



Synthèse de l'Atelier de la gare n°1 « La gare : espace de vie et de développement en Ile-de-France »

Le premier Atelier de la Gare saison 2 s'est tenu le 19 janvier 2011 à la Cité de l'Architecture & du Patrimoine au Palais de Chaillot sur le thème :

« La gare : espace de vie et de développement en Ile-de-France »

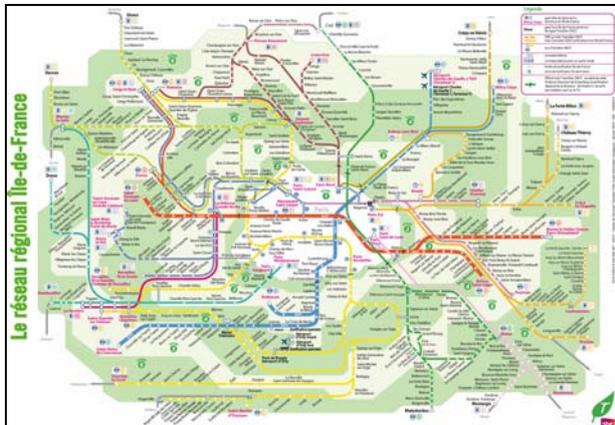
Les intervenants étaient :

- Sylvia Casi, Architecte Urbaniste
- Marc Mimram, Architecte Ingénieur
- Kuenen Barend, Directeur Développement du Commerce International aux NS Poort, chemins de fer néerlandais
- Francis Rol-Tanguy, Directeur général de l'APUR
- Chantal Duchène, Mairie d'Ivry sur Seine
- Alain Krakovitch, Directeur régional de PARIS Sud Est, SNCF

Julien Damon, sociologue, professeur associé à Science Po, a animé cet atelier.

Après avoir présenté ses vœux et remercié la Cité de l'architecture de son accueil, Sophie Boissard, Directrice Générale de Gares & Connexions, annonce la thématique de la séance : les gares d'Ile-de-France. Pour les grands projets (rénovation due aux nouvelles lignes, Grand Paris, travaux de mise aux normes pour les personnes à mobilité réduite) SNCF et Région Ile-de-France investiront 1 milliard d'euros sur cinq à dix ans dans la transformation nécessaire des gares. Le débat public sur le Grand Paris a été l'occasion de s'interroger sur les gares, leur usage, leur physionomie, leur contribution à la restructuration de la métropole parisienne.

Après la projection d'un film qui permet de réaliser l'ampleur du travail à accomplir avant que les gares du Bourget et des Ardoines (« des non lieux ») soient comparables à celle d'Utrecht (« un lieu urbain » S.Boissard), Julien Damon annonce que la deuxième saison des Ateliers sera davantage dans l'affirmation que la précédente qui demeurait dans l'interrogation. Puis il présente les intervenants et donne la parole à Sylvia Casi.



Le réseau régional Ile-de-France



Vers un Grand Système Métropolitain

Sylvia Casi part d'un constat reconnu par toutes les équipes de l'Atelier International sur le Grand Paris : la vision d'un grand système métropolitain (GSM) partagé s'appuyant sur tout ce qui existe actuellement. Les questions posées à l'origine du débat étaient les suivantes :

- L'accessibilité pour qui ? pour quelle ville ?
- Quelles sont les urgences : amélioration de l'existant, désenclavement des quartiers défavorisés ?
- Comment interconnecter tous les modes de déplacements ?
- Comment répondre aux besoins d'une population en déficit de transport ?
- Comment exploiter l'infrastructure existante (ferroviaire-routière) pour bâtir un système métropolitain qui propose une réelle connexion ?
- Comment desservir valablement tous les territoires ?
- Sur quelles innovations technologiques s'appuyer ?

Le problème crucial demeure les liaisons de banlieue à banlieue. Les solutions envisagées combinent tangentielle, réutilisation de l'existant (dont les lignes de fret et de RER), tronçons aériens et dessertes déjà prévues. Le plan proposé vise à synthétiser les deux débats en cours et veut concilier les exigences des transports en Ile-de-France et la conception de la gare en tant que lieu de vie et lieu d'envie. La gare doit devenir un lieu de fécondation d'une nouvelle urbanité.



Julien Damon passe la parole à un autre architecte, Marc Mimram. Marc Mimram évoque d'abord les relations entre la gare, la ville et l'infrastructure et souhaite que cette dernière soit considérée comme un bien partagé plutôt que comme un mal nécessaire. La gare est un lieu positif car lieu de liaison, de passage, de transversalité. La gare est aussi un lieu de représentation de la puissance publique, de la démocratie en tant que lieu de partage. Regarder l'infrastructure comme un bien partagé permet de penser l'espace public (ici la gare) comme un bien commun. Sans oublier que l'espace public doit aussi préserver sa fonction de vide, d'un vide positif qui facilite la réappropriation. Marc Mimram insiste sur le fait que le transport public demeure un service public qui doit rendre des services publics au-delà du transport (comme le service postal de la gare d'Utrecht). Ainsi la gare participerait à la revalorisation du service public. Puis Marc Mimram s'intéresse à l'emplacement de la gare d'Orbival au cas où celui-ci passerait par Champigny : en centre-ville ou ailleurs c'est-à-dire sur des terrains mutables en vue d'une opération immobilière. La première hypothèse de travail consiste à placer cette gare là où les gens habitent. La deuxième hypothèse veut développer un prototype de services publics qui génère un mode d'urbanisation différent et facilite la densification. La gare-tour serait un repaire dans lequel l'espace public se développe verticalement et offre des services publics (logements sociaux, crèche, poste...). Enfin la troisième hypothèse concerne la lumière : créer une infrastructure comme espace public vertical fondé sur une hypothèse de lumière allant du sous-sol au sur sol et qui se prolonge à l'intérieur du bâtiment. La gare est un moteur de densification urbaine et devient symbole du développement et modèle pour d'autres types de développement.

Julien Damon donne la parole à Kuenen Barend afin qu'il décrive « le paradis ferroviaire hollandais » déjà suggéré dans le film de présentation. Pour Kuenen Barend la valeur de la gare en tant que nœud dépend de sa connectivité, de la qualité du transport et de la possibilité de rencontres dans un réseau social, économique, informatif. La connexion à Internet permet d'utiliser le temps du déplacement comme temps de travail donc de gagner du temps. La connectivité agit également sur le lieu. Ainsi, la gare de Gouda, la mieux reliée de Hollande, permet à cette ville de préserver son aspect rural puisque les entreprises sont ailleurs mais facilement accessibles. En proposant d'autres services que le voyage - qui doit rester son principal objectif - la gare participe au

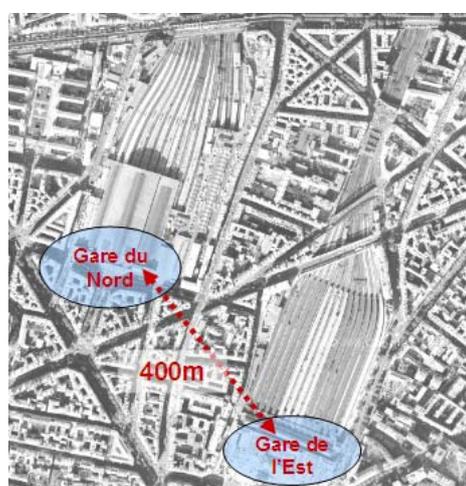
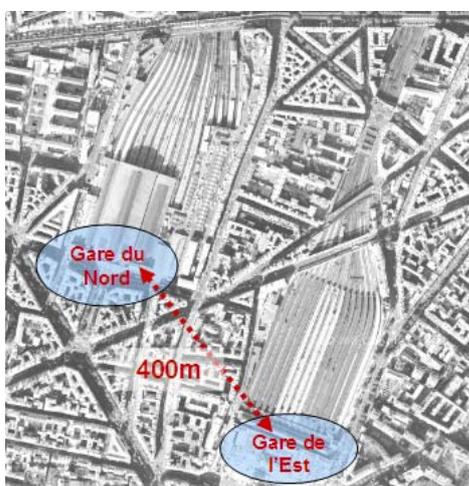




système urbain quotidien et contribue au bonheur du voyageur. Julien Damon interroge Kuenen Barend sur les différences qu'il établit entre les gares du Nord et d'Utrecht puis entre celles de Gouda et d'Ile-de-France. Kuenen Barend répond que la gare d'Utrecht est davantage une gare urbaine alors que la gare de Gouda, par la fréquence des trains, s'apparente plus à une station de métro puis avoue sa préférence pour les gares hollandaises.

Julien Damon passe la parole à Francis Rol-Tanguy en tant que fin connaisseur de la Région Ile-de-France. Francis Rol-Tanguy revient sur les règlements d'urbanisme qui se sont adaptés aux nouvelles situations et déplore, à propos de la gare du Bourget, les réalisations à court terme qui ne vont pas dans le sens souhaité. Paris, SNCF, les usagers sont confrontés à une perspective de saturation des trois grands systèmes de gares-TGV : gares de Lyon, de Montparnasse, du Nord. Il faut donc réfléchir à l'implantation de gares-TGV métropolitaines ou franciliennes afin que les parcours d'approche n'excèdent pas en temps les parcours réels. Aux trois gares périphériques existantes à fort taux de croissance : Massy, Aéroport CDG, Marne-la-Vallée-Chessy, il conviendrait d'ajouter d'autres emplacements tels Nanterre-La Défense, la Plaine-Saint-Denis, Le Bourget, Orly, Villeneuve-Saint-Georges, Juvisy ou Versailles. Les choix tiennent compte de deux critères : celles qui s'inscrivent naturellement et historiquement dans le tracé du réseau existant (Juvisy, Le Bourget) et celles qui ne sont pas cardinales dans le réseau mais dont la pertinence s'impose. Les avantages des premières résident dans une forte connectivité et une capacité foncière appréciable. Francis Rol-Tanguy conclut en affirmant qu'il faut penser les gares-TGV parisiennes comme des pôles à l'égal des aéroports et créer des liaisons entre elles.

Penser les pôles de gares comme les aéroports





Julien Damon donne la parole à Chantal Duchène, élue de la ville d'Ivry et experte des transports. Chantal Duchène veut inscrire son propos dans le quotidien des Franciliens d'aujourd'hui et rappelle que dans le premier plan de déplacements urbains d'Ile-de-France étaient prévus des pôles et des comités de pôles qui réunissaient tous les acteurs de l'aménagement, de la gare et des transports. Les gares du péri-urbain sont les lieux majeurs de demain. Chantal Duchène prend pour exemple la gare d'Ivry. Ivry, ville de 57 000 habitants avec une forte croissance démographique (1 000 habitants par an), située dans l'opération d'intérêt national en Seine-Amont-Orly-Rungis et dotée d'une zone de développement qui représente la moitié de la ville avec pour objectif 15 000 emplois 5 000 nouveaux logements dans les dix ans à venir. Face à cette évolution, la gare d'Ivry souffre de handicaps importants car elle est sous-dimensionnée et mal orientée quant à l'activité économique future. Ce qui nécessite une transformation importante et urgente. Reste la question du financement. La spécificité de la ville d'Ivry requiert une ingénierie financière apte à résoudre le problème suivant : comment générer des plus-values foncières en construisant du logement social ? En conclusion, Chantal Duchène plaide pour une réflexion qui considère la singularité de chaque gare francilienne ainsi que de son mode d'accessibilité, la marche en particulier.

Julien Damon laisse la parole à Alain Krakovitch.



Information voyageurs



Intermodalité



Accessibilité PMR

Alain Krakovitch préconise une ouverture de la gare vers la ville afin de favoriser la fluidification qui s'appuie sur l'information aux voyageurs et sur la mise en accessibilité des gares. Les gares sont attractives mais la construction dans leur proximité de bureaux et de logements contribue à une rapide sursaturation des gares et des trains. L'accroissement du trafic s'élève à 40% en huit ans et les perspectives d'avenir sont effrayantes. L'intermodalité permet d'obtenir l'ouverture totale sur la ville et sur les différents moyens de transport qui exige une information diversifiée et précise (signalétique et affichage des horaires en temps réel). S'il faut ouvrir la gare, il faut aussi la faire vivre, l'humaniser par



des commerces, des services publics, des logements, des crèches afin de simplifier la vie des usagers. Paradoxalement, ce système ouvert doit veiller pour son bon fonctionnement à sa propre sécurité et donc gérer la fermeture de ses emprises. Selon Alain Krakovitch, le Grand Paris est une opportunité pour aménager des gares, il importe donc de prendre l'interconnexion entre les différents modes de transport comme une donnée d'entrée dans le choix de ces interconnexions afin de désaturer les gares.

Julien Damon donne la parole aux auditeurs.



Daniel Faure, membre de l'Association des Usagers du Transport émet les objections suivantes :

- La passerelle de la gare d'Utrecht relie deux quartiers et donc devient un lieu de passage obligé propice au commerce.
- La gare de Juvisy n'accueillant qu'un TGV par jour mérite-t-elle le nom de gare-TGV ?

Il déplore également l'absence d'une boulangerie en gare de l'Est, ce que dément Jacques-Jo Brac de la Périère.

Lionel Favier, membre de l'Association des Usagers du Transport, se félicite de la réhabilitation des gares qui recouvrent leur fonction représentative. En tant que cycliste, il cite en exemples à suivre les gares de Göttingen et d'Auxerre-Saint-Gervais qui proposent les services adaptés.

Marion Bertrand, représentante de la Communauté d'Agglomération du Grand Nancy, souligne que la gare est le lieu de rencontre de toutes les institutions et de toutes les potentialités que l'on ne maîtrise pas.

Julien Damon invite chaque intervenant à un mot de conclusion.

Sylvia Casi pense que la gare doit devenir un lieu d'envie, d'urbanité qui respecte la spécificité du territoire sur lequel elle s'implante.





Marc Mimram insiste sur la valeur sociale de la gare comme lieu de rencontre d'autres potentialités.

Kuennen Barend précise qu'aux Pays-Bas, ce sont les commerces qui financent les gares, leur animation et leur sécurité.

Francis Rol-Tanguy confirme que la gare de Juvisy est bien une gare-TGV qui, de plus, accueille 55 000 voyageurs par jour (TER-RER) et devient ainsi la première gare francilienne, hors les gares parisiennes. Elle constitue un nœud existant dans le système qu'il convient d'exploiter de façon pertinente.

Pour Chantal Duchène, la gare doit créer du lien social et offrir aux voyageurs des lieux de rencontre confortables.

Alain Krakovitch revient sur la nécessité d'implanter des gares-TGV sur la couronne parisienne et sur l'opportunité d'installer des boutiques du quotidien sur les quais.

Pour synthétiser Julien Damon propose d'abord six chiffres :

- 1 Ile-de-France et plusieurs Grands Paris.
- 400 gares soit 1 pour 300 000 Franciliens.
- De 700 à 800 millions de voyageurs franciliens soit 10% de l'humanité.
- La fréquentation des gares-TGV parisiennes augmentera de 50% d'ici 10 ans.
- 2020, horizon à la fois proche pour les responsables du projet mais lointain pour les usagers.
- 20%des Franciliens habitent Paris.

Et ensuite six « lettres » ou formules :

- La gare comme cœur de la ville, appartement ou station.
- La gare comme opportunité de densification du service public.
- La gare de désaturation, de désengorgement.
- Le Grand Système Métropolitain (GSM) appelle un système des gares.
- La gare au service du public, du quotidien.
- Passer du sigle à l'acronyme, du BV, Bâtiment Voyageurs, au BIF, Bâtiment Intermodal de Fluidité.