

SYNTHÈSE N°6

ATELIER DU 18 SEPTEMBRE 2013

LA GARE DU GRAND PARIS DANS 10 ANS



LES ATELIERS DE LA GARE SAISON 4

Le sixième Atelier de la Gare (saison 4) s'est tenu mercredi 18 septembre au siège de Gares & Connexions, 16 avenue d'Ivry, 75013 Paris de 18h30 à 20h30 sur le thème :

LA GARE DU GRAND PARIS DANS 10 ANS

LES INTERVENANTS ÉTAIENT :

Jean-Pierre Orfeuil,
Professeur d'Urbanisme

Alain Garde,
Directeur des grands projets Île-de-France, SNCF

Jacques-Jo Brac de la Perrière,
Délégué Général Ville & Transport en Île-de-France

Étienne Guyot,
Président du Directoire, Société du Grand Paris

■ Rencontre animée par **Julien DAMON,**
Sociologue, Professeur associé à Sciences Po



LA GARE DU GRAND PARIS DANS 10 ANS

Après quelques mots de remerciement et de bienvenue, Rachel Picard, Directrice Générale de Gares & Connexions, souligne l'importance de l'auditoire qui témoigne du succès des Ateliers. Elle fait part de sa vision du Grand Paris qui se fera avec les gares d'aujourd'hui et de demain, des gares de connexion et d'interconnexion.

Sa vision se fonde sur trois convictions :

- et d'intégrer les gares comme points de connexion avec différents modes de transport ;
 - il s'agira de concevoir le pôle d'échanges comme un lieu de vie offrant aux usagers des services du quotidien conjuguant temps utile et temps plaisir. La gare devenant comme le microcosme et le miroir de la ville.
- il s'agira d'anticiper les flux et gérer leur interaction avec le réseau actuel afin d'investir selon les besoins,



Étienne Guyot

Julien Damon présente les intervenants.

Julien Damon demande à Étienne Guyot d'exposer les enjeux afférents aux gares du Grand Paris. Celui-ci indique les trois éléments essentiels de la carte du Nouveau Grand Paris des Transports telle qu'elle a été adoptée par le Premier ministre le 6 mars 2013 : les transports, les logements (70 000 par an), la gouvernance c'est-à-dire la répartition des compétences entre les différentes collectivités territoriales. En ce qui concerne les transports, la nouveauté réside en l'existence d'un seul et même projet d'amélioration des transports franciliens consistant à prolonger et à améliorer

Les trois éléments essentiels de la carte du Nouveau Grand Paris des Transports : les transports, les logements, la gouvernance.

le réseau existant sous le pilotage du Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) avec un investissement de 7 milliards d'euros d'ici la fin 2017, et à la réalisation du Grand Paris Express à l'horizon 2030. Ce projet est confirmé, amplifié et sécurisé par la réaffectation à la Société du Grand Paris (SGP) des ressources fiscales ou plus précisément de la part dynamique de la taxe locale sur les bureaux permettant d'emprunter sur les marchés. Plusieurs étapes sont déjà connues : en 2017, la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen et en 2020, la ligne 15 Sud dont le budget de 5,3 milliards d'euros a été voté.

Jean-Pierre Orfeuil se réjouit de la vision unitaire du projet mais met en doute la construction des 70 000 logements.

Alain Garde rappelle que la loi sur le Grand Paris est porteuse d'une ambition : le développement de la métropole parisienne sur le marché des grandes métropoles mondiales. SNCF et RFF se sont interrogés sur l'apport du réseau existant et de ses services dans cette perspective. Plusieurs idées sont alors apparues :

Jean-Pierre Orfeuil



le transport du quotidien, l'ancrage dans le réseau à grande vitesse c'est-à-dire dans la nation, dans l'Europe et même dans le monde via la desserte des aéroports et l'ancrage dans le fret. Donc différents réseaux et différentes fonctionnalités surgissent.

Julien Damon demande à Étienne Guyot si le projet Roissy Express appartient au projet du Grand Paris.

Celui-ci précise que le CDG Express n'est pas sous maîtrise d'ouvrage de la SGP mais figure dans le projet du Nouveau Grand Paris des Transports.

Jacques-Jo Brac de la Perrière estime que l'élaboration des schémas ainsi que l'inscription et la position des stations sont des indicateurs de la réalisation du projet.

Julien Damon recentre le débat sur les gares du Grand Paris et leur nombre.

*Une ambition :
le développement de la
métropole parisienne sur
le marché des grandes
métropoles mondiales.*



Alain Garde

Étienne Guyot rappelle que dans le cadre du Grand Paris Express il s'agit de 72 nouvelles gares (en intégrant une partie de la ligne Orange, prolongement de la ligne 11) à ajouter aux gares existantes. 70% des gares du Grand Paris Express sont en interconnexion. Par gare, il faut entendre bâtiment émergent, signal urbain et lieu de centralité proposant transports et activités de la vie quotidienne.

Alain Garde pose la question présidant à ces projets : quelle ville pour demain ? Cette vision est porteuse d'une double révolution car loin du schéma centre ville/périphérie, il s'agit d'un ensemble de pôles d'activité et de vie. Les 380 gares franciliennes procèdent de l'entrée dans le réseau et du développement de la métropole. L'investissement facilitera l'interconnexion, le maillage qui augmentera les possibilités d'itinéraires. La métropole conçue comme pluralité de pôles (cluster) favorise l'éclosion de gares périphériques têtes de ligne longue distance bénéficiant d'un important bassin de chalandise à l'instar de Roissy, de Marne-la-Vallée-Chessy, de Massy. Cette vision affectera notre représentation du fonctionnement des gares sur un trajet grande ligne.



Jacques-Jo Brac de la Perrière

Julien Damon demande à Jean-Pierre Orfeuil si le Grand Paris peut être une ville cohérente grâce aux gares.

Ce dernier répond que le vocable de ville cohérente renvoie aux possibilités d'une vie plus à proximité au sein de la métropole sans oublier que la grande mobilité métropolitaine ne concerne que 25% de la population. Cependant il reconnaît que ces projets sont des invitations à gagner des degrés de liberté.

Julien Damon s'interroge sur les gares du quotidien : joyeuse utopie ou idée qui progresse ?

Jacques-Jo Brac de la Perrière pense que la variété de la typologie des gares répond à l'ampleur de la projection globale sur celles-ci. La gare est un super équipement qui doit satisfaire de nombreux objectifs plus ou moins réalisables. Le problème reste celui de l'urbanité autour des gares, des quartiers de gare et de leur population. Les projets doivent considérer le site afin de définir judicieusement ce que l'on veut mettre en gare.

Julien Damon projette le court métrage intitulé *Gare sensuelle* réalisé par Jacques Ferrier dans le cadre de sa mission sur le Grand Paris. Étienne Guyot précise que le terme sensuel réfère au cheminement naturel guidé par la lumière, les bruits, le son. Par sensuel il faut aussi entendre humaine, amène et urbaine.

Au-delà de l'image enchantée des gares que représente ce film, Julien Damon demande ce que l'on trouvera dans ces nouvelles gares.

Alain Garde répond que dans cette vision de la grande métropole les gares deviennent un lieu de convergence de tous les modes de transport (mobilité durable comprise) et un lieu où l'on gagne du temps grâce à une gamme de services. Un grand projet se développe selon des phases ; la phase « réseau structurant » étant réglée, reste à étudier « la phase services ».

*Les gares du quotidien :
joyeuse utopie ou idée
qui progresse ?*



Pour cela deux impératifs : faciliter le trajet en offrant le « sans couture » et répondre à l'évolution du mode de vie des usagers en proposant commerces, conciergeries, rencontres de communautés, crèches, etc.

Julien Damon pose la question suivante : qui paye ?

Jacques-Jo Brac de la Perrière juge la question bien vaste car elle appelle une palette de réponses immense.

Étienne Guyot préconise des discussions avec les collectivités, les organismes consulaires, les associations de commerçants afin de repérer la nature des besoins site par site et de parvenir à un équilibre entre la dimension commerciale, financière et une logique de services au public.

Jean-Pierre Orfeuil s'étonne que le système métropolitain ne serve pas de référence aux gares de la proche couronne d'où l'inutilité du parvis et s'inquiète de l'insertion en gare de certaines fonctionnalités propres au territoire.

Un grand projet se développe selon des phases ; la phase « réseau structurant » étant réglée, reste à étudier « la phase services ».



Alain Garde recommande la bonne relation à l'espace public qui n'est pas l'apanage du seul parvis et pense qu'en certains lieux, **la gare peut se substituer à la ville pour offrir une certaine forme d'urbanité.**

Étienne Guyot défend le parvis comme repère unique de l'offre des services de transport. À l'invitation de Julien Damon, il expose les quatre types de gare :

- La gare centre ville semblable à la station de métro comme celle de Saint-Cloud Transilien.
- La gare de nouvelle centralité sur un site à fort potentiel de développement comme celle des Ardoines à Vitry.
- La gare emblématique au centre d'un territoire dense en flux et en activité comme celle de Noisy-Champs.
- La gare porte de la métropole, hub, gare TGV ouverte sur l'international.



Michel Cantat-Dupart

Julien Damon aimerait savoir si le statut de métropole a un impact sur la maîtrise d'ouvrage, le séquençage, les réalisations.

Étienne Guyot répond par la négative pour ce qui relève du volet Transport.

Julien Damon donne la parole à l'auditoire.

Michel Cantat-Dupart, Urbaniste-Architecte, rappelle qu'une gare urbaine doit intégrer tous les modes de transport à l'exclusion d'aucun et qu'il convient de réfléchir sur l'appréhension d'une gare : comment va-t-elle me servir ?

Thierry Jacquinot, Directeur des gares Paris-Montparnasse et Massy, croit à l'émergence du bâtiment pour créer une gare plus humaine et pense que ces nouveaux projets autorisent une meilleure relation entre la gare et le quartier.

Jean-Louis Labeyrie, Consultant SCET, redoute que ces nouvelles gares suivent le modèle catastrophique des villes nouvelles des années 60 et estime que la station type métro est plus porteuse d'urbanité en évitant la coupure urbaine provoquée par la gare emblématique.

Étienne Guyot différencie parvis et dalle et affirme que la mixité autour de la gare, logements, commerces, équipements et services contribuera à sa dimension humaine.

Alain Garde insiste sur la notion de gare comme symbiose totale à construire entre les différents transporteurs et la ville. La loi oblige les acteurs régionaux et locaux à construire ensemble comme pour les Contrats de développement territorial. C'est ce partenariat respectueux de chacun de ses membres qui sera le moteur du succès.

Il convient de réfléchir sur l'appréhension d'une gare : comment va-t-elle me servir ?

Un auditeur, Directeur du service des espaces Métro-RER de la RATP, précise qu'aux gares SNCF, il convient d'ajouter les 366 stations et Gares RATP franciliennes. Les gares du Grand

Jean-Louis Labeyrie



Paris pratiquant la liaison inter-banlieues rendront le transport agréable, l'intermodalité favorisera la mobilité durable, de nouveaux services innovants et spécifiques seront à inventer et à développer selon les besoins des voyageurs.

Jacques-Jo Brac de la Perrière s'informe sur les résultats de l'enquête portant sur l'expérimentation d'une station de bus du futur, Osmose, en place de l'arrêt Gare de Lyon-Diderot.

L'auditeur répond que cette expérimentation a été reconduite au vu de l'importance de la fréquentation. Ce lieu transforme le temps d'attente en temps utile grâce à ses connexions à la ville et propose des activités complémentaires : stations de vélos à assistance électrique, bibliothèque, Wi-Fi, défibrillateur.

Yo Kaminogai, Maîtrise d'ouvrage des projets RATP, indique que cette station est en cours de rénovation et que les difficultés pour faire circuler des bus sont dues à des problèmes de temporalité. Il ajoute que les projets innovants se programment huit ans avant leur mise en service ce qui implique une prise de risque importante pour les différents partenaires.

Étienne Guyot souligne que l'intermodalité sous toutes ses formes est prise en compte par le STIF et que la réflexion et les travaux s'effectuent suivant un calendrier précis.

Jacques-Jo Brac de la Perrière signale que le STIF profite de la rediscussion sur les gares pour travailler avec plus d'acteurs sur les systèmes de mobilité.

Les projets innovants se programment huit ans avant leur mise en service ce qui implique une prise de risque importante pour les différents partenaires.

Étienne Langereau, Groupe La Poste, pose la question de la circulation des marchandises et du rôle logistique des gares à l'échelle du Grand Paris en tenant compte de l'évolution du e-commerce (commerce électronique) et du m-commerce (commerce mobile).

Étienne Guyot répond par la négative en ce qui concerne la circulation des marchandises dans le métro car celui-ci est exclusivement dévolu au service des voyageurs, les quatre heures nocturnes étant consacrées à l'entretien du matériel et par l'affirmative quant à la dimension logistique des gares.

Étienne Langereau



François Bernauer, Direction du développement Regus, aimerait savoir si les gares du Grand Paris accueilleront des tiers-lieux (espaces de travail flexibles destinés aux collaborateurs itinérants).

Étienne Guyot confirme que cette proposition fait actuellement l'objet d'une réflexion sur certains sites.

Stéphane Dos Santos Silva, Secrétaire général de l'association pour la Sauvegarde de la Petite Ceinture et de son Réseau Ferré (ASPCRF), plaide pour la réutilisation pour le fret et à terme pour les voyageurs des 23 km du réseau ferré de la Petite Ceinture.

Anne Niering, Directrice Capgemini Consulting, s'informe sur la place accordée aux services digitaux dans la conception de ces nouvelles gares.

Alain Garde reconnaît que le numérique offre une opportunité d'applications multiples mais que les travaux, hors l'information, demeurent au stade de défrichage.

François Bernauer



Une mobilité ludique qui se fonderait sur les plaisirs et les loisirs.

Étienne Guyot précise que la loi stipule d'utiliser le réseau souterrain pour développer le numérique, reste à calibrer le type d'offre de services.

Jean-Pierre Orfeuil s'interroge sur l'ambition des aires d'attraction des gares de la très grande couronne.

Étienne Guyot répond qu'une intermodalité bien conçue règlera ce problème et que cette réflexion est déjà en cours pour la ligne 15 Sud par exemple. De gros investissements seront mobilisés pour créer des parkings relais, pour reconfigurer les gares routières, pour améliorer les liaisons avec les Transiliens.

Alain Garde souligne que l'accès au réseau du métro par la grande couronne reste une question fondamentale qui nécessite une réflexion approfondie sur les flux d'échanges et sur les schémas de desserte.

Dans le cadre de la concurrence touristique entre grandes métropoles, Laurent Vigneaux, Artelia, prône pour Paris une mobilité ludique qui se fonderait sur les plaisirs et les loisirs.



Étienne Guyot pose pour défi touristique du Grand Paris de sortir des limites administratives de Paris ville ancienne. Ces nouvelles gares s'ouvriront sur d'autres territoires.

Marcelle Vernet, Administratrice de l'Association des Usagers des Transports Île-de-France (AUT IDF), insiste sur l'importance de l'intermodalité et principalement avec les autobus.

Pour conclure, Julien Damon propose cinq analogies avec le domaine de la couture :

- un voyage sans coupure, sans couture
- des gares cousues main
- de la haute couture en termes de coût qui peut devenir du prêt-à-porter
- des rendez-vous prévus comme des collections : 2017, 2020
- Paris restant la marque déposée.

Gares & Connexions, octobre 2013

Rédaction : redact-style.com

Photographie : Mathieu Lee Vigneau

Mise en page : AREP Communication