

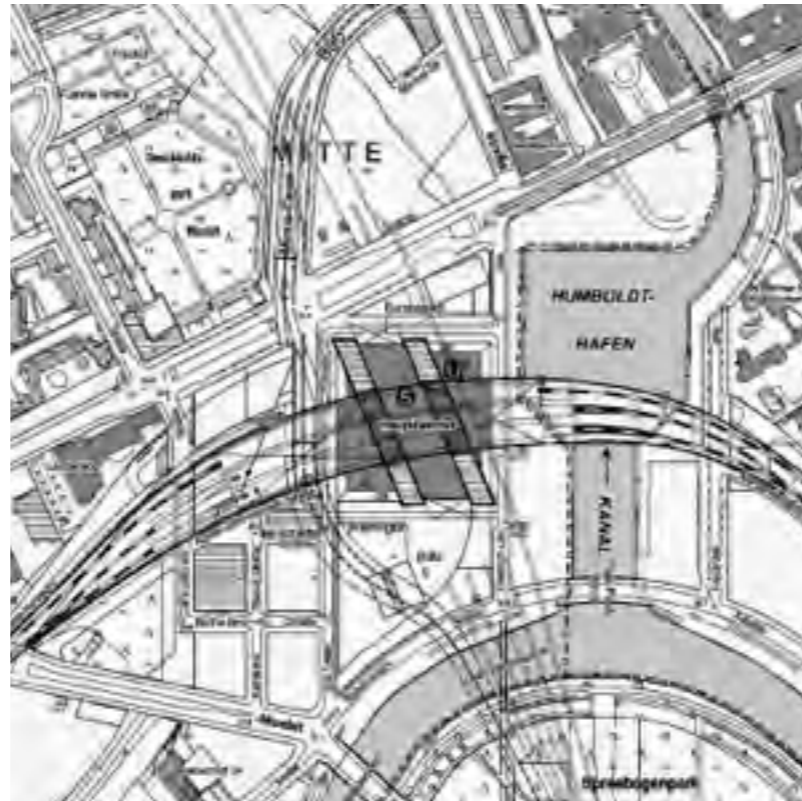
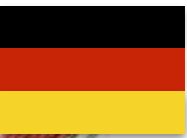
Quel dimensionnement pour les pôles multimodaux ?

Analyse prospective de la dialectique **gare / ville**,
face au devenir des politiques publiques en matière de transports

Nils **Le Bot** | Architecte HMONP | Chercheur en Urbanisme

Prof. J-P. **Wolff** / Université Toulouse Jean Jaurès et Prof. M. **Rolfes** / Université de Potsdam (DE)





Köln HBF

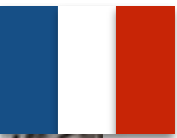
Berlin HBF

Stuttgart HBF

Gare historique
coexistence complexe

Gare monumentale
artificielle sur table rase

Gare de demain
profondément remaniée



Gare Montparnasse

Lille Europe

Toulouse Matabiau

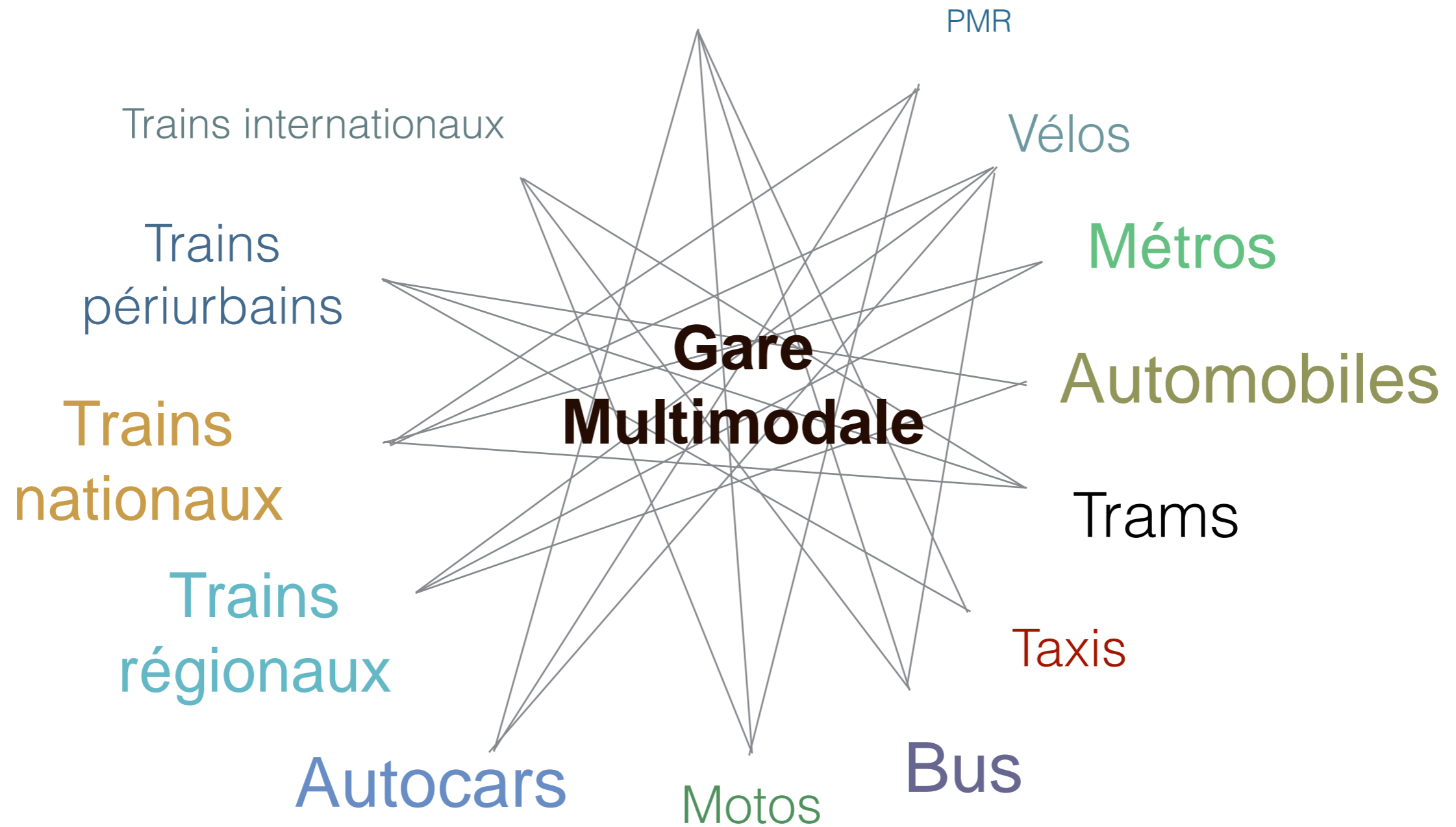
Gare-jardin
contradiction moderne

Gare sur-empilée
hub hyper-modale

Gare en devenir
Tissu urbain fragile

Aujourd'hui

Piétons



Demain

+ Google Cars

+ Opérateurs
Privé

Piétons

+ PMR

+ Véhicules
autonomes

Trains internationaux

Vélos

+ Vélib'

Trains
périurbains

Métros

Gare

hypermodale ?

Automobiles

Trains
nationaux

Mobilité + 40 % en 2050

+ Trams

+ AutoLib'

Trains
régionaux

+ SEGWAY

+ Autocars

Motos

+ Bus

+ Uber

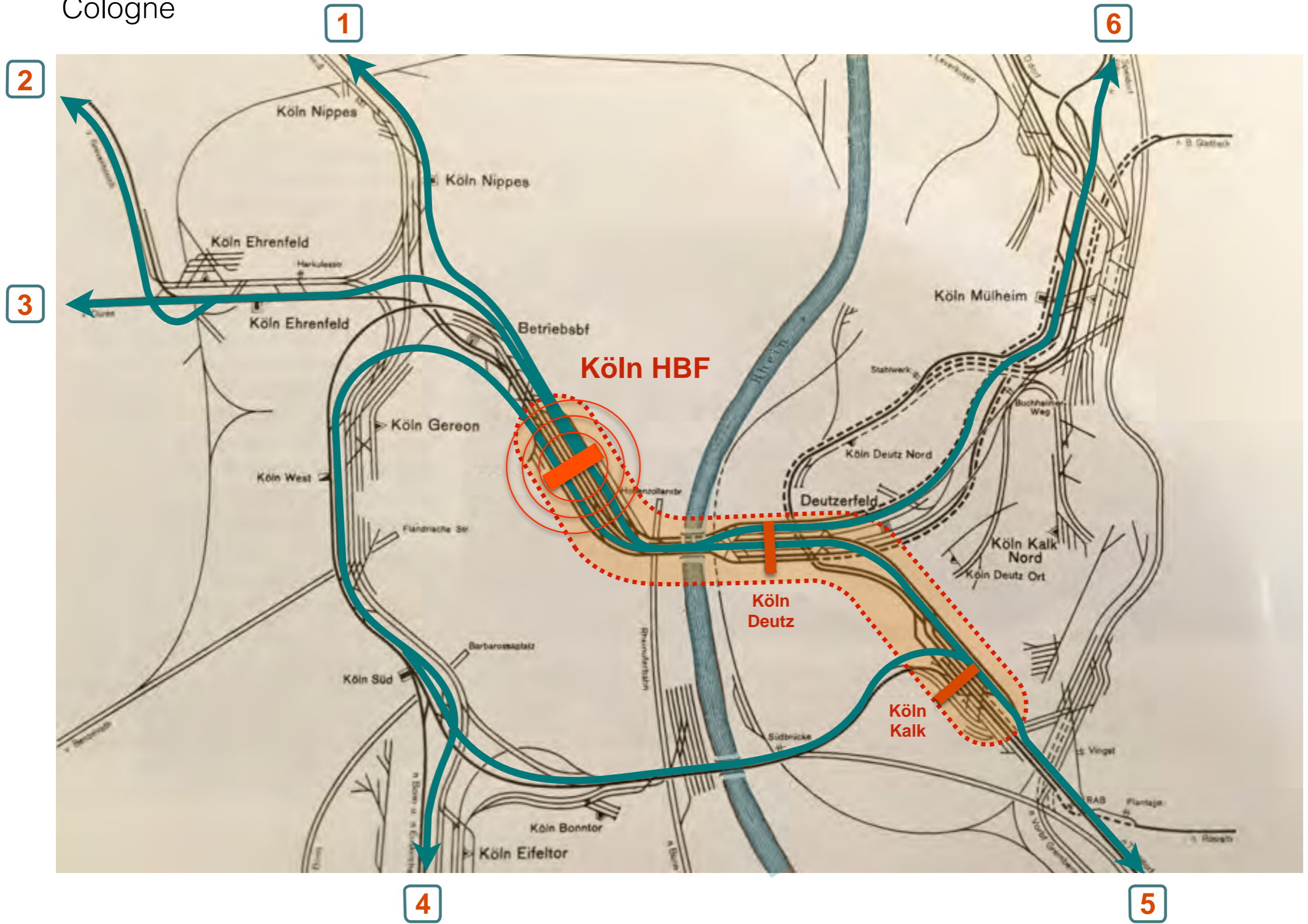
Taxis

+ OuiBUS

Blablacar

BHNS

Cologne



Penser **le hub multimodale à une autre échelle**, pour quelles conséquences urbaines ?



Les gares et quartiers de gares auront-ils la capacité d'**absorber** toujours plus de mobilité ?

Avec notamment toujours **plus d'acteurs** et **de modes** de transports dans un système totalement **libéralisé**

Si oui, comment, et **avec quels moyens**, politiques, sociaux et économiques ?

Certains tissus urbains sont-ils plus **adaptables** que d'autres ?

Dès lors, qu'est ce qu'une **gestion soutenable** et **responsable** des pôles multimodaux et des emprises foncières autour des gares ?

Comment **penser** le pôle multimodale de demain ?
Cette machine urbaine fera-t-elle encore sens ?