

Démarche Gares

Rapport des groupes de travail sur les gares du Grand Paris

Montages économiques et financiers des gares
Identité des gares et lisibilité de l'offre de transport
Accessibilité, sécurité et sûreté des gares

Avril 2012

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir



Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement
et de l'Aménagement d'Île-de-France

Préambule

En avril 2011, le préfet de région a confié à la DRIEA la tâche de travailler avec un certain nombre de partenaires à l'élaboration d'orientations communes concernant les gares du Grand Paris.

Pourquoi ? Comme sur d'autres sujets - fret, culture, développement économique - où des démarches du même type ont été conduites, le préfet a souhaité que les acteurs échangent et partagent leurs points de vue sur les enjeux et fonctionnalités que doivent assurer les gares du Grand Paris, mais aussi plus généralement les gares à l'aune du projet Grand Paris.

En effet, la gare est par essence un lieu public, commun, dont la conception engage de nombreux acteurs : opérateurs de transport, collectivités, financeurs, acteurs économiques, usagers....La mise en place d'un nouveau réseau de transport, largement interconnecté, pose plusieurs questions liées à son incarnation du Grand Paris, son insertion dans le réseau de transport existant, les services de mobilité proposés. Il interroge l'existant en même temps qu'il contribue à le redéfinir à tous les niveaux : accueil des voyageurs, signalétique, etc.

La commande du préfet de région s'articulait autour de cinq thèmes :

- identité des gares et des espaces publics comme facteurs d'identité du Grand Paris ;
- lisibilité éventuelle particulière à conférer à certaines gares comme vitrine de l'Île-de-France ;
- problématiques d'insertion urbaine mais aussi de services, équipements et commerces des gares ;
- organisation de l'intermodalité ;
- sécurité, accessibilité et sûreté des gares.

Nous avons élaboré la réflexion au sein d'un groupe technique et de groupes de travail qui ont réuni : la Société du Grand Paris évidemment, le STIF, la RATP, la SNCF, RFF, l'AIGP, la Caisse des dépôts, le conseil régional ainsi que la direction régionale des affaires culturelles.

Quelques auditions ont été également réalisées afin de confronter des points de vue, des visions sur les gares et leurs problématiques : Jean Marie Duthilleul sur la qualité d'usage des gares, Bouygues sur les places de gares, Egis sur les commerces et services, GDF-Suez sur la conception des gares et de leur quartier dans une perspective de développement durable ainsi que sur les partenariats publics-privés.

Sur une durée de 6 mois, le groupe technique et les groupes de travail ont été réunis à de multiples reprises et je tiens à remercier chacun pour les contributions apportées.

Que peut-on retenir de ces groupes de travail ?

Concernant le financement des gares, des périmètres de valorisation, de ressources ont été explicités : revenus issus des commerces, des charges foncières au dessus des gares, autour des gares.

Concernant l'insertion urbaine, une typologie des interventions de la SGP a été mise en évidence selon la maturité du tissu urbain, l'insertion dans un projet d'aménagement.

Les problématiques d'organisation des maîtrises d'ouvrage pour créer de nouvelles gares, ou encore rénover les gares existantes ont été aussi mises en évidence. En effet, s'organiser le plus en amont possible, au stade des études, est indispensable pour se donner la possibilité d'offrir des projets de qualité aux gares existantes, optimiser les positions de chacun.

Concernant l'identité des gares, la facilité avec laquelle pourront être prises les correspondances sera un facteur clé de succès du réseau, qui fera une grande partie de son identité en terme de qualité d'usage.

La SGP, par ses choix de maître d'ouvrage, imprimera une identité à ce réseau par le traitement des tunnels et stations, du mobilier, l'architecture des gares. Les gares et réseaux existants ont été pointés comme un point de vigilance afin de ne pas dévaloriser le reste du réseau ou encore de donner l'impression d'écarts de traitements.

Concernant les conditions pour réussir l'intégration des gares sur l'espace public, elles sont essentielles pour l'identité du Grand Paris qu'il s'agisse du dimensionnement et de la cohabitation des vélos, bus, piétons, voitures ou des choix de matériaux.

Des préconisations ont également été faites à l'échelle du réseau francilien : évolution des représentations cartographiques, homogénéisation des signalétiques, développement des services urbains dans les gares.

Concernant les questions de sécurité et d'accessibilité, la création de cette rocade permet, comme attendu, un effet de décharge relatif des réseaux existants mais conduit à augmenter le trafic et, par conséquent, les risques de saturation, voire de sécurité, dans certaines gares existantes.

Surtout, ce réseau sera entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite. Ceci n'est pas le cas de la majorité des gares et stations du réseau existant. Conformément à la loi de 2005 relative à l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, il devra donc être étudié la manière dont ce nouveau réseau peut fonctionner avec l'ancien et avec le réseau de bus, pour proposer des itinéraires de mobilité aux personnes en situation de handicap.

Tous ces constats et enjeux ont été dressés et devraient bientôt nourrir un document d'orientations communes qui servira de base pour partager des éléments de langage et de repères communs sur les gares et ainsi faciliter les processus d'étude et de décision. Ce document se déclinera comme une charte, permettant à chacun des acteurs, opérateurs, collectivités d'élaborer des projets de gare, en particulier dans le cadre des contrats de développement territorial, sur une base commune d'analyse des enjeux et fonctionnalités des gares.

Jean-Claude Ruyschaert

Directeur régional et interdépartemental
de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France

Sommaire

Carte des réseaux TC actuels et futurs6

Rapport des groupes de travail

Montage économique et financiers des gares9

- Coût et ressources mobilisables pour les gares10
- Opérations et interventions envisagées de la SGP11
- Exploration des ressources mobilisables à partir des expériences existantes13
- Les outils juridiques et contractuels17

Identité des gares et lisibilité de l'offre de transport19

- Identité des gares : éléments de repère20
- Enjeux d'identité pour le Grand Paris dans le cadre du réseau francilien de transport21
- Enjeux spécifiques pour les gares du Grand paris ?23

Impact liées à la mise en accessibilité et sécurité des gares27

- Créations d'un nouveau réseau : effets trafic et sécurité des gares28
- Accessibilité et sécurité des gares : cadre juridique et problématiques de mise en œuvre recensées par les acteurs30
- La sécurité incendie32

Annexes

Lettre de mission du préfet de région.....36

Les gares existantes : une grande diversité de situations - *DRIEA-IF*39

Problématiques fonctionnelles et identité des gares à travers quelques exemples - *DRIEA-IF*.....43

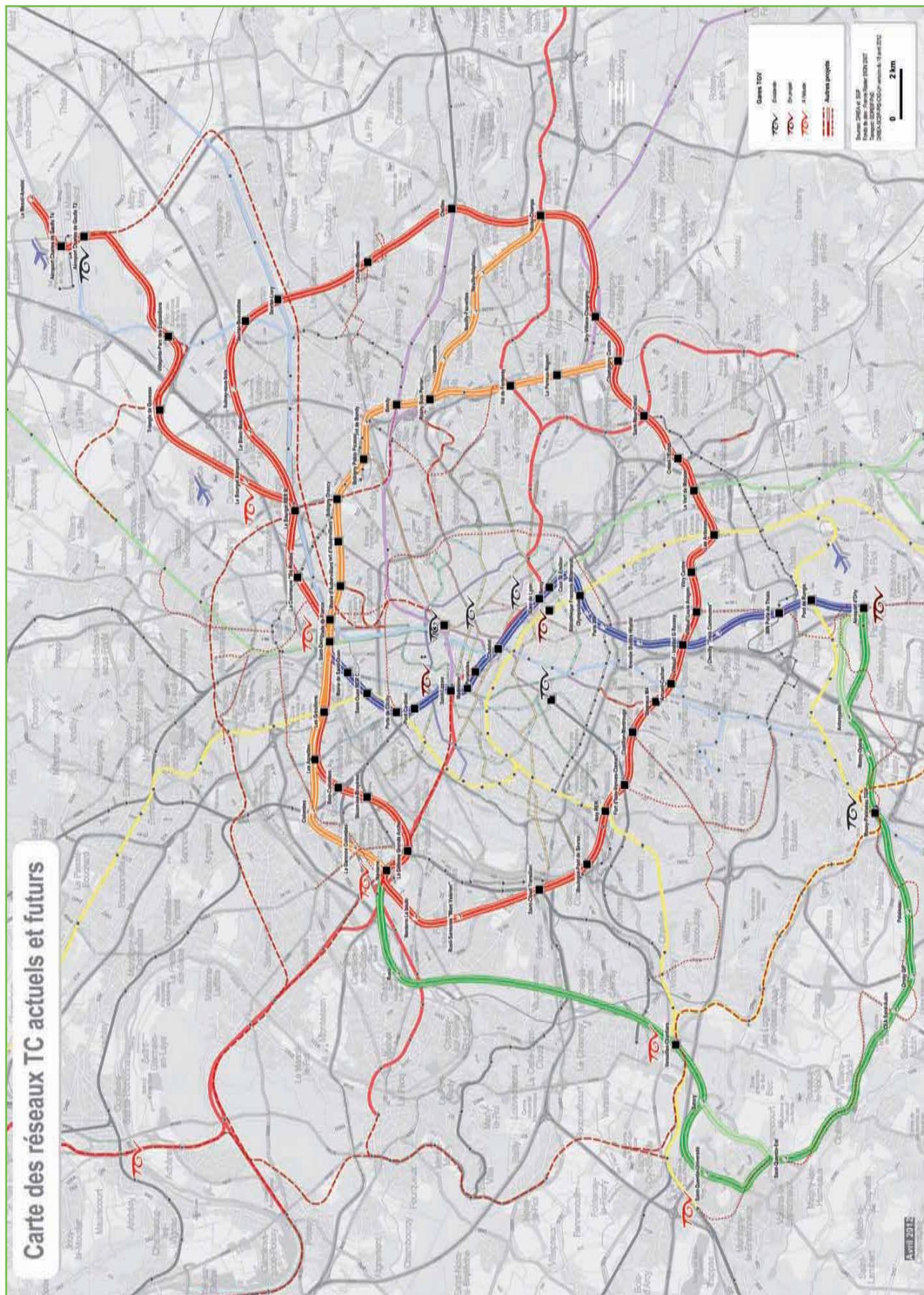
Le patrimoine des gares de banlieue : esquisse - *DRAC Ile-de-France*58

Les gares du Grand Paris : vers un cahier des charges à partir de l'exemple du Bourget - *Jean Marie Duthilleul, AREP*64

Treize recommandations pour la conception des gares - *Atelier International du Grand Paris*65

Les gares du réseau de transport du Grand Paris - *Société du Grand Paris*.....68

Ressources méthodologiques et techniques - *DRIEA - CETE Ile-de-France*.....73



Rapport des groupes de travail

1 - Montages économiques et financiers des gares	9
2 - Identité des gares et lisibilité de l'offre	19
3 - Impacts liés à la mise en accessibilité et sécurité des gares	27

Montages économiques et financiers des gares

■ Pilotage des travaux : DRIEA et Caisse des dépôts.

Le groupe était mandaté pour esquisser en fonction d'une typologie de gares des problématiques de financement et de montages.

Le groupe s'est demandé à l'aune d'expériences existantes quels étaient les montages privilégiés, les montages innovants et de quelle manière ils pouvaient interroger l'avenir, y être réinjectés.

Il n'a pas pu à ce stade, travailler sur des montages, étant donnée la nécessaire acculturation réciproque et l'avancement de la mission SGP. lus près l'évolution du secteur de la logistique en Ile-de-France.

■ Les contributions des partenaires

- Catherine Barbe, Julia Pferzel, SGP – « L'action immobilière de la SGP » et trois types de cas rencontrés en terme de problématique de valorisation ;
- Nathalie Tessier, Jeanne Carrez, Nicolas Dupas, Caisse des dépôts – Retour d'expérience sur les montages juridiques et financiers et analyse comparative ;
- Gilles Mergy, SNCF – Présentation de l'opération de rénovation de la gare Saint Lazare et de son financement partiel par un partenariat privé négocié dans le cadre d'une AOT ;
- Christelle Rousseau, Gabriel Malo, RATP – Présentation de trois projets de station (Bagneux, Mairie d'Aubervilliers, Verdun Sud) reflétant la difficulté de prise en compte des opportunités de création d'équipements ou de surfaces de logements et bureaux dans et au dessus des stations, et la nécessité de l'intégrer en amont ;
- Lise Mermillod, RFF – Présentation des scénaris d'implantation sur Orly et des écarts de coûts ;
- Marion Baud, DRIEA – Esquisse de typologie de gares à partir d'une batterie de données et de critères.

■ Principales conclusions et propositions

À l'exception de gares au trafic très important, aujourd'hui les projets neufs ou d'amélioration sont intégralement financés par des fonds publics. L'importance des investissements le justifie. Aussi l'examen de la question du montage économique et financier des gares pose la question des financements complémentaires mobilisables ou non et des outils mobilisables à cette fin.

- **Les revenus tirés des commerces en gare** : dans le cadre de la création du réseau de transport du Grand Paris, seules quelques gares avec une intensité de trafic importante pourront être financées par des revenus tirés des commerces. Pour autant, développer commerces et services dans les gares franciliennes est un axe de travail important en terme de qualité de service tout en permettant un partage des charges de fonctionnement de la gare. Il est proposé que les exploitants mettent en commun leurs travaux pour définir des socles de services et modèles économiques associés.
- **Les revenus tirés des charges foncières au dessus de la gare** : sauf à construire des immeubles de grande hauteur, ces revenus sont faibles. Néanmoins réfléchir à l'intégration urbaine de la gare, voire à son intégration dans un bâtiment à programme mixte sont indispensables.
- **Les revenus tirés des charges foncières autour de la gare** : il s'agit concrètement de la possibilité donnée à la SGP d'être aménageur dans un périmètre de 400 m autour de la gare ou encore de demander à un aménageur de financer une partie de la gare, étant donnée la valorisation des terrains obtenue. Cette possibilité pourra très variablement être utilisée selon la densité constatée, la mutabilité des terrains et la présence d'aménageurs de l'État ou des collectivités.
- **Les outils** : le bouclage financier des projets de gare est adossé à un modèle : projet public à vocation unique / financement public, auquel sont adossés les outils juridiques de montage des projets (DUP transport). Le modèle des gares vers une plus grande mixité de fonctions et de programmes nécessite de recenser les blocages pour faire évoluer la réglementation.

Les partenariats publics/privés (AOT, bail emphytéotique, contrats de partenariat) sont aujourd'hui partiellement utilisés et suscitent des débats clivés. Un retour d'expériences et des études sont indispensables afin de mesurer s'il est pertinent d'utiliser ces montages sur les gares.

Coût et ressources mobilisables pour les gares

Coût des gares et primauté du financement public

Les opérations lourdes existantes (création, restructuration, amélioration) sont à peu près toutes conçues de la même manière à partir de financements publics prévus au contrat de plan avec donc des co-financements Région, État et conseil général la plupart du temps.

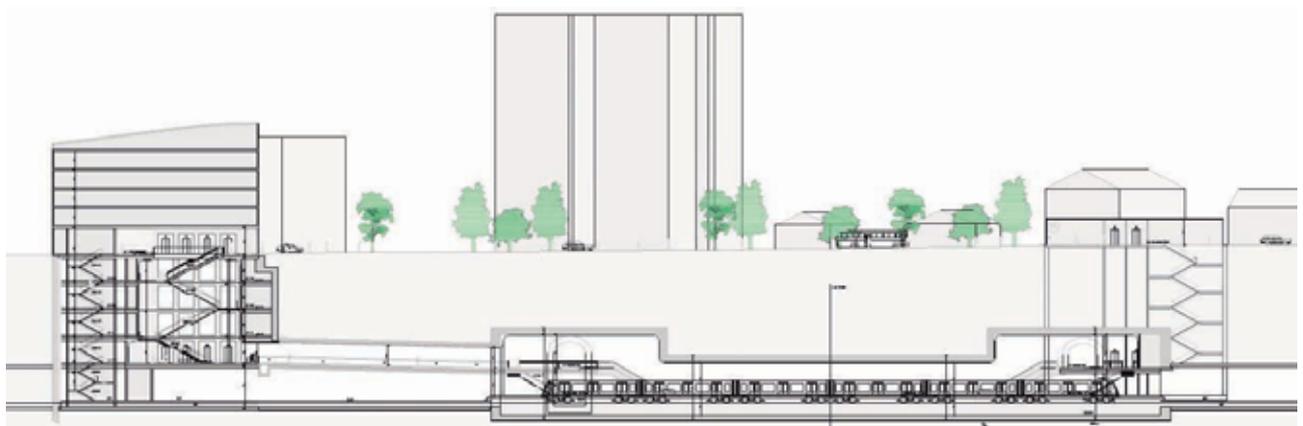
Ce financement public est normal. Le coût d'une infrastructure de transport (une station de métro coûte entre 80 et 120 millions d'euros) est tel qu'il doit être porté par des collectivités de niveau régional ou national afin de répartir l'effort sur un grand nombre de contribuables. Le budget de la Société du Grand Paris pour la construction du métro automatique est d'ailleurs conçu

sur ce modèle. Seul le financement de la gare de Nanterre-Université, conçu en étroite relation avec l'EPADESA, sort de ce modèle car imbriqué dans une opération d'aménagement.

La comparaison entre trois projets de stations de métro met en évidence que les principaux postes de dépenses portent sur la partie souterraine de l'infrastructure (travaux d'excavation, technique de réalisation à ciel ouvert ou souterraine) plus que sur la superstructure. Étant donnés, les enjeux de réalisation et le coût de la partie technique de l'infrastructure, il importe de souligner le risque de tout projet : réduire au minimum sa partie aérienne donc la gare, ses accès et espaces publics.

Coûts prévisionnels de réalisation de stations de métro (source RATP)

VERDUN sud	BAGNEUX	MAIRIE D'AUBERVILLIERS
83 M€ 2011 * Technique de réalisation : souterraine Profondeur quais : 25 m Mètres cubes excavés : 60 000 m³ Particularités : zone de carrières, confortements, injections, etc. Technique de réalisation : ciel ouvert Profondeur quais : 8 m Mètres cubes excavés : 45 000 m³ Particularités : station terminus, configuration 3 voies, pôle exploitation	81 M€ 2011 * Technique de réalisation : ciel ouvert Profondeur quais : 20 m Mètres cubes excavés : 120 000 m³ Particularités : station terminus, centre de dépannage train intégré	112 M€ 2011 Technique de réalisation : ciel ouvert Profondeur quais : 20 m Mètres cubes excavés : 120 000 m³ Particularités : station terminus, centre de dépannage train intégré

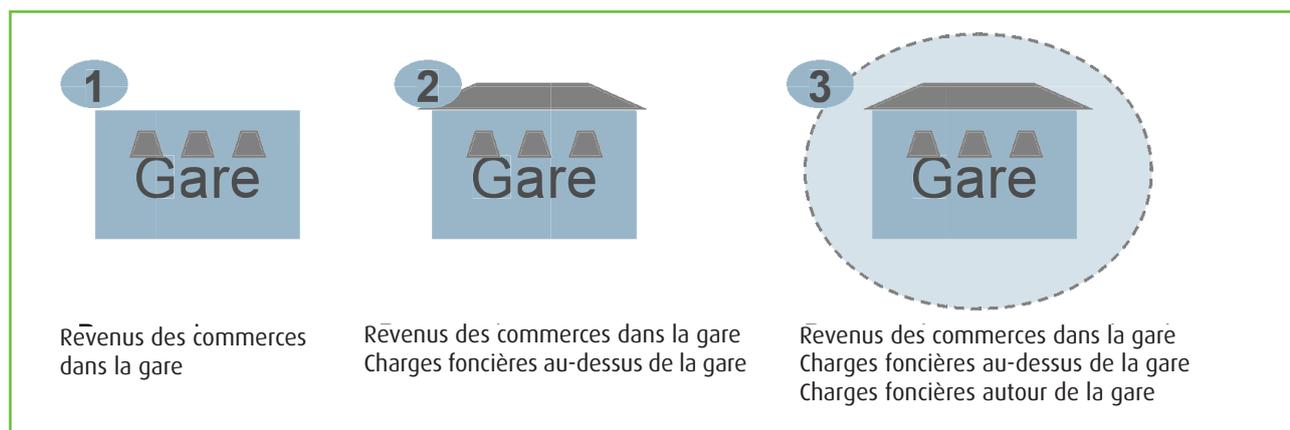


Le périmètre physique de valorisation, ressources et revenus mobilisables autres que public

Il s'agit d'une donnée majeure pour le financement des gares. L'élargissement du périmètre d'assiette permet par la vente de charges foncières de financer une partie de la gare (cf schéma ci-dessous)..

Il convient de noter qu'à ce jour, seule la SGP dispose des compétences qui lui permettent d'être aménageur. Le montage de projet de valorisation au dessus de la gare ou dans la gare s'avère compliqué pour la RATP (cf développements ci-dessous).

Quel périmètre de valorisation pour les gares ? (source Caisse des dépôts)



Opérations et interventions envisagées de la SGP

Des types d'opérations et de montage entre opérateurs transport différents

Les opérations de construction ou de rénovation de gare sont systématiquement complexes car elles articulent des travaux sur l'infrastructure, la superstructure, l'espace public. Les montages d'opérations le sont d'autant plus que les réseaux, maîtres d'ouvrages et exploitants sont imbriqués. Ceci est le cas pour la moitié des gares du réseau de transport du Grand Paris qui seront en correspondance avec une ou plusieurs lignes (cf tableau ci dessous et carte jointe).

Dans ces conditions, les montages financiers peuvent s'avérer délicats dans la définition des périmètres de travaux, l'ambition architecturale, puis dans la mobilisation, la priorisation des financements.

Aussi l'intervention sur ces gares devra faire l'objet d'une coordination optimale, voire faire l'objet de montages de maîtrise d'ouvrage ad hoc au stade des études comme des travaux.

les natures d'opérations dans la cadre de la construction du réseau de transport du Grand Paris

Types d'opération	exemple
Création et construction d'une gare nouvelle.	gares du plateau de Saclay, Clichy Montfermeil.
Création d'une gare d'interconnexion neuve avec suppression à terme de la gare actuelle.	Ardoines.
Construction d'une gare reliée à une gare existante via la réalisation de correspondances.	Villejuif Louis Aragon, Créteil l'Échat, Pont de Sèvres.
Création d'un hub d'interconnexion	Nanterre la Défense, Saint-Denis Pleyel

L'intervention immobilière de la SGP

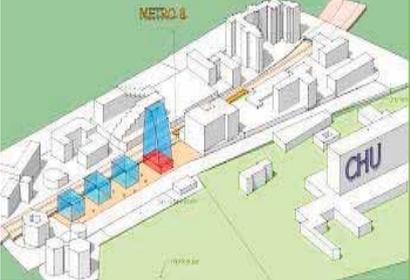
Selon la loi, la SGP possède plusieurs outils de valorisation immobilière. Elle peut :

- Conduire des opérations d'aménagement ou de construction (article 7 de la loi) ;
- Être désignée comme aménageur par le CDT ou, hors CDT, dans un périmètre de 400 mètres aux abords des gares si avis favorable de la commune. La SGP est alors qualifiée d'EPA et peut être bénéficiaire de droit de préemption (ZAD), de ZAC et conclure des concessions ou des mandats d'aménagement ;
- Posséder un domaine privé ;
- Créer des filiales.

Sans qu'à ce stade la SGP puisse indiquer des modèles de montage, les potentiels de recettes sont variables selon les potentialités offertes par les sites, la présence ou non d'aménageur, le gain d'accessibilité et sa valorisation financière (*cf tableau ci-dessous*).

Sur ce dernier point, la valorisation immobilière induite par l'arrivée d'une infrastructure de transport est complexe à mesurer¹ et à traduire dans une négociation locale.

Trois typologies de sites identifiées et des réponses de valorisation immobilière adaptées (source SGP)

<p>Les gares en milieu urbain dense très contraint.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Potentialités de recettes faibles. ■ Possibilité uniquement d'aménagement des bâtiments existants et de leur parvis. Il pourra être envisagé la construction de quelques commerces. ■ Saint-Cloud Transilien,... 	
<p>Les gares pour lesquelles la demande des collectivités locales peut conduire à valoriser conjointement par une construction complémentaire le foncier acquis par la SGP pour réaliser la gare.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Possibilité de capter une valorisation foncière. ■ Possibilité de prévoir en accord avec la commune une construction complémentaire en lien avec les besoins locaux (logements, équipement de proximité, commerces, hôtel, bureaux,...). ■ Champigny, Créteil, Arcueil-Cachan, Bagneux, Les Grésillons,... 	
<p>Les gares qui s'inséreront dans un projet urbain existant porté par les collectivités locales.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ La gare va participer à la valorisation urbaine du quartier et principalement des secteurs à proximité immédiate de la gare. Financement partiel de la gare via le bilan de ZAC à étudier. ■ Possibilité d'insérer la gare dans un projet urbain existant porté par les collectivités locales, sous contrôle des aménageurs, SEM locales et EPA. ■ Villejuif IGR, Les Ardoines,... 	

¹Rapport de l'ORF « Les enjeux de la valorisation foncière aux abords des infrastructures de transports » 2011 ; Rapport Gilles Carez « financement du projet de transports », septembre 2009.

Exploration des ressources mobilisables à partir des expériences existantes



Les revenus des commerces contribuent ponctuellement au financement des gares

Les commerces ne peuvent pas s'installer dans des conditions économiques de rentabilité dans toutes les gares. Un certain volume de fréquentation est nécessaire. Aussi dans la plupart des gares, ils permettent d'assurer des prestations de services supplémentaires aux usagers, voire aux riverains, et de partager une partie des coûts de fonctionnement de la gare.

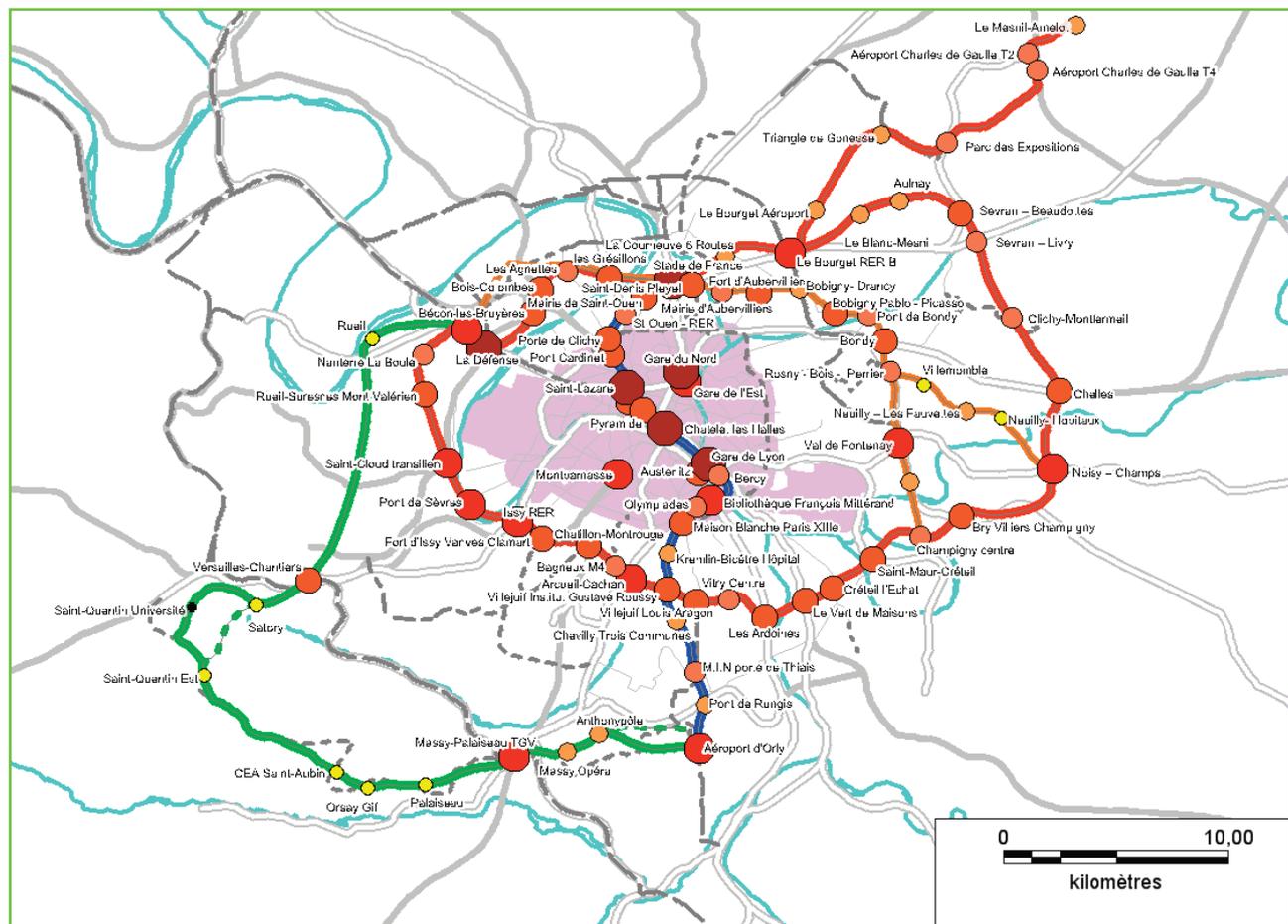
Seules les grandes gares parisiennes peuvent attirer des investisseurs privés en raison de l'importance des flux, du type d'usagers et de quartier. Ceci a permis de financer presque aux deux

tiers le financement de la rénovation de la gare Saint Lazare. Néanmoins l'élaboration du programme et la répartition des maîtrises d'œuvre et leurs interfaces sont des points de vigilance forts.

Quelles pistes ?

Seules quelques gares du Grand Paris pourront s'appuyer sur ce potentiel pour en tirer des ressources et inventer le montage idéal.

Fréquentation en gares à l'horizon 2035 (DRIEA)



<p>classe de trafic (2035)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● classe 1: 800-2 000 ● classe 2: 2 000-5 000 ● classe 3: 5 000-10 000 ● classe 4: 10 000-20 000 ● classe 5: 20 000-50 000 ● classe 6: >50 000 	<p>Grand Paris express</p> <ul style="list-style-type: none"> — Ligne bleue — Ligne rouge — Ligne verte — réseau compl. orange - - - Tracé variante vert 	<p>Réseau actuel</p> <ul style="list-style-type: none"> — Métro, tramway ... — RER — Ferré lourd (transilien, SNCF) <p>Projets</p> <p>Plan de mobilisation</p> <ul style="list-style-type: none"> - - - Ferré - - - métro - - - TCSP
--	---	---

2



Les revenus des charges foncières au dessus de la gare sont marginaux mais penser des programmes mixtes est un enjeu urbain fort

Sauf à construire d'importants volumes (une tour) sur des marchés porteurs, le produit des recettes est marginal au regard du coût du projet. Dans le cas de la station Verdun Sud, les recettes générées par le projet de valorisation couvraient seulement le

coût d'acquisition des terrains. En effet, comme indiqué plus haut, le coût des infrastructures souterraines est sans commune mesure avec la superstructure.

Verdun Sud – possibilité de valorisation pour du logement au dessus de la gare (source RATP)



Néanmoins, la construction de bâtiments-gares intégrés à leur environnement, en terme de forme comme de programmation, est un enjeu urbain majeur pour signifier et accompagner la densification, la confortation de centralités et au global l'attractivité des pôles de transport.

Plusieurs points ont été notés quant au développement de ce type de montage :

- il est nécessaire d'anticiper le plus en amont possible la construction envisagée au dessus de la gare. Pourquoi ? Car les principes de financement sont arrêtés au stade du schéma de principe. Aussi, il convient de l'intégrer dans les études techniques, dans la définition du programme et l'examen de sa faisabilité financière et enfin dans le montage à mettre en place avec un aménageur, promoteur ou bailleur social ;
- cette anticipation peut être difficile car la maturation des projets de transport et des projets urbains est rarement

synchrone. Le temps nécessaire pour murir le projet de développement autour de la gare, le faire admettre par la population, engager d'éventuelles opérations d'aménagement, modifier le PLU est considérable. Ceci influe sur la difficulté d'établir un programme pour la gare en adéquation avec son environnement futur ;

- des freins d'ordre juridique quant au droit de l'expropriation doivent être étudiés (DUP transport, DUP aménagement) ;
- des freins dans les mécanismes financiers de subvention puisque les crédits sont fléchés sur des opérations de transport et non des opérations mixtes ; néanmoins ces opérations ayant vocation à au moins rembourser le coût du foncier, il faudrait faire évoluer les critères d'instruction.

Sur tous ces points, la société du Grand Paris, dont l'objectif est d'adosser développement d'un réseau de transport et développement urbain et économique, pourra nourrir par la suite l'expertise collective sur les projets inscrits dans le droit commun.

Les revenus issus des charges foncières autour de la gare

La loi relative au Grand Paris du 3 juin 2010 donne à la SGP des compétences d'aménageur¹, situation assez unique qui n'a pas permis au groupe d'examiner de cas similaires intégrant dans un bilan aménagement et transport. La SGP sera dans de nombreux cas dans des situations d'insertion dans des projets d'aménagement et de renouvellement urbain. À ce stade, le groupe entrevoit deux difficultés.

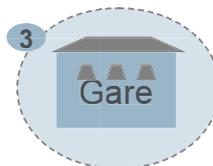
Aucun cadre juridique n'existe aujourd'hui pour faire contribuer les opérations d'aménagement au financement des infrastructures alors même que certaines opérations n'existent que par l'amélioration de l'accessibilité. En effet, le lien entre gain d'accessibilité et commercialisation d'opérations n'est pas facile à isoler. Par ailleurs, seuls peuvent être mis au bilan des ZAC les équipements nécessaires à l'opération. Sur un certain nombre de gares, la SGP va donc amener le réseau de transport du Grand Paris, l'insérer dans des projets urbains, contribuer à leur

faisabilité sans toujours disposer des moyens de négociation.

L'essentiel du réseau et des gares à construire est en tissu urbain constitué. Or, le financement du renouvellement urbain est plus coûteux que l'extension urbaine. Le coût marginal d'investissement² pour produire des charges foncières commercialisables est tel qu'il nécessite des subventions publiques. C'est le cas de la plupart des opérations d'urbanisme en proche couronne dont les bilans financiers sont équilibrés via des participations des collectivités ou de l'État pour les établissements publics d'aménagement. Aussi dégager des petites marges pour financer le coût de la gare pourrait s'avérer plus faisable dans le cadre d'opérations d'aménagement de taille modeste.

Il convient de noter les démarches de RFF, propriétaire de terrains et dans l'obligation de valoriser ses actifs pour équilibrer ses opérations. Ainsi, RFF est parvenu sur certains sites à

3



réduire ses coûts de production par la cession de charges foncières. La future gare Rosa Parks (ex Evangile) est ainsi financée partiellement par de la cession de charges foncières. Mais il convient de noter que ceci n'a été possible que par la localisation parisienne de cette gare RER.

Ce type d'opération est difficilement envisageable sur d'autres sites moins valorisables en raison du coût de déplacement des sites de maintenance et de remisage.

'es Ressources Des Collectivités

Le groupe s'est demandé s'il pouvait être demandé aux collectivités de participer au coût des gares. Cette question a été évacuée étant donné leur coût.

Par contre, les capacités financières des collectivités ont été examinées³ dans une perspective de financement des espaces publics au delà du parvis de la gare. En effet toute reprise de pôle d'échange occasionne des aménagements des circulations pouvant aller jusqu'à des opérations lourdes pour remailler ou supprimer des coupures urbaines. Cette capacité financière est très variable ce qui va impacter les niveaux d'investissements concernant les espaces publics et globalement toutes les interventions de nature à favoriser une bonne irrigation des quartiers sous influence de la gare.

Quelles pistes ?

Les gares qui desservent des territoires en périmètre de rénovation urbaine sont identifiées comme à risque. Dans le cadre de la préparation d'un ANRU2, cette problématique devra être examinée.



¹ « Lorsque ces opérations interviennent sur le territoire des communes non signataires d'un contrat de développement territorial, l'établissement public « Société du Grand Paris » peut, après avis des communes et établissements publics de coopération intercommunale compétents concernés, conduire ces opérations dans un rayon inférieur à 400 mètres autour des gares nouvelles du réseau de transport public du Grand Paris. Pour la réalisation de sa mission d'aménagement et de construction, l'établissement public « Société du Grand Paris » exerce les compétences reconnues aux établissements publics d'aménagement. SGP dispose des compétences pour être aménageur dans un périmètre de 400 m autour des gares ».

² Rapport de l'ORF « Les enjeux de la valorisation foncière aux abords des infrastructures de transports » 2011 ; Rapport Gilles Carrez « financement du projet de transports, septembre 2009.

³ Données publiques disponibles sur deux sites : http://www.colloc.bercy.gouv.fr/colo_struct_fina_loca/comp_coll/comm.html et http://www.dgcl.interieur.gouv.fr/sections/a_votre_service/statistiques/view

Les ressources issues des bénéficiaires en place

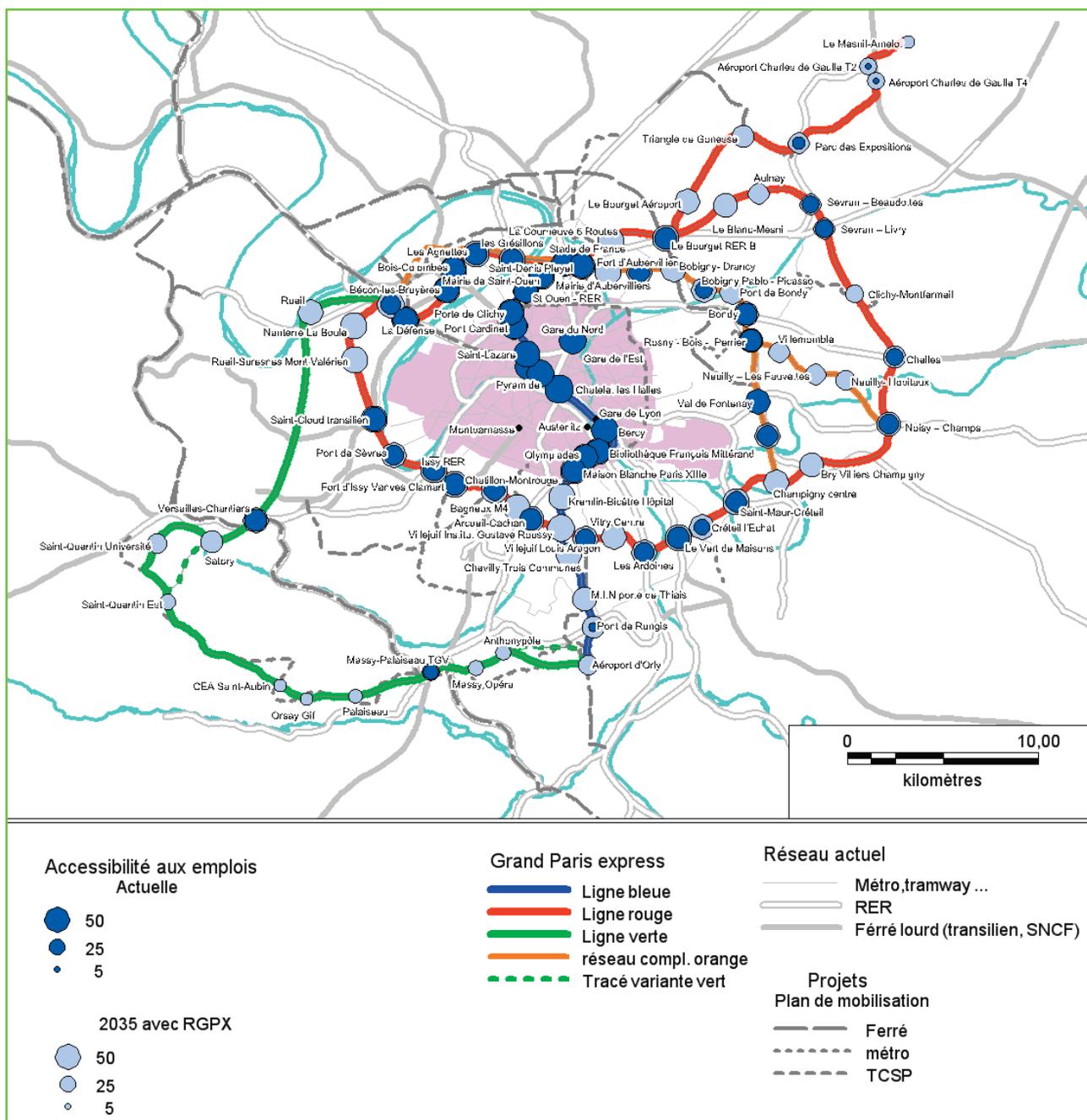
Les quelques opérations examinées n'ont a priori pas inclus dans les tours de tables les potentiels bénéficiaires des infrastructures : propriétaires, exploitants de centres commerciaux ou d'équipements majeurs qui bénéficient au minimum d'une revalorisation dans le cas d'une réfection de pôle d'échange sinon de gains d'accessibilité et d'attractivité dans le cas d'une création. Le Grand Paris offre de nombreux exemples.

Quelques cas existent tout de même de participation à des travaux où d'intégration dans une opération de construction/aménagement de sortie de métro. Dans ces cas là un lien a pu être fait entre création d'un accès et arrivée d'une amélioration de l'entreprise (Pantin).

Quelles pistes ?

Des contractualisations au cas par cas doivent être trouvées pour participer au financement de la gare.

Gain d'accessibilité aux emplois entre deux situations 2035



Les outils juridiques et contractuels

Le groupe s'est à ce stade plutôt penché sur les mécanismes que sur les outils de montage, d'autant plus que demeurent des inconnues dans les choix de gestion et d'exploitation. Ceux-ci sont à creuser dans le cadre d'une étude dédiée et de cas pratiques.

En particulier, il conviendra d'approfondir la question des PPP, qui font l'objet d'avis divergents quant à leur efficacité économique, quant à la capacité de maîtriser la commande et sa réalisation.

L'audition de GDF SUEZ, auquel avait été demandé un retour d'expérience sur les PPP, a permis de mettre en évidence des points forts ou de vigilance qui croisent les recherches de la SNCF et de la RATP sur l'exploitation, les économies et la valorisation énergétiques au moment de la construction¹.

L'intérêt du PPP est l'intégration en amont de la construction des préoccupations de coût d'exploitation, de développement durable. Il intègre la gestion, la performance dans la durée et la valorisation du patrimoine. La construction n'est qu'un moment de la vie d'un équipement.

Dans cette perspective, le PPP évite que chaque composante du projet, y compris les acteurs d'une même entreprise, défende son territoire car les arbitrages sont faits en amont.

Les conditions de réussite :

- le périmètre des contrats doit être clair. Périmètre physique, périmètre de prestation. Si ceux-ci ne sont pas clairs, le dialogue compétitif s'étire dans le temps, mobilisant et épuisant les candidats pour constamment revoir les offres ;
- la répartition des missions entre l'architecte du mandataire public et la maîtrise d'ouvrage privée doit être également claire entre d'une part définition des besoins et des objectifs de performance et de l'autre réponse architecturale, technique, et de gestion. En effet, des problèmes d'interface sont fréquemment constatés ;
- le séquençage des projets est complexe et à articuler ;
- enfin la gestion administrative des procédures, des recours sont à intégrer dans la réflexion financière. Un planning serré de coordination des acteurs est à intégrer.

Suite des travaux : le groupe doit maintenant travailler sur des cas qui correspondent à des grandes problématiques de montage juridique et financier qui vont se poser : présence d'un aménageur d'État, zone ANRU, gares avec dynamique économique avérée et effet d'aubaine, gares d'interconnexion. Les PPP mériteraient également d'être approfondis afin d'objectiver les données du débat.

Description de différents modèles juridiques (source Caisses des dépôts)

	Maîtrise d'ouvrage public	SEM opération propre ou mandat	Contrat de partenariat	Délégation de service publique
Objet	Monofonctionnel Courte durée (plutôt)	Multifonctionnel dans la limite des statuts	Multifonctionnel Longue durée	Multifonctionnel Longue durée Délégation
Périmètre et financement	Pas de préfinancement Marchés successifs Service rendu à l'administration Paiement public	Financement Conception-Construction	Préfinancement Conception-construction Maintenance et gestion et/ou exploitation ouvrage Service rendu à l'administration Paiement public principal (+ revenu tiers)	Financement Conception-construction Maintenance et gestion + exploitation du service Relation directe à l'utilisateur Paiement par l'utilisateur
Transfert du risque	Risque de construction	Risque de construction	Risque de construction Risque de performance Risque de commercialisation	Risques de construction de performance de demande/trafic de commercialisation
Maîtrise d'ouvrage	Publique	Publique/intermédiaire	Privée	Déconsolidant pour le public Privée
Périmètre possible				

¹Gares et connexion par exemple intègre en amont de ses projets de gare les équipes de concepteurs et d'exploitants afin d'intégrer la dimension maintenance, d'évaluer la possibilité de créer des surfaces commerciales.



Identité des gares et lisibilité de l'offre

■ Pilotage des travaux : DRIEA

Le groupe de travail devait répondre à des questions multiples liées aux questions d'identité et de lisibilité de l'offre de transport :

- quelle est l'identité du nouveau réseau de transport ? Autour de quoi la travailler en terme d'éléments communs et de différenciation (terminologie, architecture, mobilier, systèmes d'information...) et quels sont les éléments existants à prendre en compte ?
- quels sont les services à mettre en place sur les gares du grand Paris et les grandes gares du réseau ?
- quels sont les dispositifs de rabattement et d'accès aux différentes gares à privilégier et développer en fonction de la nature des quartiers et tissus urbains traversés et futurs ?
- quel cahier des charges pour faire émerger des projets et faciliter la négociation entre MOA et collectivités ?

■ Les contributions des partenaires

- **Yo Kaminagai**, RATP – mise en perspective historique des éléments d'identité du métro ;
- **Bertrand Gosselin**, Laetitia Monrond, SNCF Transilien – entretien relatif aux politiques et actions de services vers les usagers en Ile-de-France ;
- **Olivier Lerude** - DRIEA : enjeux métropolitains, cluster, CDT, une hiérarchie des gares ? Enjeux de différenciation et de traitement ;
- **Isabelle Le Saux** – AREP : conception des espaces, ressentis des usagers et identité ;
- **Pierre Oudart** – DRAC : la dimension patrimoniale des gares ;
- **Guillaume Coppé** – Préfecture de région : enjeux d'identité des gares, du réseau et création artistique.

■ Principales conclusions et propositions

Le groupe, sans épuiser le sujet, a choisi d'éclairer de manière technique cette question qui relève de différentes maîtrises d'ouvrages, exploitants, collectivités et appartient au champ politique.

L'insertion de la gare dans son environnement, son rayonnement, et en interne au bâtiment, la conception des espaces de circulation, le traitement de la lumière, de l'acoustique sont essentiels dans l'identité d'une gare. Sur ces points, le maître d'ouvrage de la gare est responsable. Mais toute gare devant s'insérer dans son environnement urbain, architectural, l'ambition que doit relever la SGP est d'élaborer des éléments communs au réseau tout en adaptant les gares à leur contexte.

Mais ceci ne fait pas tout. Cette identité conférée à l'ouvrage est très liée à son exploitation, sa gestion et à son efficacité : régularité et fréquence, propreté, sécurité, signalétique claire, services etc. Aussi, les usagers franciliens, non franciliens des transports collectifs doivent être au cœur des préoccupations de tous les acteurs du transport.

Sur ces points, car l'image du Grand Paris dépasse celle du réseau de transport et concerne l'offre de transport dans son ensemble, plusieurs propositions sont faites :

- porter une attention particulière à la représentation cartographique du réseau de transport pour qu'elle donne à voir le Grand Paris ;
- améliorer la signalétique en identifiant un noyau de constantes graphiques ;
- mettre en commun les expériences et élaborer un socle commun de services et commerces selon les gares pour que puisse se déployer une politique de service ;
- améliorer l'intermodalité partout.

Par ailleurs, 4 enjeux sont identifiés pour le réseau de transport du Grand Paris :

- la conception des correspondances et la gestion de la profondeur définiront en grande partie l'identité de ce réseau ;
- une qualité de conception et de réalisation des espaces publics qui permet d'identifier le Grand Paris, « d'agrandir » Paris ;
- la subsistance de gares existantes à côté de gares nouvelles et leur nécessaire dialogue architectural et fonctionnel ;
- la lisibilité des critères et moyens financiers investis sur les gares.

Identité des gares : éléments de repère

Identité des gares, des lignes, du réseau, des exploitants

« La gare est le lieu où l'on passe à pied d'un mode de transport à un autre »¹. C'est le lieu à partir duquel s'organise la chaîne de transport. Elle est à la fois le point d'accès au réseau et à la ville et un simple lieu fonctionnel de passage pour les usagers en correspondances. Cet espace, selon sa taille, met en relation un ou plusieurs réseaux et services de mobilité (lignes de métro, de RER, Transilien, bus, vélos...). Aussi, toute intervention sur une gare articule toujours plusieurs acteurs avec leurs compétences, logiques et objectifs, leur identité professionnelle et graphique, leurs capacités financières.

C'est un lieu qui met en relation le réseau et un territoire. Elle se doit d'être d'une parfaite efficacité dans sa fonction transport mais aussi être conçue dans une irrigation du territoire (accessibilité des bus, des piétons, des personnes à mobilité réduite, des deux roues...).

Par sa mise en relation de lignes elle est le réceptacle de plusieurs identités : identité des lignes et maîtres d'ouvrages, identité des exploitants, identité de l'autorité organisatrice. Par exemple, les lignes de métro ont une identité forte et reconnaissable dans le monde entier², de même que le RER, le Transilien. Les principaux exploitants SNCF, RATP à travers leurs logos, leur mobilier et dispositifs d'information véhiculent une identité. Enfin les collectivités à leur manière contribuent à forger l'identité des gares via les traitements des abords de gare.

Enfin, l'identité d'une gare se joue dans la qualité d'usage et de confort offert aux usagers dans les espaces d'attente, de circulation, et les services offerts (présence de commerces et de services à personnes, services publics, services d'informations).

Sur cette base l'identité d'une gare se joue à plusieurs niveaux :

- infrastructure aérienne ou souterraine et insertion paysagère ;
- bâtiment – architecture ;
- bâtiment – espaces de circulation et d'attente ;
- ambiance lumineuse et acoustique ;
- signalisation des espaces et itinéraires et signalétique utilisée, cartes proposées du réseau ;
- offre de service transport : présence ou non, et nature de la présence assurée en gare (automatisation, accueil, sécurité...);
- intermodalité offerte ;
- offre de services en équipements, commerces et services ;
- fonctionnalités des espaces publics et choix de traitement.

¹Jean Marie Duthilleul, directeur de l'AREP.

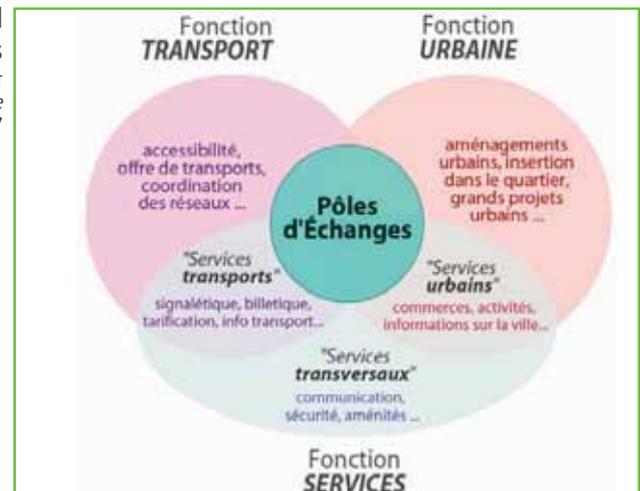
²Contribution de la RATP.

Identité, interventions et imbrications – tableau simplifié

Réseau	Définition	Caractéristiques	Éléments d'identité
	Ensemble de lignes pouvant appartenir à différents modes et constituant un système de transport	Des identités de lignes et d'exploitants et des territoires multiples desservis	Une cohérence trouvée à travers des éléments de repérage communs (carte, signalisation, services), une qualité d'intermodalité, une égalité d'offre de service en information, régularité, propreté ...
ligne	Linéaire constitué de plusieurs gares ex ligne A du métro, RER D	Une identité de ligne assez claire	Cohérence obtenue par une unité de conception (station, quai, mobilier, cheminements) et par une exploitation confiée à un opérateur selon un CC défini par l'AO.
Gare / station	Point d'arrêt constitué des quais, des cheminements et espaces d'attente et en général des lignes de contrôle	La gare met en relation le réseau, la ligne et le territoire	La gare est toujours le réceptacle de plusieurs identités : territoriale, exploitants, réseau.

Le trinôme fonctionnel des pôles d'échanges

Source : Cyprien Richer
« comprendre et définir un pôle d'échanges », 2007



La qualité d'usage des lieux

Au regard de l'ensemble des éléments ci-dessus, les repères peuvent facilement se brouiller, les hiérarchies d'intervention pour les acteurs être confuses. La qualité d'usage offerte à des usagers très divers dans leurs besoins doit être le socle des démarches des acteurs. Il s'agit de travailler la programmation et les solutions techniques à partir d'objectifs exprimés de manière sensible (le « confort » physique, psychologique, acoustique..).

En effet les gares sont essentiellement vécues comme des ruptures de charge éprouvantes¹. Ceci induit une grande complexité dans la conception des ouvrages, leurs interfaces, puis



leur exploitation² : par exemple, une gare doit tout à la fois offrir des circulations fluides, ouvertes mais éviter les courants d'air, offrir des espaces sûrs.

L'efficacité et la qualité des correspondances entre les gares conçues par la Société du Grand Paris et les gares existantes seront de ce point de vue essentielles.

Quelles pistes ?

Certains travaux de recherches pourraient être engagés sur la perception des lieux afin d'améliorer encore les solutions architecturales, acoustiques et visuelles.

¹Cf notamment Wardman et Hine (2000). Sur la base d'études réalisées dans diverses entreprises de transport public, ils ont mis en évidence des différences de perception de la pénibilité dans les transports. Les correspondances seraient d'autant plus éprouvantes qu'elles ne se passent pas sur le même quai, a fortiori si l'on est âgé, chargé, handicapé, en groupe ou accompagné d'enfants ; que le temps d'attente est long, incertain et que le lieu d'attente est peu hospitalier ou encore et que l'on n'est pas sûr d'avoir une place assise. Une correspondance exige :

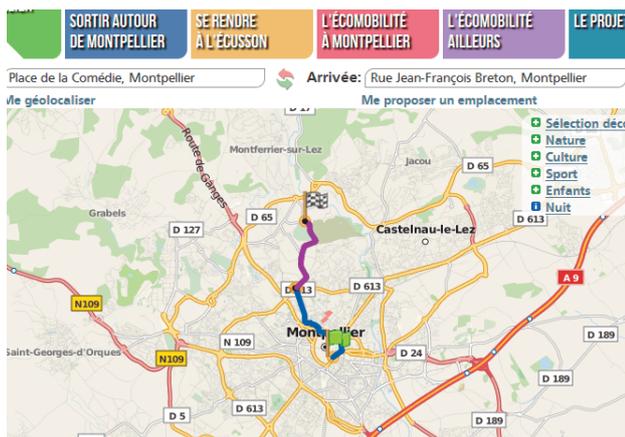
- un effort physique, d'autant plus important que l'on est âgé ;
- un effort mental et cognitif, dans la mesure où l'on doit rechercher et interpréter correctement les informations relatives à la correspondance ;
- un effort affectif, quand la correspondance est source d'inquiétude relative au risque de rater sa correspondance ou à sa sécurité personnelle, son confort et son bien-être.

²Contribution de Jean Marie Duthilleul, directeur de l'AREP, cf annexes.

Enjeux d'identité pour le Grand Paris dans le cadre du réseau francilien de transport

L'identité du Grand Paris repose en grande partie sur une évolution du rapport Paris / banlieue dans les représentations, signalisations, niveaux de services offerts. Homogénéiser, clarifier, améliorer certains services aux voyageurs est un enjeu majeur et non négligeable dans le quotidien des usagers et le vivre ensemble.

La représentation cartographique et les applications d'accès aux services



Toute représentation cartographique comporte des choix de représentation des limites administratives ou non, de la géographie physique, de quartiers, de monuments historiques ou culturels. Le Grand Paris se construit par la représentation qui en est faite. Celle des transports en commun est fondamentale dans le processus d'appropriation citoyen et l'image projetée vers l'extérieur, vers les usagers non franciliens¹.

L'observation des cartes de réseaux de transports collectifs franciliens met en évidence une représentation essentiellement fonctionnelle, une représentation du réseau. Ce constat est le même lorsqu'on élargit l'analyse à celle d'autres schémas de transports

de villes étrangères, laissant entrevoir la difficulté de mêler les exercices de représentation du territoire et des transports.

Néanmoins, les cartes réalisées par l'AIGP « Pour une nouvelle approche de la mobilité » constituent une piste à poursuivre afin de proposer une vision renouvelée du territoire et de l'offre de mobilité dans le cadre du Grand Paris.

Quelles pistes ?

Quelle représentation spatiale ? Quels sont les équipements ou lieux structurants de la métropole mettre en valeur ? Quelle hiérarchisation et points saillants mettre en évidence pour promouvoir une plus grande qualité d'usage du réseau ? Telles sont notamment les questions que pourraient traiter un groupe de travail qui pourrait comprendre ou consulter des usagers.

La mobilité et la pratique de la ville se conçoivent d'ores et déjà et se concevront de plus en plus à partir des outils numériques. Des applications existent déjà dans des villes monde telle que New York pour proposer, en fonction des centres d'intérêts ou demandes, des lieux à visiter, des sorties... Cette manière de découvrir, se repérer et jouir de l'offre de services de la métropole francilienne doit pouvoir être développée.

Quelles pistes ?

Comme pour la représentation cartographique, partir d'un questionnement visant à promouvoir et rechercher les meilleures conditions d'utilisation du réseau et des territoires est un axe de travail auquel pourrait être associé le cluster de la création numérique.

La signalétique



Dans les espaces de transport règne une profusion de signes : pour se déplacer dans le réseau et changer de ligne, pour sortir du réseau et trouver une station de bus, de vélo...

Ces signes se développent avec l'augmentation des moyens de mobilité (vélos individuels, vélos et voiture en partage, co-voiturage, voiture électrique, navettes...) et les pictogrammes ne sont pas nécessairement normés. Par ailleurs, le développe-

ment et la concurrence des exploitants fait que le marketing préempte aujourd'hui régulièrement des pictogrammes fonctionnels pour véhiculer l'image du groupe. Des logos empruntent donc les signes de la marque.

La multiplication et le brouillage des pictogrammes ne permettent pas d'offrir aux usagers un contexte de déplacement « sécurisé ». Or, toutes les recherches sur le comportement des usagers mettent en évidence que les transports sont anxieux et que les usagers ont besoin de repères fixes pour être rassurés quant à la maîtrise de leur déplacement.

Aujourd'hui, la signalisation blanc sur fond bleu dans les espaces gares est ce qui est aujourd'hui partagé par la RATP et la SNCF et des progrès peuvent être encore faits (numérotations de quais, nom des trains...).

Quelles pistes ?

Un travail est à engager pour définir un noyau de constantes graphiques pour les pictogrammes qui autorise ensuite des mises en formes chartées par les opérateurs.

Les services offerts aux usagers



Le Grand Paris c'est aussi améliorer l'accès à des commerces et services (problèmes des amplitudes horaires, de la qualité des produits trouvés...), sortir du modèle strictement fonctionnel des gares et s'adapter à l'évolution des modes de vie et besoins de services, mais aussi pour assurer une présence dans les gares. La présence de personnels ferroviaires ou de commerçants est en effet un facteur d'humanisation et de sécurité. Ce saut de qualité est au cahier des charges des nouvelles gares du Grand Paris en complémentarité et non en concurrence du tissu commercial existant (cf acte motivé).

Comment mixer les usages et selon quels modèles économiques dans les gares petites ou moyennes est une question

qu'explore un certain nombre d'acteurs¹. La SNCF teste actuellement un certain nombre de services (crèches, boutiques du quotidien...) sous des formes différentes : services permanents, installations temporaires car non rentables sous une forme fixe, et problématiques de sécurité liées.

Quelles pistes ?

Il conviendrait de partager les expérimentations et d'établir un socle commun de services afin de développer cette politique d'amélioration du quotidien des usagers. En l'absence de gestionnaire de gare unique sur les gares d'interconnexion du Grand Paris, ceci pourrait être de nature à faciliter la communication et des accords entre exploitants selon les sites.



¹Programme de recherche Bahn-ville qui a exploré le développement des trains de banlieue en région lyonnaise et notamment la dimension services ; Étude Egis présentée au groupe technique du 18 octobre.

Les services transport et les conditions d'intermodalité

Sans nier les difficultés financières des nombreuses remises à niveau à engager sur beaucoup de pôles d'échange, il demeure des différences de qualité du service transport, parfois importantes entre Paris et la banlieue parisienne et des correspondances avec les bus éprouvantes (dans le froid, au bord du trafic d'une RN...).

Les exemples étrangers (Madrid, Londres) mettent en évidence des solutions intéressantes.

Enjeux spécifiques pour les gares du Grand Paris ?

Clés de lecture pour identifier les composantes de l'identité du futur réseau

Le futur réseau de transport du Grand Paris est une composante de l'identité du Grand Paris. À ce titre, le réseau et les gares, en tant qu'oeuvres de génie civil, sont des vitrines des savoirs concernant l'ingénierie, l'architecture et l'art de ce début de siècle. La SGP est maître d'ouvrage de ce réseau, et à ce titre, responsable des orientations qui seront prises pour le traitement des gares, stations souterraines, tunnel, chemins etc, et des processus d'études et de décision afférents. L'identité des éléments ci dessus indiqués peut être traitée de manière uniforme ou spécifique par lignes, tronçons, ou au niveau de l'ensemble du réseau.

Quelques questions l'illustrent¹ : quel traitement sera offert au tunnel ? Réalisation uniforme et sobre comme pour la ligne 14 ?

Mise en scène en relation avec la partie aérienne traversée (équipements majeurs, cluster...) ?

Comment sera traitée la continuité tunnel, station souterraine, gare ?

Quelle prise en compte de la création artistique dans le cadre d'une stratégie d'ensemble ?

Va-t-on choisir des matériaux et un mobilier communs à l'ensemble des stations souterraines et gares ?

Les gares étant la partie émergée du réseau, les collectivités seront nécessairement associées pour définir à chaque fois le projet qui s'intègre, valorise le territoire dans son identité actuelle et en devenir dans le cadre des CDT.

¹Notamment contribution de Guillaume Coppé, préfecture de région - chargé de mission sur le CDT Est

Enjeux d'identité pour le RTGP

	Questions d'identité	Enjeux
Réseau	Interfaces avec le réseau existant.	« Dialogue » avec les infrastructures existantes (bâtiments et identité des lignes existantes) ; Efficacité des correspondances.
Lignes du grand paris	Identité maîtrisée car construction en souterrain.	Définition d'une identité unique ou composite sur les lignes par la SGP.
Gares	Chaque projet est « négocié » avec les collectivités.	Des éléments communs et de différenciation lisibles sans dégradation de la qualité pour les usagers ; une obligation de construction en profondeur qui peut être pénalisante (temps pour accéder et correspondre, sentiment d'oppression) et donc à anticiper en terme de solutions techniques.

L'enjeu de la conception et de la qualité des correspondances

Les choix dans le traitement des tunnels et des stations, comme indiqué plus haut, sont constitutifs de l'identité de ce futur réseau. Mais le groupe a souhaité mettre en évidence l'enjeu de qualité d'usage des correspondances car une des vocations de ce réseau est le maillage des réseaux existants pour offrir des parcours de banlieue à banlieue et ainsi désaturer certaines lignes. 30 gares sont concernées par une correspondance avec un mode lourd (RER, Transilien, métro) soit plus de la moitié des futures gares. Si l'on se concentre sur l'arc rapproché - ligne rouge - ce ratio croît encore.

Offrir des correspondances rapides, sûres, non éprouvantes est donc un enjeu majeur pour le quotidien des franciliens qui marquera l'identité d'usage du réseau et conditionnera sa fréquentation. Il convient de noter à cet égard que la correspondance idéale est une correspondance quai à quai, et que toute augmentation du temps de correspondance induit une baisse d'attractivité et de fréquentation.

Le travail conduit actuellement sur les implantations des futures gares est l'illustration des contraintes à gérer. L'intérêt des collectivités locales est d'utiliser cette infrastructure nouvelle pour

faire lever sur la requalification et de leur territoire quitte à éloigner la gare existante et la nouvelle. Satisfaire ces demandes peut s'avérer impossible lorsque l'importance des flux de voyageurs en correspondance sur un système de transport métropolitain doit primer.



L'enjeu des espaces publics et d'un saut en matière de qualité urbaine

Réaliser le Grand Paris c'est rechercher une intégration urbaine des pôles d'échange, travailler l'accessibilité de la gare et un traitement de qualité, agréable et sûr des espaces (sols, mobilier, signalétique...). De manière symbolique et sans répliquer, il s'agit de diffuser des qualités urbaines parisiennes¹ de conception et de réalisation d'espaces publics. C'est dans cet état d'esprit qu'aborde la RATP chaque nouveau projet de station de métro.

Travailler l'intégration urbaine du pôle d'échange est particulièrement complexe car il s'agit d'une interface entre l'espace gare, le pôle intermodal, l'espace public géré par la collectivité, les aménageurs... Les opérateurs sont nombreux.

Au regard des expériences croisées de la RATP et de la SNCF, les facteurs de réussite sont avant toute chose de créer une dynamique de projet forte pour que les identités et attentes dont sont porteurs les acteurs s'estompent au profit d'un projet partagé dans ses fonctionnalités, le partage des espaces (piétons, vélos, bus, stationnement...) et le traitement à mettre en place sur toute la chaîne des interventions croisées. Comme pour toute dynamique de projet, ceci suppose de disposer de méthodes de travail et d'un vocabulaire communs et de s'accorder le temps nécessaire pour converger. La méthode des comités techniques et comités de pilotage gares, et à l'échelle des territoires des CDT sont des cadres de travail utiles.

Les enjeux se situent aussi à un niveau technique dans le partage de repères professionnels sur les fonctionnalités des espaces, les solutions techniques existantes, les choix de matériaux, le partage de bonnes pratiques.

Quelles pistes ?

Etant donné l'ampleur du projet de transport, son calendrier, le nombre de sites et d'acteurs concernés, plusieurs pistes de travail sont à creuser : site mettant à disposition des références, expériences et méthodes, rencontres régulières des professionnels autour de thématiques².

L'intervention sur l'espace public appartenant aux collectivités, il n'apparaît pas envisageable de proposer des éléments de style communs aux places de gare. Les fonctionnalités et services offerts sont des éléments unificateurs forts. Par contre, cette question ne doit pas non plus rester en friche, dans une vision morcelée. Une réflexion est à impulser et conduire là dessus associant l'AIGP, les collectivités et professionnels.



¹Paris et la qualité de ses espaces publics sont constitutifs de son identité et de sa renommée.

²Des fiches techniques réalisées par le CERTU dans le cadre d'un programme national sur l'intégration urbaine des pôles d'échanges pourraient utilement être revisités et mis à disposition : « le traitement du sol, vecteur de continuité urbaine », « la prise en compte du piéton dans l'insertion urbaine des pôles d'échanges », « Les gares routières en quête d'urbanité » 2005.

L'inscription du réseau de transport du grand Paris dans une histoire

Le nouveau réseau de transport vient intégrer, et doit trouver sa place, dans l'histoire du métro, du RER¹, du Transilien.

La loi sur le Grand Paris indique que le RTGP sera un métro automatique. Aussi, comme pour la ligne 14, il y a quelques années, la RATP a réalisé une mise en perspective historique du métro pour en réinterpréter les caractéristiques (sol noir, voutes lumineuses, intégration et mise en valeur de la ville en partie aérienne...), trouver des continuités, et éviter l'opposition ancien/nouveau qui peut dégrader l'image des anciennes lignes.

Quelles pistes ?

Au delà même de cette réinterprétation, l'enjeu sera aussi de dialoguer avec les infrastructures et gares existantes et avec l'identité du Transilien et du RER. Les pistes communes énoncées concernant les services en gare ou encore les éléments d'architecture et de matériaux sont des briques de ce travail de réinterprétation croisée².



¹Cf intervention de Yo Kaminagai, RATP.

²Voir également la contribution de la DRAC Ile-de-France réalisée à partir d'une recherche des gares recensées à l'inventaire du patrimoine.

Identité du RTGP et contextes locaux

Si les projets de gare ne feront vraisemblablement pas l'objet d'un traitement sous forme de gare-type, comme ce fut le cas sur d'autres réseaux, il pose la question des critères et moyens mis en œuvre.

Sur ce point le groupe de travail s'est accordé sur le fait que si des gares devaient faire l'objet d'une approche différenciée (porte d'entrée du territoire métropolitain, de cluster, gare de desserte du territoire), ces derniers devaient être clairs et garantir une égalité de traitement dans les fonctionnalités et la qualité.

À cet égard, il convient de rappeler que le métro a été conçu de manière strictement égalitaire, sobre mais dans une ville constituée, avec une identité forte.

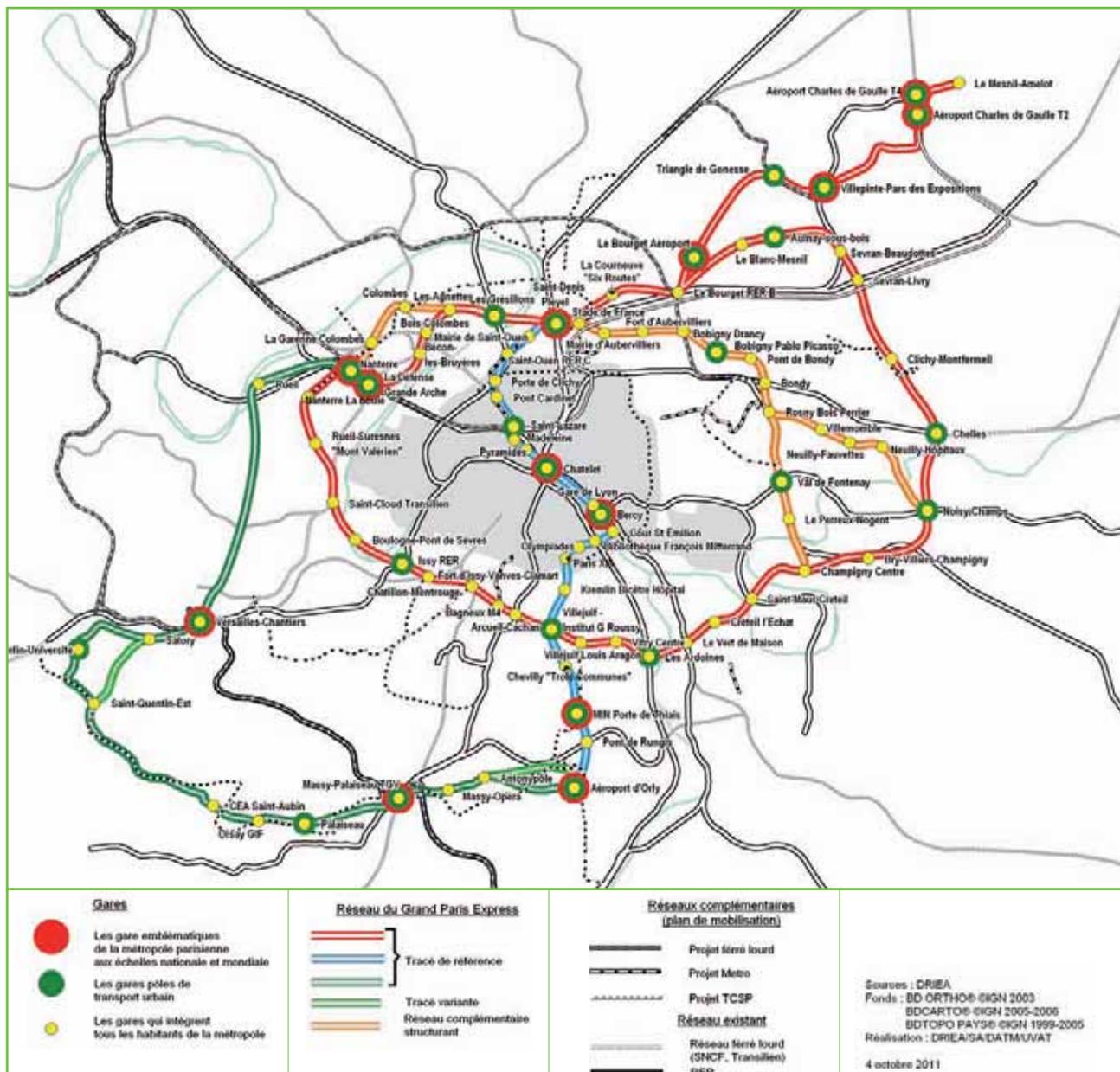
Dans le cadre du Grand Paris, les enjeux urbains ne sont assurément pas les mêmes et les gares ne prendront pas la même forme. Tout l'enjeu va résider à créer cette constante qualité de bâtiments et espaces publics dans des territoires à la vitalité économique, l'attractivité résidentielle et aux moyens financiers différents.

Les gares comme éléments structurants de l'identité du Grand Paris

Le projet du Grand Paris Express contribue à la structuration et à l'intégration de la zone dense ; le système de rocade et les gares qui le constituent deviennent des éléments forts et structurants du projet.

À ce titre, toutes les gares sont métropolitaines, car elles permettent aux territoires de s'intégrer au sein d'un nouveau système maillé, rendant accessible au plus grand nombre les pôles d'emplois, les bassins de vie ou encore les grands équipements.

Certaines gares jouent un rôle de pôle de transports urbains en tant qu'interconnexions fortes avec le grand réseau existant, tandis que d'autres ajoutent la dimension emblématique de porte métropolitaine, ouvertes sur le monde.



Impacts liés à la mise en accessibilité et sécurité des gares

■ Pilotage : DRIEA

Les gares existantes sont soumises à des réglementations multiples. La réglementation concernant les établissements recevant du public et l'accessibilité impose de réaliser un certain nombre de travaux de mise aux normes impliquant parfois une modification substantielle des gares.

Combiné au projet de réseau du Grand Paris, dont une majorité de gares sont en correspondance, beaucoup de projets de travaux, combinant mise aux normes et restructuration, sur tout le réseau risquent de pâtir de ces lourdeurs :

- risque de non réalisation des opérations car trop complexes à monter, ou trop chères ;
- risque de gares inadaptées ;
- risque de gares faisant l'objet d'un traitement au rabais en terme de fonctionnalité, de qualité architecturale et urbaine.

■ Contributions au sous-groupe

- **Samy Ouahsine**, DRIEA : perspectives de trafic horizon 2035 : cartes et tableaux de données ;
- **Jean-François Lavillonniere**, RATP : les contraintes liées à la mise en accessibilité et sécurité des stations souterraines ;
- **Denis Dumortier, Alain Saillard**, SNCF et RFF : entretien sur le schéma directeur d'accessibilité ;
- **Marie Annick Pelletier, Jean Pierre Logé**, DRIEA-UT92 : avis d'experts relatifs à la mise en œuvre des réglementations dans le cadre des commissions de sécurité et d'accessibilité ;
- **Jean-Vincent Bonifas**, SGP : études de trafic et études des capacités.

■ Principales conclusions et propositions

La fonction de rocade du réseau de transport du Grand Paris induit des hausses de trafic prévisionnelles importantes sur les principaux nœuds de correspondance. En raison des enjeux de sécurité, la capacité des infrastructures existantes à absorber ces flux supplémentaires fait l'objet d'études conduites par la SGP. Les besoins de travaux mis en exergue devront ensuite trouver une solution de prise en charge financière.

L'accessibilité du réseau de transport du Grand Paris est un progrès considérable et notable pour les déplacements des personnes à mobilité réduite en Ile-de-France. L'effet pervers de cette accessibilité supplémentaire sera de faire entrer sur le réseau du métro non accessible des personnes qui ne pourront pas trouver de sorties dans Paris. Surtout, en cas de sinistre, elles ne peuvent trouver de solution d'évacuation ou de solution d'attente dans des espaces sécurisés. Ces points doivent être approfondis. À travers l'identification des stations à risque, l'étude de solutions techniques, la mise en place de mesures de prévention et d'information et de tests de réception des messages par les des usagers.

Divers autres points sont également pointés : l'anticipation de la direction unique d'établissement devant porter et assumer les dossiers de sécurité sur les gares de correspondance très imbriquées, la réglementation des commerces en sous-sol et l'accessibilité des locaux des conducteurs de métro.



Création d'un nouveau réseau : effets trafic et sécurité des gares

Des augmentations de trafic considérables sur les gares de correspondance

La majorité des gares de correspondances du réseau de transport du Grand Paris ont des augmentations de trafic très importantes (cf carte des sauts de classe de trafic) ce qui nécessitera de croiser les hausses de trafic prévisionnelles avec une analyse capacitaire des espaces existants afin de vérifier que les infrastructures gares connectées permettent d'absorber les flux de voyageurs dans des conditions de sécurité.

Pour les gares hors réseau du Grand Paris, la comparaison des trafics prévisionnels en situation de référence et en situation projet montre que l'écart est systématiquement inférieur à 20 % (hors cas spécifique de Nanterre Préfecture), donc a priori non significatif à l'échelle de l'étude réalisée.

Quelles pistes ?

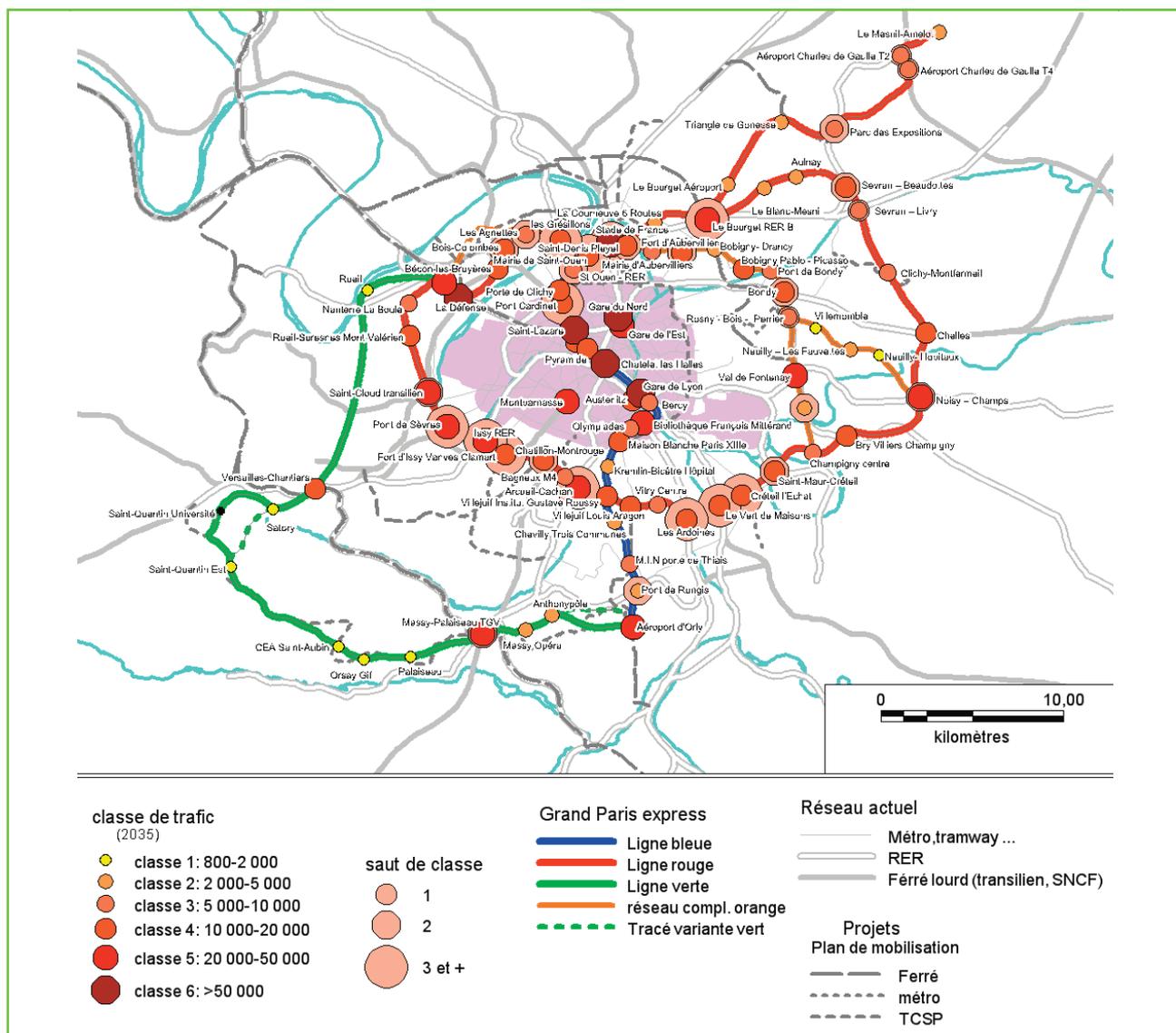
À ce stade ces perspectives de trafic permettent de poser des questions. Elles doivent pouvoir être croisées avec d'autres

perspectives de trafic afin de stabiliser une vision partagée. Elles seront évidemment à renouveler à l'aune des nouveaux cadrages population/emploi.

Certains croisements de données pourraient être utiles avec les gares recensées par le rapport Keller afin de hiérarchiser les interventions :

- identifier des gares sur lesquelles il y aurait nécessité d'agir à court terme, avant réalisation du réseau du Grand Paris ;
- les gares à traiter à horizon de la réalisation du réseau du Grand Paris (gares de correspondance en particulier) ;
- les gares à surveiller au-delà de la réalisation du réseau du Grand Paris (par exemple les gares situées sur les radiales ferroviaires connectées au réseau du Grand Paris, dont la fréquentation tend à augmenter en situation de projet par rapport à la situation de référence).

Saut de classe entre situation actuelle et 2035 avec RGPX



les études capacitaires conduites par la Société du Grand Paris (SGP)

Des études exploratoires de capacité ont été réalisées par la RATP et la SNCF pour le compte de la SGP pour disposer d'une première idée sur la capacité des infrastructures existantes à absorber un trafic supplémentaire. Engagées au premier semestre 2011, elles ont été faites sur la base de perspectives de trafic et de projets connus (SDA, impact) sur ces pôles à cette période. Ces études seront à approfondir via des études techniques d'ingénierie pour un certain nombre de gares pointées par les perspectives de trafic DRIEA.

Quelles conclusions pour ces premières études ?

Un grand nombre de gares font l'objet de propositions d'adaptation des espaces existants. Sur quelques gares, les solutions techniques sont encore à l'étude car l'augmentation de trafic ne permet pas de trouver de solution simple.

Les scénarios d'insertion de toutes les gares n'étant pas encore stabilisés à ce jour, ceci ne permet pas forcément de trancher sur le niveau de fréquentation et de solution à mettre en oeuvre (gare "imbriquée" et gare "juxtaposée").

Surtout, il n'existe pas à ce jour de dispositif de financement des études et de priorisation pour ensuite préparer les étapes de projet et de travaux.

Quelles pistes ?

Il convient d'approfondir ce point pour définir une solution partagée de prise en charge.

Création d'un réseau accessible : impacts sur le réseau francilien

La création d'un réseau entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite est un point de progrès majeur.



Par contre toutes les lignes radiales mises en accessibilité par le RTGP ne déboucheront essentiellement que sur des stations et gares non accessibles dans Paris.

Le schéma directeur d'accessibilité (SDA) validé récemment par le STIF, face au coût et à l'impossibilité technique de réaliser la mise en accessibilité du métro,

prévoit comme l'autorise la réglementation un schéma de substitution aérien (bus) et des services à la personne.

Néanmoins, la question d'une mise en accessibilité de certains points du réseau central mérite d'être étudiée, sinon des mesures de confort. Le groupe a en effet pointé la difficulté de

respecter strictement le cadre de la réglementation. Des mesures de confort (escaliers mécaniques), de balisage peuvent contribuer à améliorer certaines gares notamment au regard du vieillissement de la population.

Le groupe pointe une difficulté. Malgré le régime exceptionnel prévu par le SDA concernant le réseau souterrain parisien, les commissions d'accessibilité semblent continuer d'exiger à l'occasion de travaux, une mise en accessibilité des stations. Aussi, les travaux de confort sont gelés aujourd'hui en maints endroits.

Quelles pistes ?

Un recensement de cas et un approfondissement juridique sont à réaliser en relation avec la Préfecture de police, le ministère de l'Écologie et du développement durable. Il devra également inclure la question de la mise en accessibilité des locaux de travail, également exigée alors que les conducteurs de métro doivent être valides.

Une augmentation de la vulnérabilité du métro

La réglementation sécurité incendie impose une évacuation en 10' des ERP. Cette obligation n'est pas satisfaite sur un certain nombre de gares souterraines. La création d'espaces d'attente sécurisés (EAS) doit par conséquent être envisagée. Mais à nouveau le caractère existant et souterrain de ces ERP ne permet pas ou très difficilement leur évolution.

Quelles pistes ?

- identifier précisément les stations à risque afin d'étudier des solutions (une étude en cours STIF, RATP ?) ;
- partager les solutions techniques envisagées par la RATP avec la BSPP et les faire valider par la commission centrale de sécurité ;

de manière générale, maintenir ou renforcer les actions « soft » car toute la réglementation sécurité repose sur un volet prévention, information/diffusion des consignes de sécurité, dispositif de vérification que les systèmes d'information des usagers fonctionnent et que les messages d'évacuation peuvent être bien compris et mis en œuvre par les usagers.

Au global, le groupe met en évidence un enjeu de doctrine commune aux services de l'État dans la future instruction des permis de construire sur les gares et dans la préparation avec les MO et exploitants.

Accessibilité et sécurité des gares : cadre juridique et problématiques de mise en oeuvre recensées par les acteurs

Les gares sont soumises à la réglementation relative aux établissements recevant du public (ERP). À ce titre, elles doivent être accessibles et faire l'objet de dispositifs de surveillance, prévention, gestion des risques incendie et paniques. En même temps elles appartiennent à la chaîne de transport et aux règles relatives aux systèmes de transport

L'accessibilité

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des Droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées introduit dans le code de la construction et de l'habitation (CCH) l'obligation de rendre accessible tous les établissements recevant du public (ERP) et les services de transports aux personnes à mobilité réduite. " Est considéré comme accessible aux personnes handicapées tout bâtiment d'habitation, collectif ou tout aménagement lié à un bâtiment permettant à un habitant ou à un visiteur handicapé, avec la plus grande autonomie possible, de circuler, d'accéder aux locaux et équipements, d'utiliser les équipements, de se repérer et de communiquer. Les conditions d'accès des personnes handicapées doivent être les mêmes que celles des autres publics ou à défaut présenter une qualité d'usage équivalente " (CCH art R 111-19-2). Ce texte concerne tous les types d' handicap : physique, sensoriel, cognitif, mental, psychique.

Cadre juridique

■ L'accessibilité des systèmes de transport

La loi du 11 février 2005 impose que soit traitée l'intégralité de la chaîne du déplacement en liant la question des transports avec la question de l'urbanisme et celle de la voirie. Cette chaîne du déplacement doit être réalisée en France au 1^{er} février 2015¹.

Dans ce cadre, les services de transport collectif doivent être mis en accessibilité dans un délai de 10 ans, Les réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés existants dérogent à cette règle en cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité de réseaux existants à condition d'élaborer un schéma directeur et de mettre en place, dans un délai de 3 ans des transports de substitution." En Ile-de-France, un schéma directeur d'accessibilité a été adopté par le STIF.

■ L'accessibilité des établissements recevant du public « gares »²

Comme pour les systèmes de transports, la réglementation distingue les constructions neuves et les ERP existants. Si pour les ERP neufs, ceux-ci doivent intégrer dès la conception les nouvelles normes, les ERP existants doivent être mis en accessibilité dans un délai 10 ans à compter de la publication de la loi.

Comme pour l'accessibilité des systèmes de transport, les dérogations sont possibles pour 3 motifs :

- impossibilité technique de procéder à la mise en accessibilité ;
- en raison de contraintes liées à la conservation du patrimoine architectural ;
- lorsqu'il y a disproportion manifeste entre les améliorations apportées et leurs conséquences.

Ces dérogations sont accordées après avis conforme de la commission départementale consultative de la protection civile, de la sécurité et de l'accessibilité. Elles s'accompagnent obligatoirement de mesures de substitution pour les ERP remplissant une mission de service public.

Que signifie mettre en accessibilité ? Il s'agit de conjuguer des mesures lourdes sur le bâti afin de supprimer les entraves au déplacement (circulations verticales – ascenseur, horizontales – cheminements, rampes de 5 %) et des mesures légères facilitant l'orientation et la qualité d'usage (matériaux, signalétique visuelle, auditive).

■ La procédure d'autorisation

Les ERP sont classés par catégorie en fonction de l'effectif du public et du personnel accueillis. Étant donnés les flux passant en gare, celles-ci appartiennent au premier groupe. Les dossiers sont donc instruits par la sous commission départementale. Une autorisation de travaux est faite par le demandeur exploitant ou propriétaire, maître d'ouvrage. Elle est assortie d'un certain nombre de pièces.

Deux situations :

- s'il y a dépôt de permis de construire, la demande est déposée en même temps. Elle est instruite parallèlement ;
- Lorsque les travaux ne relèvent pas d'un permis, il y a tout de même dépôt d'un dossier d'autorisation.

L'autorisation est déposée à la commune qui consulte les sous commissions départementales de sécurité et d'accessibilité compétentes qui rendent un avis. Le maire, au nom de l'État prend un arrêté municipal d'autorisation de travaux. Les dérogations à la réglementation sont par contre délivrées par arrêté préfectoral avec avis conforme de la sous-commission. Le contrôle est exercé lors de la délivrance du permis de construire.

À défaut de permis, une autorisation spéciale préalable est requise, même lorsque les travaux sont soumis au régime de la déclaration préalable.

¹« la chaîne du déplacement qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leurs intermodalités est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ».

²Pour rappel, constitue un ERP "tous bâtiments, locaux et enceintes dans lesquels des personnes sont admises, soit librement, soit moyennant une rétribution ou une participation quelconque, ou dans lesquels sont tenues des réunions ouvertes à tout venant ou sur invitations, payantes ou non. Sont considérées comme faisant partie du public toutes les personnes admises dans l'établissement à quelque titre que se soit en plus du personnel. Constituent des installations ouvertes au public les espaces publics ou privé aménagés en vue de leur utilisation par le public" (CCH art R123-2).

Les difficultés de mise en œuvre de la réglementation et questions juridiques

- **Difficulté d'obtenir des dérogations de la part la commission d'accessibilité alors que les stations de métro remplissent les conditions de dérogation.**

Métro Ligne 1 - Accès supplémentaire à Porte de Vincennes, prévu dans le cadre du tramway T3 Est

La création d'un nouvel accès en voirie entraînerait, en principe la nécessité d'assurer l'accessibilité aux UFR de ce nouvel accès.

Lors de l'instruction du PC correspondant, il a pu être démontré que la présence d'un ascenseur dans le couloir sur lequel débouchent les accès existants et le nouvel accès, provoquerait un encombrement préjudiciable à la bonne exploitation quotidienne. La commission a donc accepté que ce nouvel escalier fixe ne soit pas doublé d'un ascenseur.

De plus, l'accessibilité aux UFR n'est pas assurée entre ce couloir et les quais de la station : l'accessibilité à ce couloir depuis la voirie ne serait donc d'aucune utilité.

Ce point est à vérifier. Dans la mesure où un schéma de substitution existe, la RATP ne devrait pas avoir à mettre aux normes ses stations. De manière générale, ceci interpelle l'État, et ses services instructeurs, qui doivent veiller à une application stricte, mais non extensive, des textes.

En effet, les associations présentes en commission demandent toujours le maximum dans l'interprétation des textes d'accessibilité, ce qui parfois aboutit au découragement des demandeurs étant données les masses financières à engager.

- **Mise en accessibilité de stations et non accessibilité du réseau. Une inaccessibilité au réseau qui doit être mentionnée**

Métro Ligne 9 - Accessibilité à la station Mairie de Montreuil

Un projet urbain a entraîné le remaniement des accès à cette station depuis la voirie. L'installation d'ascenseurs a été incluse dans le projet, pour permettre aux UFR d'accéder au niveau de la salle des billets puis au niveau de chacun des 2 quais. Lors de la mise en service prochaine de ces aménagements, il sera apposé à la porte de l'ascenseur en voirie, une information indiquant que la station n'est pas accessible aux UFR.

En effet, il n'est d'aucune utilité pour les UFR d'emprunter ces ascenseurs, puisque, depuis les quais de cette station, ils ne pourraient se rendre à aucune destination : aucune autre station de la ligne 9 ne possède d'ascenseurs. Ces ascenseurs peuvent néanmoins être utilisés par d'autres catégories d'usagers (personnes âgées, femmes enceintes, etc....)

Cette mesure sert également à éviter la nécessité d'aménager des EAS (article GN8) dans la station, puisqu'il n'y aura pas de présence d'UFR dans la station.

Métro Ligne 8 - Prolongement de Créteil - Préfecture à Pointe du Lac

La nouvelle station est construite selon les règles actuelles, mais aucune autre station de la ligne 8 n'est accessible aux UFR. À la mise en service du prolongement, il faudra donc sans doute appliquer la même mesure qu'à Mairie de Montreuil, en apposant une information destinée à dissuader les UFR de pénétrer dans la station.

- **Si un ERP existant réalise des travaux, quel est le degré d'accessibilité exigé ?**

Lors de travaux dans ces ERP existants, une distinction se fait selon la nature des travaux, art R 111-19-8 CCH :

1 si les travaux sont réalisés à l'intérieur des volumes existants : les conditions d'accessibilité existantes doivent être au minimum maintenues ;

2 s'ils entraînent la construction de volumes nouveaux, les parties de bâtiment ainsi créées doivent respecter les art R111-19-1 à R111-19-4, à savoir les parties extérieures et intérieures des ERP et concerne les circulations, les places de parking les ascenseurs, les locaux et leurs équipements.

- **Est-il possible d'engager des travaux sur les questions souterraines qui améliorent l'accessibilité sans rendre accessible complètement le site aux utilisateur de fauteuil roulant (UFR) ?**

Au regard de la loi du 11 février 2011, un réseau transport en surface et accessible à toutes les personnes handicapées se substitue au métro parisien. L'obligation d'accessibilité est donc satisfaite.

Indépendamment, tous les travaux de modification pouvant intervenir sur le métro sont, quant à eux, soumis à l'art R 111-19-8 (cf question précédente) en tant qu'ERP.

Ne pas rendre accessible aux UFR les quais des gares qui bénéficient d'un transport de substitution, permettrait de s'affranchir de certaines dispositions lourdes pour la mise en sécurité de ces personnes (GN 8 et CO 57).

La sécurité-incendie

Cadre juridique

L'obligation de protection contre l'incendie est très large dans la mesure où elle s'impose à toutes les personnes (autres que les salariés et le public reçu) ayant un lien avec l'établissement et s'applique non seulement au moment de la construction, mais également en cours d'exploitation de l'établissement.

Les principes qui guident la réglementation applicable s'attachent à ce que ces établissements soient conçus de manière à :

- limiter les risques d'incendie ;
- alerter les occupants lorsqu'un sinistre se déclare ;
- favoriser l'évacuation des personnes tout en évitant la panique ;
- alerter des services de secours et faciliter leur intervention.

■ Textes régissant la sécurité dans les ERT Gares

L'Arrêté du 25 juin 1980 portant approbation des dispositions générales du règlement de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public (ERP)

L'Arrêté du 24 décembre 2007 portant approbation des règles de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les gares (GA) qui prévoit deux règles très contraignantes pour les stations souterraines.

- « le dimensionnement des dégagements est défini en fonction de l'effectif théorique du public... de telle sorte que l'évacuation du public vers une zone hors sinistre soit réalisée en moins de 10 mn... » ;
- « un emplacement où le public stationne et transite doit disposer d'au moins deux dégagements... ».

Décret et arrêté des 16 et 24 septembre 2009 relatifs aux conditions d'évacuation dans les établissements recevant du public (GN 8).

- modification du CCH et introduction de la notion d'évacuation différée ;
- modification du règlement de sécurité : traiter l'évacuation de tous les voyageurs, y compris les handicapés ;
- création d'espaces d'attente sécurisés (EAS) ou solutions équivalentes ;
- mise en place d'emplacements d'attente (EA) dans des zones à l'abri du sinistre.

■ Définition et application des règles de sécurité

Les constructeurs, propriétaires et exploitants des ERP sont tenus, tant au moment de la construction qu'au cours de l'exploitation, de respecter les mesures de prévention et de sauvegarde propres à assurer la sécurité des personnes. Ces mesures sont déterminées compte tenu de la nature de l'exploitation, des dimensions des locaux, du mode de construction et du nombre de personnes pouvant être admises dans l'établissement.

L'aménagement des locaux, les matériaux utilisés et les équipements mis en place doivent respecter certaines caractéristiques réglementaires. Enfin, les ERP doivent être dotés de dispositifs d'alarme et d'avertissement, d'un service de surveillance et de moyens de secours contre l'incendie.

Les bâtiments ou les locaux doivent être construits de manière à permettre l'évacuation rapide, dans un délai de 10', de la totalité des occupants. Pour cela, ils doivent avoir une ou plusieurs façades en bordure de voies ou d'espaces libres permettant l'évacuation du public, l'accès et la mise en service des moyens de secours et de lutte contre l'incendie.

Si cela n'est pas possible (cas des immeubles de grande hauteur ou de grandes gares par exemple), le principe de compartimentage est appliqué. Il s'agit de circonscrire le risque à une partie de bâtiment/gare avec évacuation horizontale des personnes entre boîtes dans un premier temps (mise à l'abri) puis évacuation verticale.

Il s'agit également de prévoir deux dispositifs d'évacuation :

- une évacuation directe : poursuivre son chemin vers une zone hors sinistre ou l'extérieur en utilisant un ascenseur « AS4 », un escalier fixe ou mécanique, une rampe.
- une évacuation différée pour les personnes ne pouvant pas évacuer par leurs propres moyens (UFR). Il s'agit d'attendre les secours à l'abri. Dans ce cadre des mesures spécifiques sont à prévoir et notamment la création d'emplacements d'attente sécurisés (EAS).

Les obligations relatives à l'évacuation trouvent à s'appliquer essentiellement sur les stations souterraines de la RATP et certaines grandes gares SNCF.

■ La procédure d'autorisation et le suivi de la vie de l'établissement

Les études de sécurité et dépôts de dossier d'autorisation sont obligatoires dans trois cas :

- la création d'une gare ferroviaire ;
- les travaux soumis à permis de construire exécutés sur une gare existante de même catégorie et ayant pour effet soit d'augmenter de plus de 10 % l'emprise au sol, soit de modifier les accès sur la voie publique ;
- l'augmentation des effectifs (R.123.3 CCH et GN 10).

La procédure se déroule de la même manière que pour l'accessibilité avec un passage devant la sous commission départementale de sécurité. Un avis au titre de la sécurité est valable jusqu'à la prochaine visite de la commission de sécurité c'est-à-dire tous les deux/ trois ans. Pour les gares c'est l'inspection générale de sécurité incendie RATP et SNCF qui est compétente.

La direction unique d'établissement est prévue lorsque sur un même site coexistent plusieurs ERP. C'est le cas des gares d'interconnexion (R. 123-21 CCH). Celui-ci est responsable des demandes d'autorisation et de l'observation des conditions de sécurité tant pour l'ensemble des exploitations que pour chacune d'entre elles. Néanmoins, plusieurs situations coexistent : des gares où deux ERP sont déclarés car les espaces sont isolables avec des portes coupe-feu ; deux directions uniques car les gares sont très grandes (Paris Nord).

Dans le cadre du nouveau réseau, il conviendra de désigner le plus en amont possible le directeur unique d'établissement pour porter l'ensemble de la problématique de sécurité de la gare d'interconnexion.

Les difficultés de mise en œuvre de la réglementation

Dans le cadre de l'évacuation différée, la réglementation indique qu'il faut créer des espaces d'attente sécurisés (EAS) pour mettre à l'abri les utilisateurs de fauteuil roulant et personnes fragiles. Or, respecter cette réglementation s'avère particulièrement difficile :

- impossibilité de création EAS sur les quais car cela bloquerait l'évacuation du flux principal ;
- creuser des espaces en sous sol, les ventiler a été étudié. Utiliser des recoins est une possibilité dans certaines stations mais ceci constitue une exception.

La RATP a également étudié un dispositif de frein fumée avec des rideaux qui tomberaient à l'entrée de couloir et contiendraient la diffusion des fumées. Cette solution mériterait d'être creusée avec pourquoi pas passage en commission nationale de sécurité pour valider la solution technique et garantir une homogénéité d'interprétation..

■ Mise en œuvre de la réglementation dans les gares et stations souterraines existantes : quelles solutions techniques ?

L'évacuation en 10min ne pose pas de problème majeur lorsque la station est faiblement enterrée et que les quais offrent plusieurs voies de sortie. il y a problème :

- lorsque la station possède une seule sortie et qu'elle est très enterrée. Les usagers sont piégés. La solution technique de percement d'une deuxième issue est particulièrement complexe et onéreuse (cf ca de la ligne 11 ci-dessous)
- lorsque la station est très profonde (RER). Remonter en surface en 10' est quasi impossible encore plus pour les personnes non valides ou fragiles.

L'importance des flux est évidemment un facteur aggravant.

■ Travaux de prolongement, augmentation de trafic et évolution des gares existantes

Méτρο Ligne 11 - Prolongement de Mairie des Lilas à Rosny – Bois-Perrier

Dans le cadre du DOCP correspondant, les nouvelles stations sont étudiées en respectant les règlements actuels (sécurité évacuation et accessibilité) mais, en outre, les prévisions de trafic conduisent à envisager l'allongement des trains de 4 à 5 voitures. Cette mesure est a priori relativement aisée à mettre en œuvre puisque les quais des stations existantes de la ligne 11 sont déjà dimensionnés à 75 m. Néanmoins, ce passage de 4 à 5 voitures a pour conséquence un accroissement des effectifs à évacuer dans les stations existantes. Il est donc nécessaire de présenter un dossier de sécurité aux autorités, et de prévoir la mise aux normes des stations existantes :

- du point de vue de l'évacuation (double accès, respect des 10 minutes) ;
- du point de vue de l'accessibilité (ascenseurs pour les UFR), avec sa conséquence sur l'évacuation (EAS).

L'estimation des travaux correspondants atteint plus de 200 M€. Le déséquilibre introduit par ce montant très élevé dans l'économie du projet entraîne des questions sur l'intérêt :

- de certains nouveaux accès, dont l'insertion urbaine est très difficile ;
- d'offrir autant de points d'accessibilité pour les UFR sur une même ligne.

■ Les surfaces commerciales

La réglementation interdit depuis 2007, la création de surfaces commerciales de plus de 300 m² à plus de 6 m de profondeur. Le projet de restructuration de la gare Saint-Lazare ne pourrait pas voir le jour aujourd'hui. Ceci pourrait compromettre le montage financier de certaines gares et tout simplement leur conception et fonctionnement.

La réglementation sur ce point est à rebalayer. Il serait plus raisonnable de prévoir un ensemble de solutions techniques qui font la preuve de conditions d'évacuation maîtrisées et de dispositifs de détection et prévention adéquats.

Annexes

1 - Lettre de mission du préfet de région	36
2 - Les gares existantes : une grande diversité de situations - <i>DRIEA</i>	39
3 - Problématiques fonctionnelles et identité des gares à travers quelques exemples - <i>DREIA</i>	43
4 - Le patrimoine des gares de banlieue : esquisse - <i>DRAC Ile-de-France</i>	58
5 - Les gares du Grand Paris : vers un cahier des charges à partir de l'exemple du Bourget - <i>Jean Marie Duthilleul, AREP</i>	64
6 - Treize recommandations pour la conception des gares <i>Atelier International du Grand Paris</i>	65
7 - Les gares du réseau de transport du Grand Paris <i>Société du Grand Paris</i>	68
8 - Ressources méthodologiques et techniques - <i>DRIEA - CETE Ile-de-France</i>	73



PRÉFET DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE

*n° 2011/4564/D. Préf.
Po n° 508*

06 AVR. 2011

Monsieur le Directeur,

Dans le cadre de son rapport sur la gare contemporaine, Madame Fabienne Keller a mis l'accent sur le rôle de la « grande gare » qui constitue à la fois un centre de l'intermodalité et un nouveau centre de la Ville, grâce notamment aux services et commerces qu'elle offre. Elle pointe aussi la situation critique des gares d'Ile de France, qui accueillent dans des conditions souvent difficiles un nombre très important de voyageurs et qui pour nombre d'entre elles, ne seront pas en mesure d'absorber la croissance prévisible des trafics attendus dans les prochaines années.

Le projet du Grand Paris va renforcer fortement l'attractivité du réseau de transport, augmentant ainsi le risque de saturation des gares existantes. Le projet comporte la réalisation d'une cinquantaine de gares nouvelles, dont la conception s'inscrit pleinement dans les problématiques du rapport Keller. Enfin ce projet va bouleverser la physionomie du réseau actuel par la création de ces nouvelles gares et par l'apparition de nouveaux pôles de correspondances. Il pose ainsi la question de la nouvelle identité du réseau, en lien avec l'affirmation de l'identité du Grand Paris.

Afin de garantir une prise en compte satisfaisante de l'enjeu de la croissance du trafic voyageur dans les gares franciliennes, je vous demande d'une part d'établir un diagnostic partagé des situations les plus critiques, aujourd'hui et à l'échéance de la mise en service du réseau de transport du Grand Paris, et d'autre part de préciser les actions déjà prévues et celles restant à entreprendre. Vous poursuivrez dans ce sens les travaux que vous avez initiés avec la SNCF et la RATP.

S'agissant des fonctionnalités attendues des gares nouvelles et des grandes gares du réseau, il convient de les préciser dans un cahier des charges élaboré conjointement avec les acteurs concernés. Les orientations ainsi définies auront ensuite vocation à être déclinées par chacun de ces acteurs.

Monsieur Jean-Claude RUYSSCHAERT
Directeur régional et interdépartemental
de l'Équipement et de l'Aménagement
21/23, rue Miollis
75015 PARIS



114564

5, rue Leblanc
75911 Paris cedex 15
Téléphone : 01 82 52 40 00
www.ile-de-france.pref.gouv.fr
Renseignements administratifs : 39 39

Les thèmes suivants seront traités :

1. La gare, élément clé de l'identité du Grand Paris

Les gares, par leur architecture, leurs équipements, leur décoration ou leur signalétique pourront comporter des éléments de style communs favorisant l'identification du réseau. Au-delà de ces aspects formels, la question est celle de l'appropriation par le citoyen francilien de son réseau de transport et de la fierté qu'il pourra en retirer. Il s'agira donc, d'affirmer que les gares sont des espaces publics de qualité, au même titre que les jardins publics et symbolisent, de manière monumentale ou modeste, la Collectivité au service du public.

2. La gare, vitrine de la France et de l'Île de France

Le réseau de transport public d'Île de France véhicule l'image de la Région et du Pays. Il s'agit de définir de quelle manière les gares peuvent participer à la valorisation de cette image, notamment au niveau des plateformes aéroportuaires, des grandes gares parisiennes et des monuments et sites desservis.

3. La gare dans la ville

Il s'agit de bâtir une typologie des relations entre la gare, son quartier et l'environnement plus éloigné, afin d'identifier les services, commerces et activités qui ont vocation à être hébergés dans la gare, en cohérence avec les fonctions urbaines assurées ailleurs. Cette typologie sera ensuite déclinée sur l'ensemble des gares étudiées.

Par ailleurs il conviendra d'identifier les services devant être offerts dans toutes les gares.

4. La gare et la sécurité du public

Il s'agit de la prise en compte de la sécurité sous ses différents aspects : la prévention des risques pour les personnes, la prévention et la répression de la violence, les interventions sur accidents (trains, personnes), la lutte contre l'incendie, la gestion des mouvements de foule.

5. La gare élément clé de la chaîne des transports

Il s'agit de définir l'ensemble des services aux déplacements, ayant vocation à être implantés dans les gares ; sont concernés notamment l'information multimodale et l'intégration des autres modes (vélo, bus, taxi, auto-partage, covoiturage, auto-soliste...). S'agissant des PMR, il conviendra d'examiner si le cahier des charges doit comporter des orientations plus précises que les seules obligations réglementaires.

Les résultats de vos travaux comprendront :

- un benchmarking d'expériences françaises ou étrangères sur chacun de ces thèmes ;
- des orientations générales pour l'ensemble des gares ;
- des orientations spécifiques suivant les gares, à décliner en fonction d'une typologie à établir ;
- un examen des modèles économiques envisageables, prenant notamment en compte les recettes des services et les plus values foncières ou immobilières générées par la présence de la gare.

Vous constituerez et animerez un groupe de travail technique réunissant :

- la DRIEA,
- Réseaux Ferrés de France,
- la SNCF,
- la RATP,
- la Société du Grand Paris,
- l'Atelier International du Grand Paris,
- le STIF,
- la Caisse des Dépôts et Consignations.

Pourront être associés à ces travaux en tant que de besoin les autres directions régionales concernées, notamment la DRAC.

Je présiderai un comité de pilotage associant les préfets de départements, RFF, la SNCF, la RATP, l'AI GP, la SGP, le STIF, le Conseil régional et qui pourra être complété par Paris-Métropole et d'autres collectivités le cas échéant.

Je souhaite disposer des résultats de ces travaux dans un délai de six mois.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de ma considération distinguée.

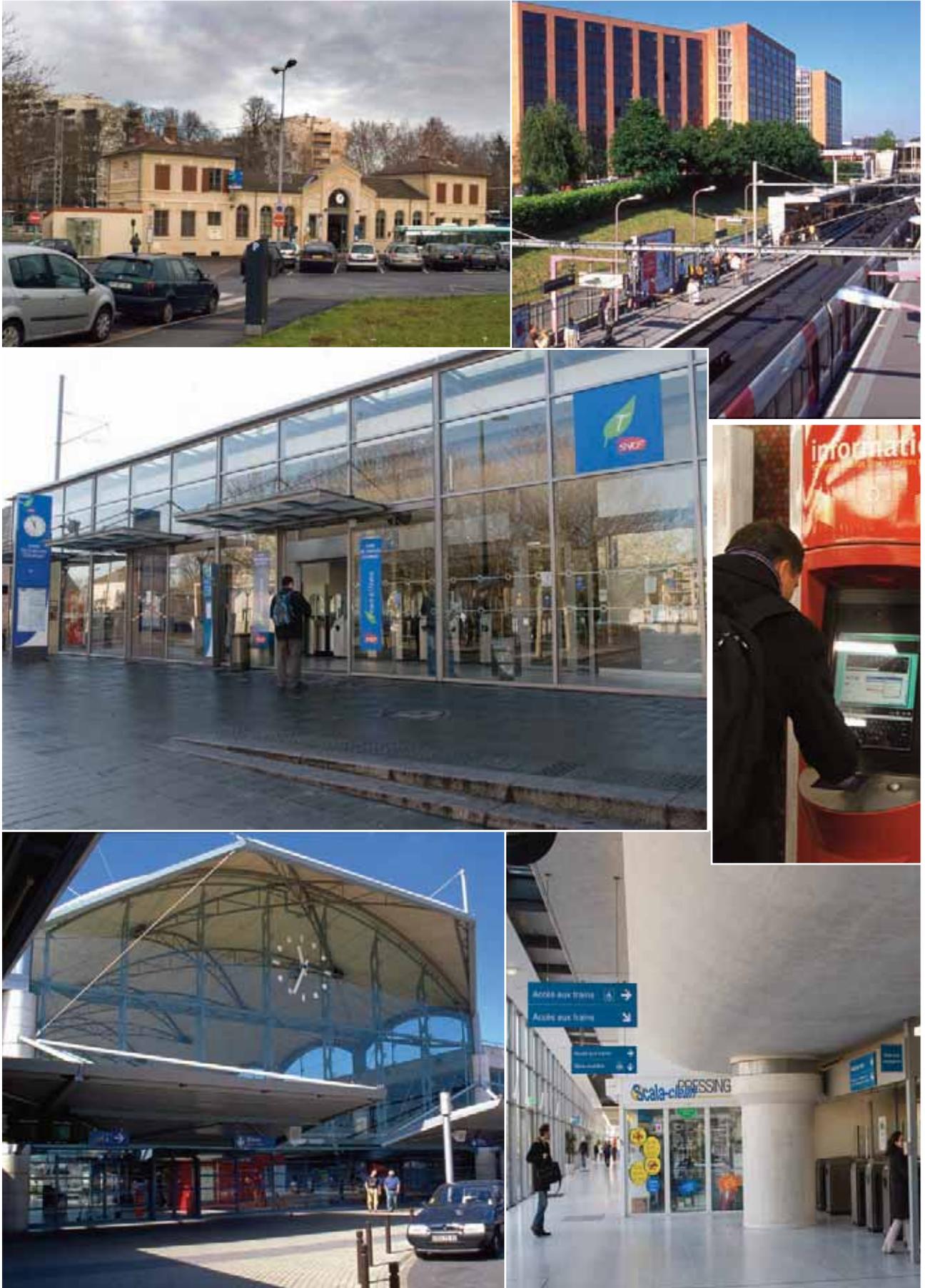
Bien cordialement

**Le Préfet de la Région d'Ile-de-France,
Préfet de Paris**

Daniel CANEPA

LES GARES EXISTANTES : UNE GRANDE DIVERSITÉ DE SITUATION









PROBLÉMATIQUES FONCTIONNELLES ET IDENTITÉ DE GARES À TRAVERS QUELQUES EXEMPLES

Les gares contemporaines

Les nouvelles gares sont devenues intermodales et multifonctionnelles. Elles représentent aujourd'hui des pôles d'activités qui participent à l'animation et au développement de la ville. Elles sont des espaces aux multiples fonctions où les services publics côtoient les commerces, un espace où l'on peut s'attarder pour consommer et se cultiver.

Exemples internationaux

Les gares de Saint-Pancras à Londres, de Liège-Guillemins et Anvers-central en Belgique font partie des dix gares considérées comme les plus belles au monde selon notamment des médias comme le journal britannique spécialisé « Terminal World », le magazine américain Newsweek ou un site internet spécialisé néerlandais.

La gare de Saint-Pancras à Londres (Grande-Bretagne)

La gare de Saint-Pancras est composée d'une partie construite au XIXe siècle, exemple remarquable d'architecture gothique victorienne, et d'une extension moderne construite en 2007, Saint-Pancras international, qui accueille les trains Eurostar.

La gare traditionnelle, renommée Saint-Pancras Domestic, reste le terminus de l'East Midlands. La gare a nécessité six ans de rénovation et les travaux ont coûté 1,2 milliard d'€.

En comparaison des gares du Nord et de l'est à Paris, dont l'image est très négative, Londres a su transformer la gare de Saint-Pancras « de façon extraordinaire, en la constituant en véritable quartier intérieur riche de vie et d'énergie » C.de Portzamparc.



source wikipedia

'aRgareRDeP'iègefî uilleminsR»elgiqueb

Entièrement nouvelle, spectaculaire, elle est la seule gare ferroviaire en Europe avec un accès autoroutier direct.

L'architecte Calatrava l'a conçue comme une cathédrale, insistant sur l'importance d'apporter du sens et de la poésie. Pour mettre en valeur la technologie, il a exposé les plateformes et organisé les espaces dans une « galleria » éclairée en lumière naturelle, un parti pris environnemental complété par le choix de certains matériaux.

D'un point de vue urbain, la gare ne devait pas être seulement un hub mais aussi un pont vers la ville et un quartier dégradé. A l'arrivée, elle forme un balcon encadrant la ville. Au départ, la vision s'inverse, d'où l'ondulation du toit s'harmonisant aux courbes de la colline, en plus de sa fonction d'abri.



Source wikipedia /Gare de Liège-Guillemins (Belgique).

'aRgareR'«nversfàentralR»elgiqueb

La gare d'Anvers-Central est la principale gare ferroviaire d'Anvers. Depuis 2007, les travaux et les réaménagements des voies sur trois niveaux ont permis de créer une liaison directe vers les Pays-Bas via un tunnel ferroviaire sous la gare et la ville, alors que la gare était historiquement un terminus.

La gare comporte aujourd'hui 4 étages et 14 voies. Située sur la liaison avec Amsterdam, elle a été transformée avec une intégration exceptionnelle de la technologie moderne au patrimoine ancien.

Le nouveau bâtiment a été conçu par l'architecte Voncke qui présente les gares comme des portes dans les murs des villes, d'où leur architecture de structure en acier avec un répertoire monumental.

Le postulat d'apporter la lumière du jour aux niveaux souterrains a abouti à créer un atrium. L'intervention de l'architecte est restée minimaliste, consistant seulement à rehausser la grandeur de l'ancienne gare.

La galerie commerciale du rez-de-chaussée incite à circuler désormais entre les parties d'une ville auparavant coupée en deux. La nouvelle entrée remet la ville en mouvement autour de la gare.



Source Wikipedia / Architecte Voncke.



Exemples nationaux

La gare de Lyon-Saint-Exupéry

Située à 20 kms du centre de Lyon et sur le contournement de Lyon pour permettre la correspondance avec l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry, la gare du même nom a été conçue par Calatrava et l'Agence des Gares. Son écriture architecturale remarquable est notamment marquée par l'envolée lyrique du hall.

Le bâtiment est comme une sorte d'oiseau de métal composé par une structure de béton blanc qui supporte la couverture des quais. Cela compose un ensemble dynamique et majestueux, donne à l'ensemble une ambiance de cathédrale mais le projet fut longtemps disproportionné par rapport à sa fréquentation. La qualité exceptionnelle du béton blanc donne une luminosité remarquable.



Source : École Athenaum / Santiago Calatrava architecte

Le programme est complexe car le conseil régional veut un monument qui soit le symbole de la région, la SNCF veut une gare qui célèbre sa technologie (TGV train des temps modernes), la chambre de commerce ne veut pas que la gare masque l'aéroport.

L'architecture magnifie la structure et met en valeur le mouvement : le hall de la gare paraît prêt à prendre son envol et les quais forment comme une haie d'honneur saluant le passage des trains.



Source : École Athenaum / Santiago Calatrava architecte

La gare Saint-Lazare

Le projet de restructuration de la gare de Paris Saint-Lazare (2009-2012) vise à redonner de la cohérence, de l'ampleur et de la clarté aux espaces dévolus au public. Depuis la construction de la gare, en effet, de nombreux transports urbains, métros, bus, RER, ... sont progressivement venus se brancher sur le bâtiment historique, par des cheminements souvent peu lisibles, peu confortables, et aujourd'hui sous-dimensionnés.

Le projet prévoit la création d'un vaste hall au droit de l'ancienne Salle des Pas Perdus, pour relier le niveau du métro, le niveau rue et le niveau des quais. Celui-ci accueillera tous les cheminements entre le train, la ville et ses transports, dans un lieu éclairé par la lumière naturelle, et bénéficiant de commerces, services et informations de la vie quotidienne.



Gares et Connexion / Architectes J.M. Duthilleul et Associés



Gares et Connexion / Architectes J.M. Duthilleul et Associés

L'implantation de commerces dans les gares correspond bien aux modes de vie actuelle car il répond à une optimisation de la gestion du temps pour les usagers. L'espace commercial de Saint-Lazare ambitionne d'être un lieu de convivialité, de proximité et d'efficacité.

Les gares dans la consultation internationale 2008-2009

Le grand Pari(s) de l'agglomération parisienne

L'achèvement d'un grand réseau de transport hiérarchisé, multimodal et maillé, support d'une métropole efficace et durable, a été abondamment traité dans la consultation internationale du Grand Pari(s). En particulier, les gares, notamment les gares TGV garantes de l'accessibilité internationale, mais également toute une famille de nouveaux pôles d'échanges intermodaux, ont été mis au centre des préoccupations. Les enjeux évoqués sont non seulement fonctionnels (efficacité des déplacements) mais principalement territoriaux et urbains.

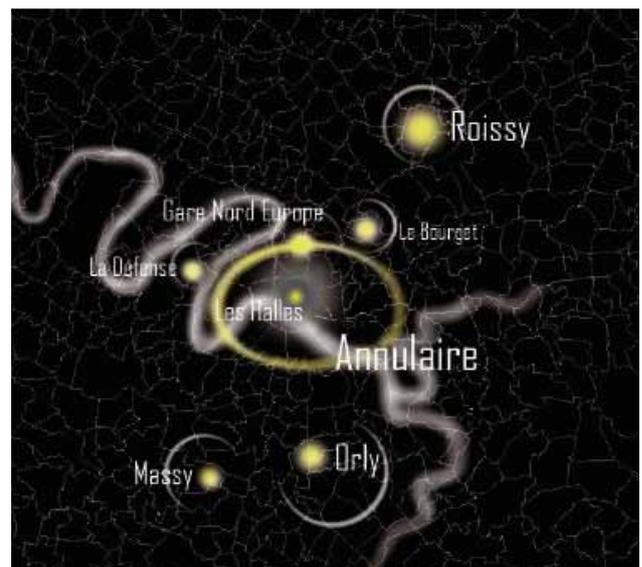
Depuis la consultation lancée par le ministère de la culture et de la communication, l'AIGP a fait des propositions sur le système de transport « vers un grand système métropolitain, orientations et références », commandé des études aux équipes sur le thème de la mobilité avec en particulier celle de l'AUC « la gare inéluctable ».

Une typologie des gares apparaît, depuis la grande gare multimodale jusqu'à l'arrêt simple.

Cette typologie est particulièrement traitée par 3 des 10 équipes. Les équipes **Portzamparc**, **Nouvel/Duthilleul/Cantal Dupart**, **Castro/Denissoff/Casi** identifient en effet quelques gares (5 à 10) du Grand Paris, présentées comme multimodales et à dimension internationale. Ces gares appuient généralement des polarités fortes et font l'objet d'un traitement emblématique à l'échelle du Grand Paris.

Lorsque l'équipe atelier **Christian de Portzamparc** identifie sept « commutateurs métropolitains », définis comme « sites métropolitains [qui sont] en mesure de mettre en relation le local et le global, les fonctions d'ouverture au monde et celles d'organisation de l'espace urbain (Hermès et Hestia) », les grandes gares en sont généralement le centre : Roissy, Orly, La Défense, Le Bourget, La Gare Paris Nord Europe, Les Halles, Massy. Le traitement de la gare est alors généralement assuré par un signal vertical fort. En particulier, on peut relever le projet de déplacement des Gares du Nord et de l'Est vers Aubervilliers, dans un nouvel ensemble rebaptisé « Gare Nord Europe » occasionnant un projet urbain considérable.

Les commutateurs métropolitains



Source : équipe Portzamparc

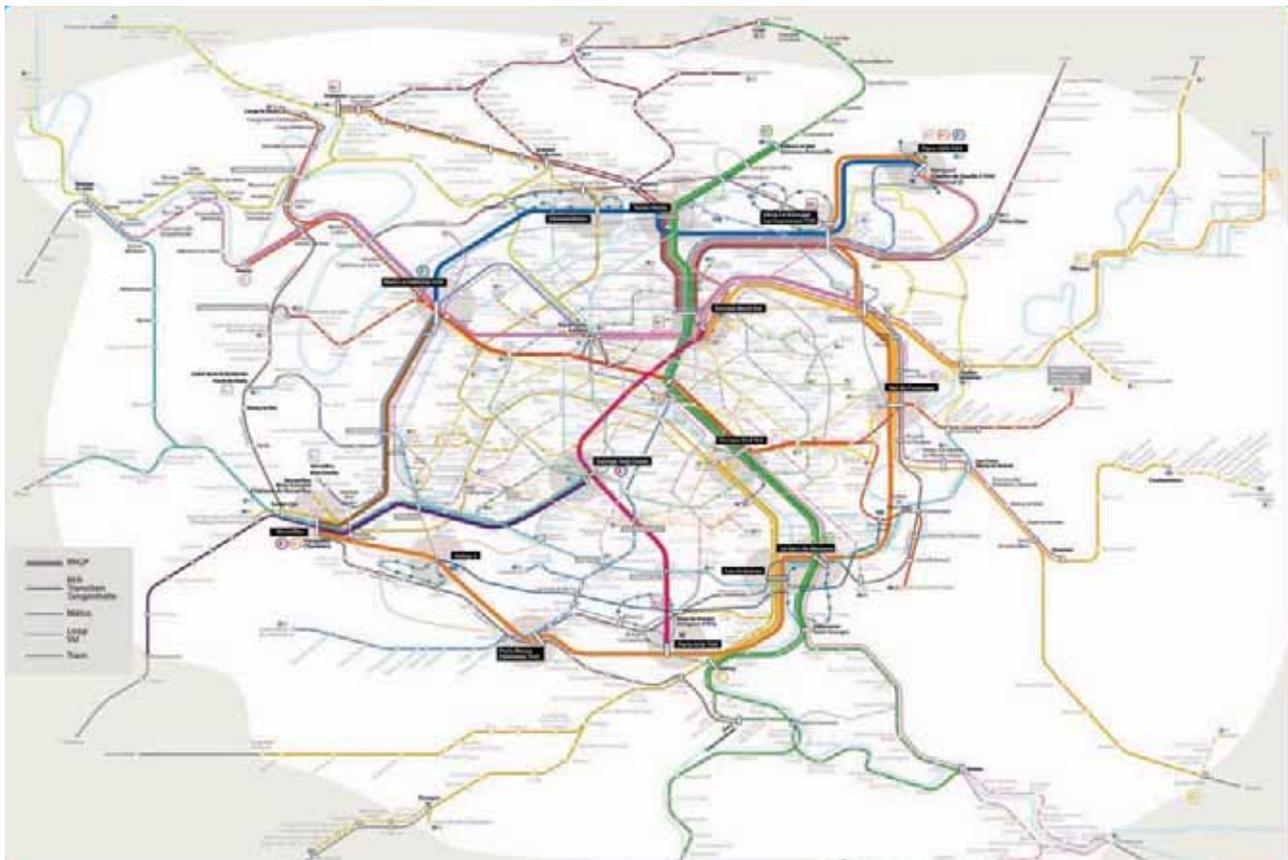


Aubervilliers, la gare Nord Europe, le quartier d'affaire et l'annulaire

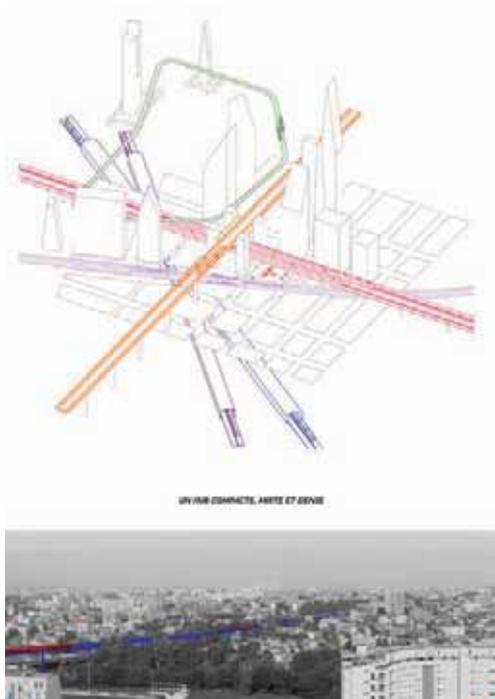


Source : équipe Portzamparc

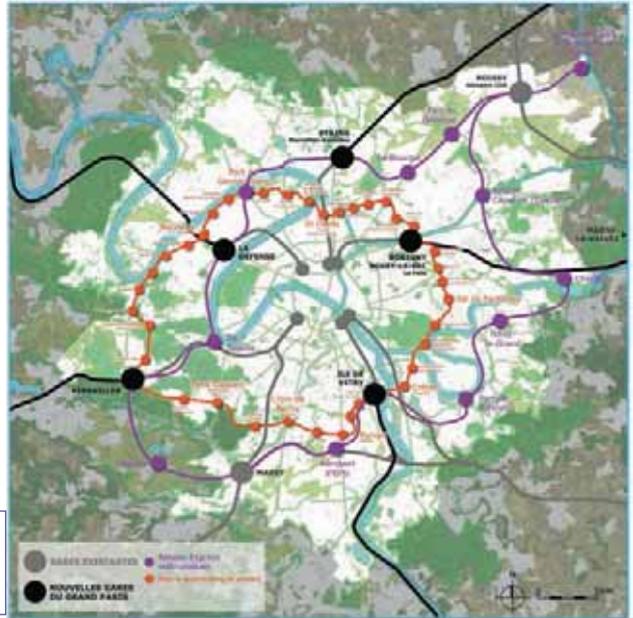
L'équipe **Nouvel/Duthilleul/Cantal Dupart** identifie pour sa part de grands hubs définis comme points de connexion offrant plus de deux directions opposées et assurant ainsi le maillage rapide du réseau. ces grands hubs sont situés aux cœur de pôles actifs de la métropole et articulés avec le réseau d'échelle plus réduite (il s'agit d'un loop, de type TCSP, pour assurer en profondeur l'irrigation des tissus urbains). Six de ces hubs expriment les portes du Grand Paris : Paris CDG, La Défense, Le Bourget, Paris-Orly, Massy et Versailles. Trois autres grands hubs complètent cette liste dans Paris intra-muros (couple Gare du Nord et de l'Est, couple Gare de Lyon et d'Austerlitz, Montparnasse).



Source : équipe Nouvel/Duthilleul/Cantal Dupart



Pour l'atelier **Castro/Denissof/Casi**, il s'agit de valoriser de nouvelles gares connectées au réseau rapide et appuyée sur des polarités renouvelées afin de désengorger le centre de Paris et contribuer ainsi à rééquilibrer la métropole. Trois nouvelles gares sont notamment proposées : Gare d'Angleterre à Stains-Pierrefitte, Gare du Sud à Orly, Gare pour l'Est à Bobigny. Le renforcement des gares de La Défense et de Versailles est également proposé.



De nouvelles gares TGV désengorgent les gares centrales et sont connectées au nouveau réseau rapide

Source : atelier Castro/Denissof/Casi

Les gares sont non seulement évoquées comme équipements permettant des déplacements efficaces, mais comme devant renforcer ou impulser des polarités.

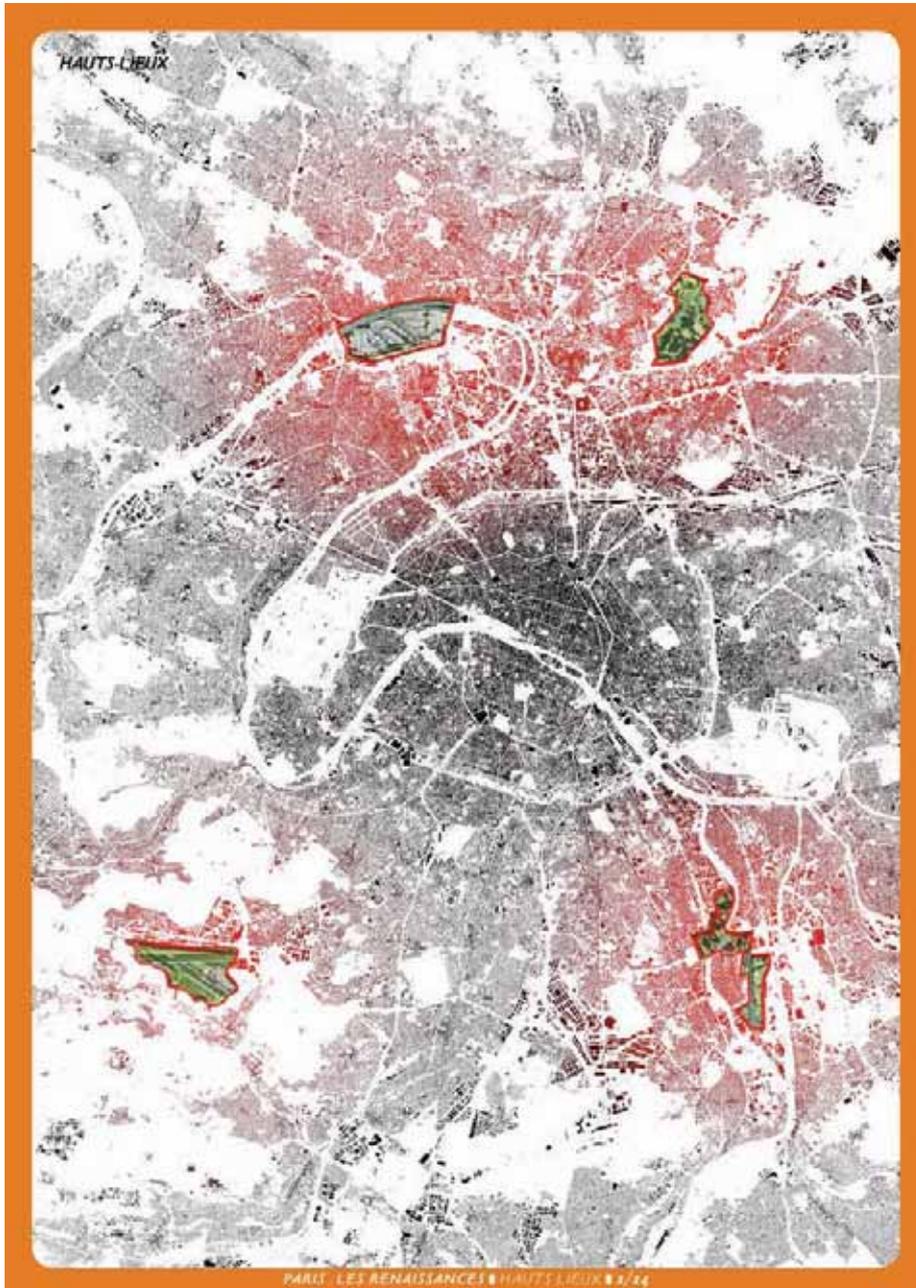
À une échelle plus fine, les gares sont également posées comme lieux d'intensification urbaine et un regard particulier est proposé sur le quartier de gare.

Dans les travaux de l'équipe **Portzamparc**, la question de l'armature urbaine à mettre en place autour de la gare est traitée dans le cadre de fenêtres de projet déroulant les principes de la mise en place d'un grand projet urbain (trame viaire hiérarchisée et maillée, trame verte cohérente, espace public de qualité, formes urbaines, équipements et commerces, mixité entre activité et habitat). Ces fenêtres sont: Roissy/Le Bourget, Bobigny, Gare Nord-Europe, Orly/Massy, Massy/Saclay, Evry/Grigny.



Source : équipe Portzamparc

Pour l'équipe **Nouvel/Duthilleul/Cantal Dupart**, certains hubs desservent notamment des « hauts lieux » à charge paysagère forte, sur lesquels des villes intenses et verticales les mettant en scène sont proposées : Gennevilliers, La Courneuve, Les Ardoines, Villacoublay. Ces lieux sont présentés comme des « starters de redéveloppement urbain ». Des planches graphiques (notamment en 3D) illustrent ce travail urbain.



Source : équipe Nouvel/Duthilleul/Cantal Dupart

L'équipe **Castro/Denissof/Casi** propose de dépasser les priorités fonctionnelles et d'imaginer des gares qui seraient toutes des lieux de projet, intégrés et ouverts sur la ville. La création de nouvelles gares va alors de pair avec l'installation ou la confirmation de nouvelles polarités (notamment à l'est et en dehors de Paris, avec par exemple les sites de Bobigny, Villetaneuse ou encore Val de Fontenay).

L'équipe Djamel Klouche, **AUC** propose quant-à elle des comparaisons avec les développements urbains autour des gares de Tokyo et des réappropriations sur des sites franciliens importants.

1

Tokyo Station Yasuji Area Development Project

Open(planned): 2011

Floor Area: 360,000(sq meter)

Image 1 (Tokyo Station Yasuji Area Development Project)



2

Sofo-Site

Grand Open: 2006

Function: Office, Shop, Restaurant, Studios, Theater, Hall, Showroom, Hotel, Residence

Floor Area: 1,550,000(sq meter)



3

Shinjuku Inter City, Grand Commons, Central Garden

Grand Open: 2003

Function: Office, Shop, Restaurant, Hall, Showroom, Hotel, Residence

Site Area: 11ha

Floor Area: 920,000(sq meter)

Employed Population: 30,000



4

Osaki Gate City

Open: 1999

Function: Shop, Office

Site Area: 320,000(sq meter)



5

Shinjuku Station Redevelopment

Open(planned): 2020

Redesign of the platform, plaza with terminal structures

Image (Shinjuku-stad)



Source : équipe AUC

Les gares dans le projet Orbival

les gares comme repères urbains et équipements structurants

Parmi les propositions de gares établies à l'occasion du futur métro du Grand Paris, certaines méritent attention par l'image et la symbolique qu'elles véhiculent. A l'initiative de l'association Orbival (née en 2006 sous l'impulsion du conseil général du Val-de-Marne), six équipes d'architectes et urbanistes ont proposé des projets pour la portion de boucle du sud-est, dans le Val-de-Marne, qu'il est utile d'analyser car un certain nombre de thématiques communes s'en dégagent.

Par exemple, à la station Villejuif-IGR, l'agence TVK a conçu un projet qui s'apparente à une cathédrale inversée et évidée. Futur pôle de connexion entre la grande boucle du réseau grand Paris et le prolongement de la ligne 14, les concepteurs ont traité la station comme un cube enterré d'où dépasse une verrière. Le projet présente quatre faces: face services (commerces), face ville loisirs (théâtre), face parc, face activités (bureaux).



Dossier de presse ORBIVAL / Conseil Général du Val de Marne

À Vitry-centre, l'équipe de JC Tougeron a proposé un projet de « gare sculpture ». Les bouches du métro sont traitées comme des sculptures, quatre « bulles éclatées » d'où sortent les escalators. En surface, la gare se présente comme « un dais dressé sur ses pattes de métal qui abrite le quai central d'une verrière colorée. » La couleur est utilisée pour densifier la lumière qui éclaire, par des puits couverts de verrières, la structure souterraine.



Dossier de presse ORBIVAL / Conseil Général du Val de Marne

Toujours à Vitry, la gare des Ardoines, à l'interconnexion du réseau grand Paris et du RER C, s'inscrirait dans le cluster « biotechnologies » d'Orly-Rungis-Seine-Amont avec une structure d'accueil pour jeunes entreprises et environ 12000 logements à créer. Sur ce hub, la grande Halle ferroviaire, une cathédrale en béton datant des années 30 qui abriterait la future gare avec commerces, bureaux, services et cinéma. Conçu par l'agence Seura, cette « gare patrimoine », entourée de deux immenses parvis, serait, plus qu'un lieu de passage, un nouveau lieu urbain.



Dossier de presse ORBIVAL / Conseil Général du Val de Marne

À Créteil-l'Échat, à l'interconnexion avec la ligne 8 du métro, le projet conçu par l'agence Grifo permet de recoudre le tissu urbain déchiré par les coupures ferroviaires et routières. La « gare parvis » permet de relier les deux rives de la commune et se transforme en place urbaine avec commerces, services, restaurants et coulée verte reliant la gare au centre-ville. Afin de « dynamiser » le quartier, une tour est prévue, regroupant hôtel, centre d'affaires et de recherche.



Dossier de presse ORBIVAL / Conseil Général du Val de Marne

Pour la station Champigny-centre, à l'intersection des branches vers Val-de-Fontenay et Marne-la-Vallée, l'agence Mimram a retenu l'idée d'une « gare fonctionnelle ». La station n'est pas une simple émergence, mais un **repère urbain**. Ce qui explique un projet de tour structurelle, colonne verticale de lumière, accueillant les circulations et guidant la lumière vers la station.



Dossier de presse ORBIVAL / Conseil Général du Val de Marne

En conclusion

Parmi les problématiques communes à beaucoup de ces projets de gares, on retrouve la question de la **lumière** et de l'éclairage naturel de la structure souterraine qui se traduit en général par des bâtiments surmontés de verrières.

La référence aux cathédrales est aussi fréquente, montrant le besoin de sens et de **symbolique** de ces **équipements structurants** dans le tissu urbain.

La structure de béton ou d'acier est en général lisible et même magnifiée par l'architecture dans un hommage rendu à la **technologie**.

La gare est très souvent conçue au centre d'une **place urbaine**, d'un parvis, dans une position privilégiée par rapport à la ville et conçue comme **multifonctionnelle** avec des services, des restaurants des commerces. Elle peut même être l'occasion de **recoudre le tissu urbain** et de recréer une liaison avec le centre-ville.

La leçon semble avoir été tirée de l'échec urbain de certaines gares conçues à l'époque des villes nouvelles, qui n'étaient plus conçues comme des repères ni comme des équipements publics dans la ville. L'accès est illisible dans le tissu urbain puisqu'il se situe souvent dans un centre commercial situé au dessous.

Les gares sont à nouveau conçues comme des repères urbains et des équipements structurants dans le tissu urbain, permettant le cas échéant de recoudre et mieux matérialiser la liaison avec le centre-ville.

L'identité des réseaux de tramway en Ile-de-France

L'exemple du tramway des Maréchaux à Paris

Le tramway T3 du boulevard des Maréchaux à Paris s'inscrit dans le projet de requalification de la couronne parisienne et du développement des transports collectifs. La réalisation du tronçon sud (13e, 14e, 15e arrondissements) a **fait basculer l'identité de ce boulevard extérieur, d'une voie au trafic important à un boulevard planté.**



Antoine Grumbach et Associés

Issu d'un concours de design, le mobilier urbain et les stations privilégient **la transparence et les matières nobles** comme **le verre, le bois et le métal**. La nuit, les abris voyageurs sont éclairés en lumière blanche, dont l'intensité augmente à l'arrivée du tramway.

L'unité et l'identité du réseau ont été pensés grâce à une **conception d'ensemble** de l'insertion urbaine et des espaces publics par l'architecte **A. Grumbach** et le paysagiste **M. Desvignes** ainsi que le concepteur lumière **L. Clair**. Les stations et le mobilier urbain ont été conçues par le designer **J.-M. Wilmotte**. **Le langage architectural et urbain ainsi que le choix de matériaux donnent ainsi une cohérence au réseau.**



Antoine Grumbach et Associés



Antoine Grumbach et Associés

Le contexte urbain

Les boulevards des Maréchaux ont été transformés en boulevard urbain dont le renforcement du caractère végétal correspond à l'idée de **qualifier** fortement cet espace par rapport au boulevard périphérique et aux autres quartiers parisiens. Le tramway, ainsi que les projets de couvertures du périphérique associés aux GPRU, a permis de transformer ce territoire de « l'entre deux » en un véritable **lieu de pratique et d'identité métropolitaine**, permettant la promenade et l'émergence de nouvelles pratiques.



Antoine Grumbach et Associés

L'espace public

Les stations sont comme des stations services de la vie quotidienne. Implantées près des commerces, elles confortent la vie locale. Implantées **tous les 500 m**, elles sont majoritairement **plantées d'arbres à fleurs blanches**, ce qui permet de les repérer de loin. Cette ligne paysagère basse complète les grands alignements existants. Le paysagiste a eu comme ambition de transformer le site en grand jardin linéaire, plus de 600 arbres d'essences nouvelles ont ainsi été plantés pour donner cette image très arborée. Le choix d'une **plateforme engazonnée** et la plantation de plus de 1000 arbres renforcent **le caractère d'une grande promenade végétale**.

Au niveau des stations, **le traitement du sol** des stations et celui des trottoirs fait l'objet d'un **traitement minéral identique** (dalle de **granit**) afin de composer de véritables places traversantes. Les **pavés** auparavant recouverts par le bitume des Maréchaux ont été réutilisés comme revêtement de sol ou bordure.



Antoine Grumbach et Associés

L'éclairage

La nuit, la **mise en valeur des arbres** est assurée par l'utilisation de sources d'éclairage blanches qui remplacent les traditionnels éclairages jaunes. L'éclairage des stations est réalisé par de vastes **toits lumineux**.

Le mobilier urbain

Le mobilier urbain des stations conçu par J.-M. Wilmotte s'inscrit dans la conception de ce grand boulevard planté. La toiture **lumineuse** et les parois de verre sont **discontinues** afin d'**intégrer les arbres** sur les quais, cette volonté de **transparence visuelle** permet d'éviter l'effet d'un espace trop fermé qui aurait coupé le boulevard en deux.



Antoine Grumbach et Associés

L'image du tramway

La RATP a voulu que le tramway ressemble aux bus et aux métros, par rapport à l'image de leur réseau de transport afin que les usagers comprennent que le tramway en fait partie. Le tramway est donc cohérent, avec les couleurs et l'identité de la régie.



Antoine Grumbach et Associés



Antoine Grumbach et Associés

L'exemple du prolongement du tramway T1

Dans la première partie du tram-way T1 déjà réalisée, le maître d'oeuvre **A. Chémetoff** a cherché à construire un espace urbain malgré sa faible densité. L'objectif était de lier et d'ordonner l'espace urbain avec quatre principes simples: « une ligne de tramway, une ligne d'arbres, une ligne de sols et une ligne de mobilier urbain » Ce choix a marqué le paysage.

Concernant le prolongement du tramway, les objectifs de lier les espaces et de faire de l'urbain restent valables mais le contexte est différent car très contrasté. L'image du tramway doit donc s'adapter au contexte traversé.

Le principal problème de la conception des espaces publics c'est la multiplicité des intervenants et le cloisonnement des logiques sectorielles, ce qui a pour conséquence de perturber la lisibilité et le confort des espaces.

Pour obtenir des espaces publics de qualité il faut exiger un projet d'ensemble et que celui-ci réponde à un certain nombre de critères.

D'abord la lisibilité : les usagers doivent comprendre facilement, d'un coup d'oeil, le statut et les fonctions de l'espace public.

Ensuite la simplicité: la qualité spatiale s'obtient dans la mesure, le refus de l'encombrement de l'espace par du mobilier urbain hétéroclite ou la débauche de revêtements différents.

La continuité est aussi essentielle pour traduire la notion de réseau et permettre la fluidité des déplacements.

Le confort de l'espace est aussi très important pour les usagers avec une place restreinte attribuée à la voiture et des largeurs d'espaces piétons suffisantes.

Les espaces publics d'une ville doivent constituer un réseau continu, lisible et hiérarchisé, ayant la capacité d'assurer, dans leur diversité, les relations entre tous les quartiers de la ville.



Christian Devillers et Associés

Ces principes ont été mis en œuvre dans le prolongement du T1 par C. Devillers, ils donnent au projet sa qualité et son identité.



Christian Devillers et Associés
Vue de la station Courbet à Romainville



Christian Devillers et Associés
Vue de la rue Galliéni à Romainville, traitement du dénivelé, choix des matériaux



*Christian Devillers et Associés
Traitement du sol, utilisation du stabilisé en fonction de l'usage
et de l'ambiance générale du projet*



*Christian Devillers et Associés
Traitement du sol, utilisation du béton sur la place,
les tonalités sont en harmonie avec les façades*



*Christian Devillers et Associés
Les espaces d'attente, choix d'un mobilier urbain très sobre,
qui se fond dans l'espace*

DRAC Ile-de-France - Mars 2012

LE PATRIMOINE DES GARES DE BANLIEUE : ESQUISSE

Si la qualité patrimoniale des grandes gares parisiennes est reconnue, celle des gares de banlieue l'est beaucoup moins. Certaines d'entre-elles, pourtant, témoignent de l'audace technique et architecturale qui a parfois prévalu à leur conception et à leur construction.

Cette note ne prétend ni à l'exhaustivité ni à un repérage scientifique. Elle se fonde sur les travaux de l'Inventaire général du patrimoine culturel, créé en 1962 et mis en œuvre depuis 2004 par les conseils régionaux. Elle résulte de la consultation de la base de données en ligne « Mérimée » du Ministère de la Culture et de la Communication, qui recense le patrimoine monumental et architectural français. Elle souhaite montrer qu'une étude historique plus approfondie aurait du prix à l'heure où les pouvoirs publics et notamment la Société du Grand Paris imagine ce que seront les gares de la métropole du 21^e siècle.

Les **gares de banlieue** sont de fait très diverses même si un même modèle est souvent rencontré. Il s'agit des gares que l'ingénieur-en-chef des Ponts et Chaussées **Luneau** a fait construire au milieu des années 1870, au toit prolongé qui sert d'auvent sur le quai et dont le premier étage abrite le logement de fonction du chef de gare.

Beaucoup de ces gares sont encore en service et sont devenues avec le temps caractéristiques de la moyenne banlieue. Plusieurs d'entre-elles, cependant, ne répondant sans doute plus aux contraintes de l'augmentation du trafic voyageurs due à la densification, ont été détruites, notamment pendant les années 1970 au moment de la construction du RER.

Si ces gares sont caractéristiques du « Grand Paris », elles ne présentent cependant pas vraiment de qualités architecturales particulières.

C'est surtout après 1930 que les sociétés de chemin de fer ont fait appel à des architectes, dont certains très reconnus, pour construire des gares, des passerelles, des abris... Il s'agissait



Décamps Christian - © Inventaire général, ADAGP

aussi d'utiliser une nouvelle technique industrielle : le béton armé, alliant ainsi **innovation technologique et création architecturale**.

Un repérage rapide effectué grâce à la base Mérimée permet d'identifier certains de ces architectes.

La **gare de Versailles Chantier** est une des rares gares « de banlieue » protégée au titre des monuments historiques, ce depuis 1998. Son architecte est **André Ventre**.



Source Structurae
<http://fr.structurae.de/structures/data/index.cfm?id=s0039774>

La base Mérimée nous apprend que la première gare des Chantiers fut édifée en 1849 lorsque le besoin pour la ville de Versailles d'être reliée à un axe ferroviaire desservant l'ouest de la France se fit pressant. Le choix de l'emplacement fut délicat compte-tenu des intérêts personnels de certains quartiers de

la ville, compte-tenu aussi de la situation géographique du quartier des Chantiers, pressenti très tôt, qui est enclavé entre la forêt, le quartier Saint-Louis et les Étangs-Gobert. Très rapidement la station de Chantiers se révèle trop petite. Elle est doublée en 1880. Malgré cela, la gare conserve sa réputation de bâtiment exigü, non adapté aux besoins. L'idée d'une reconstruction complète germe dès 1910. En 1912, la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest propose des plans, signés André Ventre. La guerre et les hésitations empêchent le projet de se réaliser. De nouveaux plans sont présentés à partir de 1926, signés du même architecte. Ils seront légèrement modifiés à plusieurs reprises, jusqu'au lancement du chantier à la fin de l'année 1930. La gare est achevée en 1932. Elle se caractérise par une façade convexe s'inscrivant dans la tradition architecturale classique avec baies cintrées, pilastres et corniche. Quelques touches de modernité se lisent dans les ailes basses qui flanquent symétriquement le corps de bâtiment central. Les bâtiments situés à l'arrière sont en revanche traités dans le style des années 30. Une passerelle, contiguë au hall des voyageurs, enjambe les quatre voies ferrées pour aboutir au poste d'observation. Elle renferme les escaliers qui desservent les quais. Une gare de marchandises fut bâtie en contrebas, le long

des voies, et reste donc invisible depuis la cour d'arrivée. L'ensemble est en béton armé recouvert, pour les façades du bâtiment des voyageurs, de plaques de pierre de Ladoix, polies ou adoucies selon les endroits. Une décoration de panneaux de pierre de Corrigny rose gravée scande chaque espace. L'éclairage originel en pavés de verre des voûtes couvrant les différents halls a disparu. (notice CRMH IdF)

André Ventre réalise aussi la très élégante gare de Meudon Bellevue, site qui, de 1893 à 1934 connut même un funiculaire...



Dessin de Karl Fichot, gravure de Méaulle. 1893 B.N. Estampes



Class Inv Ayrault

Alexandre Barret, l'architecte de l'imposante salle des fêtes de Boulogne-Billancourt, construit sur le même plan deux gares, l'une à Clamart et l'autre à Villennes-sur-Seine. La gare de Villennes a fêté son centenaire en 2011. Celle de Clamart a été détruite. On retrouve dans ces gares des éléments « art nouveau » et notamment l'utilisation généreuse du métal pour dégager de vastes ouvertures afin de faire entrer la lumière.



Gare de Villennes-sur-Seine - vue intérieure de la salle des pas perdus - Cl. Inv Vialles



Clamart - gare dite nouvelle gare - vue d'ensemble - dessin aquarellé extrait de l'Habitation pratique, novembre 1905, pl 21 Cl. inv. Ayrault



Gare de Villennes-sur-Seine - Vialles, Jean-Bernard - © Inventaire général, ADAGP

L'architecte polytechnicien **Urbain Cassan** (1890-1979) commence sa longue carrière comme architecte de la Compagnie des chemins de fer du Nord où il signe les gares de Chauny, Saint-Quentin, Noyon... au milieu des années 1920. C'est environ dix ans plus tard qu'il réalise les gares de Colombes-centre, Colombes-stade et de Bois-Colombes (92). On notera qu'il est aussi, au milieu des années 1950, avec René Coulon, l'architecte du campus d'Orsay (Paris 11). L'une de ses dernières contributions aura été la Tour Montparnasse entre 1969 et 1972.

Urbain Cassan, directeur général de la construction au ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme entre 1945 et 1946, membre de l'Institut a aussi été Président de l'Ordre des architectes.

Une première station est ouverte à Colombes sur la ligne Paris-Argenteuil en 1851 dans une tourelle ayant servi d'observatoire au marquis de Courtanvaux. En 1863, une gare est mise en service. Lors de l'électrification des lignes et du remaniement des voies en 1935, l'ancienne gare est démolie et remplacée par la

gare actuelle construite par Urbain Cassan (architecte DPLG) en 1936 ainsi que les viaducs (date et attribution par source). Les travaux de modernisation ont fait disparaître en partie les modifiant les constructions de Cassan.



Inv. Catherine Boulmer)

Près du stade de Colombes, alors fameux, une station est ouverte dès 1924 à l'occasion des jeux olympiques. En 1935 Urbain Cassan reconstruit cette gare au moment de l'électrification de la ligne, du doublement des voies et de la suppression des passages à niveaux par la construction d'un viaduc.
(Inv. Catherine Boulmer)



Inv. Catherine Boulmer)

La station de Bois Colombes est ouverte dès 1857. En 1935, pour les mêmes raisons, Urbain Cassan construit une nouvelle gare, pour laquelle il réinterprète le beffroi qu'il a déjà utilisé pour la gare de Brest à la fin des années 1920. La gare est située au-dessus des voies sur la place Gabriel Péri. Deux escaliers conduisent aux quais (Inv. Catherine Boulmer)



On pourrait dire de l'architecte **Jean Philippot** qui réalise notamment les gares de Meudon et de Vanves (92) qu'il est un architecte de la banlieue des années 1930, des cités jardins, de l'église de Drancy et de bien d'autres réalisations mais il dessine aussi la gare de Deauville-Trouville et, bien plus loin, celle de Pointe-Noire au Congo.

Jean Philippot réalise la gare de Vanves (ci-contre) en 1934 et celle de Meudon (ci-dessous) en 1936.



Vialles Jean-Bernard - © Inventaire général, ADAGP

La gare de Vanves est caractéristique de plusieurs de ses œuvres, alliant le béton à un revêtement de briques.

Pour mémoire, Jean Philippot est aussi l'architecte du « nouveau Compiègne ».

Henri Pacon est un autre grand architecte de la même période, qui collabore d'ailleurs avec Jean Philippot pour plusieurs programmes de logements. Il signe notamment cette gare caractéristique qui comporte nombre d'éléments caractéristiques des années 1930. Elle donne accès à des voies et à des quais en viaduc à Chaville (78). Le projet définitif date de 1936, les travaux sont achevés en 1938. (Inv)



On citera enfin la station de Gentilly, sur la ligne de Sceaux, dont la gare actuelle date de l'électrification de la ligne. Elle a été édifée en 1933 par l'architecte **Louis Brachet**, architecte de la compagnie Paris-Orléans.



On sourira en notant au passage que la gare de Gentilly dénoue le débat qui voudrait que le métro ait des stations et non des gares...



D'autres gares franciliennes datent à l'évidence de la même époque sans, cependant, que la base de données Mérimée précise qui a été leur architecte... C'est le cas, par exemple, de la gare de Laplace, qui n'est cependant pas sans qualités architecturales.



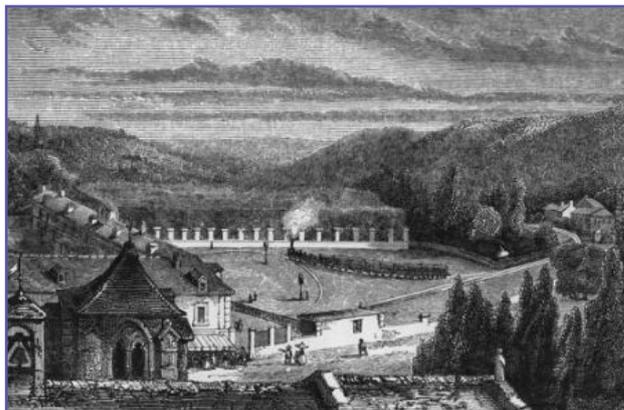
Au delà de l'architecture des gares, la promenade francilienne ferroviaire rappelle bien évidemment l'importance donnée aux ouvrages d'art qui, prenant le relais des aqueducs monumentaux, sont parfois mis en scène comme ils mettent aussi en scène le paysage, le point de vue, le panorama.



Car la gare n'a pas toujours servi à « cacher » le train et dans le Sceaux de la fin du 19^e siècle et de sa ménagerie, le train participait tant à l'attraction qu'on lui avait construit une boucle pour que les promeneurs, qui n'étaient pas encore des touristes puissent l'admirer davantage.

L'Inventaire nous apprend qu'en :

- 1675 J.-B. Colbert fait capter les eaux des hauteurs environnantes et les canalise jusqu'à Sceaux, elles aboutissent dans des réservoirs creusés dans un jardin dépendant du château. Il fait sans doute également construire la ménagerie.
- En 1710, l'architecte Jacques de la Guépière élève une fabrique de jardin pour la duchesse du Maine (date, attribution par source) dans le jardin de la ménagerie.
- 1799 : installation du bal de Sceaux.
- Entre 1823 et 1846, construction de la conciergerie.
- En 1824, l'architecte Archange bâtit des bains douches (date, attribution par source).
- En 1846, transformation de la ménagerie en gare.
- En 1893, la gare est désaffectée et vendue pour servir de maison d'habitation.
- En 1895, construction d'un tennis.
- En 1948, le jardin est acheté par le département.
- Site classé le 8 mai 1942.



Comment ne pas s'étonner aussi des « manoirs » de la Grande Ceinture dont certains auront trouvé avec le temps des affectations qui peuvent paraître surprenantes. C'est ainsi le cas de la gare de Gennevilliers, ouverte sur la ligne de chemin de fer reliant Saint-Ouen les docks à Ermont Eaubonne en 1907 (date portée) ; placée loin du vieux centre elle a plus favorisé le transport des marchandises que des voyageurs ; elle comprend une gare de marchandise importante et un abri voyageur ; désaffectée dans les années 1970 ; décor de céramique signé **M. Boulenger et Cie** de Choisy-le-Roi. (source Inv.)



Gare de
Bry-sur-Marne

On remarquera que la célèbre enseigne de restauration rapide semble avoir scrupuleusement respecté le bâtiment protégé au titre des monuments historiques, jusqu'à rétablir des auvents dans « le style de l'époque ».



http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ancienne_gare_de_Gennevilliers_01.jpg GERALIX

Toutes les gares désaffectées ne sont cependant pas devenues des restaurants. L'ancienne gare de Choisy-le-Roi (94), construite en 1905 est toujours bien visible à côté de la gare du RER actuelle et qui porte fièrement des « Faïences de Choisy » provenant bien sûr de la faïencerie Hippolyte Boulenger et Cie qui contribuait alors à la renommée de la ville. Elle abrite aujourd'hui le service municipal de la jeunesse.

Comment oublier la gare édifée pour la station du champ de Mars par l'architecte Just Lisch à l'occasion de l'exposition universelle de 1878. Elle a été remontée à Asnières (92), à son emplacement actuel en 1899 où elle a servi de dépôt, puis de gare de voyageurs de bois colombes de 1924 à 1937. Elle a désormais perdu son lanterneau et sa couverture en tuiles vernissées et malgré son inscription à l'inventaire en 1985, elle est aujourd'hui à l'abandon et dans un état proche de la ruine. (notice Inv. Mérimée)



source wikipedia

On terminera par une note plus optimiste en évoquant la gare d'Enghien. L'inventaire nous apprendra ainsi que « la première gare d'Enghien est inaugurée le 11 juillet 1846, Jacob Pereire est alors le président de la compagnie de chemin de fer du Nord dont dépend la ligne. Elle est reconstruite en 1866.

À cette occasion, avec le doublement des voies, une passerelle de bois est installée pour permettre aux voyageurs de franchir les voies et se rendre de part et d'autre de la voie ferrée dans la ville. C'est également en 1866 qu'une nouvelle gare est construite, "la gare du Refoulons" dont il subsiste sur le côté de la gare actuelle une halle supportée par des colonnes de fonte. En 1932, la première passerelle étant jugée trop vétuste, une nouvelle passerelle est construite, cette fois en béton, toujours en place. En 1956, le petit lanterneau qui la surmontait et indiquait l'heure ainsi que la girouette sont déposés. Elle a été réhabilitée entre 1996 et 1998 dans le cadre d'une opération pilote en Ile-de-France : aménagement du hall, de la zone de vente, du souterrain, des accès aux quais directs et du parvis d'entrée. Dans un article du 24 décembre de la Vie du rail, "Un siècle et demi de gares françaises", elle est qualifiée de style anglais pour la présence de sa passerelle et de ses quais hauts.

La première gare était un simple bâtiment à trois travées couvert par un toit à long pans avec, sur les quais, une galerie couverte abritant les voyageurs, supportée par des colonnes de fonte. Un bâtiment lui faisait face, de l'autre côté du quai, avec la même galerie. Le second bâtiment, sensiblement de la même taille pour

le corps de bâtiment central, possédait des ailes latérales. Le décor était plus présent avec le lanterneau couronné en bulbe qui surmontait l'ensemble et portait une horloge à quatre cadrans. La modénature était soignée notamment avec un larmier saillant au dessus des baies du premier étage, et au niveau du toit, au dessus de la corniche, des balustres de pierre masquant une partie du toit. (Cueille Sophie) »



Jean Marie Dutilleul, président du conseil de surveillance de l'AREP - Juin 2011

GARES DU GRAND PARIS

Vers un cahier des charges, à partir de l'exemple du Bourget

- 1 La gare dans la ville contemporaine comme le territoire que l'on parcourt à pied entre deux modes de transports de la ville ou entre un mode de transport et le quartier environnant . Le Bourget est une simple exploration de la possibilité de réaliser un hub très compact pour donner au maillage sa pleine efficacité tout en permettant un accès facile au quartier environnant.
- 2 Pour qui prépare t-on ces gares ? Qui seront ceux qui les parcoureront dans vingt ans. Toutes sortes de piétons multimodes équipés pour vivre en mouvement, c'est à dire deux choses : d'une part des piétons empruntant toutes sortes de modes différents en fonction de leurs besoins du moment, informé en temps réel de la disponibilité de ces modes, et d'autre part, des citoyens équipés de terminaux leur permettant de se distraire, travailler, acheter, se rencontrer, pendant des « trajets ».
- 3 Ce mode de vie urbain, cette évolution du rapport au déplacement dans la ville va se matérialiser dans les gares du grand Paris de façon très différente selon les gares avec deux grandes caractéristiques distinguant ces gares : le nombre de réseaux lourds type métros et RER ou trains s'y croisant, d'où des gares hubs, des gares de correspondances ou des gares stations, et la capacité de transformation du territoire alentour.
- 4 Si la raison d'être d'une gare est d'organiser le passage des gens à pied d'un mode de transport à un autre ou au quartier environnant, sa première qualité est de proposer des parcours à pied « faciles ». Que faut il pour qu'une gare soit facile à parcourir ?
 - Qu'on la comprenne pour trouver son chemin, c'est l'intelligibilité.
 - Qu'on puisse anticiper son parcours, c'est la lisibilité.
 - Que ce parcours soit matériellement aisé, c'est à dire assez court, sans obstacles et avec des parcours verticaux le plus naturels possibles, c'est la fluidité, qui se joue à grande et à toute petite échelle pour tous, jeunes ou vieux, chargés ou non etc...
- 5 La première fonction de la gare, de faciliter le passage, étant assurée, réfléchir à ce qui permet d'y « être bien ». Il y a deux composantes au bien être : le physiologique et le psychologique.
- 6 C'est alors qu'on y est bien que l'on a envie encore plus, de faire du temps de passage en gare un temps utile dans la vie quotidienne : travailler ou se reposer, se restaurer, se rencontrer, acheter ou se distraire. Alors la gare progressivement devient naturellement le lieu d'une nouvelle centralité et donc d'un renouveau urbain. Ceci est rendu possible par trois exigences : Que tous les espaces soient « efficaces », c'est à dire qu'il n'y ait aucun espace délaissé, que les espaces soient adaptables en permanence aux besoins du moment avec une grande souplesse de desserte par les réseaux et un minimum de points durs techniques, que le territoire de la gare soit étroitement imbriqué avec le quartier environnant qui est son complément naturel, ce qui implique un travail fortement partenarial.
- 7 Ce travail multi-acteurs doit être compatible d'une part avec les différents échéanciers et aléas temporels de réalisation des ouvrages et d'autre part avec les organisations de gestion et d'exploitation de ces acteurs, et ceci doit être pris en compte dans le projet d'organisation spatiale lui même.

TREIZE RECOMMANDATIONS POUR LA CONCEPTION DES GARES DU GRAND PARIS

Contexte

Le GIP Atelier international du Grand Paris (AIGP), dont la gouvernance associe depuis juin à parité l'État et les collectivités territoriales, est concerné à de nombreux titres par le sujet des gares existantes, à réaménager et à construire dans le Grand Paris. Ce sujet ne saurait être isolé de la question du devenir global souhaitable du Grand Paris. Cette question est bien au cœur de la mission centrale de l'AIGP. C'est sa raison d'être.

Les dix équipes pluridisciplinaires d'architectes urbanistes qui constituent son Conseil scientifique se sont toutes, avec leur sensibilité et leur approche respective, exprimées sur le sujet à l'occasion de la consultation de 2008 sur le Grand Paris. Il y a un an, dans le cadre du Débat public sur les deux propositions de transport en Île-de-France, elles ont communiqué, au titre de l'AIGP, une synthèse commune et partagée sur leur vision d'un « système métropolitain » explicité dans un cahier d'acteur où le sujet des gares faisait l'objet de recommandations spécifiques. Plusieurs équipes retenues dans le cadre des appels d'offre de la SGP sont directement concernées par la conception de futures gares. La plupart des dix équipes sont partie prenante - ou l'ont été - de réflexions spécifiques sur les territoires CDT et donc sur les enjeux liés aux gares qui s'y localiseront.

Aux termes de la loi sur le Grand Paris, l'AIGP sera conduit à émettre un avis sur chacun des CDT, notamment sur les questions liées à l'intégration urbaine.

Dans ce cadre, et dans le contexte de déploiement du réseau métropolitain de transport et du processus de révision du SDRIF, l'AIGP reste très attentif à ces sujets majeurs qui engagent l'avenir du Grand Paris ; ils seront approfondis lors des travaux à venir de son Conseil scientifique.

Préambule

La mise en place de nouvelles lignes de transport public par la Société du Grand Paris ou par le STIF dans le cadre du projet du Grand Paris prévoit la construction de 57 nouvelles gares. Parmi celles-ci 20 sont des gares entièrement nouvelles, sans correspondance avec les réseaux existants du métro parisien, du RER ou des Transiliens.

Les autres sont des gares certes nouvelles mais en correspondance avec des gares existantes d'échelle et de nature très diverses. On peut ainsi considérer les nouvelles gares autant comme des créations à part entière que comme des extensions de gares déjà présentes sur le territoire. Mais les prévisions d'augmentation très substantielle du trafic induites par le déploiement du nouveau réseau pose dans de nombreux cas la question de la redéfinition voire de la reconstruction des gares existantes.

Les nouvelles gares construites ou reconstruites n'auront pas le même statut ni le même flux de voyageurs quotidiens, même si elles sont toutes des espaces d'échange et de rencontre au sein des territoires qui les entourent. Certaines sont appelées à avoir une vocation de « commutateur métropolitain », mettant en relation le local avec une aire géographique très large, voire internationale. Ces gares exceptionnelles pourraient être traitées de façon monumentale. D'autres seront des gares de forte correspondance, sans pour autant générer une attractivité locale très importante mais doivent cependant être traitées comme des lieux spécifiques qui génèrent ou confortent un développement urbain. D'autres enfin seront essentiellement des gares à rayonnement local, sans correspondance ferroviaire. Elles ne devraient pas pour autant être considérées comme de simples émergences du sol, à l'image des bouches de métro parisiennes. Ces différentes typologies, qui restent à préciser, suggèrent des traitements spécifiques à chaque gare. Cette hiérarchie des gares ne résulte pas que des conditions de mise en place du nouveau réseau mais aussi d'une appréhension à la fois globale et précise des territoires mis en jeu, accordée au SDRIF.

On voit qu'il existe donc des typologies très variées de situations qui plaident pour une étude au cas par cas de toutes les situations, d'un triple point de vue celui de la station induite par le nouveau réseau, celui de la gare déjà existante et celui de la correspondance entre les deux. Cette approche doit bien entendu être replacée dans le contexte du quartier dans lequel s'insèrent ces équipements et de la question de l'interopérabilité avec les autres modes de transport: piétons, transports individuels (vélos, 2 roues motorisés, voitures, y compris conditions de stationnement), transports publics (taxis, bus, trams, transports complémentaires, par exemple par câbles...).

Des marchés d'étude ont été passés par la SGP à différentes équipes d'architectes associées à des bureaux d'études. Ils prévoient notamment l'évaluation de scénarios divers pour chaque gare. Par ailleurs une mission d'étude sur les gares et notamment sur celles présentant les situations les plus critiques, a été confiée par la préfecture de Paris et d'Île-de-France à la DRIEA. Cinq thèmes ont été identifiés : la gare comme élément clé de l'identité du Grand Paris; la gare vitrine de la France et de l'Île-de-France; la gare dans la ville; la gare et la sécurité du public; la gare élément clé de la chaîne des transports.

À l'heure où se définissent des choix techniques pas toujours clairement explicités et où se pose la question de la définition des gares> il semble utile que l'AIGP pose fermement un certain nombre de recommandations pour la conception des gares et leur insertion dans le contexte urbain. Il serait d'ailleurs utile de créer un forum où les projets de gares puissent être passés en revue et discutés. Ces recommandations pourront aussi être considérées comme autant de critères pour étayer les avis que l'AIGP sera amené à donner sur les conditions d'insertion urbain des contrats de développement territorial.

Les treize recommandations

Intermodalité et maillage

1 Intermodalité

Les gares doivent se situer dans une dynamique intermodale pour constituer un vrai maillage du territoire. Leurs accès ne doivent pas être uniquement commandés par l'économie générale du projet de transport ferré mais bien par les facilités offertes à une véritable multimodalité, liée à l'ensemble de moyens de déplacement. La position de la gare doit être dictée par la facilité des correspondances avec d'autres modes de transport, individuels ou collectifs. Les réseaux locaux doivent être à ce titre repensés en fonction des gares, notamment pour rapprocher et raccorder ce qui est éloigné ou isolé. Par ailleurs si l'effort doit porter sur les transports en commun, la voiture et le stationnement ne doivent pas être oubliés. La gare est bien l'espace que l'on parcourt à pied d'un quai à un autre mode de transport.

2 Correspondances

La connectivité entre les lignes de transport ferré est une clef de leur succès. Les temps de correspondances ne devraient pas excéder 3 minutes, soit une distance de 250 mètres. Par ailleurs le parcours de la correspondance ne devrait pas être un parcours en couloir — ceux-ci doivent être réduits au minimum voire proscrits - mais être pensé comme espaces publics partie intégrante de la gare.

3 Stationnement

L'accès aux gares périphériques se fera en grande partie en voiture, qui assure aujourd'hui 85% des déplacements en moyenne et grande couronne. Ignorer ou négliger cette réalité et ne pas la traiter revient à condamner les abords de ces gares à un congestionnement récurrent.

Développement urbain

4 Gares existantes

Les deux tiers des nouvelles gares sont en correspondance directe avec des gares existantes. Ces gares sont là pour certaines depuis plus d'un siècle. Elles sont identifiées par les habitants et ont souvent été le prétexte à une structuration des quartiers avoisinants. La redéfinition de la gare existante doit être le point de départ de chaque projet.

5 Insertion urbaine

L'espace de transport est un espace urbain nécessaire à la requalification des quartiers desservis. Il doit favoriser des articulations urbaines, être un ferment de composition urbaine et non un objet ignoré, surnuméraire et strictement utilitaire. Cet enjeu urbain est sans doute le plus important. Les gares doivent contribuer à créer des pôles de vie ancrant une diversité d'activités et de fonctions urbaines.

6 Quartier

Les gares doivent être, comme elles le sont déjà la plupart du temps, étroitement intégrées à leur quartier, en réduisant les coupures ferroviaires ou autres à leurs abords. Lieux d'identification et d'intensification urbaine, elles doivent être pensées en étroite relation avec la trame viaire remaillée, les espaces publics, l'accessibilité des différents autres modes de déplacement, les équipements et les commerces voisins, l'habitat et les activités, la possibilité de facilement se repérer. L'espace public autour de la gare pourrait aussi être redéfini de manière unitaire à l'échelle du réseau et contribuer ainsi à son identité. Pour autant le tressage et le mixage des activités ne s'arrêtent pas à la gare, non plus qu'elle ne saurait les concentrer à elle seule.

7 Accès

Les accès aux stations souterraines devraient être si possible multiples, ne serait-ce que pour des raisons de sécurité. Ils doivent être pensés à partir de la surface et pas seulement à partir des contraintes du sous-sol. Ils doivent découler de la spécificité de chaque gare et de sa situation urbaine.

8 Usages

Les nouvelles gares doivent être conçues par rapport à des usages variés, ouverts et porteurs d'urbanité. Elles doivent non seulement renforcer les polarités urbaines existantes mais contribuer à en impulser de nouvelles. Ces lieux d'intensification urbaine doivent être à même de proposer des services aux usagers pour faire de la gare un lieu véritablement urbain. Les gares peuvent aussi être des lieux de Culture et des lieux d'information sur le Grand Paris. La pratique des gares doit enfin rester aisée, avec des circulations et modes d'information compréhensibles et faciles.

Identité

9 Identité

Les gares seront l'expression la plus visible et la plus emblématique de l'effort d'investissement consenti pour la mise à niveau et le développement du réseau de transport public. Elles doivent exprimer par leur identité, qui peut être variée, cette démarche structurante pour l'avenir du Grand Paris. Si les gares peuvent être des marqueurs du Grand Paris, c'est en tant qu'elles participent de son récit et d'un imaginaire du déplacement. Cette identité pourrait se décliner par ligne, en fonction des spécificités du territoire qu'elle traverse et de son opérateur, ou gare par gare. Elle doit aussi se positionner par rapport à celle du réseau du métro parisien ou du RER. Il faut penser globalement l'identité commune des transports franciliens, dans la perspective d'un métro identique pour tous. La mise en relation des lieux d'intensification entre eux, par exemple le long de vallées appelées à devenir par là des vecteurs stratégiques de développement, impose des lectures coordonnées et non sectorialisées.

10 Signalétique

Plusieurs signalétiques coexistent déjà au sein des transports publics du Grand Paris. Plusieurs options sont possibles : une signalétique nouvelle et commune aux gares du nouveau réseau ; une signalétique propre à chaque ligne ; une signalétique identique à celle du réseau RER ; une signalétique et un mobilier communs pour tous les transports du Grand Paris. La question se pose aussi de la représentation claire et intelligible, sur un plan, pour le public, de l'offre globale de tous les réseaux et de leur intermodalité.

Une conception pluridisciplinaire

11 Méthode

D'une manière générale, le planning très court pour l'ensemble des études architecturales et techniques limite les possibilités de dialogue entre les parties concernées. Il est pourtant essentiel de penser les nouvelles lignes dans leur propre cohérence mais aussi en cohérence étroites avec les autres modes ferrés. L'intermodalité facile est la clef du succès de la mobilité dans le Grand Paris. Tous les scénarios possibles doivent être envisagés, sans chercher à privilégier a priori ceux qui recherchent des simplifications trop radicales pour des raisons purement techniques. Un bon processus de décision est essentiel pour arriver au bon résultat.

12 Profondeur

Même s'il est compréhensible qu'il puisse y avoir des avantages techniques à faire passer les lignes souterraines à grande profondeur et même si cela reste à argumenter de façon précise, ces grandes profondeurs posent évidemment des problèmes d'usage. Il est hautement souhaitable que les gares souterraines soient implantées le plus près possible du sol, voire en rez-de-chaussée, pour de multiples raisons : facilité d'accès, traitement des espaces de connexion, présence de lumière naturelle jusqu'aux quais, qualité du "voyage" au sens large. La topographie peut imposer des exceptions (type métro Abbesses à - 36 m) mais elles doivent être motivées et la profondeur devrait être mise en scène. C'est la position de la gare qui doit guider le tracé et non l'inverse, pour favoriser un rapport immédiat à la ville.

13 Qualité architecturale

La conception des gares doit intégrer dès l'origine des dimensions qualitatives et pas seulement strictement quantitatives ou fonctionnelles : qualité des ambiances, des volumes, articulation des différents espaces et leurs transitions, lumière naturelle, fluidité, etc. Ceci est le gage de la perception positive par le public de ces nouveaux réseaux. Chaque gare doit être un projet en soi, qui pourrait aussi être intégré dans un bâtiment.

Société du Grand Paris - Février 2012

LES GARES DU RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

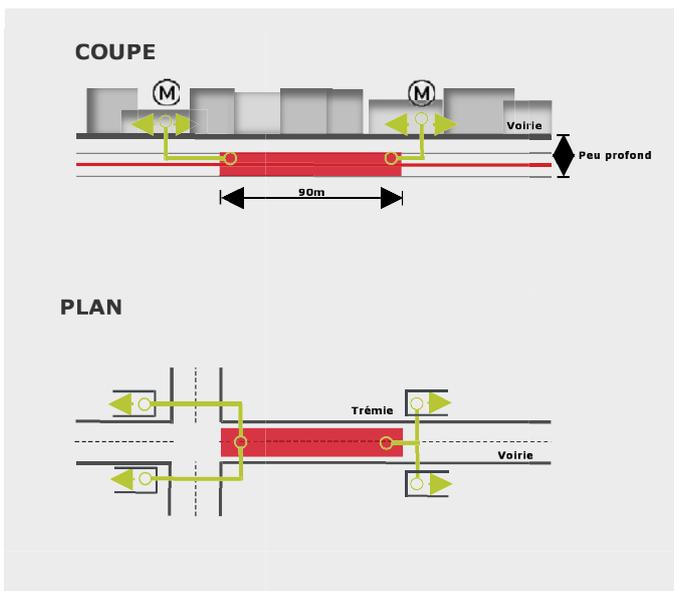
Le débat public du réseau de transport public du Grand Paris a permis de mettre en avant la gare comme un enjeu déterminant pour la réussite du projet. Cet enjeu est partagé par l'ensemble des acteurs du transport urbain, les usagers, les entreprises et les élus des territoires.

De ce fait, les gares du Grand Paris portent une grande ambition :

- premièrement, offrir à tous les voyageurs des espaces de transport à la fois efficaces, sûrs et agréables ;
- ensuite, améliorer la qualité de vie des habitants dans tous les territoires desservis : dès lors les gares ne seront pas un simple lieu de passage.

Dans la continuité des travaux réalisés par les dix équipes d'architectes lors de la consultation « Le Grand Pari(s) », les gares contribueront à l'émergence d'une métropole plus connectée, plus intense, et plus durable.

Du métro parisien au métro du grand Paris



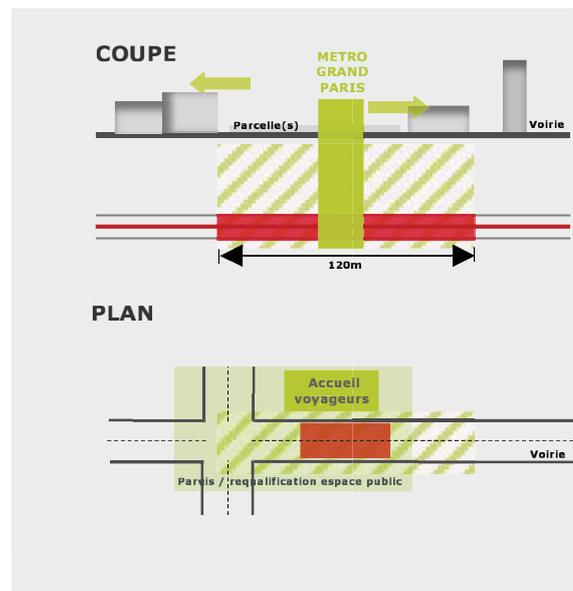
Métro Parisien : une station glissée sous l'espace public

Réseau avec des distances entre deux stations courtes (300/500 m) qui diffusent dans la ville.

Station juste en dessous de la voirie.

Couloirs « en pieuvre » et sorties multiples en voiries.

Conçue sans accessibilité aux personnes à mobilité réduite.



Métro du grand Paris : une gare souterraine émergente

Réseau avec des distances entre deux gares importantes (plusieurs kilomètres).

Repère urbain lisible et identifiable.

Émergence concernant un ensemble de services diversifiés, ouvert sur la ville..

Conçue pour être accessible à tous.

Des gares adaptées à la diversité des territoires

Les 57 gares du réseau du Grand Paris, s'inscrivent chacune dans des contextes urbains bien particuliers. La gare du Grand Paris devra traduire la recherche d'un équilibre entre des «standards» nécessaires favorisant une conception et une maintenance efficace, rapide et systématique et l'expression de multiples caractères particuliers, adaptés à la diversité des territoires.

Le croisement entre les échelles métropolitaines et locales permet d'identifier **quatre grandes familles de gare**.

1. La gare de centre-ville : insérée dans un environnement urbain déjà constitué, elle renforcera l'attractivité et le dynamisme existant.

2. La gare nouvelle centralité : créatrice de lien urbain, elle accompagnera un environnement en devenir avec un potentiel fort de recomposition et d'intensification urbaine.

3. La gare emblématique : porteuse de l'image d'excellence et de dynamisme économique des pôles de développement du Grand Paris.

4. La gare porte de la métropole : permet l'accès national et international au Grand Paris. Gare aéroportuaire ou gare du train à grande vitesse, elle accueillera le voyageur dans la Région Capitale.

Cette approche illustre la richesse et la multiplicité des différents aspects que pourront prendre chaque gare du Grand Paris à partir d'un socle d'ambition commun.



Les gares de centre-ville
s'intègrent dans des environnements urbains déjà existants et renforcent leur attractivité et leur dynamisme.



Les gares nouvelles centralités
accompagnent les projets de développement urbains en cours ou planifiés pour valoriser et resserrer les liens entre des territoires encore peu structurés.



Les gares emblématiques du Grand Paris
situées au cœur de la métropole, elles sont des noeuds de correspondances stratégiques et portent l'image d'excellence du développement de la Région Capitale.



Les gares portes de la métropole
implantées au sein d'un aéroport ou d'une gare de train à grande vitesse, elles offrent au voyageurs national ou international un accès privilégié à la Région Capitale.

La gare Grand Paris en 10 idées clés

- 01** La gare du Grand Paris est conçue comme un **parcours entre la ville et les trains**. Son insertion urbaine, son organisation fonctionnelle, son architecture et ses caractéristiques techniques servent en priorité l'évidence des parcours, **l'accessibilité à tous** et la **sécurité**. Le dimensionnement des espaces garantit un usage facile et pérenne du réseau.
- 02** La gare du Grand Paris n'est pas qu'un simple lieu de passage. Plus qu'une infrastructure de transport, elle est aussi un espace public ouvert sur la ville, qui participe à l'attractivité du territoire et soutient son développement. L'insertion de la gare est compatible avec un développement immobilier connexe, dense et mixte. Ainsi la gare du Grand Paris est **créatrice de valeur** pour les territoires desservis et pour la métropole.
- 03** La gare du Grand Paris est un **ouvrage compact** : ses accès se concentrent en un point d'émergence unique. Ce dernier joue un rôle de signal et porte l'identité du réseau. En complément, les espaces publics aux abords font l'objet d'aménagements de qualité, assurant l'intermodalité et l'irrigation de la ville par les modes doux. Sauf exception, l'absence de trémies dispersées évite la multiplication des couloirs souterrains.
- 04** L'émergence de la gare est un **repère urbain**. Elle constitue un espace public appropriable, qui crée des liens, atténue les coupures urbaines et donne à voir les dimensions multiples de la ville. Son architecture est contemporaine, soignée et remarquable. Sa forme s'adapte à l'environnement urbain : bâtiment gare, place basse ou édicule, avec ou sans opération immobilière connexe...
- 05** La gare bénéficie d'un **hall d'accueil et d'échanges ouvert sur la ville**. Il s'agit d'un espace adapté à une mixité d'activités et capable d'évoluer. Il organise à la fois l'accueil, l'information des voyageurs ainsi qu'une offre de commerces et de services variés. Il peut aussi jouer le rôle de hall de correspondances entre le réseau Grand Paris et les modes lourds existants.
- 06** Les gares en interconnexion avec les réseaux lourds sont conçues en **complémentarité avec les gares existantes**. Selon les enjeux de correspondance et les contraintes sur chaque site, il peut s'agir de réaliser une extension des installations existantes, de les restructurer en profondeur, ou à l'inverse de rester assez indépendant. Sept gares nouvelles assurent aussi l'interconnexion entre les lignes du réseau du Grand Paris. Ces dernières sont conçues comme des ouvrages uniques et de dimensions spécifiques, permettant d'optimiser les correspondances.
- 07** Une **charte d'aménagement et de design** permet à l'ensemble des gares de partager une identité commune et cohérente. Cette identité repose sur des standards efficaces en matière de composition des volumes, de traitement de la lumière et de l'acoustique, de second-œuvre, d'équipements, de mobiliers, d'intégration des espaces commerciaux et publicitaires, de marquage des lieux. Ces aménagements sont avant tout solides, sobres, facilement nettoyables et maintenables. Ils participent au confort d'accès des voyageurs.
- 08** La gare constitue un **espace de travail et de logistique performant**, au service d'une activité industrielle : le transport. La configuration des locaux nécessaires au fonctionnement du réseau est pensée conjointement avec celle des espaces voyageurs, de sorte à pouvoir gérer facilement l'évolution des équipements et des organisations. L'aménagement des différents espaces offre des conditions de travail adaptées aux différents types de personnel intervenant chaque jour dans la gare.
- 09** La gare du Grand Paris est un support d'**interventions culturelles et artistiques**. Les espaces favorisent l'accueil de contenus temporaires, évolutifs ou même dynamiques, comme par exemple des scènes musicales. Ces interventions permettent de qualifier des espaces de circulation ou des surfaces sans fonction, et ainsi d'enrichir le parcours des voyageurs.
- 10** L'ensemble du réseau accueille **une offre cohérente et diversifiée de services** (marchands, non marchands, dématérialisés et numériques), qui répond à des objectifs complémentaires :
Concourir à la performance économique des espaces de transport ;
Simplifier et enrichir le quotidien des voyageurs et des riverains, animer et rendre plus sûres les gares ;
Inscrire pleinement la gare Grand Paris dans l'ère des réseaux d'informations et de communication à haut débit ;
Accompagner les objectifs de densité et de mixité urbaine, avec la création ou le renouveau de centralités, qui soutiennent l'évolution des habitudes de consommation : moins de voiture, choix de la proximité...
La logistique associée à ces activités est intégrée à l'organisation de la gare.
- Les orientations d'insertion, d'organisation de l'intermodalité, de programmation de services ou d'équipements spécifiques, de valorisation culturelle, commerciale ou immobilière sont modulées en fonction de l'environnement urbain. Pour préserver une certaine unité, cette approche s'appuie sur quatre familles de gares :
- la gare nouvelle centralité ;
 - la gare de centre-ville ;
 - la gare emblématique du Grand Paris ;
 - la gare porte de la métropole.

ACCUEILLANTE
 Un hall ouvert et aéré, émergeant sur l'espace public, accueille de manière organisée les services liés au transport : accueil, information, vente.




REPÉRABLE
 L'accès à la gare se fait de préférence par un bâtiment unique situé au carrefour des flux urbains. Il joue un rôle de repère, porte l'identité du réseau de transport et s'insère harmonieusement dans son environnement.

Une gare efficace et fonctionnelle
 offrant à tous un accès facile au réseau



SÛRE
 La continuité visuelle des espaces et l'absence de longs couloirs contribuent au sentiment de sécurité. Le traitement de la lumière, des matériaux et de l'acoustique participe à créer un environnement apaisant.

FLUIDE
 Entre le hall d'accueil et les quais, les parcours des voyageurs sont directs, courts, intuitifs.



ACCESSIBLE
 L'espace est conçu pour faciliter les cheminements de tous les voyageurs et prend en compte l'ensemble des handicaps.



Une gare connectée

organisée pour faciliter les échanges

NUMÉRIQUE

La gare s'inscrit dans l'ère du développement des technologies de l'information et de la communication. Ainsi, elle permet l'accès à différents services numériques : internet mobile haut débit, relais e-commerce, etc.



INTERMODALE

Les accès et cheminements vers les modes doux (vélo, marche à pied) et les réseaux de surface (tramway, bus) sont naturels, sécurisés et les plus simples possibles.



FACILE

D'une ligne à une autre, les correspondances sont évidentes et rapides.



VIVANTE

Les espaces de la gare accueillent des rencontres culturelles et d'expression artistique, véritable lieu de vie ouvert sur la ville.



Une gare lieu de vie

et créatrice de valeur

ATTRACTIVE

Aux abords de la gare, la ville se densifie et se structure. L'insertion de la gare est compatible avec un développement immobilier mixte. Ces projets de logements ou de bureaux accompagnent le développement du territoire.



PRATIQUE

L'offre de commerces et services simplifie le quotidien des voyageurs et des riverains et participe à la vitalité urbaine locale.



RESSOURCES MÉTHODOLOGIQUES ET TECHNIQUES : bibliographie non exhaustif

Table des matières



Documents contribuant à qualifier les gares : typologies	7
CERTU - TIRY 2008 - Les mégastuctures du transport. Typologie architecturale et urbaine des grands équipements de la mobilité,	8
CERTU – 2002 – Bibliographie commentée sur l'intégration urbaine des pôles d'échange	8
Territoires wallons - 2007 - Requalifier les quartiers de gare pour favoriser le report de mode.....	9
BahnVille – 2005- Enseignements du projet.....	9
Rapport KELLER 2009 - La gare contemporaine	10
BahnVille 2 – 2010- Plaquette de présentation BahnVille 2	11
CETE Lyon 2010 - Desserte et typologie de 26 gares des aires urbaines de Dijon et Beaune.	11
AUAT – 1999- Les petites gares du périurbain en région tourangelle.....	12
Documents traitant des montages financiers pour la gare et le secteur gare	13
Aveline N – 2005 - Un financement original, la valorisation des gares au Japon.....	14
Cahiers scientifiques transport 2009- TGV et localisation des entreprises – cas de la gare de Reims	14
Cahiers scientifiques du transport - 2009 - TGV et localisation entreprises, Reims.....	14
IAURIF 2007 - Le financement des infrastructures de transport avec des PPP	15
IAU-IdF IFSTTAR 2011 - Évaluation de l'impact du T3 sur les prix de l'immobilier résidentiel.....	15
Master TURP 2006 – Garcia – SEMALY - Estimation du potentiel clientèle de gares périurbaines	16
Urbalyon - 2006 - Les potentiels d'urbanisation autour des gares de l'étoile ferroviaire lyonnaise, Étude exploratoire.....	17
Urbalyon – 2007 - Les potentiels d'urbanisation autour des gares des Rives du Rhône	18
Ville Rail et Transport – 2009 – La Gare demain	18
Dangvu Jeaneau 2008 - Des modèles de gestion de site dans les gares parisiennes	19
CERTU – 2006 - Acteurs des pôles d'échanges – fiches thématiques	20
Documents contribuant à la réflexion sur la stratégie d'aménagement des gares de correspondances (noeuds de transport, hubs)	21
CERTU Menerault 2006 Les pôles d'échanges en France. État des connaissances, enjeux et outils d'analyse.....	22
Suisse – 2000 - Les gares, atouts des transports publics.....	22
INRETS - 2001 - Gares et quartiers de gares : signes et marges. Lille, Rennes et expériences internationales	23
Le Moniteur 2008 - Quartiers de gare. Paris, St-Etienne, Angers et Londres.....	23

Documents contribuant à la réflexion sur la lisibilité des pôles d'échanges	24
PREDIT – 6T, EPFL et RATP - 2008 - Optimiser un pôle d'échanges – étude de quatre cas franciliens.....	25
IUP LATTIS 1995 Thèse Sander - points de réseau comme formes urbaines	25
PREDIT – AREP 1999 Atlas des pôles d'échanges, Appréhender l'organisation spatiale des lieux de la mobilité.....	26
PREDIT 2000 - Conception et management de projets de pôles d'échanges .	
La question des parcours des usagers : La Défense, Massy, Val d'Europe.	26
PDU IF 2001 - Guide méthodologique et technique sur les pôles d'échanges.....	27
Suisse – 2000 - Les gares, atouts des transports publics.....	28
Aménagement des pôles d'échanges – fiches thématiques – 2006 – CERTU	28
Autres ressources identifiées : articulation aménagement / transports	29
PREDIT RATP 1999 - Gares intelligentes, accessibilité urbaine et relais de la ville dense.....	30
PREDIT ADEME 2001 - Habiter en périphérie près d'une desserte ferrée : quelle influence sur la mobilité et l'énergie ?.....	31
IAURIF 2007 - Habiter ou travailler près d'une gare de banlieue. Quels effets sur les comportements de mobilité ?.....	31
Traits d'agence 2008 – Les Gares : enjeu territorial et urbain.....	32
FMVM 2001 -Guide pratique intermodalité et pôles d'échanges, la gare et ses emprises. De la concertation au projet.	32
SEMALY 2002 Gares de l'Etoile Grenobloise. Schéma d'organisation du réseau des gares.	33
PUCA PREDIT RATP 2000 - Gares (des) et des quartiers. Colloque international	33
Annales recherche urbaine 1996 - Gares en mouvements.	33
DREAL Alsace 2009 - Plateforme d'Echanges Urbagare	34
CETE Normandie-Centre 2004 - Diagnostic d'accessibilité des gares TER SNCF de Haute et Basse-Normandie.	34
CETE Ouest 2007 - Gares (Les) ferroviaires comme leviers de projets de territoire : la ligne Angers – Saumur.....	35
Transports urbains 2009 - Faire rimer densité et accessibilité avec proximité spatiale.	
Une approche concrète de l'accessibilité à partir des gares.	35
Autres ressources : études de cas	36
FRESI-CNRS, 2000 - Anatomie d'un "quartier de gares" : recompositions urbaines, logiques d'acteurs et pratiques d'espace dans la métropole lilloise	37
CETE de Lyon 2004 - Aménagement du secteur de la gare de Villars-les Dombes.	37
DDT21 et CETE de Lyon -2010 – Étude sur les potentialités d'urbanisation autour des gares périurbaines de Dijon et de Beaune	38
CETE Lyon 2003 – Urbanisme transport gare de Rives	38
CETE Lyon 2008 - Mémoire de stage. Transports et déplacements : Écoquartier de Luxeuil-les-Bains (70) et Bahn Ville2-Action9 : un urbanisme.....	39
Urbalyon 2001 - Gare de l'Ouest Lyonnais. Etude d'insertion urbaine	39
SYSTRA 2000 - Desserte périurbaine des gares lyonnaises de Part-Dieu et Perrache.	40
Ville et transports 2005 - Enquête : les nouvelles gares.	40
Outils de caractérisation des gares / des quartiers	41
MOSART- outil d'aide à la décision individuelle et collective pour une mobilité durable	42
UTEA94 – 2011- Qualité de la desserte, accessibilité en TC des Gares	43
Accessibilité des gares Lyon-Saint Exupéry et Lyon Part-Dieu. Méthodologie.....	43
Éléments proposés par les documents analysés sur les sujets traités par les groupes de travail	44
Typologies de gares	45
Financement	57

La bibliographie commentée est disponible sur le site internet de la DRIEA.

Les documents peuvent être demandés au Centre de Documentation de la DRIEA :
bad.sg.driea-if@developpement-durable.gouv.fr

Document réalisé par Marion BAUD

Maquette, mise en page DRIEA / Communication / G. Caviglioli - Crédits photos / B. Gauthier, J.- M. Gobry, A. Nabeth, J.- M. Vincent



Direction régionale et interdépartementale
de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France
21/23 rue Miollis
75732 PARIS cedex 15
Tél. 01 40 61 89 40

