

# Démarche gares

## Enjeux et repères autour des gares pour le Grand Paris

Juin 2012



Le Grand Paris, est « un projet urbain, social, de transport et de développement économique », dont la finalité est de renforcer les atouts de la métropole en visant une plus grande égalité territoriale pour ses habitants dans le cadre d'une concurrence mondiale accrue entre très grandes villes . Pour cela le projet, et son texte de loi du 3 juin 2010, s'appuient sur des dynamiques de projet de territoires et un réseau de transport maillant qui doivent permettre une meilleure organisation et mise en relation des ressources humaines, culturelles et matérielles.

Aujourd'hui, les collectivités, les administrations de l'État, la SGP, les acteurs de l'aménagement, du transport et du monde économique œuvrent collectivement pour poser les bases de ce projet à travers la finalisation des contrats de développement territorial (CDT) et la validation des emplacements des gares avec la SGP. Ce travail collectif précède les phases administratives, nécessaires et cruciales.

La réussite de ce projet tient, notamment, dans notre capacité collective à se comprendre à partir de références communes, à dialoguer en prenant en compte les contraintes et objectifs de l'autre, sans occulter les questions essentielles pour la viabilité des projets, puis à mettre en œuvre et coordonner des projets d'aménagement et de transport dans le cadre d'échéances partagées.

En 2011, à l'initiative du Préfet de région, un certain nombre d'acteurs<sup>1</sup> ont travaillé à défricher et échanger sur les enjeux des gares du Grand Paris à partir des questions suivantes : quelle identité pour les gares, quels enjeux autour de l'intermodalité, des questions d'accessibilité et de sécurité ? Quels montages financiers des projets ?

Ces contributions, nourries des questionnements de ces derniers mois dans le cadre des comités de pilotage des gares et des CDT permettent aujourd'hui de préciser des éléments importants pour la fabrication des gares et de leurs territoires.

Évidemment, les gares ont vocation à jouer parfaitement leur rôle de maillon dans la chaîne des déplacements métropolitains comme locaux. Elles soulèvent de ce point de vue des enjeux importants d'accessibilité et d'organisation de l'intermodalité.

Par ailleurs, en tant que carrefours de tous les modes de déplacements, et lieux les plus accessibles de la métropole, il est attendu des gares qu'elles répondent aux besoins des habitants et entreprises en services nouveaux complémentaires et qu'elles soient de puissants générateurs d'un développement urbain durable.

<sup>1</sup> - Ont participé à cette démarche sous l'animation de la DRIEA, la SGP, la RATP, la SNCF, RFF, la Caisse des Dépôts, et l'AIGP. Des auditions ont été également réalisées d'entreprises et de chercheurs.



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

[www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr](http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr)

# Donner à la gare tout son rôle de générateur de développement et de renouvellement urbain

Dans le cadre du projet du Grand Paris, les gares ont un rôle essentiel dans le développement de la région parisienne et son renouvellement urbain.

Grâce à la connectivité offerte et aux gains de temps de déplacement, des territoires peuvent aujourd'hui envisager la faisabilité de programmes de mutation et de renouvellement urbains, des stratégies de développement économique ainsi que la diversification et la densification de leur parc de logements. Ceci permettra de développer une ville dense aux abords des infrastructures, qui favorise le rapprochement de l'habitat et des emplois, la circulation et l'accès aux diverses ressources de la métropole.

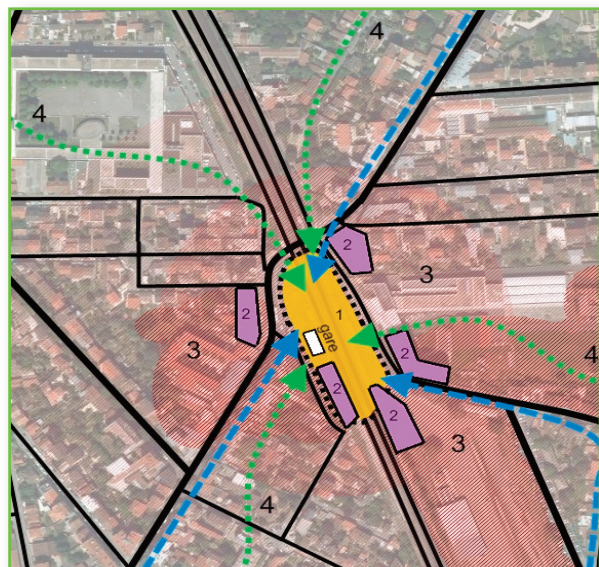
Chaque gare du Grand Paris pose des questions d'intégration urbaine spécifiques : tissu urbain, maillage existant ou non, présence plus ou moins importante de commerces et d'équipements... Elle interroge systématiquement le fonctionnement du quartier, sa composition urbaine, le rayonnement de la gare et le partage de la voirie.

L'arrivée de la gare doit donc être anticipée afin de phaser les études et actions publiques et ainsi lui donner tout son rôle d'effet de levier de développement d'un quartier et de son territoire.

## Définir le rôle de la gare dans son territoire

Équipement qui offre une accessibilité supplémentaire, la gare interroge le développement urbain dans son périmètre. La gare n'est pas un objet isolé, elle est moteur du projet de territoire et partie prenante d'un système urbain à plusieurs échelles. Ainsi sa connectivité au reste de la région et à son territoire d'ancrage est déterminante pour les choix de programmation en matière d'habitat, d'activité, de services. Il convient donc de s'interroger sur la fonction de la gare dans l'espace métropolitain et local : comment est-elle reliée au reste de la région et du monde ? quel rôle joue ou jouera-t-elle dans son territoire ? Un rôle de recomposition urbaine, de renforcement de polarité existante, d'emblème de territoire stratégique ? Quel est son potentiel de renouvellement ?

Une réflexion de type programmation urbaine permettra d'en déduire des éléments de programmation autour de la gare : les équipements, locaux ou intercommunaux, fonctionnant avec des flux à envisager, le développement de l'habitat, des activités économiques, des services. Elle facilitera d'autant l'exercice des compétences des différents acteurs (la SGP par exemple pour définir l'identité architecturale et le programme de la gare, l'État, les collectivités et aménageurs pour l'élaboration des CDT).



## Arrêter l'emplacement de la gare et l'articulation avec le projet d'aménagement

Le site est essentiel et pose, ou a posé, des questions stratégiques à cet égard. La gare, par sa localisation, contribue-t-elle au développement d'un foncier jusqu'ici difficile à valoriser ? Cette localisation offre-t-elle une correspondance optimale avec la gare existante pour les usagers du réseau métropolitain ? Offre-t-elle une bonne accessibilité aux grands équipements du secteur générateurs de flux ?

Il est essentiel de :

- dialoguer sur la base des contraintes et objectifs des différents acteurs en présence ;
- objectiver les réponses aux questions à partir de critères partagés (notamment fréquentation du pôle, connectivité, potentiel de développement du secteur, fonctionnement de la gare).

L'articulation entre le projet de transport et le projet d'aménagement au dessus ou aux abords de la gare doit être anticipée. Établir les principes directeurs du projet d'aménagement et de réorganisation des espaces d'accès à la gare nécessite dans bien des cas la mise en place d'une structure associant les partenaires concernés. Si le projet existe déjà, des mesures conservatoires doivent être prises en compte le plus tôt possible en terme d'aménagement, de foncier comme de transport. Il convient, de fournir des études ou orientations suffisamment précises quant à la nature des bâtiments, leur volumétrie, leur implantation.

## Tirer parti du foncier et dresser des perspectives de développement durable pour le territoire sous influence de la gare

La création de nouvelles stations ou la création de gares d'interconnexions augmente l'accessibilité des territoires. La plupart des gares des lignes bleu, rouge, ou orange auront des niveaux d'accessibilité comparables à ceux de Paris aujourd'hui, ce qui a pour effet d'augmenter globalement<sup>2</sup> leur attractivité pour l'implantation de logements et d'entreprises.

Ceci aura des effets sur la valeur des biens immobiliers et sur les conditions de faisabilité économique des projets qu'il s'agisse de quelques hectares, de micro-foncier dans du pavillonnaire ou de grands sites industriels.

La mutation de ce foncier demande de tracer les hypothèses d'évolution des territoires, de densification et de production de logements, puis les stratégies d'intervention et outils à cette fin.

L'impact des projets en terme de transition écologique et énergétique pourra utilement être mesuré<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> - Des modèles de trafic intégrant les perspectives de développement de l'habitat et de l'emploi permettent de réaliser ces mesures de manière brute sans toutefois prendre en compte des facteurs de localisation qualitatifs et la géographie sociale des ménages et des emplois.

<sup>3</sup> - Parmi les outils de mesure « @d aménagement durable », <http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/d-amenagement-durable-r-r515.html>, le baromètre carbone: <https://www.barometre-carbone.fr>

### Des zones d'enjeux territorialisées autour des gares

- Gare + 1 : Projet d'aménagement de l'espace public autour de la gare qui organise les flux et les échanges et la relation avec la ville. Cet espace est central pour l'intermodalité
- 1 + 2 : Programme immobilier autour ou à proximité de la gare qui répond à la demande en services, habitats, activités liée à l'arrivée de l'équipement
- 1 + 2 + 3 : Projet urbain qui organise le développement ou renouvellement urbain dans un périmètre plus large
- gare + 4 : Interventions sur la voirie (maillage, urbanité) pour accroître le périmètre d'accessibilité et organisation des accès à la gare sous forme multimodale en favorisant particulièrement les modes actifs.

## Points de vigilance et recommandations

- au niveau du secteur gare, organiser l'articulation des projets de transport et d'aménagement en se dotant d'étapes clés auxquelles certaines données doivent être figées. Dans les cas complexes une mission d'ordonnancement, de planification et de coordination pourra être envisagée ;
- au niveau du périmètre d'influence de la gare (entre 400 et 800 m en moyenne), identifier les potentiels, établir des orientations d'évolution, priorités et actions (actions foncières, secteurs privilégiés de mutabilité au PLU, opérations d'aménagement), lister les conditions de réussite et actions indispensables pour la transformation urbaine du territoire (traitement de voiries, coupures...).

## Développer, renforcer les pôles de centralité et de services aux habitants, emplois et entreprises

Les pratiques de la Ville et les besoins de mobilité évoluent : besoins de connectivité, d'espaces de travail et de repos, de restauration dans les gares. Ceci renouvelle les approches de conception et de programmation sur lesquelles réfléchissent aujourd'hui tous les acteurs du transport et gestionnaires d'espaces<sup>4</sup>.

Au-delà même de cette évolution des besoins des usagers, et de la nécessité d'humaniser les espaces des, se pose la question de leurs effets en terme de polarité.

### Développer des services urbains marchands et non marchands en veillant aux équilibres internes et externes

La gare est une opportunité pour renforcer des polarités existantes ou créer les conditions pour en faire émerger de nouvelles. Certains pôles, en raison de l'importance des flux d'usagers, pourront générer des services très urbains quand d'autres gares n'en auront pas le potentiel.

Il s'agira de s'interroger sur les qualités d'usage d'un quartier et d'un pôle intégré dans un fonctionnement territorial en devenir : quels sont les besoins actuels et futurs du quartier ? Des commerces et services résidentiels de proximité (crèche, primeur, conciergerie...) ou liés à une zone d'emploi ? La gare est-elle susceptible de donner au territoire qui l'accueille une attractivité supplémentaire liée à son noeud de correspondance ? Dans ce cas, est-il pertinent d'y adosser des équipements culturels commerciaux, des services publics qui fonctionnent avec des flux ?

Enfin la gestion immobilière des équipements communaux ou intercommunaux fait-elle apparaître des besoins de restructuration ou de mutualisation qui influenceraient la programmation des quartiers de gare ?

### Programmer des espaces sûrs

Pour que se développent des lieux de vie, des gares dotées de services, il convient d'assurer la sûreté des locaux à toute heure du jour et de la nuit. La mixité des programmes de quartier de gares est une condition première pour créer une constante animation et ainsi éviter les phénomènes et sentiments d'insécurité dans les zones trop exclusivement tournées vers l'emploi.

Il conviendra également de s'interroger sur le programme fonctionnel et architectural de la gare et sur la manière d'anticiper l'arrivée de la gare et son appropriation par les usagers.

4 - Cf rapport de Fabienne Keller sur la gare contemporaine mais aussi les «Ateliers de la Gare» organisés par Gares et Connexions - SNCF, projet Osmose de la RATP et évidemment les réflexions conduites par la SGP

## Points de vigilance et recommandations

- veiller à ce que la mission de programmation urbaine intègre bien l'étude des besoins en commerces et services complémentaires à celle existante dans le territoire ;
- les usagers doivent être au coeur de la réflexion : des dispositifs de concertation, d'association doivent permettre de vérifier leurs besoins en terme de services, d'utilisation et de gestion des espaces.

## Garantir l'efficacité de la chaîne de déplacements pour développer une offre de déplacements performante

La création des gares du Grand Paris permet un gain majeur d'accessibilité et d'attractivité pour les territoires concernés. Encore faut-il décider d'une implantation qui maximise les usagers potentiels, d'une organisation optimale des rabattements et de l'intermodalité.

En effet, c'est d'une réponse adaptée sur toute la chaîne, dans chaque territoire, dans chaque gare, que peut être assurée la continuité des déplacements sur le territoire local, métropolitain, national. Les territoires et projets sont donc solidaires pour assurer cette chaîne de déplacements.

### Garantir la qualité de correspondance du réseau - existant et projeté - à grande capacité

L'efficacité des gares d'interconnexion est un enjeu majeur pour la mobilité métropolitaine. La SGP a désormais bouclé, dans le cadre des comités de pilotage, l'implantation des boîtes souterraines.

Ceci a permis de mesurer la difficulté d'articuler des attentes et besoins de nature différentes :

- besoin d'accessibilité optimale à la gare pour les usagers locaux actuels et futurs ;
- besoin d'accessibilité des usagers du bassin de vie ;
- besoin de connectivité des usagers du réseau métropolitain en correspondance.

Sur la ligne rouge, qui assure un maillage de la quasi-totalité du réseau lourd, les usagers en correspondance représentent bien souvent plus de 80 % du trafic. Ceci est de nature à jouer sur l'organisation interne du pôle, et au final, sur la localisation des sorties et l'intermodalité de surface.

Ponctuellement, ces nouvelles gares d'interconnexion nécessiteront parfois de revisiter le fonctionnement et le dimensionnement de l'ensemble de la gare, des espaces de circulation ou encore l'offre de service ferroviaire afin de l'adapter à la fréquence du métro et à l'augmentation du trafic.

## Veiller à l'articulation avec tous les autres modes

L'organisation de l'intermodalité de surface et des moyens d'accéder à la gare (bus, vélo, voiture, marche) sont essentiels. L'offre d'intermodalité est variable selon les territoires : le niveau de maillage du réseau et la position de la gare, en zone dense ou non, déterminent son périmètre d'influence (de 400 m à 3 km selon les sites) et les besoins en offre de mobilité de surface.

Un tissu très dense impliquera une attention particulière à l'intermodalité, en prenant en compte les déplacements doux, alors qu'un tissu moins dense posera la question de l'introduction de parkings relais dans le voisinage direct.

Le dimensionnement des espaces est un point majeur dans l'organisation des déplacements. Il s'agit de bien mesurer l'offre nécessaire à terme et d'anticiper les espaces nécessaires afin de permettre les évolutions possibles du pôle (déplacement de stations de tram ou de bus, nouvelle ligne de bus dont la place est à anticiper sur le pôle...).

En terme de qualité, il s'agit d'assurer l'efficacité du pôle mais aussi son insertion urbaine. Tenir ce double objectif fonctionnel et urbain n'est pas aisé car les espaces disponibles sont rares et doivent permettre le stationnement et la circulation de tous les modes (bus, vélos, taxis, voitures en libre service, dépose-minute, des piétons...) tout en produisant de la ville.

Les acteurs sont toujours très nombreux dans la production et l'évolution des espaces autour des gares. Il est primordial de s'entendre sur les objectifs du programme, y compris qualitatifs, puis d'établir un phasage et un calendrier clairs des différentes actions administratives, études, marchés, travaux pouvant nécessiter la mise en place d'une mission d'ordonnancement, de planification et de coordination (OPC).

C'est au prix d'une organisation efficace du processus de décision que pourra être garantie une qualité d'usage pour les habitants.

## Élargir le périmètre d'accessibilité de la gare et ainsi son bassin de chalandise

Traiter la question de l'accessibilité de la gare recouvre deux sujets: celui de l'offre de transport à organiser pour permettre un rabattement sur la gare et celui de la réduction des coupures et des maillages pour accroître physiquement le bassin de chalandise.

Ce second point, est d'autant plus important qu'il constitue, dans certains territoires, un préalable à toute évolution urbaine du territoire, au développement de son attractivité et l'instauration d'une mobilité douce.

Il s'agira d'identifier les principales coupures ou voiries impactantes. Les cheminements à réaliser devront élargir le périmètre d'accessibilité et régler les problèmes de flux routiers incompatibles avec le développement de modes actifs de déplacements (vélo, marche à pied).

## Apporter à l'utilisateur les informations le guidant dans son déplacement

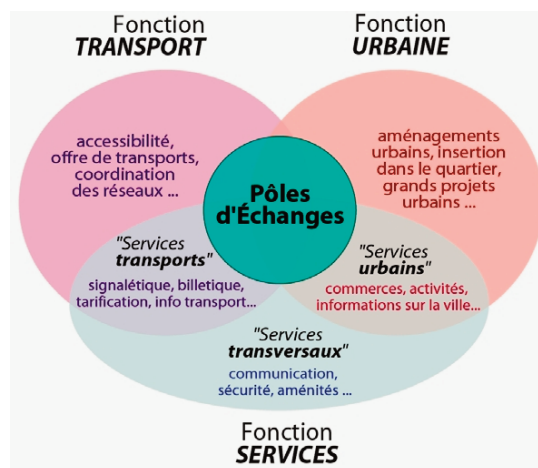
Cet enjeu est essentiel pour assurer aux usagers franciliens des déplacements « sécurisés » : trouver son chemin, puis cheminer avec aisance, et arriver à destination !

En effet, toutes les recherches sur le comportement des usagers mettent en évidence que les transports sont anxiogènes, ce qui brouille la capacité de repérage dans des espaces où règne une profusion de signes : pour se déplacer dans le réseau et changer de ligne, pour sortir du réseau et trouver une station de bus, de vélo, accéder à son lieu de rendez vous, accéder au centre commercial, rejoindre un équipement culturel...

Par ailleurs, un guidage efficace à l'échelle du quartier, restant discret, pourrait bénéficier à tous. Un travail croisé entre opérateurs de transport et d'aménagement, acteurs du territoire sur la conception des espaces et la signalétique (interne à la gare, parvis et divers accès, cheminements à la gare) est indispensable. Dans certains contextes, il peut être lancé sans attendre, et contribuer à montrer des signes d'amélioration avant la mise en service du réseau.

## Points de vigilance et recommandations

- accroître l'accessibilité des territoires et de la gare par les différents modes de déplacement (accès à la gare, itinéraires bus...);
- faciliter les échanges par un dimensionnement des espaces qui anticipe les flux nouveaux liés au trafic supplémentaire ;
- veiller à la mise en oeuvre d'une structure de gouvernance qui prenne en compte l'ensemble des enjeux et mobilise les acteurs dans leurs compétences respectives.



Le trinôme fonctionnel des pôles d'échange  
source Cyprien Richer,  
« comprendre et définir un pôle d'échanges », 2007

Ce document a été élaboré par la DRIEA-IF en associant un certain nombre de partenaires : Établissements Publics d'Aménagement, Société du Grand Paris, RFF, RATP, DRAC Ile de-France, Caisse des Dépôts, AIGP.



Direction régionale et interdépartementale  
de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France  
21/23 rue Miollis  
750732 PARIS cedex 15  
Tél. 01 40 61 89 40

