

Le magazine qui fait circuler les idées

Transport

PUBLIC

Mars 2011

Les Ateliers de la Gare

Gares &
ConneXions

SNCF

Les gares de tous les croisements

Les gares auront bientôt deux siècles. C'est certainement un bel âge. C'est, en tout cas, un temps long qui autorise de la respiration quand il s'agit d'imaginer et d'envisager concrètement les transformations et mutations à venir. Portes, monuments et équipements des villes contemporaines, elles accompagnent et organisent, pour partie, le quotidien d'habitants toujours plus mobiles. Temples dédiés à la technologie ferroviaire, les gares structurent aussi profondément l'environnement urbain. Si elles ont toujours, fondamentalement, pour rôle de faire passer, avec ponctualité, des trains, elles ont aussi vocation, maintenant, à faire vivre le quartier et, plus largement, le territoire dans lesquels elles s'insèrent. Lieux de rencontres des gens et des modes de transport, elles rassemblent, avec les personnels qui les font vivre, les voyageurs, les promeneurs, les passants extraordinaires comme les habitués très réguliers. Les clients des entreprises y rencontrent les usagers des services publics. Les rôles sont d'ailleurs foncièrement interchangeables. Espaces de toutes les formes de connexion, les 3000 gares françaises voient, chaque année, passer environ 2 milliards de personnes (soit, pour donner une idée, un tiers de l'humanité !). Écosystème singulier, qu'il faut gérer avec ses contraintes propres d'exploitation, la gare ne se présente pas sous un format unique. Les grandes gares internationales des grandes villes entretiennent bien des correspondances avec les points d'arrêts ruraux ou périurbains mais peu de comparaison. Un des enjeux cruciaux est de faire de tous ces sites, grands ou petits, de vrais lieux adaptés aux aspirations de ceux qui les fréquentent et qui en attendent des services et des aménités absolument fondamentaux pour les vies modernes. Leur avenir ne se résume pas en une forme ou une dérive particulière, vers le centre d'affaires ou le centre commercial. Il tient dans un réinvestissement collectif, par la SNCF, les élus, les concessionnaires, les autres opérateurs, de ces espaces qui peuvent susciter autant l'imaginaire que l'agacement. L'aspiration à des infrastructures plus efficaces et des déplacements rapides doit se concilier avec le souci de rythmes moins bousculés ou encore la rêverie du voyage, le tout dans un cadre économique réaliste. L'ambition n'est pas ici un mince pari. C'est pour discuter toutes ces dimensions et réfléchir aux avenir possibles et souhaitables des gares (avec leur pluriel d'importance) que Gares & Connexions a lancé, en 2010, ces ateliers de la gare. Merci à *Transport Public* de donner à lire les premiers produits de ces travaux.



Sophie Boissard

Directrice générale de Gares & Connexions

Pourquoi des Ateliers de la Gare ?

Les Ateliers de la Gare ont une explication et une vocation. L'explication est simple. Le siège de Gares & Connexions se trouve – clin d'œil de l'histoire – dans d'anciens ateliers automobiles, ceux de la première marque (à moteur à explosion) au monde : Panhard. La vocation de ces ateliers, sans être compliquée, appelle plus de précisions. Les gares sont, incontestablement, des espaces et des institutions de plus en plus complexes. Nœuds de tous les transports, épicentres des évolutions sociales et organes vitaux des villes, elles appellent des modes de gestion rénovés et partagés. Pour inventer la gare de demain et contribuer aux défis de la ville durable, Gares & Connexions a engagé une série de réflexions mêlant savoir-faire, retours d'expérience et expertises à la fois du monde des gares (architecture, gestion, transport) et de celui de leur environnement (évolution des modes de vie et des politiques publiques). Ces rencontres ont toutes le même format : des présentations courtes et percutantes avec, quel que soit le thème du jour, quatre intervenants : un grand témoin, un expert, un représentant d'un autre pays, un responsable SNCF. La première saison de ces ateliers, en 2010, aura permis, avec six ateliers, pour prendre une métaphore culinaire triviale, de faire prendre la mayonnaise. Devant un public qui s'est à chaque fois enrichi, composé d'un noyau dur, allant grandissant, de fidèles, les débats auront été denses autour de six sujets : les commerces en gare, la place des gares dans la gestion des nouvelles mobilités, le rôle et l'évolution possible des gares face aux questions et préoccupations de durabilité, leurs transformations architecturales, les questions de solidarité soulevées par les SDF qui y trouvent ressources et refuges, les particularités des gares périurbaines. Chaque thème était amené par une interrogation qui appelait donc du dialogue et pas nécessairement de réponses définitives. L'ensemble des intervenants ont pu échanger, avec tous les autres participants, dans une ambiance ouverte, sans célébration ni dénonciation, mais avec mise en évidence autant d'enjeux et de difficultés que d'initiatives et de pistes d'ouverture. La matière de ces ateliers ce sont les idées et les données (de plus en plus souvent sous forme d'images et de graphiques). Leurs ouvriers ce sont l'ensemble des débats (qui doivent trouver ici l'expression de nos remerciements). Leur production ce sont certes ces moments et ces documents. Ce sont surtout les perspectives tracées, évoquées et, pour certaines, déjà suivies pour les gares de tout après-demain.



Julien Damon

Professeur associé à Sciences Po (Master Urbanisme)
et Animateur des Ateliers de la Gare

Comité d'orientation des « Ateliers de la Gare »

Mireille Apel-Muller Déléguée générale / General Delegate, Institut pour la ville en mouvement / City On The Move.

Christian Caye Délégué au développement durable VINCI.

Annick Colybes Journaliste.

François Cusin Maître de conférences en sociologie à Dauphine sur les questions urbaines.

Laurent Davezies Professeur à Paris XII.

Julien Damon Sociologue, Professeur associé à Sciences Po (Master d'urbanisme).

Jean-Marie Duthilleul Directeur adjoint de Gares & Connexions, Président du groupe AREP.

Raazi Hammadi Consultant auprès des collectivités locales sur les questions d'aménagement urbain et d'urbanisme.

Gilles Jeannot LATTIS (ENPC), spécialiste des usages des espaces publics et de l'évolution des politiques publiques.

Véronique Lamblin Directrice d'études à Futuribles.

Ariella Masboungi Inspectrice Générale de l'Administration du développement durable.

Olaf Merk Spécialiste transport à l'OCDE, programme Développement urbain.

Ingrid Nappi-Choulet Professeur, Département Droit et Environnement de l'entreprise, professeur titulaire de la chaire ESSEC-BNP PARIBAS REAL ESTATE.

ATELIER DE LA GARE N°1

Les gares : de nouveaux centres commerciaux ?

Dans son introduction, Sophie Boissard, Directrice Générale de Gares & Connexions, présente les Ateliers de la Gare, comme lieu d'accueil et de débats. La problématique de Gares & Connexions s'articule autour de la gare comme pôle d'échanges (2 milliards de voyageurs par an), comme lieu dépositaire d'un patrimoine et comme lieu de service public.

Julien Damon lance le débat sur la question : « Les gares peuvent-elles devenir de nouveaux centres commerciaux? ».

Pascale Hebel insiste sur trois points d'évolution structurelle :

1. L'évolution des modes de vie et le changement du type de ménage : le passage de la famille avec enfants à la famille monoparentale ou au solo requiert des services différents.

2. Le vieillissement de la population entraîne une désaffection de la consommation en hypermarché au profit des commerces de proximité.

3. Le renouvellement des générations crée un mode de consommation différent : l'alimentation décroît alors que les achats liés aux loisirs et aux produits de communication et d'information augmentent ainsi que la fréquentation des restaurants et la livraison à domicile.

Cette évolution lente mais inévitable qui privilégie les achats sur Internet, « les achats malins » et l'interactivité nécessite des adaptations logistiques. Les gares peuvent devenir des points relais attractifs qui par leur accessibilité permettent de gagner du temps en proposant de nouveaux types d'achat tout en maintenant la relation humaine.

Sylvie Latour indique qu'actuellement les boutiques, l'alimentaire et la restaura-

Les intervenants étaient :

- **Sylvie Latour**, Directrice Générale d'A2C (commercialisation des espaces en gare) et Directrice de l'Offre de Service et de l'Exploitation de Gares & Connexions
- **Pascale Hebel**, Directrice du département Consommation du CREDOC
- **Cédric Graffart**, Responsable de la gestion et du développement des concessions commerciales à la SNCF.

tion connaissent une croissance à 2 chiffres. Elle insiste sur le fait que les voyageurs ont besoin de repères en termes de services et que la Poste, la presse et la pharmacie apportent un confort psychologique qui rassure les usagers. L'amplitude horaire des gares (24h sur 24) contribue à ce confort. Les gares pourraient devenir des centres commerciaux proposant des articles de première nécessité et répondre ainsi aux besoins des habitants du quartier.

Cédric Graffart s'appuie sur une étude sociologique et pense que pour répondre aux besoins des utilisateurs, il faut leur permettre de gagner du temps et leur apporter plaisir et confort. Les nouvelles tendances de consommation doivent inciter à l'achat impulsif. Ainsi la gare située au cœur de la ville serait un mini-supermarché qui allierait confort, rapidité et propreté.

Jacques-Jo Brac de la Perrière, Délégué Général Ville & Transports, se demande si ce concept de gare dévolue au commerce est adaptable aux gares petites et moyennes ou de banlieue et pose le problème de la concurrence.

Sylvie Latour répond qu'en Ile de France et en région existerait Le Comptoir appelé à remplacer Le Buffet qui propose alimentation, presse, billetterie et que d'autres projets sont à l'étude afin d'offrir aux voyageurs un espace de convivialité. Cédric Graffart estime que les galeries marchandes qui répondent

aux besoins spécifiques des voyageurs n'entrent pas en concurrence avec le commerce traditionnel.

Jean-François Camarty, Directeur Général Ville et Transports du Groupe ELIOR, remarque qu'en fonction de l'endroit la part de vente du pain peut cependant s'élever jusqu'à 35 et 40 %.

Gérard d'Onofrio, Select Service Partner précise que les services aux voya-

Cédric Graffart.





Pascale Hébel, Cédric Graffart, Sylvie Latour, Julien Damon.

geurs et la vente additionnelle varient en fonction des trajets effectués. Sylvie Latour réfute la frontalité avec les grandes marques de distribution car ce sont ces mêmes enseignes qui viennent vers les gares afin de renforcer l'attachement à la marque. Julien Damon demande si les bibliothèques trouveront place dans les gares afin de répondre à leur mission de service public. Sylvie Latour répond que ce sera possible ainsi qu'une offre wifi et Internet,



la gare proposant des services modernes, accessibles et gratuits. Annick Colybes, journaliste, demande si les gares pourront accueillir des crèches. Cédric Graffart répond qu'en Belgique le projet avance et verra le jour sous peu. Sylvie Latour précise qu'en fonction des contraintes techniques et sanitaires, il est préférable de dédier aux crèches des locaux extérieurs à la gare comme il en existe déjà à Roanne. Pierre Creuzet, Directeur Général de l'association d'élus de Nanterre « Centre-Ville en Mouvement », souhaite que la gare située au cœur de la ville favorise la mixité des commerces en tenant compte des problèmes d'amplitude horaire, de sécurité et de coût. Sylvie Latour répond que le problème de l'ouverture des gares donne lieu à des réflexions en cours car elles font partie intégrante du quartier et à ce titre doivent devenir des lieux de vie et d'animation. Quant aux coûts, ils sont légitimement plus élevés puisque les charges le sont aussi. Sophie Boissard intervient pour rappeler que les gares ont changé depuis le 19^{ème} siècle et qu'elles sont devenues des lieux ouverts et transparents, liés à la ville piétonne comme à Montpellier. Ces lieux publics et pluriels sont confrontés aux problèmes de l'entretien, de la sécurité et de l'errance qui ont un coût et nécessitent de l'argent public. Quant à l'animation, elle doit viser à la réappropriation des lieux et être liée à l'actualité.

Mr. Jans, Autogrill, pense qu'il faut être capable d'inventer des concepts spécifiques à la gare afin de la démarquer du centre commercial habituel et lui conférer une dimension culturelle. Sylvie Latour souhaite que les gares deviennent des espaces aisément identifiables et qu'elles ne doivent pas se réduire à une somme d'enseignes. La restauration serait aussi à réinventer. Jean-François Camarty (ELIOR), insiste sur la nécessité de l'esthétisme et de l'élégance des lieux. Razy Hammadi, Directeur associé du cabinet de conseil HQB, souligne le fait que le commerce en gare répond à une problématique différente du centre commercial. Le prix et la diversité de l'offre doivent tenir compte d'une clientèle qui rassemble tous les pouvoirs d'achat. Sylvie Latour rappelle que Gares & Connexions est une entité récente au sein de la SNCF et qu'elle s'assigne des objectifs différents et qu'il y a des défis à relever avec l'aide des partenaires. Mireille Appel-Muller de l'Institut de la Ville en Mouvement, souhaite que les gares préservent la magie du voyage, maintiennent leur identité et ne deviennent pas de simples boutiques de dépannage. Pour clore le débat, Julien Damon pose la question : « Le commerce, qu'est-ce qui marche, qu'est-ce qui ne marche pas? » Cédric Graffart constate que l'alimentaire fonctionne très bien et que le non-alimentaire doit entraîner l'achat impulsif. Sylvie Latour remarque que les boutiques low cost n'ont pas de succès et que pour réussir, il est nécessaire de considérer les différences géographiques en restant à l'écoute des voyageurs. Ceci ne pourra se réaliser qu'en partenariat avec toutes les parties concernées. Pascale Hébel estime que le secteur de l'habillement ne marchera pas. En revanche l'alimentation, la vente à emporter, les achats du quotidien, la téléphonie, le bien-être (hygiène et beauté) réussiront. Julien Damon propose de conclure en retenant 4 mots-clés : proximité, opportunité, spécificité et identité.

ATELIER DE LA GARE N°2

Les gares : des centrales de mobilité ?

Dans sa présentation, Julien Damon s'interroge sur la place que tiennent les gares, « ces cathédrales ferroviaires », dans les pratiques et politiques du déplacement.

François Bellanger redoute une réflexion trop traditionnelle sur ce sujet et se demande qui seront les acteurs de demain. La dynamique en cours, sous-tendue par le renchérissement du prix du pétrole, permet l'émergence de nouveaux opérateurs de mobilité. Ainsi Carrefour offre un service de vélib en Chine depuis quatre ou cinq ans, Tesco à Bangkok et Budapest. Ikea propose à New York des lignes de bus et de bateaux. Comment intégrer ces nouveaux opérateurs dans la gare de demain ? Comment articuler ces nouveaux mo-

Les intervenants étaient :

- **François Bellanger**, directeur de Transit-City.
- **Bernard Garnier**, vice-président « Transports, Déplacements et Liaisons douces » de la Communauté d'agglomérations de Marne et Chantieraine.
- **Olaf Merk**, économiste à l'OCDE, spécialiste du développement urbain.
- **Etienne Tricaud**, directeur général délégué d'AREP, filiale de Gares & Connexions.

des de vie, de consommation et de mobilité ? Dans cette perspective, d'autres acteurs, inattendus tels Google ou Apple, pourraient devenir opérateurs de mobilité. Il convient donc de prendre en compte ce basculement vers de nouvelles références urbaines. Pour inventer la gare de demain, il faut intégrer ces ruptures et être capable de repen-

ser autrement les lieux de transport avec ces nouveaux acteurs et ces nouveaux imaginaires.

Julien Damon insiste sur ce futur possible et donne la parole à Olaf Merk pour s'interroger sur les questions de mesures économiques et sur les liens entre mobilité et compétitivité urbaine. Olaf Merk délivre quatre messages :

1. Les villes sont de vrais moteurs de croissance économique, leur PIB par habitant étant plus élevé.
2. La mobilité est un déterminant important de la compétitivité urbaine. Les investissements en infrastructure influent sur la croissance. Le taux d'embouteillage des villes, quelle que soit leur structure, en est un révélateur car il a un impact sur l'activité économique.
3. Les gares sont destinées à la mobilité avec des variations importantes selon les équipements réalisés.
4. Les gares jouent un rôle dans les villes mais également entre les villes. Les effets d'agglomération facilitent la proximité du marché du travail, de la consommation et de l'innovation. De plus, elles attirent les entreprises qui ont besoin de liaisons rapides et qui elles-mêmes génèrent des services annexes.

Pour présenter Bernard Garnier, Julien Damon lui demande si la gare est au cœur de l'agglomération chelloise. Bernard Garnier rappelle qu'il est en charge des transports depuis quinze ans et qu'en tant que président d'un syndicat de transport, il participe au comité pari-

Etienne Tricaud, Bernard Garnier, Olaf Merk, Julien Damon, François Bellanger.



taire du STIF. La crise économique oblige à une conception différente du déplacement et intensifie l'accélération de ces changements inéluctables. L'évolution du prix du pétrole mettra fin à la pratique du tout voiture. Ces mutations requerront des décisions politiques fortes et urgentes quant au financement des projets. La recomposition de la ville s'avère inévitable et il importe de cesser le mitage qui augmente les temps de parcours et donc de coût. La mobilité dépassant le cadre de la gare, des choix s'avèrent indispensables pour favoriser les déplacements à vélo. Ainsi dans la circonscription de Chelles, la création de pistes cyclables a augmenté de 150 % en quatre ans et les déplacements à vélo sont passés de 2 % à 6 ou 7 %. La création de parkings en gare pour assurer la sécurité des vélos contribue à cette progression. Chelles ressemble maintenant, dans une certaine mesure, à Amsterdam. Bernard Garnier, pour terminer, se félicite du partenariat de grande qualité avec la SNCF.

Julien Damon revient sur l'avenir de la mobilité et la place des gares dans cet avenir.

Etienne Tricaud replace le débat sur la gare comme centrale de mobilité dans une perspective historique. Il distingue quatre âges successifs à partir de 1850 :

1. L'âge du train qui change la perception et l'imaginaire de l'espace-temps.
2. L'âge des transports urbanisés qui conduit à une multipolarisation de la ville avec toutes ses conséquences néfastes (et ce jusqu'en 1980).
3. L'âge du TGV qui modifie notre perception du train, de la gare et du déplacement urbain en lui conférant une plus grande noblesse comme facteur de renouveau de l'espace public (exemple du tramway).
4. Le quatrième âge de la mobilité est celui qui s'invente aujourd'hui et qui transforme l'état de mobilité en substrat de tous les modes de vie. La gare devient une centrale de la fluidité, de toutes les innovations de la mobilité, de la connexion permanente à la ville. La gare comme concentré de la ville est donc une centrale de mobilité.

1. L'âge du train qui change la perception et l'imaginaire de l'espace-temps.

2. L'âge des transports urbanisés qui conduit à une multipolarisation de la ville avec toutes ses conséquences néfastes (et ce jusqu'en 1980).

3. L'âge du TGV qui modifie notre perception du train, de la gare et du déplacement urbain en lui conférant une plus grande noblesse comme facteur de renouveau de l'espace public (exemple du tramway).

4. Le quatrième âge de la mobilité est celui qui s'invente aujourd'hui et qui transforme l'état de mobilité en substrat de tous les modes de vie. La gare devient une centrale de la fluidité, de toutes les innovations de la mobilité, de la connexion permanente à la ville. La gare comme concentré de la ville est donc une centrale de mobilité.



Julien Damon sollicite Georges Amar, Responsable de la prospective de la RATP, pour rebondir sur ce sujet.

Georges Amar distingue la mobilité utile de la mobilité inutile et revendique une croissance de la mobilité comme facteur de création de richesses. Il indique cependant que celle de demain doit revêtir de nouvelles formes afin de recréer du lien social, de faciliter les rencontres.

Simon de Gardelle, de PMP Conseil, s'intéresse davantage aux outils de la mobilité qu'aux acteurs et demande si la nouvelle mobilité ne deviendrait pas de la non-mobilité. A l'appui de son propos, il prend l'exemple de la fibre optique qui permettra de ne plus nous déplacer.

François Bellanger ne croit pas à une diminution de la mobilité mais à une réinvention des moyens de transport : le train organisé comme une ville ou comme un hôtel. Ce sont les référents et les outils de la mobilité qui doivent se transformer.

Etienne Tricaud remarque que la mobilité qui vise à la mise en relation des

gens et le développement économique sont corrélés. Les modes de production intellectuelle ou matérielle passeront par la mobilité.

Olaf Merk ne croit pas à « la mort de la distance » car l'attrait de certains lieux et le besoin de contact physique persistent. Il précise également que l'évaluation du prix de la mobilité doit considérer les effets externes du transport sur l'environnement.

Bernard Garnier s'interroge sur notre capacité à être suffisamment imaginaire : la nouveauté se résume trop souvent à reprendre sous une autre forme un modèle préexistant. Les pays en voie de développement répétant les erreurs commises par les Occidentaux, il craint que la vision globale de la planète ne soit pas bien arrêtée par tout le monde. François Bellanger précise que les Occidentaux doivent inventer un modèle de mobilité désirable plutôt que de reprocher aux autres leur achat massif de véhicules.

Jacques-Jo Brac de la Perrière, Délégué général Ville & Transports, revient sur

le terme de « centrale » et s'interroge sur le rôle des gares.

Etienne Tricaud souligne le paradoxe qui existe entre centrale et mobilité puisque la mobilité multiplie les centres. La gare doit être un lieu d'échanges entre les transports qui offre aux usagers toutes les possibilités de communication, de connexions et de services.

Julien Damon précise que le « s » de centrales dans l'intitulé ne présente pas la gare comme centrale unique de la mobilité.

Sophie Boissard, Directrice Générale de Gares & Connexions, pose deux questions. Quel espace réserver aux modes de transport et aux formes potentielles de mobilité ? Comment résoudre le problème de logistique urbaine que pose l'avitaillement de ces centrales de mobilité ?

Etienne Tricaud pense que le critère de l'espace réel doit être le plaisir, le bien-être et que l'organisation de l'espace du mobile crée des conditions de vie différentes. L'enjeu majeur de l'espace dans ces centrales de mobilité est de rendre le citoyen mobile, maître des lieux.

Olaf Merk observe que les possibilités d'expérimentation pour une nouvelle mobilité résident dans les pays les plus fluides tels l'Inde, la Chine, les pays d'Amérique du Sud.

Bernard Garnier revient sur la mobilité de l'approvisionnement et déplore la sous-exploitation de certains secteurs potentiels comme le navigable.

Jean-Marie Duthilleul, Président du groupe AREP, plaide pour une gare centrale d'immobilité, lieu d'échanges, de rencontres qui produit du lien social comme autrefois la place du village.

Bernard Garnier remarque que la modification de l'architecture d'une gare en change la perception et influe sur le comportement des usagers. De lieu de passage, elle devient lieu d'arrêt, lieu de vie.

Marion Bertrand, Représentante de la Communauté urbaine du Grand Nancy, s'interroge sur l'impact du vieillissement des centres-villes sur l'évolution de la gare et sur la mobilité.

Etienne Tricaud répond que la gare en tant que lieu accessible et fréquenté est un lieu pour tous et donc appropriable par chacun.

François Pradillon d'AREP, recommande une réflexion commune entre les différents acteurs de la mobilité.

Julien Damon propose de conclure en retenant quatre mots-clés : pression, hybridation, connexions et imagination.

ATELIER DE LA GARE N°3

Les gares : des épicycles de la ville durable ?

Louis Moutard place son propos dans une perspective historique. A l'origine, les gares se trouvaient aux portes des villes, liées au développement de la ville industrielle et aux réseaux de transport (exemple de Besançon).

L'arrivée de la mécanisation des transports a transformé ces espaces. La séparation des flux, l'invasion de la voiture ont accéléré l'oubli de la gare, sa banalisation sous forme de bureaux (Montparnasse) voire « son enterrement » (La Défense).

La gare devient routière (Troyes, Le Mans), lieu de carrefour des réseaux et a ainsi perdu son urbanité.

L'espace de la gare devient un lieu de passage, de transit.

Deux événements importants, le développement du transport urbain et l'arri-

vée de la grande vitesse permettront de transformer et d'aménager les villes sous un aspect durable : partage des espaces, piétonnisation, place du vélo, liaison tram-train.

Ce renouveau de la mobilité collective fondée sur l'intermodalité refixe ces pôles d'échanges dans le cœur des villes et contribue au développement de l'économie et de la mixité.

La centralité de la ville durable repose sur un nouveau métabolisme urbain qui remplace la nature en ville et qui renoue avec le plaisir des échanges. Vivre ensemble la ville c'est prendre du temps pour trouver l'ensemble des services et des modes de déplacements au cœur de l'agglomération : projets d'Austerlitz et du Bourget, Marseille, Euralille, Nancy, Thionville.

Les intervenants étaient :

- **Jacques Touchefeu**, Directeur de l'EPA ORSA
- **Christian Caye**, Directeur du développement durable du groupe Vinci
- **Louis Moutard**, Responsable du pôle aménagement urbain d'AREP.

Sur cet espace public de la gare transformée se développe un nouvel art de vivre. Julien Damon pose à Christian Caye les deux questions suivantes : « Que vient faire Vinci dans le monde ferroviaire et que pense Vinci du développement durable ? »

Christian Caye souligne le point d'interrogation qui figure dans l'intitulé et se

demande ce qu'est une ville durable. Selon les prévisions démographiques et climatologiques, les projections s'arrêtent en 2100. Ce qui permet de distinguer ville éternelle et ville durable.

Plus précisément, il s'intéresse à la notion de ville qu'il définit comme lieu de concentration et de redistribution de flux : de personnes, de marchandises, d'argent, d'eau, de déchets et d'alimentation. Une ville c'est donc un écosystème cohérent qui se rééquilibre en permanence en réglant les problèmes de gouvernance, de périmètre et de financement.

La gare serait elle-même un épicycle qui concentre des flux d'énergie et produit du « halo de chaleur » avec cette particularité qu'elle peut optimiser de la ressource d'énergie si elle est couplée avec d'autres lieux de même type (par exemple une zone commerciale). Julien Damon interroge Jacques Touchefeau sur son appréciation de la problématique des gares durables dans son activité au sein de l'Etablissement public d'Aménagement Orly-Rungis Seine Amont.

Jacques Touchefeau répond qu'il est tout à fait pertinent d'associer épicycle et ville durable dans la mesure où la gare doit croiser les échelles métropolitaine et locale. Dans le territoire concerné se trouvent 15 gares RER qui doivent le connecter à la métropole mais l'offre transport demeure insuffisante et entraîne ainsi l'utilisation de la voiture.

Cependant la complexité du système urbain, son maillage, laissent place à la réflexion sur un mode alternatif à la voiture (vélo ou piéton). Aujourd'hui, ce territoire n'est ni avenant, ni propice à ce type de mobilité.

Les gares doivent aider à construire une ville durable aux différentes échelles : locale avec les transports et déplacements en surface et métropolitaine avec des infrastructures qui doivent apporter une offre plus importante de trains. Sur ce territoire, les gares offrent un véritable kaléidoscope :

- Des gares fin XIX^{ème} début XX^{ème} qui posent des problèmes de sécurité (Ivry)
- Des gares années 50 à conception fonctionnaliste (Pont de Rungis)

• Des gares improbables, d'abord réservées aux cheminots et non-ouvertes sur le territoire

• Des gares hémiplegiques, tournées vers un seul côté et qui doivent devenir des passerelles (Les Ardoines)

• Des gares supplémentaires liées à l'avenir du Grand Paris qui posent le problème de leur implantation dans un système qui fera maillage urbain (Orly).

A partir de ce constat, le travail actuel consiste à des scénarisations d'évolution de ces gares intégrant un double enjeu : performance du système de croisement de flux et performance de la dimension d'urbanité dans l'espace public.

Cette réflexion est menée dans un processus contractualisé entre l'EPA, Gares & Connexions, AREP et RFF.

Julien Damon sollicite Christian Caye sur sa réaction face à l'écomobilité.

Christian Caye répond que l'objectif est de produire ensemble.

Chantal Duchêne, experte en transport, Adjointe au maire à Ivry sur Seine, rappelle que le système des gares qui concerne la métropole doit prévaloir sur la gare de la ville centre.

Louis Moutard souligne qu'il faut distinguer le rôle de la gare des métropoles et grandes villes dans lesquelles la gare redevient épicycle, espace humain. Il convient donc de retravailler sur ces différents lieux qui ont été abandonnés.

Guy Le Bras, Directeur général du Groupement des Autorités responsables des Transports (GART), pose le problème de l'accessibilité des villes et des gares.

Louis Moutard répond que la mise en place dans les gares du programme PMR (Personnes à Mobilité Réduite) est engagée et pense qu'une accessibilité plus générale requiert une requalification de l'espace public. Il convient donc d'envisager une conjugaison des différentes actions.

Catherine Barbé, Mairie de Paris, pense qu'ouvrir les gares aux services publics accentuerait leur symbolique publique.

Louis Moutard insiste sur la valeur déterminante du repère urbain en tant que lieu d'échanges.

Christian Caye et Jacques Touchefeau.



Louis Moutard, Julien Damon, Christian Caye, Jacques Touchefeu.



Jacques Touchefeu estime que pour marquer la dimension publique de ce lieu en tant que pratique collective, il faut la magnifier dans sa fonctionnalité et dans son écriture. Le dedans à l'instar du dehors nécessite la mise en scène d'un espace commun.

Christian Caye revient sur les problèmes d'accessibilité et sur leur complexité qui les rend insolubles et insupportables. De plus, il indique qu'il faut optimiser les gares comme lieux d'énergie en leur adjoignant des services publics.

Jean-Marie Duthilleul, Président d'AREP et Directeur Adjoint de Gares & Connexions, définit la gare épicerie comme un lieu de centralité de vie qui bouleverse la géographie des villes contemporaines.

Jacques Touchefeu confirme ce déplacement des lieux vers une autre pratique. Ce changement de paradigme exige un travail de conception et de questionnement.

Face à ces questions qui n'obtiennent pas de réponses, Christian Caye présente deux outils de Vinci : La Fabrique de la Cité qui réunit scientifiques et ingénieurs qui élaborent des réflexions et organisent des séminaires puis l'association avec des laboratoires de recherche pour produire des outils qui aident à la décision collective.

Catherine Barbé demande si le savoir-faire acquis avec la réhabilitation des gares de grande ville est transposable aux gares de banlieue.

Louis Moutard répond que l'espace public des échanges, comme le parvis par exemple, manque souvent en banlieue et que pour retrouver les centralités de

demain, il faut retrouver l'environnement et les fonctions de ces lieux d'échanges.

Jacques Touchefeu confirme que le défi consiste à redonner de la vie et de la générosité à ces lieux en inventant des logiques de projet situé.

Cendrine Montango, Directrice des Transports du Conseil Régional de Franche Comté, pose le problème des gares situées hors la ville.

Louis Moutard répond que le système de maillage en transports collectifs mis en place à Besançon transforme la relation périphérie-centralité par complémentarité et que ces gares deviennent des portes sur le réseau national et européen.

Bernard Emsellem, directeur Général Délégué Ecomobilité de la SNCF, pense que la ville a besoin de lieux de rencontres et qu'il faut repenser les gares actuelles avec des dimensions de vie.

Jean-Marie Duthilleul avance que la gare est la place du marché contemporaine en tant que lieu de convergences et de proximité des autres quartiers.

Louis Moutard.





Guy Le Bras propose une piste de réflexion sur toutes ces questions en citant l'exemple des gares japonaises.

Michel Micheau, directeur du cycle d'urbanisme de Science-Po, fait deux remarques. La première concerne la marchandisation des gares qu'il pense en contradiction avec un espace public voué à la rencontre et à la gratuité. La seconde remarque a trait à la gare comme lieu de repérage ouvert à tous, voyageurs ou non.

Guy Le Bras souligne l'exemplarité des gares japonaises en matière de technologies nouvelles et d'accessibilité.

Catherine Barbé note que le commerce de proximité est mieux adapté à la gare comme espace public.

Julien Damon conclut ce débat en retenant trois thèmes :

- La recherche de l'urbanité perdue
- La recherche de la ville de demain
- La recherche des différentes échelles à croiser.

ATELIER DE LA GARE N°4

Les gares : des architectures en mouvement ?

Après quelques mots de bienvenue, Sophie Boissard, Directrice Générale de Gares & Connexions, se réjouit du succès des Ateliers de la Gare, remercie les participants de leur fidélité et salue la présence de Fabienne Keller, sénatrice du Bas-Rhin et auteur du rapport Keller sur la gare contemporaine. Elle annonce la poursuite de ces rencontres l'an prochain avec de nouvelles thématiques élaborées avec le concours de J.Damon qui aura pour objectif de réunir les différents univers (SNCF, RFF, collectivités locales, opérateurs économiques) et de confronter de façon constructive leurs regards sur ces lieux magiques et complexes que sont les gares.

Les intervenants étaient :

- **Jean-Marie Duthilleul**, Président directeur général d'AREP et Directeur adjoint de Gares & Connexions
- **Jacques-Jo Brac de la Perrière**, Délégué général Ville & Transports
- **Georges Amar**, Responsable de la prospective à la RATP

Julien Damon indique que cet atelier sera placé sous le signe de la chorégraphie et abordera quelques variations autour de l'architecture et du mouvement ou plus exactement de l'architecture en mouvement. Il donne la parole à Jean-Marie Duthilleul.

Jean-Marie Duthilleul propose de parler d'architecture autour de ce qui fonde son intervention c'est-à-dire la façon

d'organiser l'espace pour la vie des gares. Il définit ainsi son rôle : comment accompagner les gens de la ville au train et du train à la ville ? Les trois réalités concernées par cette intervention : la ville, les gens et le sens du passage sont des réalités changeantes.

La ville a entraîné le passage de trois générations d'architecture de gare. La première génération date de l'arri-

vée du train dans une ville où on circulait à pied ou à cheval et le train a transformé la ville en port d'où une architecture de la célébration, de l'ouverture de la ville sur le monde. Cette époque se situe à la fin du 19^{ème} jusqu'à la moitié du 20^{ème}. C'est l'époque des gares Palais.

La deuxième génération, l'architecture de la fonction, correspond au changement de la ville sous l'irruption des transports mécaniques et est imprégnée de l'idéologie dominante de la vitesse des années 50-80. Ainsi la gare se réduit à un lieu de transit, à un tube à l'image de la salle Méditerranée de la gare de Lyon.

La troisième génération - actuelle - se place dans une ville en pleine réinvention autour d'un maillage de toutes les mobilités dans laquelle le citadin est un piéton multimodal. En ce sens la gare devient un territoire dont l'objectif est de faire accéder le passager du train à toutes les mobilités de l'agglomération en respectant son « être bien ».

A partir de cette situation se dégagent quelques principes fondateurs de l'architecture de ces lieux :



Julien Damon, Georges Amar, Jac-Jo Brac de la Perrière, Jean-Marie Duthilleul.

1. La vue globale et simultanée de tout l'espace.
2. L'anticipation du parcours puisque la fonction première de la gare demeure de faire sortir les gens qui y sont entrés.
3. Le dosage de la fluidité, respect du choix entre lenteur et vitesse.
4. Le pendant de la fluidité : l'intimité qui requiert de savoir préserver des espaces de repli voire d'arrêt.
5. La malléabilité des lieux : savoir évoluer rapidement selon les heures et les saisons.
6. L'identité du lieu : savoir nommer l'endroit où l'on est.

La mise en œuvre matérielle par l'architecture de ces concepts fait intervenir des principes sur la structuration de l'espace : superposition de séquences, composition de positions dominantes pour donner des visions globales, composition de cadrages serrés ou panoramiques, travellings, glissements de plans. Mais ce qui importe demeure la façon dont les gens perçoivent cette structuration. Les gens qui fréquentent la gare se répartissent en deux catégories : ceux qui voyagent et ceux qui font voyager car la gare reste un lieu de production du voyage. Ces gens ont, eux aussi, évolué tant dans leur physiologie que dans leur psychologie.

Physiologiquement et ce depuis vingt à trente ans, deux sens ont perdu de leur acuité : l'ouïe et la vue ce qui nécessite un marquage plus important des éléments. En revanche, deux sens se sont développés : le toucher ou la sensibilité au chaud et au froid et l'odorat. Ces changements impliquent une évolution dans l'architecture des gares. D'autre part, psychologiquement, l'homme est passé d'une recombinaison mentale objective de l'espace à une perception subjective. Enfin la présence de la personne dans l'espace devient de plus en plus partielle car elle est souvent connectée ailleurs par l'intermédiaire des portables ce qui entraîne une présence à l'espace moins aiguë. Ainsi dans la gare coexistent et s'entremêlent des perceptions virtuelles et réelles.

Jean-Marie Duthilleul conclut son propos en s'interrogeant sur le sens du passage : que fait-on là ? Les nouvelles technologies constituent le grand bouleversement social dans la mesure où elles permettent de faire tout partout et en mouvement : travailler, acheter, se distraire ? Aussi la gare trouve-t-elle un autre usage : un lieu de vie en mouvement où chaque personne cherche une valeur ajoutée à son passage en ce lieu. Cette situation pose à l'architecture de la gare le problème des limites



Jean-Marie Duthilleul.



Georges Amar.

et donc de l'identité. C'est là le paradoxe : la gare est appelée à avoir des limites de plus en plus floues mais une identité de plus en plus forte. La limite avec la ville peut s'ouvrir également sur la limite avec le train car la vie en mouvement pourrait transformer le train en prolongement de la gare.

Julien Damon donne la parole à Jacques-Jo Brac de la Perrière qui propose « une valse en quatre temps » et en images car il distingue quatre temps du mouvement autour des gares. Le premier temps est celui du mouvement des flux illustré par le terminal de Yokohama dans lequel piéton-bus-bateau ont façonné la construction du bâtiment et créé un espace public, un lieu de vie. Le deuxième temps concerne les programmes car les gares sont toujours en devenir afin de s'adapter aux volumes. Ainsi le mouvement par anticipation permet au contenant de s'adapter aux besoins et d'être un appel à programmes (La Doua à Lyon) ou le mouvement de retrait par lequel la superstructure est découplée de l'infrastructure et le bâtiment appelé à une nouvelle vie (la gare d'Orsay).

Le troisième temps devient celui de l'enveloppe du bâtiment et sa fonction métaphorique. Métaphore de l'envol avec le terminal de Saarinen à New

York ou métaphore de la dynamique des matériaux avec les rubans de Frank Gehry.

La matière vivante peut aussi avoir son propre mouvement comme sur les murs végétaux de Patrick Blanc à Avignon.

La lumière participe à ce mouvement par son caractère aléatoire comme dans le Grand Central de New York ou sur

les vitraux de la gare de Bilbao. L'enveloppe elle-même peut bouger par entraînement mécanique comme la façade de l'IMA ou le bâtiment de Zublena, quai de la Rapée.

Le quatrième temps sera le mouvement du bâtiment même à l'instar de la gare de Montparnasse qui a reculé de 100 mètres en 130 ans, de la tour rotative de Fisher à Dubaï ou de la barge d'Aldo Rossi à Venise.

Pour terminer, Jacques-Jo Brac de la Perrière s'intéresse au concept de non-mouvement des gares dans l'espace et admet que les gains de performance entre les espaces de mobilité ne compensent pas leur perte dans les espaces fixes et déclare que les gares seraient des moteurs immobiles.

Mr. Micheau, professeur à Science Po, regrette que les deux exposés n'aient pas abordé les catégories public/privé.

Jean-Marie Duthilleul précise qu'il s'agit d'usage des lieux et non de moyens. La préoccupation des gestionnaires de gare est de savoir comment accompagner les gens qui passent dans les gares. Selon lui, ce souci devrait guider toute réflexion urbaine tant il est compliqué de faire que la vie des gens soit simple.

Jac-Jo Brac de la Perrière.





Julien Damon donne la parole à Georges Amar afin de parler d'innovations. Georges Amar se demande ce que sera la gare après-demain. Pour répondre il situe le changement de paradigme éventuel de la gare dans un changement plus global et très profond, le passage du paradigme du transport à celui de la mobilité.

Pour dresser la toile de fond de ce paradigme de la mobilité, Georges Amar présente quelques indices en images :

- Premier indice : photographie d'une enseigne de boutique Vivre mobile. Ce sont les télécommunications et non le transport qui disent le paradigme.
- Deuxième indice : Jules Verne, Vingt Mille Lieues sous les mers. La devise Mobilis in Mobile montre que la mobilité n'est pas le transport mais que la mobilité c'est d'être mobile dans une vie mobile.
- Troisième indice : un dessin. La personne mobile est dotée d'un cerveau, organe essentiel de la mobilité, de jambes, de chaussures et d'un i-phone,

emblème et instrument de la mobilité. La mobilité c'est la personne elle-même qui vit la mobilité dans une ville mobile.

- Quatrième indice : photographie de la devanture du magasin Nouvelles Frontières qui est devenu Nouvelles frontières Nouvelles rencontres. Ce changement d'identité indique que la nouvelle valeur de la mobilité c'est la « reliance », la création de nouveaux liens avec le monde.
- Cinquième indice : image de la RATP qui illustre à la fois le vieillissement et la longévité. La mobilité c'est la santé.
- Sixième indice : image de paquebot. La croisière permet de croiser le temps du transport qui est un temps perdu et le temps de vie qui est un temps gagné. La croisière est une des métaphores de notre changement par rapport au temps.
- Septième indice : photographie de Doisneau qui évoque le commencement de la fin du règne de l'automobile classique. Cependant il est évident que l'automobile deviendra un transport public qui se souciera de l'individu.

- Huitième indice : photographie d'un brugnon comme emblème du métissage. Une des formes de l'innovation contemporaine, c'est le croisement des modes, le métissage modal (bus-métro, tram-train), le transgénique appliqué aux concepts modaux. Le bus Google est une forme particulière de ce croisement. La mobilité c'est aussi l'information. Après cet exposé, Georges Amar se pose la question suivante : que devient la gare dans ce changement de paradigme. Pour répondre, il propose quelques concepts d'abord perturbateurs et ensuite de prospective. On peut considérer la gare sous trois déterminations : lieu, nœud, fonction.

- Image de la plate-forme d'un autobus : l'embarquement ne nécessite pas une station statique. Le quai peut-être mobile.

- Qu'est-ce qu'un lieu ? Un « vrai lieu » ? Photographie du palais des Papes à Avignon : Rome n'est pas à Rome mais ailleurs. Le trouble sur le lieu est très ancien.

- Photographie du Ryan Park à Manhattan : en 2002 c'est le premier parc wireless de la ville et en 2006 les toilettes publiques sont réouvertes. Les personnes mobiles ont besoin d'étapes de la vie mobile : internet et les toilettes. Georges Amar poursuit avec d'autres images se rapportant à la gare.

- Photographie d'une boîte de vitesse : elle illustre les pôles multimodaux et l'embrayage qui permet de changer de vitesse.

Toutes ces images indiquent que les concepts et les objets bougent, sont en crise et que nous ne savons plus ce que sont bus, train, gare, téléphone? La prospective observe cette crise des objets et leur mutation.

Dans un rappel historique des fonctions de la gare, Georges Amar distingue deux temps. Le premier celui de la gare classique où la gare apparaît comme le temple du Dieu train. Le deuxième celui de la gare multimodale, multiservices, multifonctions qui réunit embarcadère, connexion et transition. Le troisième temps est celui de la gare inconnue.

Quel est le concept ?

- Photographie d'un mixeur : le mixeur comme métaphore de la nouvelle fonction de la gare dans le contexte d'une nouvelle mobilité. Cette nouvelle mobilité transcende et métisse les catégories autrefois séparées : vitesse/lenteur, distance/proximité, individuel/collectif, mobilité mécanisée/mobilité douce et surtout physique/virtuel. Elle serait une mobilité complexe, mixte qui mixe réel et virtuel, mobile et i-mobile.

- Photographie de la mayonnaise : la mayonnaise représente le mixte de deux produits différents, l'un végétal, l'autre animal afin d'en obtenir un troisième. A l'image de la mayonnaise, la nouvelle gare sera l'organe de ce mixage entre réel et virtuel, l'organe de la combinatoire spatio-temporel-informatique ou chrono-topo-numérique.

Julien Damon demande si les innovations évoquées sont réalistes, économiquement et physiquement.

Jacques-Jo Brac de la Perrière répond en évoquant Jules Verne et pressent l'état embryonnaire ou archaïque de certains de ces objets.

Mr. Marquet, architecte-urbaniste à Science Po, s'interroge sur la possibilité de faire des objets hybrides. Georges Amar donne les exemples du bus à haut niveau de service, du surface-subway brésilien, du BRT (bus rapid transit) américain qui envahit la planète et demeure l'exemple parfait du métissage.

Jean-Marie Duthilleul revient sur les notions de réel et de virtuel et remarque que le virtuel devient l'apanage de l'individu alors que c'est le collectif qui offre le plus de mobilité dans la ville (exemple du Vélib). L'architecture doit résoudre ce paradoxe en inventant.

Catherine Barbé, de la Mairie de Paris, demande si le dosage réel/virtuel dans les petites gares est le même que dans les grandes.

Jean-Marie Duthilleul répond qu'un voyage comprend deux gares et que chacune doit offrir les mêmes services. Georges Amar pressent que l'infrastructure pourra offrir tous les services

et qu'elle contribuera ainsi au désencombrement de la personne, à la mobilité de l'homme nu, délesté de ses attributs technologiques. J.M. Vincent, Responsable du Développement durable à la Région Ile-de-France, insiste sur la nécessité de bonnes conditions de transport et se demande si défractionner les maîtrises d'ouvrage ne faciliterait pas la tâche des architectes et la vie des usagers.

Georges Amar pense que le paradigme du transport est épuisé et qu'il faut mesurer la qualité de la mobilité à la reliance, à l'opportunité du lien social et non au nombre de kilomètres parcourus.

Jean-Marie Duthilleul estime que pour surmonter les difficultés rencontrées, il faut enclencher une démarche de projet et rassembler toutes les compétences.

Fabienne Keller s'interroge sur les moyens à mettre en œuvre afin de faire des gares des lieux architecturalement

exceptionnels.

Après avoir souligné la qualité esthétique des gares conçues par Jean-Marie Duthilleul, Jacques-Jo Brac de la Perrière croit que l'intérêt s'est porté sur les performances technologiques au détriment des gares elles-mêmes.

Jean-Marie Duthilleul indique que la gare ne peut apparaître comme expression collective des valeurs d'une société que si la société a une idée forte de ce qu'elle doit être.

Pour conclure, Julien Damon retient trois qualificatifs pour l'architecture des gares :

- Architecture sensorielle c'est-à-dire adaptée au bien-être des gens
 - Architecture chronotopique qui permette la cohérence des temps et des déplacements
 - Architecture in mobile c'est-à-dire adaptée à la révolution des mobilités.
- Et ajoute qu'au-delà de ces trois mots, la gare doit rester émouvante.



Fabienne Keller.

ATELIER DE LA GARE N°5

Les gares : des refuges pour les sans-abri ?

Sophie Boissard, Directrice générale de Gares & Connexions, ouvre l'atelier sur la problématique des sans-abri et de l'errance en gare en insistant sur son aspect original, au regard des autres ateliers de la gare, mais tout aussi important.

Julien Damon souligne le paradoxe suivant : la gare est un lieu riche qui compose avec la grande pauvreté puis présente un reportage audio qui témoigne de l'engagement de SNCF dans la prise en charge des sans-abri à Paris et à Strasbourg. Engagement qui se fonde sur des actions précises : accueil, hébergement d'urgence et soins, écoute, création de liens et orientation des personnes.

Il donne la parole à Christophe Louis qui est aussi le président du collectif « Les Morts de la Rue ». Afin d'identifier le public dit SDF, Christophe Louis décrit des personnes en absence de lien qui viennent dans les gares pour des besoins d'anonymat, pour se sentir moins seules et se cacher de la société. La gare en tant que lieu de passage à forte amplitude horaire demeure attractive et offre une occasion de gagner de l'argent : mendicité, prostitution, trafic. La gare est un lieu d'arrivée et de départ. Lieu d'arrivée pour les provinciaux qui trouvent à Paris des dispositifs d'aides plus conséquents. Lieu de départ pour les étrangers qui sont en attente d'un voyage. A l'échelon national, cette situation concerne 120 000 à 130 000 personnes. L'association « Les Enfants du Canal » a précipité certaines lois dont la loi Dalo sur le droit au logement opposable et celle sur le droit à l'hébergement opposable. L'ampleur du problème est telle que l'Etat ne peut assumer ses responsabilités : aujourd'hui, à Paris, près de 3500

Les intervenants étaient :

- **Christophe Louis**, Directeur de l'Association « Les Enfants du Canal »
- **Gianni Petiti**, Chargé de mission à Europe Consulting, gare de Roma Termini
- **Sylvie Le Bars**, Chargée de mission à l'Agence Nouvelle des Solidarités Actives (ANSA)
- **Bernard Emsellem**, Directeur général délégué Ecomobilité SNCF.

personnes dorment dans la rue. Les gares doivent envisager un partenariat avec les associations compétentes afin d'aider le sans-abri dans la reconstruction de sa personne.

Gianni Petiti présente l'ONDS, l'Observatoire national du malaise et de la solidarité dans les gares, projet mené conjointement par Ferrovie dello Stato, Europe Consulting, une coopérative sociale et ANCI, l'Association Nationale des Villes Italiennes, qui a pour objectif d'étudier et de développer des stratégies d'intervention pour les sans-abri dans les gares. L'analyse révèle que le sans-abri pose cinq problèmes :

- Problème pour la compagnie ferroviaire car il déprécie l'image de la gare (odeurs, hygiène).
- Problème pour la sécurité car il peut être impliqué dans des activités illégales.
- Problème pour les autorités locales qui doivent l'orienter vers un processus de réinclusion.
- Problème pour les passagers car il peut représenter un obstacle à franchir ou une menace potentielle.
- Problème pour lui-même car il doit survivre.

La gare procure un environnement favorable à cet impératif de survie : elle représente une source d'argent, un abri propre, sûr, routinier dans lequel il peut retrouver une communauté de sembla-

bles. Ainsi, le sans-abri découvre en gare quelque chose qui manque à l'extérieur.

En Italie existe un partenariat entre le 3ème secteur (une coopérative sociale de Roma Termini), les autorités locales (Région, Province et Ville de Rome) et la compagnie ferroviaire qui a créé un Help Center regroupant tous les acteurs publics et privés de la gare. Cette stratégie permet aux sans-abri de devenir médiateurs pour les nouveaux arrivants. En 2009, le Help Center qui oriente les SDF vers les services sociaux de la ville, a pris en charge 2600 personnes en majorité de jeunes hommes immigrés. Le centre d'accueil Binario 95 complète ce dispositif car il s'adresse aux SDF qui ont commencé un parcours d'inclusion sociale. L'ONDS est un réseau qui couvre douze gares et qui en 2009 a assisté 14 600 sans-abri.

Julien Damon demande si les entreprises ferroviaires doivent se soucier des sans-abri qui demeurent en gare ou de tous ceux qui passent en gare.

Christophe Louis répond que la SNCF doit s'occuper de toutes les personnes qui passent en gare et trouver les moyens adaptés à leur prise en charge. Gianni Petiti pense que ce souci peut stimuler les pouvoirs publics surtout en cette période de crise.

Sylvie Le Bars présente le projet Hope in stations élaboré par SNCF et des en-

treprises ferroviaires européennes, des acteurs du 3^{ème} secteur, des collectivités locales et des autorités publiques, appuyé financièrement par la Commission européenne.

L'Agence Nouvelle de Solidarités Actives est à l'origine de ce projet établi sur deux ans qui a pour but de lutter contre la pauvreté. Dans une démarche d'expérimentation sociale, l'ANSA met en œuvre des programmes innovants, objets d'évaluation afin de mesurer l'impact réel du dispositif. En 2009, dans le cadre de la « Charte européenne pour le développement des missions sociales et sociétales dans les gares », l'ANSA s'est rapprochée de SNCF et de Ferrovie dello Stato pour étudier la très grande précarité dans les grandes capitales européennes. La gare en tant que lieu d'expérimentation permet d'évaluer l'impact de l'émigration européenne et de mieux connaître les populations en errance.

Les différentes actions autorisent échanges et comparaisons de bonnes pratiques afin de mettre en place un moyen d'évaluation de l'accompagnement des personnes sans-abri.

Ce projet pose la question suivante : comment améliorer l'insertion des personnes en errance en allant à leur rencontre et en intégrant les services sociaux qui leur sont destinés ? Il s'agit donc d'expérimenter la gare comme lieu d'organisation des services par la mise en place d'un nouveau dispositif : le référent social. Celui-ci sera chargé de coordonner toutes les parties prenantes de l'errance en gare, de sensibiliser les acteurs sur son action et ensuite de former les agents ferroviaires. Comme interface, il facilitera une meilleure compréhension de l'environnement (un socle commun de connaissance) et la création d'un lien entre l'entreprise ferroviaire et la population en errance. L'objectif final étant de parvenir à un consensus entre les partenaires sur ce qui devrait être mis en œuvre au niveau local et européen pour répondre aux besoins des personnes sans-abri (nourriture, logement, travail ?). Actuellement sept pays sont concernés par ce partenariat trans-

national : la France, la Belgique, l'Italie en tant que participants et l'Allemagne, le Luxembourg, l'Espagne et la Pologne en tant qu'associés aux travaux. Le cadre d'intervention de cette initiative s'opère à partir d'une analyse sociopolitique (due à Julien Damon) et d'une cartographie sociale de la gare (due à un laboratoire italien). Des enquêtes auprès des organisations et des personnes sans-abri seront effectuées en amont et en aval afin d'aboutir à des préconisations sur la généralisation du dispositif.

Julien Damon demande si la coordination est compliquée en France et en Italie.

Christophe Louis répond que la multiplicité des acteurs réduit l'efficacité et qu'il est impératif de travailler ensemble.

Gianni Petiti reconnaît les mêmes difficultés à Rome et indique qu'une bonne coordination est l'unique stratégie pour bien répondre aux besoins des sans-abri.

Julien Damon donne la parole à Bernard Emsellem. Bernard Emsellem insiste sur l'importance et l'envergure du problème et rappelle que SNCF le traite depuis longtemps mais sous forme d'initiatives personnelles d'agents ou de dirigeants. La démarche doit dépasser le stade de la sensibilité individuelle pour en faire une vraie fonction structurée, qui peut même être soumise à un processus qualité (exemple de la malfaite qui ne s'improvise pas). Compte tenu de sa complexité, cette fonction doit être professionnalisée. SNCF a ainsi instauré un programme de sensibilisation et de formation sous la responsabilité de l'Université du service de l'entreprise. L'autre point-clé relève de la coordination de ce système multipolaire qui doit être améliorée.

Il faut aussi envisager l'aspect économique de cet engagement en direction des clients. Gares & Connexions a investi dans 100 gares dont 38 déjà opérationnelles pour ce processus. Pour conclure, Bernard Emsellem pense que les entreprises de service ont une responsabilité qui se fonde sur la création du lien social.

Daniel Brun, de la Revue générale des Chemins de Fer, pose la question du coût de ces activités.

Pour Bernard Emsellem, ce qui compte ce n'est pas le coût mais le résultat. Vincent Bouznad, responsable du pôle sociétal SNCF, estime qu'actuellement le montant de ce soutien et de ce partenariat s'élève à 280-290 keuros par an. Il précise cependant que mesurer la valeur de ce qui a été évité est difficile. Au vu de l'expérience menée à la gare du Nord, il affirme que l'investissement a une valeur gagnante pour l'entreprise et la collectivité.

Sophie Boissard indique que même s'il faut ajouter à ces sommes le soutien aux associations, le temps/agent et la mise à disposition de l'espace, l'investissement reste modique. De plus, ce phénomène étant inhérent à la gare, il requiert des moyens humains performants qui économiquement restent pertinents.

Christophe Louis remarque qu'il faudrait créer un indice qualité qui évaluerait le bien-être des personnes en gare.

Julien Damon interroge Gianni Petiti sur les réactions de la municipalité romaine face à ses observations et propositions. Gianni Petiti déplore que le travail social soit déconsidéré par les autorités publiques italiennes. Des analyses mensuelles et annuelles permettent d'évaluer l'évolution du phénomène dans son type de demande (nourriture, travail, soins) et la capacité de réponse des services sociaux. Il reconnaît que l'appréciation des résultats demeure difficile.

A partir de l'exemple de la gare d'Austerlitz, Monsieur Santin, bénévole, témoigne de l'efficacité du partenariat SNCF/Secours Catholique dans l'aide aux personnes sans domicile.

Pour conclure, Julien Damon évoque Jacques Fournier, ancien président de SNCF, qui disait que ce problème marginal pouvait devenir central et retient trois qualificatifs pour les gares : attirantes, inclusives et coopérantes.

ATELIER DE LA GARE N°6

Les gares : des pôles structurants pour le péri-urbain ?

Ce 6^{ème} atelier dédié aux gares péri-urbaines et aux réseaux de gares est marqué par une innovation : la retranscription en temps réel sur un compte Twitter afin de favoriser l'interactivité.

Alfred Peter fonde son expérience des relations mobilité-urbanisme sur les travaux qu'il a effectués pour les gares de tram train en Alsace, dans l'Ouest lyonnais, en Allemagne et en Suisse. Ainsi la gare de Zug illustre selon lui l'exemple réussi de l'imbrication de la gare dans son environnement ou de l'osmose entre monde du transport et monde de l'urbain.

Autre exemple, celui du parking-relais qui ne doit pas se contenter d'être un lieu de connexion entre différents modes de transport mais devenir un lieu d'urbanité. Alfred Peter souligne la né-

Les intervenants étaient :

- **Alfred Peter**, Paysagiste et Urbaniste
- **Francis Beaucire**, Directeur du Master Urbanisme et Aménagement, Université Paris 1
- **Catherine Barbé**, Directrice de l'Aménagement et de l'Urbanisme de la Société du Grand Paris
- **Jean-Pierre Farandou**, Directeur de la branche SNCF Proximités en charge des activités conventionnées de la SNCF.

cessité d'une réelle prise de conscience de la complémentarité entre système de mobilité et système d'urbanité. L'installation d'une gare péri-urbaine (exemples de Strasbourg-Sud et de Montpellier-Sud) permet de déclencher des projets urbains qui ne doivent pas subir de retard dans leur réalisation. Le projet de la gare de Molsheim expose les qualités de la gare péri-ur-

ne comme espace public : connexion rail-route, rapidité des transferts, création d'un pôle d'activités urbaines (logements, bureaux, services).

Francis Beaucire formule la première question : comment coordonner le péri-urbain et l'alternative à la route ? Le Rundfahrt qui relie Mannheim à Heidelberg pourrait apporter une réponse car il a engendré un réel développement péri-urbain (centre commercial régional, hypermarchés, cinémas) à partir d'une gare intermédiaire. Il poursuit avec deux autres questions : Où vont les trains ? Les trains vont-ils là où vont les gens ? Pour répondre, il propose qu'une gare donne accès à des ressources urbaines davantage diversifiées, qu'elle offre un plus. Ainsi la gare doit rester connectée à l'aménagement régional dans son ensemble, surtout en ce qui concerne les opportunités d'emplois, car l'impact du réseau ferroviaire est réel.

Si une ville correspond à l'empilement de trois anneaux : le centre urbain qui s'appuie sur la proximité, la gare en tant que nœud sur un réseau et le pôle d'attractivité, l'enjeu consiste alors à reproduire ce modèle dans le péri-urbain afin qu'il ne se réduise pas au logement mais procure une diversité de fonctions urbaines. Pour conclure, Francis Beaucire s'intéresse aux trois fonctions de la gare :

Catherine Barbé et Francis Beaucire.



Julien Damon, Catherine Barbé, Francis Beaucire, Alfred Peter, Jean-Pierre Farandou.



à la petite gare dans sa dimension urbaine. Il ne faut pas oublier que la gare est un élément de fierté pour une communauté locale qui se traduit par une architecture remarquable voire emblématique. La gare reste un lieu de centralité des déplacements et peut devenir un facteur de centralité renouvelée avec des commerces qui génèrent de l'emploi, des logements dédiés (étudiants, personnes âgées), des équipements publics (collège, crèche, halte-garderie, bibliothèque, gymnase, cabinet médical).

La troisième interrogation adopte le point de vue de l'exploitant du réseau. Les petites gares sont de loin les plus nombreuses et engendrent donc des coûts élevés de fonctionnement, de surveillance et de maintenance. Or sans présence humaine, les coûts de réparation s'avèrent également importants. Aussi faut-il se poser la question du partenariat avec les communes ou communautés de communes pour tout ce qui relève de l'exploitation, de l'animation et de la surveillance de ces petites gares.

Jean-Pierre Farandou remarque que les intervenants ont parlé de réalités différentes qui se croisent et souligne le décalage entre le bâtiment, patrimonial ou simplement fonctionnel, et les besoins de l'exploitation. Il signale également l'importance de l'apport financier des régions dans la rénovation des gares et l'intérêt récent que les gares ont suscité chez les maires. Une gare péri-urbaine peut se définir comme l'intersection de deux réseaux : le réseau ferroviaire et les réseaux de type urbain (tram, métro) et la difficulté réside dans la gestion de ces réseaux et de leur syner-

- La gare-connecteur, lieu de passage, « point de couture », lieu d'intensité de circulation urbaine.
- La gare-lieu d'accueil, d'équipements et de services de quartier.
- La gare-lieu de flux pour les usagers qui viennent de loin.

Il ressort de cette présentation une opposition entre la gare-centre de ville (lieu de vie) et la gare-parking (lieu de flux), un conflit d'échelles entre la dimension locale et la dimension régionale.

Le cas de Baillargues dans la communauté d'agglomérations de Montpellier illustre cette opposition. Catherine Barbé constate que l'intérêt public vise toujours les grandes gares patrimoniales et emblématiques et jamais les petites gares qui cependant demeurent des lieux de vie quotidienne. Seules deux études : *100 ans de gares françaises* de Jean-Paul Foïtet (Librairie Eyrolles) et *Les petites gares dans le péri-urbain tourangeau* (Agence d'Urbanisme de Tours) traitent de ce sujet. Reste donc la nostalgie qui s'exprime au travers de nombreuses photos d'époque que l'on peut trouver sur internet.

La première interrogation porte sur le point de vue des usagers quotidiens quant à l'insuffisance des fonctionnalités :

- Etre à l'abri du vent et du froid surtout quand la fréquence est déficiente
- La lumière et l'éclairage.
- La visibilité de la gare et du train.
- La présence d'un point d'eau, de toilettes sécurisées.
- Etre informé.
- La salle d'attente, la consigne.
- La présence humaine autrefois assurée par le chef de gare.

Les usagers attendent de nouveaux services :

- Services multimodaux : stationnement sécurisé pour les vélos.
- Services publics : plans de ville, boîte à lettres, distributeur de timbres/
- Services à la personne : pressing, cordonnerie, retoucherie.
- Points-relais de livraison.
- Consignes automatiques.
- Services d'approvisionnement alimentaire : dépôt de pain, vente foraine, superette automatique.

La deuxième interrogation s'intéresse

gie. De même, la gare doit être traversante et s'ouvrir des deux côtés.

L'importance des sommes engagées par les projets de gare appelle un financement et une gouvernance collectifs : local, régional, national, opérateurs, commerçants et promoteurs.

Pour finir, Jean-Pierre Farandou déclare qu'une gare ne vaut que par le réseau de transport qui la dessert. Pour les gares péri-urbaines, la fréquence prime. A tel point que pour les grandes agglomérations françaises, on parle de « REROisation » de « métroisation » des trains ce qui signifie des fréquences de 3 à 5 minutes et des dessertes omnibus. On peut même penser à un dédoublement du RER : l'un fréquent, l'autre rapide.

Le débat sur le Grand Paris a libéré la parole et les idées et a fait prévaloir une seule discipline : s'occuper de la vie des gens, les aider à mieux vivre.

Julien Damon sollicite l'auditoire sur les relations ville-transport. Jacques-Jo Brac de la Perrière distingue trois niveaux dans cette problématique :

- Le voyageur qui attend confort et sécurité.
- La gare en tant qu'identité : celle de la ville ? du transporteur ? de la région ? Cette confusion identitaire produit des écarts importants entre les gares.
- L'accessibilité de la gare péri-urbaine induit la création de centres commerciaux. Ce que tous les élus n'acceptent pas.

Catherine Barbé pense au contraire que tous les maires veulent des gares et indique que des collectifs de maires étudient des projets de création ou de modification de gare dans le cadre de nouveaux programmes urbains.

Julien Damon pose la question suivante : quelle est la différence entre une gare péri-urbaine et une gare rurale ?

Francis Beaucire dresse la gamme des gares. Alfred Peter a évoqué les gares de banlieue voire de grande banlieue, lui-même, les gares-phares dans un péri-urbain à gros grumeaux, Catherine Barbé, la petite gare rurale devenue point d'arrêt non géré (PANG). La gare du péri-urbain est une gare rurale qui re-

prend de l'activité suite à sa connexion à un projet urbain local. Ce qui définit le péri-urbain n'est pas l'état des choses mais le mouvement des gens, le flux. Julien Damon soulève le problème du financement public-privé.

Alfred Peter insiste sur l'impact de la crise financière sur les collectivités locales. Le pragmatisme nous contraint à trouver des ressources. Un réseau de transport fabrique du flux qui fabrique de la richesse. Comment donc capter cette richesse ? Quels produits dérivés pouvons-nous proposer ? Services ou activités privées ? Il faut parvenir à un mariage entre énergie publique et énergie privée.

Sophie Boissard apporte des précisions concrètes quant au modèle économique. Le fonctionnement pertinent d'un service, type dépôt de pain ou pressing, requiert un flux annuel d'un million de personnes. Un déséquilibre persiste entre les intérêts de l'Autorité organisatrice de transports (AOT), financée à 70% par la recette fiscale, et ceux de la collectivité locale qui profite du surcroît de valeur apporté par l'offre de transport.

Martin de Wissocq, DRIEA demande ce qui peut justifier qu'un service se situe dans la gare ou dans le quartier de la gare.

Pour répondre, Jean-Pierre Farandou cite deux exemples. L'exemple hollandais où les commerces de proximité se trouvent directement sur le quai afin de faire gagner du temps au client et l'exemple bisontin où un point-retrait de commandes par internet a redonné vie à une ligne de bus. Ce qui impliquerait qu'il faut faire plus que du transport.

Francis Beaucire pense qu'un commerce en gare peut être attractif non seulement pour les usagers mais aussi pour les riverains. En ce sens, la gare localise le commerce.

Michel Micheau, Professeur à Science Po, fait allusion à la valeur des baux de l'espace gare et ajoute que certains élus sont prêts à densifier pour obtenir leur gare.

Francis Beaucire remarque que dans certains bourgs du péri-urbain la gare

peut devenir le nouveau centre de commerces.

Sophie Boissard précise que les redevances d'installation dans les gares sont minimales voire nulles et que le coût de réaménagement d'une gare demeure prohibitif. D'où la nécessité de subventions publiques. Elle ajoute que des appels d'offres sont lancés auprès des opérateurs de la grande distribution pour créer de nouveaux magasins du quotidien.

Une auditrice pose le problème de la valorisation du foncier.

Un auditeur demande si le maillage des transports est suffisant pour justifier un projet urbain autour d'une gare.

Un auditeur s'interroge sur le point d'équilibre à trouver entre la vocation marchande de la gare et la primauté du transport.

Catherine Barbé considère que la valorisation du foncier dépend de trois conditions :

- La nécessité d'un flux important (gare d'interconnexion de préférence).
- L'attente d'un événement (la création d'un nouveau réseau de transport).
- L'envie des collectivités locales qui s'avère indispensable.

Les études sur l'aménagement du Grand Paris montrent que l'invention de nouveaux objets immobiliers (gares d'interconnexion SNCF-RATP) exige des recettes extérieures. Seuls des droits de constructibilité supérieure pourront pallier l'insuffisance de la captation de la plus-value foncière.

Alfred Peter propose que cette problématique du péri-urbain à l'échelle européenne fasse l'objet d'un futur atelier.

Pour éviter l'étalement urbain, un intervenant dans la salle préconise la création de villes désirables dans lesquelles les gares joueront un rôle primordial.

Jean-Pierre Farandou insiste sur l'urgence de la rénovation du réseau de transport et sur la conception de la gare péri-urbaine comme lieu de vie.

Julien Damon conclut par la synthèse suivante : un constat de péri-urbain pitoyable (le non-lieu), une ambition pour le péri-urbain heureux (le vrai lieu) et l'opportunité pour la petite gare urbaine.

Les intervenants

des Ateliers de la Gare 2010

Julien DAMON - Professeur Associé à Sciences Po, animateur des Ateliers

Diplômé de l'ESCP, Docteur et habilité à diriger des recherches en sciences sociales, Julien Damon est professeur associé à Sciences-Po (Master d'Urbanisme). Il travaille d'abord à la SNCF pour la création et le développement de la Mission Solidarité puis à la Caisse Nationale des Allocations Familiales (CNAF) et au Centre d'Analyse Stratégique (ex-Commissariat au plan).

Sylvie LATOUR - Directrice de l'Offre de Service et de l'Exploitation - Gares & Connexions

Arrivée en avril 2009 au poste de directrice de l'Offre de Service et de l'Exploitation, Sylvie LATOUR est entrée à la SNCF en 1999 à la direction marketing TGV. En 2003, elle a créé la filiale « CRM Services » qui gère les programmes de fidélisation et de relations clients, et a lancé les travaux sur l'offre tarifaire et de services actuellement en vigueur. Elle a ensuite été Directrice Commerciale et Marketing TGV.

Pascale HÉBEL - Directrice du département consommation au CRÉDOC

Directrice du département « Consommation » du CRÉDOC, elle intervient en conseil Marketing auprès de grands comptes des secteurs de la consommation et de la distribution. Toute son expérience professionnelle (20 ans) s'est construite dans le domaine de la consommation puisqu'elle a commencé sa carrière à l'INRA, puis elle a participé au CRÉDOC à la création de l'Observatoire des Consommations Alimentaires au département « Prospective de la Consommation ». Elle a ensuite participé au développement d'outils d'évaluation des performances du mix du marketing, en tant que consultante senior « Modèles et analyses » chez AC Nielsen. Elle a ensuite dirigé le pôle « Marketing et consommation » au BIPE jusqu'en 2004. Elle est coordonnatrice de l'ouvrage « Comportements et Consommations Alimentaires en France », Tec & Doc, mai 2007 et chevalier de l'ordre du mérite. Elle est ingénieur agronome (INA-PG 85) et docteur en mathématiques appliquées.

Cédric GRAFFART

Diplômé en sciences commerciales et consulaires (HEC Liège), ainsi qu'en troisième cycle en relations internationales (KU Leuven). Après un début dans le secteur bancaire, entré en 1998 à la SNCB, opérateur ferroviaire belge, en tant que contrôleur de gestion au niveau du trafic international (produits Thalys, Eurostar, ICE, ...). Depuis fin 2005, à la SNCB-Holding, Direction Stations, Service Concessions, responsable de la gestion et du développement des concessions commerciales dans les grandes gares des régions bruxelloise et wallonnes.

François BELLANGER dirige Transit-City-Urban & mobile think tank, programme de réflexions prospectives sur la ville et les modes de vie, et anime six observatoires, dont notamment : « Transit(s) - l'Observatoire des Nomades », cellule de veille socio-marketing destinée à évaluer l'influence de la mobilité sur nos modes de vie, et la création de nouveaux produits et de nouveaux services.

Bernard GARNIER, podologue, est conseiller municipal de Chelles et Président du Syndicat Intercommunal de Transport du Bassin Chellois et des Communes Environnantes (SITBCCCE).

Olaf MERK est économiste à l'OCDE, où il travaille dans le programme de développement urbain depuis 2005. Il a géré plusieurs Revues métropolitaines, dont celles de Toronto, Copenhague et Randstad. En ce moment il coordonne une étude sur les villes portuaires. Auparavant, il travaillait à l'Inspection des Finances du Ministère des Finances aux Pays-Bas. Il est diplômé en sciences politiques (Université d'Amsterdam).

Directeur général délégué d'AREP, **Etienne TRICAUD** est architecte DPLG, ingénieur des Ponts et Chaussées et ancien élève de l'Ecole Polytechnique. Filiale de Gares & Connexions, AREP est le bureau d'études spécialisé en architecture, aménagement urbain et design de la SNCF. Créé en 1997 et présidé par Jean-Marie Duthilleul, AREP conçoit et aménage les lieux du transport en France, et dans le monde.

Jacques TOUCHEFEU

Ingénieur Général des Ponts et Chaussées et ancien élève de l'Ecole Polytechnique, il est Directeur Général de l'Etablissement Public d'Aménagement Orly-Rungis Seine Amont créé en 2007 pour coordonner le développement du territoire dans le cadre d'une Opération d'Intérêt National et emporter des opérations d'aménagement structurantes.

Christian CAYE

Délégué au Développement Durable de VINCI, Christian Caye a également en charge l'animation de la politique de R&D et d'innovation du Groupe. Membre du conseil scientifique de la Fabrique de la Cité, cercle de réflexion sur le thème « inventer aujourd'hui la ville de demain », ses travaux et activités portent sur l'intégration des composantes sociétales sociales et environnementales dans les systèmes de production publics, privés ou associatifs.

Louis MOUTARD

Architecte et Urbaniste en charge du Pôle Aménagement Urbain du groupe Arep depuis 2003. Engagé dans l'aventure des villes nouvelles, il participe au renouveau de l'aménagement du territoire. Il s'engage ensuite dans la maîtrise d'ouvrage urbaine publique et l'enseignement à HEC puis à l'école des ponts et chaussée. En 1991 il met en place l'atelier d'urbanisme de l'Aftrp. Responsable de l'atelier d'urbanisme du groupe Arep depuis 2000 il contribue à la conception de nombreux Pôles d'Echanges en France et à la transformation de quartiers de gare. Associé à l'expertise du Grand Paris avec Jean Marie Duthilleul - Jean Nouvel et Michel Cantal Dupart, il développe depuis des projets d'aménagement de villes et de grands territoires, au Vietnam en Chine et au Moyen Orient.

Jacques-Jo BRAC DE LA PERRIÈRE est architecte urbaniste, ayant exercé en maîtrise d'œuvre d'opération et en maîtrise d'ouvrage, puis à la RATP, avant de reprendre la direction de Ville et Transports, association formée par la Région Ile-de-France, les conseils généraux des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, la Caisse des dépôts et la RATP (la SNCF devrait la rejoindre très prochainement). JJBP intervient par ailleurs comme enseignant au Master d'urbanisme de Sciences Po, au master Amur de l'ENPC et au Magistère de Paris 1 la Sorbonne, et comme vigneron en Brouilly à ses heures perdues.

Georges AMAR dirige l'équipe de Prospective & Conception Innovante de la RATP, qui est depuis de nombreuses années un foyer de réflexion créative sur les évolutions de la mobilité urbaine. Il a une riche expérience dans le champ du transport urbain : production (exploitation) ; direction de grands projets (pôles d'échanges multimodaux, etc.) ; recherche, notamment en sciences humaines appliquées à la mobilité. Ingénieur civil des Mines de Paris, Georges Amar est également artiste (peintre) et écrivain. Dernier ouvrage paru : « Homo Mobilis - le nouvel âge de la mobilité » (2010).

Jean-Marie DUTHILLEUL, Architecte DPLG, diplômé de l'École Polytechnique et Ingénieur en Chef des ponts et chaussées. En 1977, Jean-Marie Duthilleul entre au ministère de l'Équipement, au Secrétariat général des villes nouvelles alors en plein développement en France. En 1982, il est chargé de mission pour l'Exposition universelle puis en 1983 prend en charge la gestion des grands projets de l'État à Paris. Il rejoint la SNCF en 1986 comme architecte en chef puis devient directeur de l'aménagement. En 1997, il crée AREP avec Etienne Tricaud, agence pluridisciplinaire spécialisée dans la conception et la réalisation des espaces du mouvement en France comme à l'International.

Christophe LOUIS, directeur de l'association « Les Enfants du Canal », qui intervient à Paris auprès des personnes de la rue avec un accueil de jour mobile (busabri), un centre d'hébergement et un programme de réinsertion « les travailleurs pairs ». Président du collectif « Les Morts de la Rue », collectif d'associations qui dénonce la mort prématurée des personnes ayant vécu à la rue.

Sylvie LE BARS est responsable du Réseau européen de l'Agence Nouvelle des Solidarités Actives. Elle manage notamment le projet européen d'expérimentation sociale «HOPE in stations» dont le but est de proposer de nouvelles formes d'accompagnement des personnes sans-abri dans les principales gares européennes. Auparavant consultante en affaires européennes, elle a accompagné les recherches de financements d'acteurs français auprès des institutions communautaires. Elle a aussi animé de multiples formations sur les instances européennes, pour une meilleure compréhension du processus décisionnel bruxellois.

Gianni PETITI, coordinateur national pour l'Italie du projet Hope in Stations, est le directeur de la coopérative sociale Europe Consulting. La Coopérative est présente depuis 2000 à la gare de Roma Termini, où elle gère deux centres pour la population en errance dans la gare : le HELP CENTER, un centre d'orientation pour les grands exclus, et le centre d'accueil BINARIO 95 (www.binario95.it), un lieu protégé, pour soutenir des programmes de réinsertion sociale, adressés aux sans-abri de la gare. M. Petiti est aussi responsable des relations extérieures à l'ONDS Observatoire National du malaise et de la solidarité dans les gares italiennes, le réseau de centres d'aide

et d'accueil situés dans 14 grandes gares italiennes en partenariat avec Ferrovie dello Stato, qui opèrent selon les principes et procédures définies dans une Charte des Valeurs.

Bernard EMSELLEM, Directeur général délégué Ecomobilité de la SNCF, a une formation de mathématiques théoriques et de sciences humaines. Il commence sa carrière par des activités de recherche en France et en Côte d'Ivoire. Il développe ensuite des activités d'études auprès des publics internes et externes pour des grandes entreprises et institutions : directeur du département d'études qualitatives de SEMA en 1976, puis directeur de SOFRES-Communication. En 1985, il crée son propre cabinet d'études et de conseil en stratégies de communication. En 1990, il rejoint le groupe de communication corporate Francom en tant que manager associé. Il entre en 1995 dans l'agence TBWA-Corporate et en devient président trois ans plus tard. En 2002, il devient Directeur de la Communication de la SNCF. Il est depuis avril 2010 Directeur Général Délégué Ecomobilité de l'entreprise.

Catherine BARBÉ vient de rejoindre la Société du Grand Paris comme directrice de l'aménagement et de l'urbanisme. Architecte, diplômée de Sciences Po, et ancienne élève de l'ENA, elle a été directrice générale de l'urbanisme de la Mairie de Paris.

Agrégé et docteur en géographie, Professeur des Universités, **Francis BEAUCIRE** est Directeur du Master Urbanisme et Aménagement, Université Paris I. Il a récemment publié « Ville, mobilité, transports : les équations de l'accessibilité », dans Géographie urbaine, (ouvrage en collaboration), Editions Colin, 2010.

Alfred PETER, paysagiste et urbaniste, a ouvert en 1985 son agence à Strasbourg. Il explore une voie influencée par les écoles française (la forme) et allemande (le fond, l'écologie). Ses projets récents portent beaucoup sur des questions d'aménagement alliant les dimensions de mobilité et d'environnement. Projets réalisés ou en cours de réalisation : des infrastructures de transport (tramways de Strasbourg, Marseille ou Jérusalem) ; des espaces publics (promenade cyclable dans l'Orne, route du littoral à Cagnes, remparts d'Avignon).

Après un début de carrière dans une société minière aux États-Unis, **Jean-Pierre FARANDOU**, ingénieur des Mines de Paris, a rejoint la SNCF en 1981. Il a occupé depuis de nombreuses fonctions dans les domaines de la production, du marketing, des Ressources humaines sur le territoire national et international, pour la maison mère ou pour ses filiales. En octobre 2006, il devient directeur de la Branche SNCF Proximités en charge des Activités conventionnées de la SNCF (Transilien, 20 TER, les Chemins de Fer de la Corse, Intercités, Keolis et Effia). Il est aujourd'hui directeur général SNCF Proximités, première première branche de la SNCF en CA (11 milliards d'euros) en nombre de trains et de voyageurs quotidiens (12 000 trains et 9 millions de voyages par jour).

Calendrier 2011

« Saison 2 des Ateliers de la Gare »

Le mercredi de 18h30 à 20h30
16 avenue d'Ivry, 75013 Paris

« La gare : temple de la technologie » - 2 mars

- Bruno Marzloff, CHRONOS
- Dominique Hok, IBM
- Ignacio Barron de Angoiti, UIC (sous réserve)
- Marie-Pierre Meynard, SNCF

« La gare : microcosme de la société postindustrielle » - 6 avril

- Pierre Giacometti, Giacometti Péron & Associés
- Stéphane Vincent, Fondation Internet Nouvelle génération
- Arnold Reuben, Eurostar
- Roland Bonnepart, SNCF

« La gare : lieu d'ordre et de discipline » - 18 mai

- Elisabeth Lulin, PARADIGMES
- François Bonnet, sociologue
- Représentant de la gare de Madrid Atocha
- Jean-Jacques Henry, SNCF

« La gare : enjeu politique » - 29 juin

- Fabienne Keller, sénatrice
- Vincent Feltesse, président de la Communauté Urbaine de Bordeaux
- Vincent Bourlard, SNCB Holding (sous réserve)
- Stéphane Volant, SNCF

« La gare : lieu public réinvesti » - 14 septembre

- Thierry Paquot, éditeur de la revue Urbanisme
- Jean-François Camarty, groupe ELIOR
- Représentant de la gare de Zurich
- Gilles Ballerat, Gares & Connexions

« La gare : espace de connexions » - 19 octobre

- Djamel Klouche, architecte urbaniste de l'AUC
- Mireille Appel Muller, Institut de la Ville en Mouvement
- Représentant de Keolis (réseau de TC Lille)
- Frédéric Michaud, Gares & Connexions

« La gare : incitation à l'imaginaire » - 30 novembre

- Yo Kaminagai yo, Designer
- Emmanuel Bacquet, Cité de l'Automobile & Cité du Train de Mulhouse
- Claude Leroy, Professeur de Littérature (Paris X)
- Claire Simon, réalisatrice
- Andréas Heym, AREP

Pour en savoir +
sur Gares & Connexions :
www.gares-connexions.com

Pour en savoir +
sur les Ateliers de la Gare :
<http://www.gares-connexions.com/fr/gares-du-futur>

Pour vous inscrire :
com.gares@snCF.fr

