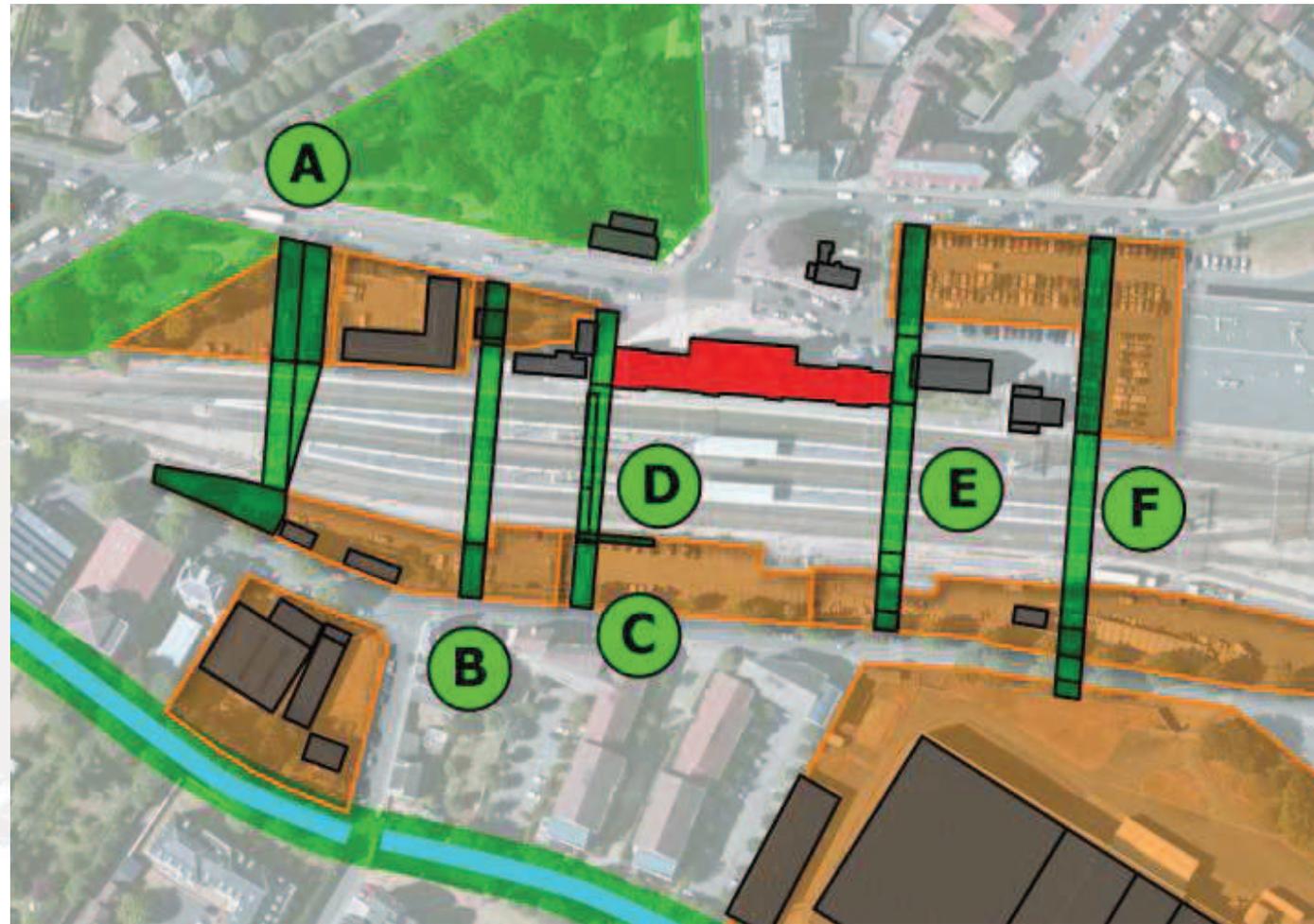
5/ Les possibilités spatiales

Quel positionnement pour le lien Nord-Sud ?

Les opportunités
et contraintes

• Quatre positionnements envisageables... pour quelle(s) fonction(s)?

- **A** « passerelle Ouest 1 »
> portée d'~35-40m
- **B** « passerelle Ouest 2 »
> portée d'~45m
- **C** « passerelle Centre »
> portée d'~40m
- **D** « souterrain Centre »
> extension d'~15m
- **E** « passerelle Est 1 »
> portée d'~60-75m
- **F** « passerelle Est 2 »
> portée d'~65-80m



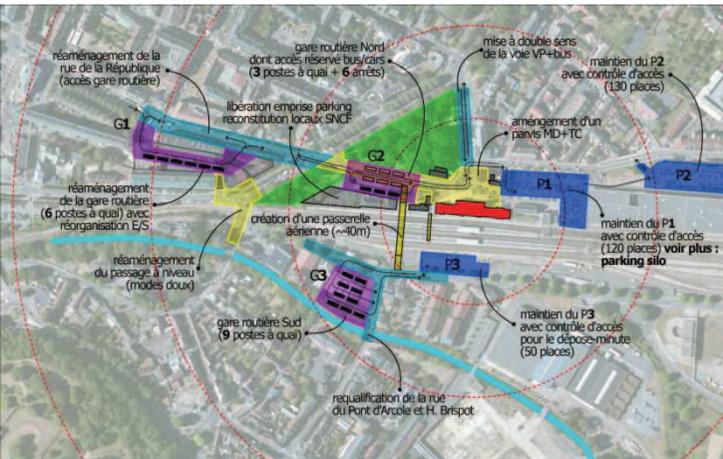


6/ Les scénarios d'aménagement

Une réflexion autour de 3 scénarios contrastés

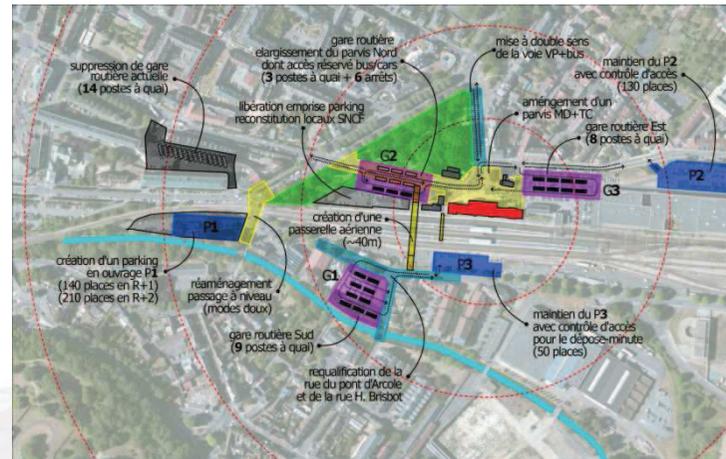
Les opportunités
et contraintes

Scénario 1



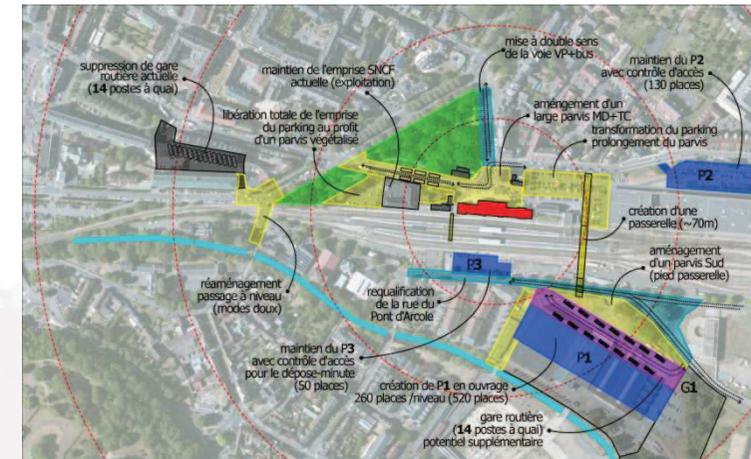
Optimiser l'existant au profit d'une meilleure intermodalité

Scénario 2



Recentrer le PEM autour du bâtiment gare au Nord et ouverture vers le Sud

Scénario 3



Pacifier la face Nord de la gare et regrouper la desserte interurbaine au Sud



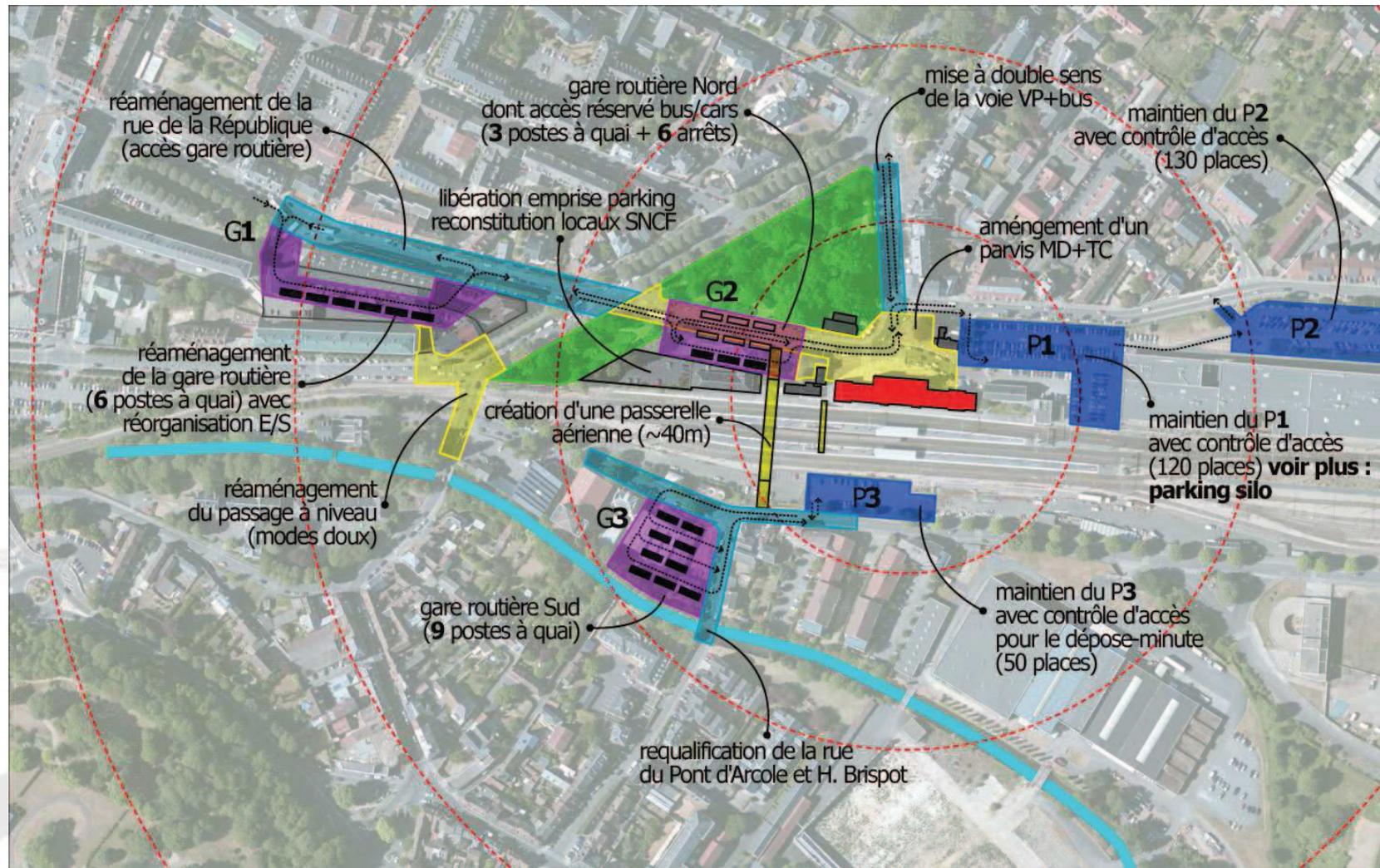


6/ Les scénarios d'aménagement

Scénario n°1

Les opportunités
et contraintes

- Optimiser l'existant au profil d'une meilleure intermodalité





6/ Les scénarios d'aménagement

Scénario n°1 / zoom sur la gare interurbaine existante (1)

Les opportunités
et contraintes

- Rappel de l'organisation du site actuel (et identification des contraintes)



Copropriété divisé en 2 lots verticaux / **R+1** (SCI) avec **bâtiment + dalle**



Copropriété divisé en 2 lots verticaux / **RDC** (commune) structure avec **poteaux-poutres**



6/ Les scénarios d'aménagement

Scénario n°1 / zoom sur la gare interurbaine existante (2)

Les opportunités
et contraintes

- Rappel de l'organisation du site actuel (et identification des contraintes)



Zone actuelle de **manœuvre des cars** / espace entre la trame de poteaux et l'immeuble A.Briand



Entrée actuelle de la gare interurbaine / **ensemble bâti à l'Est**



6/ Les scénarios d'aménagement

Scénario n°1 / zoom sur la gare interurbaine existante (G1)

Les opportunités
et contraintes

- Rappel de l'organisation du site actuel (et identification des contraintes)



14 postes à quai

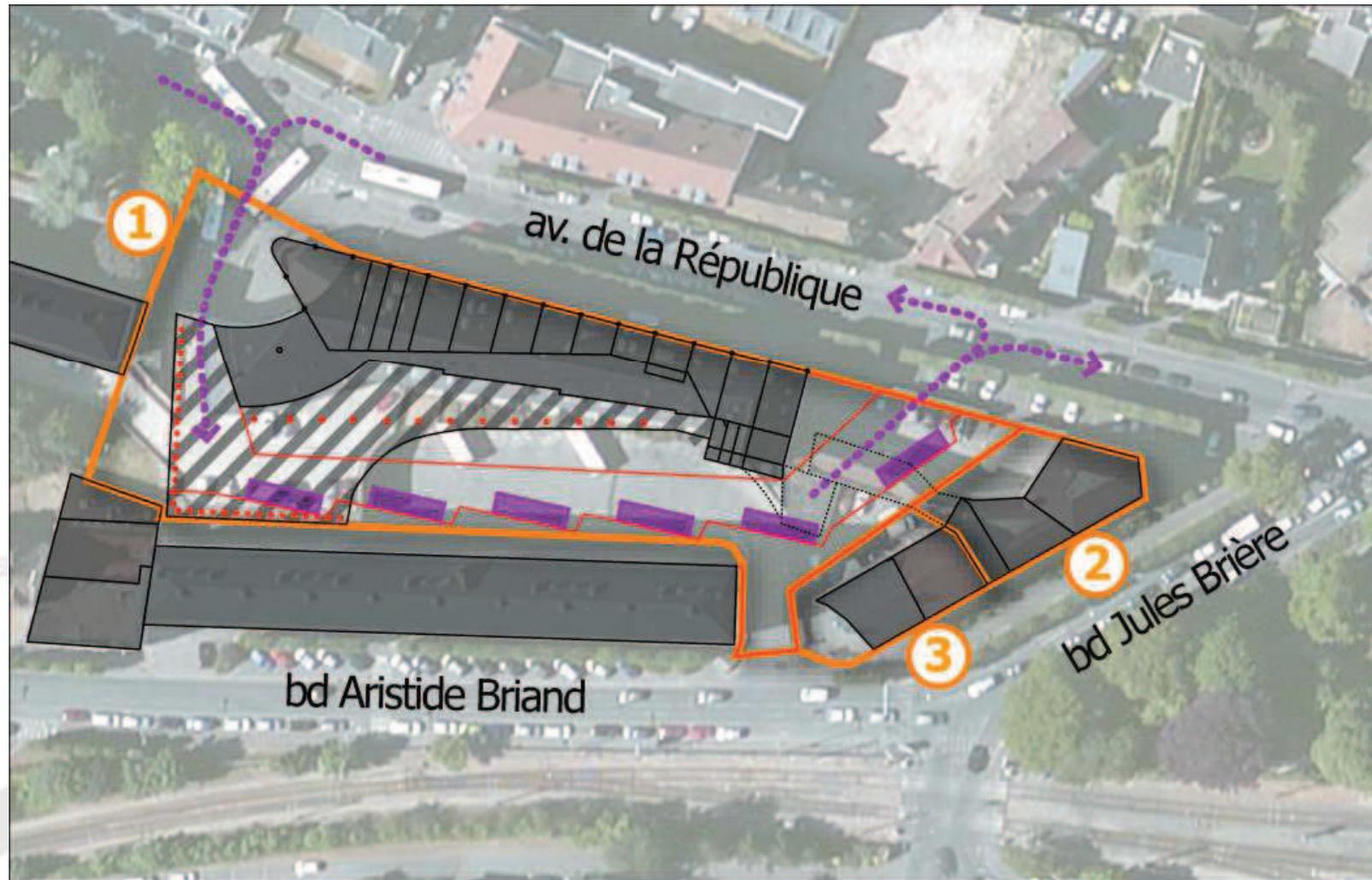


6/ Les scénarios d'aménagement

Scénario n°1 / zoom sur la gare interurbaine existante (G1)

Les opportunités
et contraintes

- Proposition de réorganisation/optimisation de l'existant



Potentiel
d'aménagement
6 postes à quai

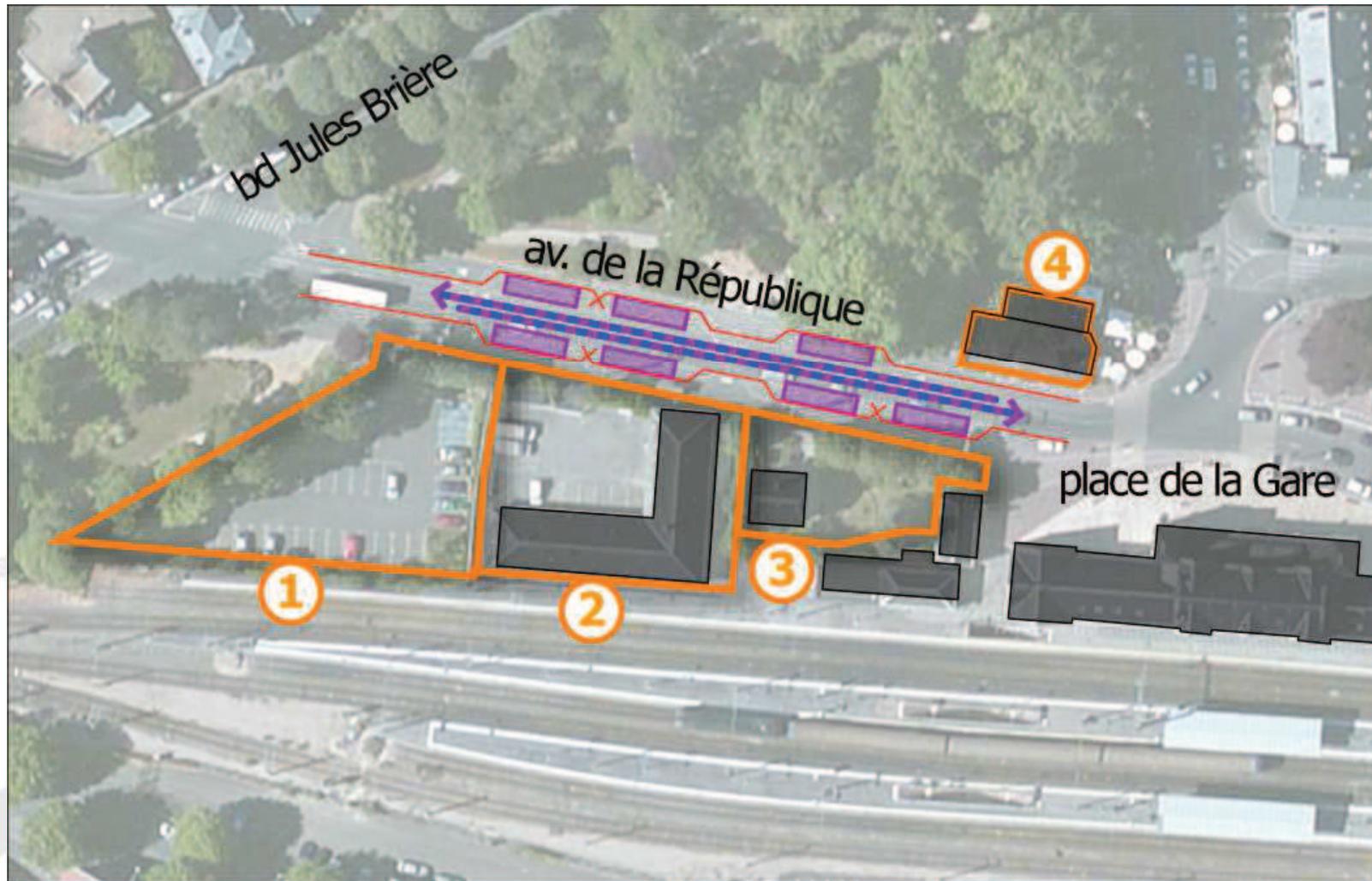


6/ Les scénarios d'aménagement

Scénario n°1 / zoom sur la gare routière Ouest (G2)

Les opportunités
et contraintes

- Rappel de l'organisation du site actuel (et identification des contraintes)



7 arrêts en ligne

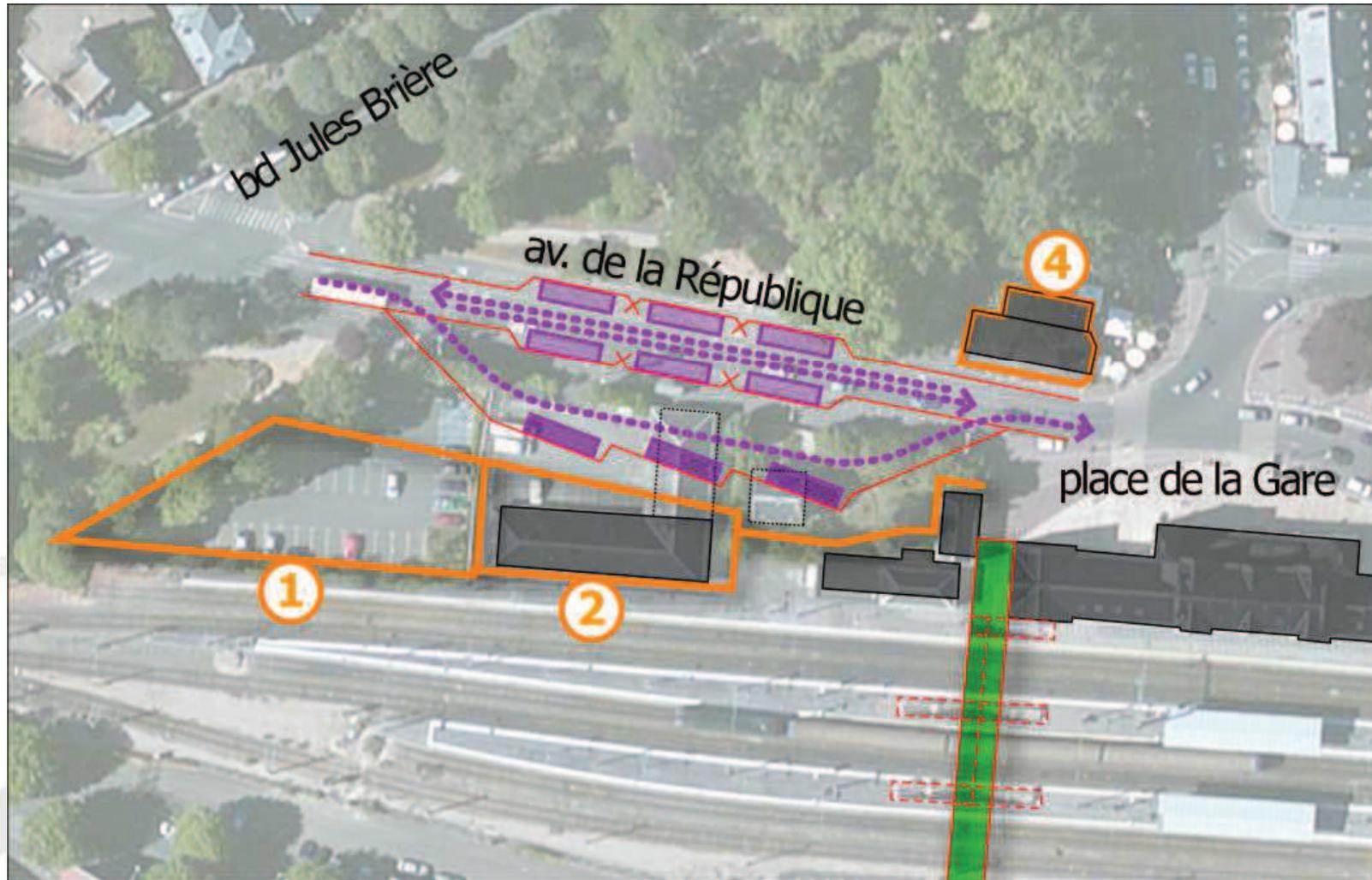


6/ Les scénarios d'aménagement

Scénario n°1 / zoom sur la gare routière Ouest (G2)

Les opportunités
et contraintes

- Proposition d'aménagement de la gare routière Est



Potentiel
d'aménagement
6 arrêts en ligne
3 postes à quai

Possibilité de
reconstitution
du foncier SNCF
sur le reste des
parcelles 1+2

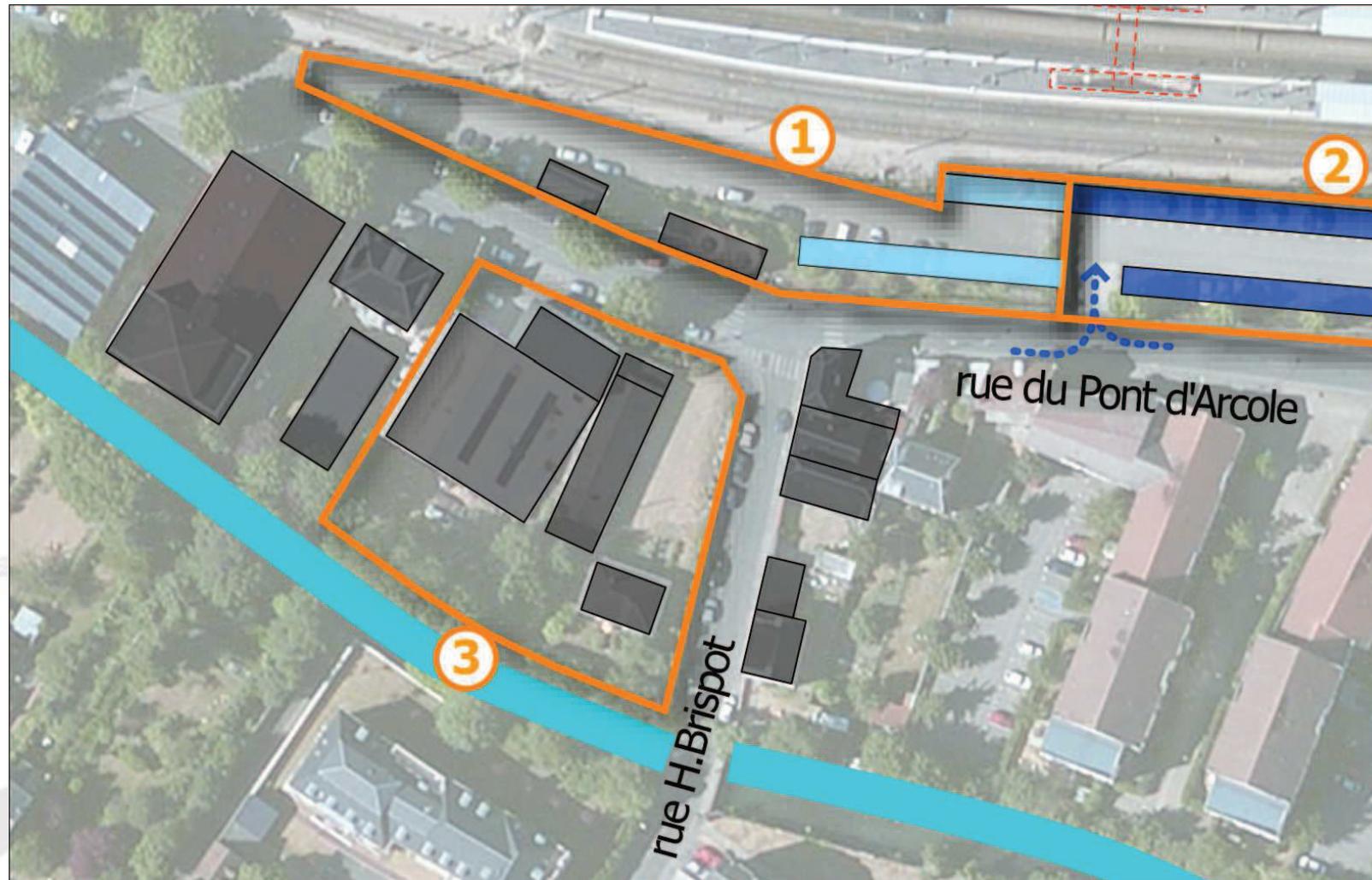


6/ Les scénarios d'aménagement

Scénario n°1 / zoom sur la gare routière Est (G3)

Les opportunités
et contraintes

- Rappel de l'organisation du site actuel (et identification des contraintes)



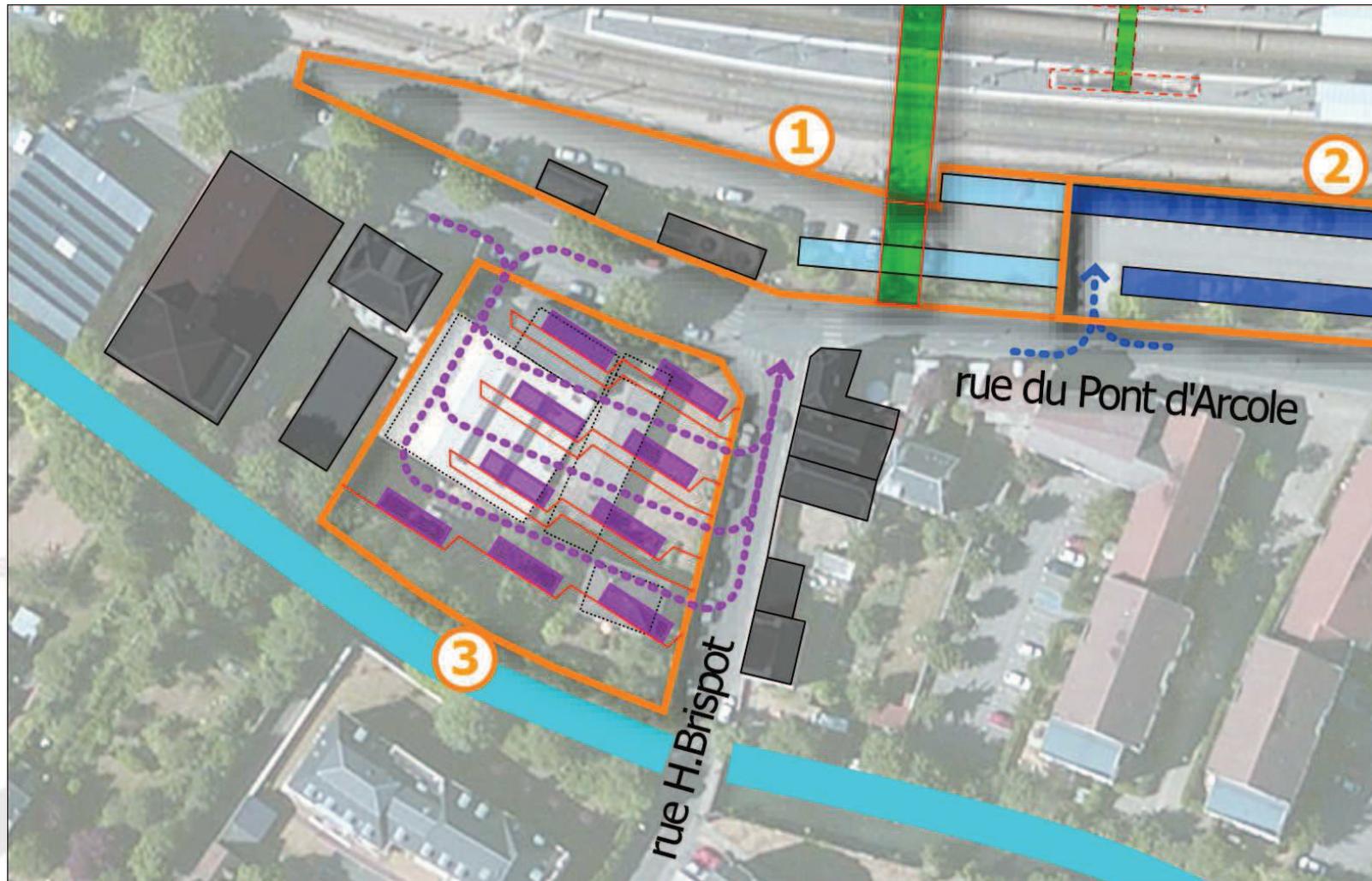


6/ Les scénarios d'aménagement

Scénario n°1 / zoom sur la gare routière Est (G3)

Les opportunités
et contraintes

- Proposition d'aménagement de la gare routière Sud



Potentiel
d'aménagement
9 postes à quai

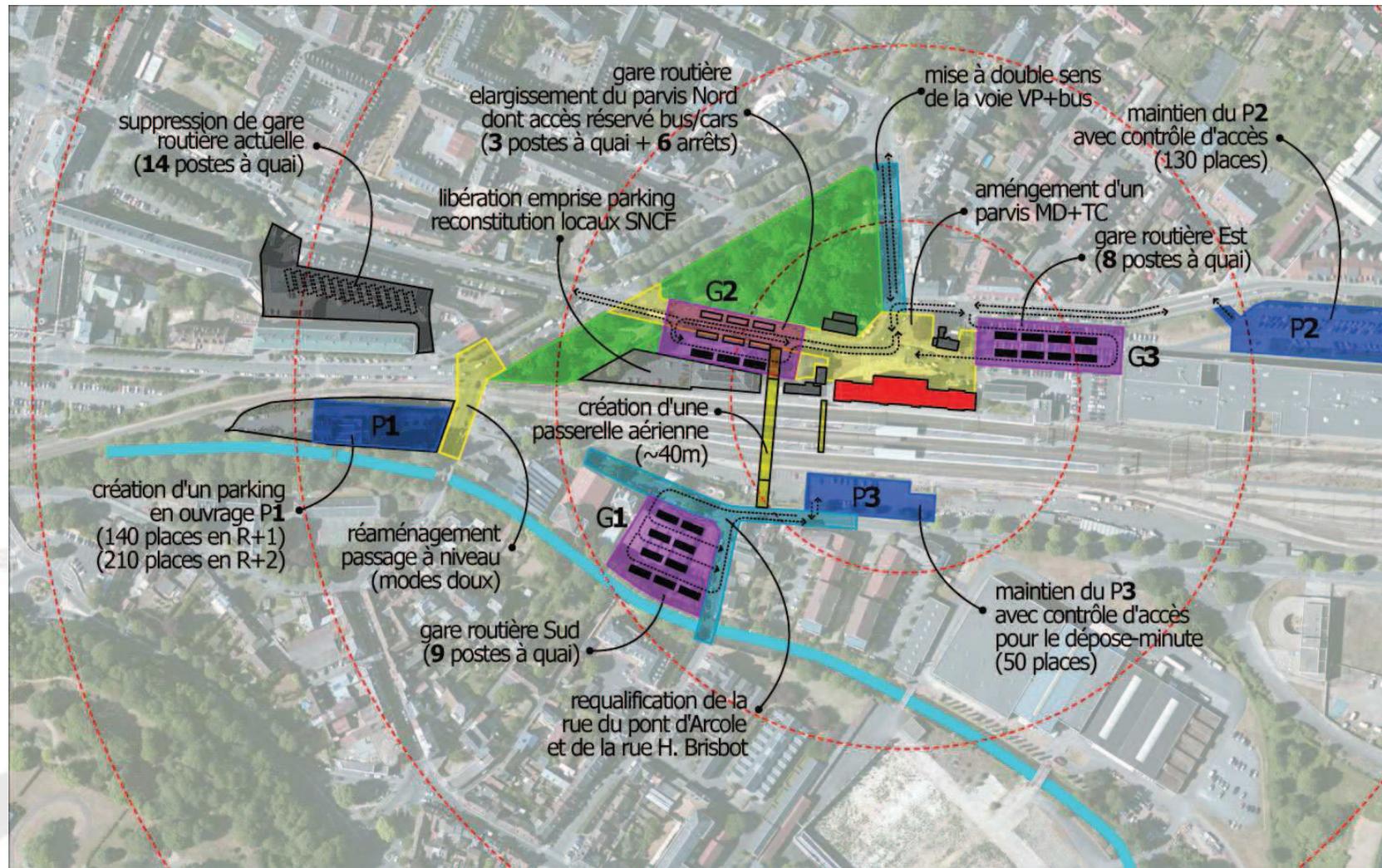


6/ Les scénarios d'aménagement

Scénario n°2

Les opportunités
et contraintes

- Recentrer le PEM autour du bâtiment gare au Nord et ouverture vers le Sud



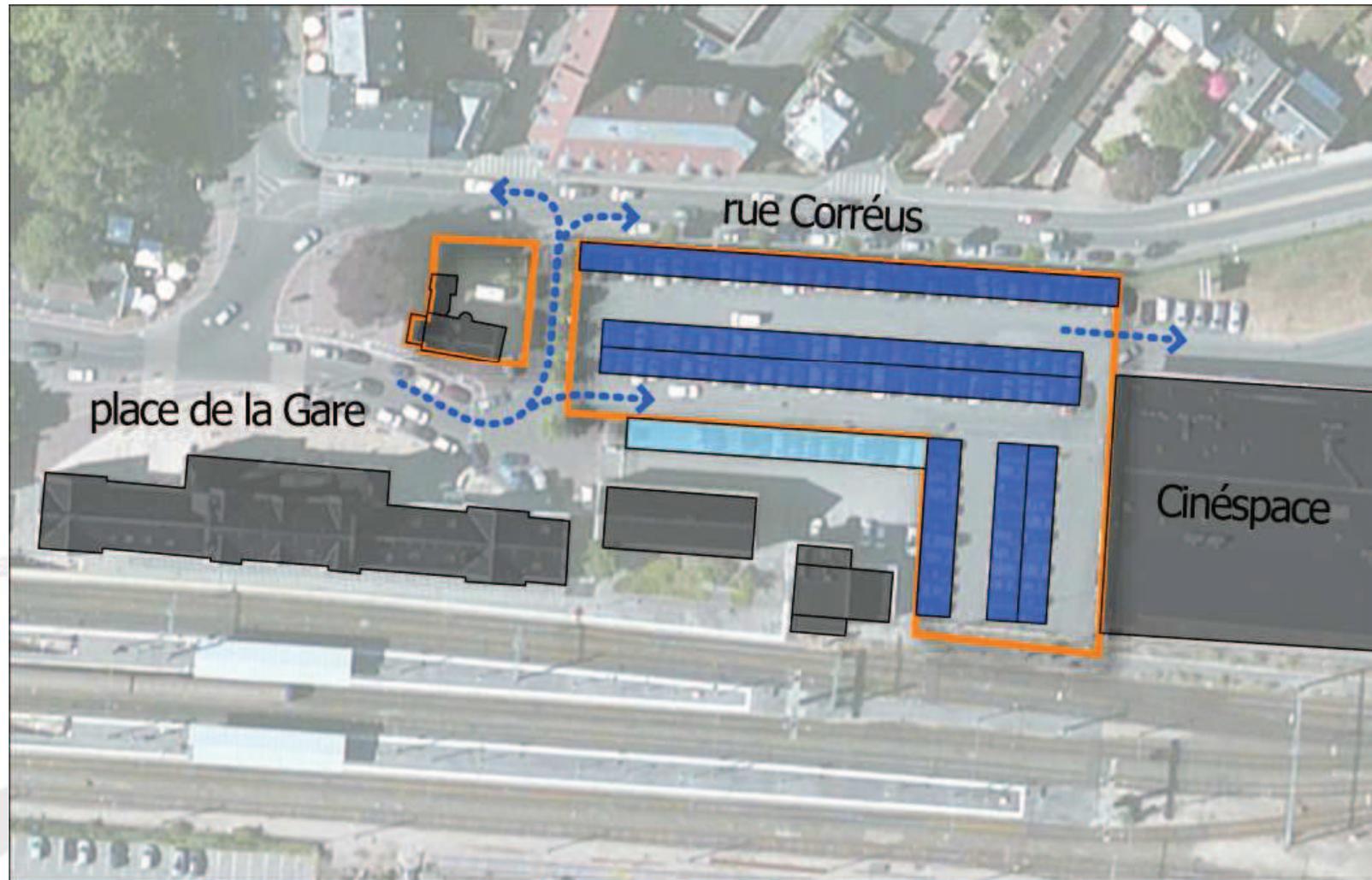


6/ Les scénarios d'aménagement

Scénario n°2 / zoom sur la gare routière Est (G3)

Les opportunités
et contraintes

- Rappel de l'organisation du site actuel (et identification des contraintes)



120 places de
stationnement

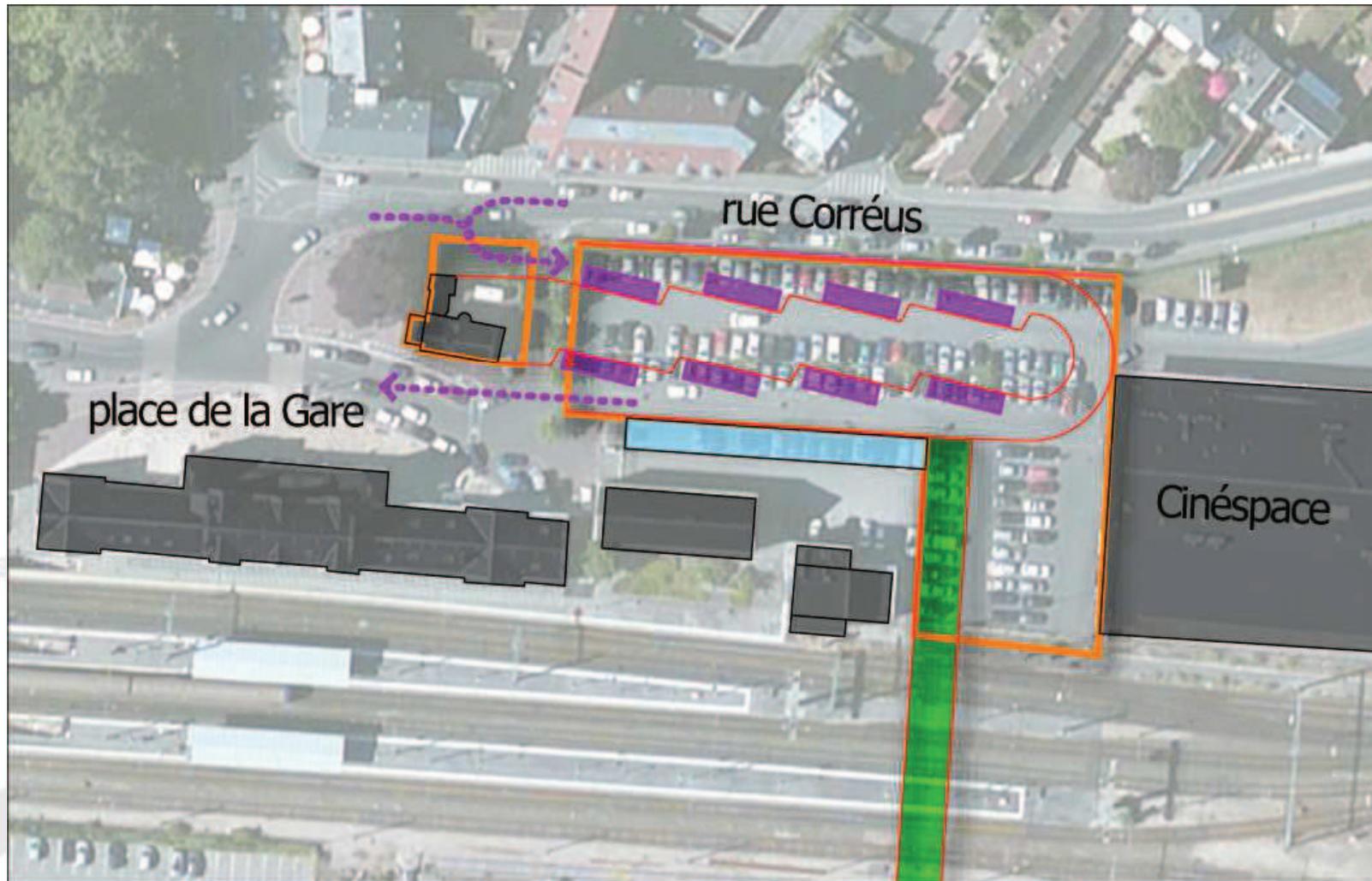


6/ Les scénarios d'aménagement

Scénario n°2 / zoom sur la gare routière Est (G3)

Les opportunités
et contraintes

- Proposition d'aménagement de la gare routière Est



8 postes à quai

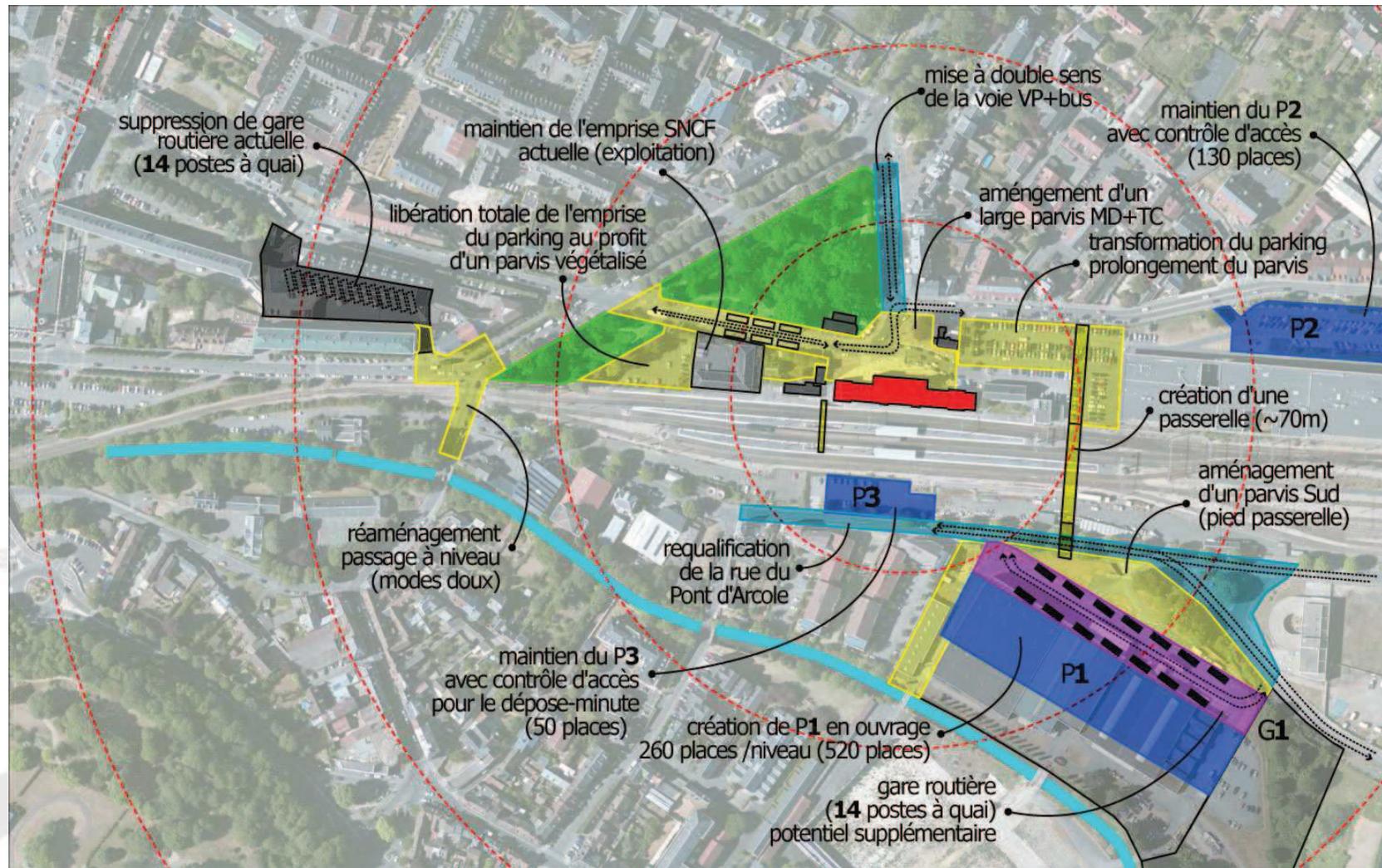


6/ Les scénarios d'aménagement

Scénario n°3

Les opportunités
et contraintes

- Pacifier la face Nord de la gare et regrouper la desserte interurbaine au Sud





6/ Les scénarios d'aménagement

Scénario n°3 / zoom sur la gare routière Sud (G1)

Les opportunités
et contraintes

- Rappel de l'organisation du site actuel (et identification des contraintes)



1 parcelle de la Brosse et Dupont
Qui se découpe en 2 entités
> mutabilité dans le cadre de l'écoquartier
> mutabilité dans le cadre du PEM

Des enjeux écologiques forts à proximité
du Thérain (boisements, espaces sensibles de
bords de berges)

3 ponts franchissent le Thérain et participent
à la trame des circulations

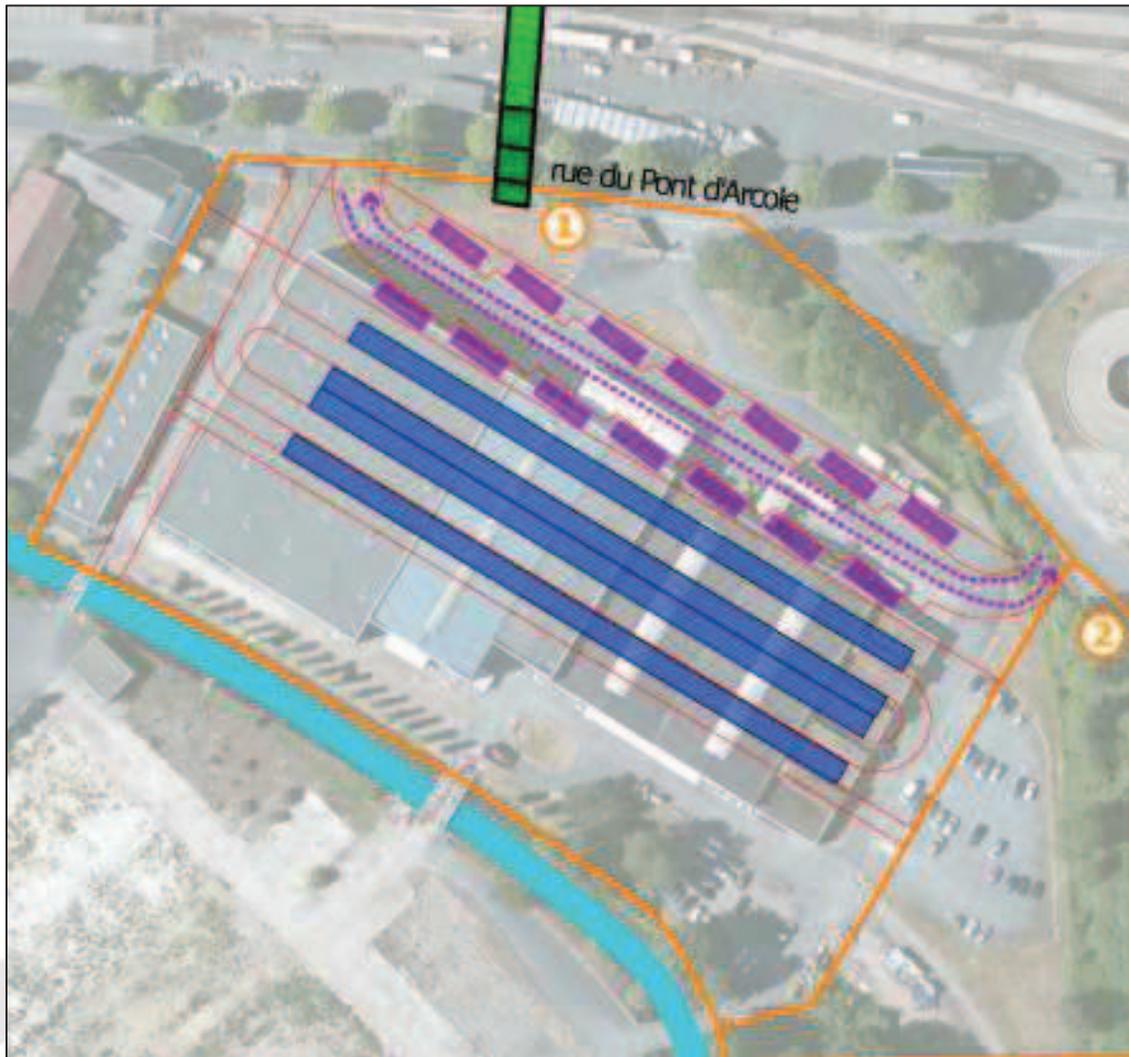


6/ Les scénarios d'aménagement

Scénario n°3 / zoom sur la gare routière Sud (G1)

Les opportunités
et contraintes

- Proposition d'aménagement de la gare routière Sud



14 postes à quai

> Disponibilités foncières en largeur et longueur : possibilité de postes supplémentaires et espaces de régulation

Un potentiel de **260 places** de parking au sol (520 places si 2 niveaux en parking silo)

Des opportunités foncières en parcelle arrière le long du Thérain (valorisation logement ou parc linéaire)

Des variantes possibles

(à étudier en phase 3 si scénario retenu)
> élargissement de la gare routière
> décomposition du stationnement en plusieurs blocs ou orientation Nord-Sud



6/ Les scénarios d'aménagement

Synthèse des 3 scénarios / éléments dimensionnants

Les opportunités
et contraintes

	ÉXISTANT	SCENARIO 1 Optimiser l'existant au profil de l'intermodalité	SCENARIO 2 Recentrer le PEM autour du BV au Nord et ouverture vers le Sud	SCENARIO 3 Pacifier la face Nord et regrouper la desserte interurbaine au Sud
Offre urbaine <i>Corolis</i>	2 arrêts «gare SNCF» 2 arrêts « bd Brère»	2 arrêts «gare SNCF»	2 arrêts «gare SNCF»	2 arrêts «gare SNCF»
Offre interurbaine <i>CD60+CR+SNCF</i>	5 arrêts CD60+CR +SNCF à la gare SNCF 14 quais sur la gare interurbaine CD60+CR	4 arrêts CD60+CR +SNCF à la gare SNCF 6 quais sur la gare interurbaine (G1) 3 quais sur G2 9 quais au Sud sur G3	4 arrêts CD60+CR +SNCF à la gare SNCF 9 quais au Sud sur G1 3 quais au NE sur G2 8 quais au NE sur G3	4 arrêts CD60+CR +SNCF à la gare SNCF 14 quais sur GR Sud
Total offre urbaine+interurbaine	7 arrêts 14 postes à quai regroupés sur 1 site	6 arrêts 18 postes à quai répartis sur 3 sites	6 arrêts 20 postes à quai répartis sur 3 sites	6 arrêts 14 postes à quai regroupé sur 1 site
Modes actifs inscription dans la trame d'espaces publics structurants	Parvis Nord 3350 m²	Parvis Nord 3900 m²	Parvis Nord 3900 m²	Parvis Nord 6950 m² Parvis Nord 3340 m²
Stationnement automobile « gare »	335 places P1+P2+P3+République	300 places P1+P2+P3 actuels	390 places P2+P3 +P1 sur Véolia (dont offre centre-ville)	700 places P2+P3 actuels +nouveau P au Sud

6/ Les scénarios d'aménagement

Synthèse des 3 scénarios / analyse des impacts

Les opportunités
et contraintes

	ÉXISTANT	SCENARIO 1 Optimiser l'existant au profil de l'intermodalité	SCENARIO 2 Recentrer le PEM autour du BV au Nord et ouverture vers le Sud	SCENARIO 3 Pacifier la face Nord et regrouper la desserte interurbaine au Sud
Compacité du PEM	400m (GI / gare SNCF)	400m (GI / gare SNCF)	150m (GR Ouest / GR Est)	300m (gare SNCF / GR Sud)
Impact sur foncier	sans objet	2 parcelles privées à l'angle Répu./Brière (angle : 930 m ²) (Sud : 540 m ²) 2 parcelles SNCF (exploitat. : 1100 m ²) (maison : 530 m ²) 1 parcelle privée (garage : 2700 m ²)	3 parcelles SNCF (exploitat. : 1100 m ²) (maison : 530 m ²) + P1 1 parcelle SEAO (parc. bâtie : 2940 m ²) 1 parcelle privée (garage : 2700 m ²) gare interurbaine (reconversion)	2 parcelles SNCF (maison : 530 m ²) (P1: 3140 m ²) 1 parcelle privée (Brosse&D : 22700 m ²) (libération partielle) gare interurbaine (reconversion)
Nouveau lien N-S privilégié	sans objet	Implantation B (~45m) passerelle Ouest 2	Implantation B (~45m) passerelle Ouest 2	Implantation F (~70m) passerelle Est 2
Phasage complexe	sans objet	Important (gare routière provisoire)	Moyenne (emprise SNCF réseau)	Faible
Foncier contraignant	sans objet	Important	Important	Moyen
Lisibilité du pôle et articulation inter-quartiers	limitée	Bonne	Moyenne	Bonne