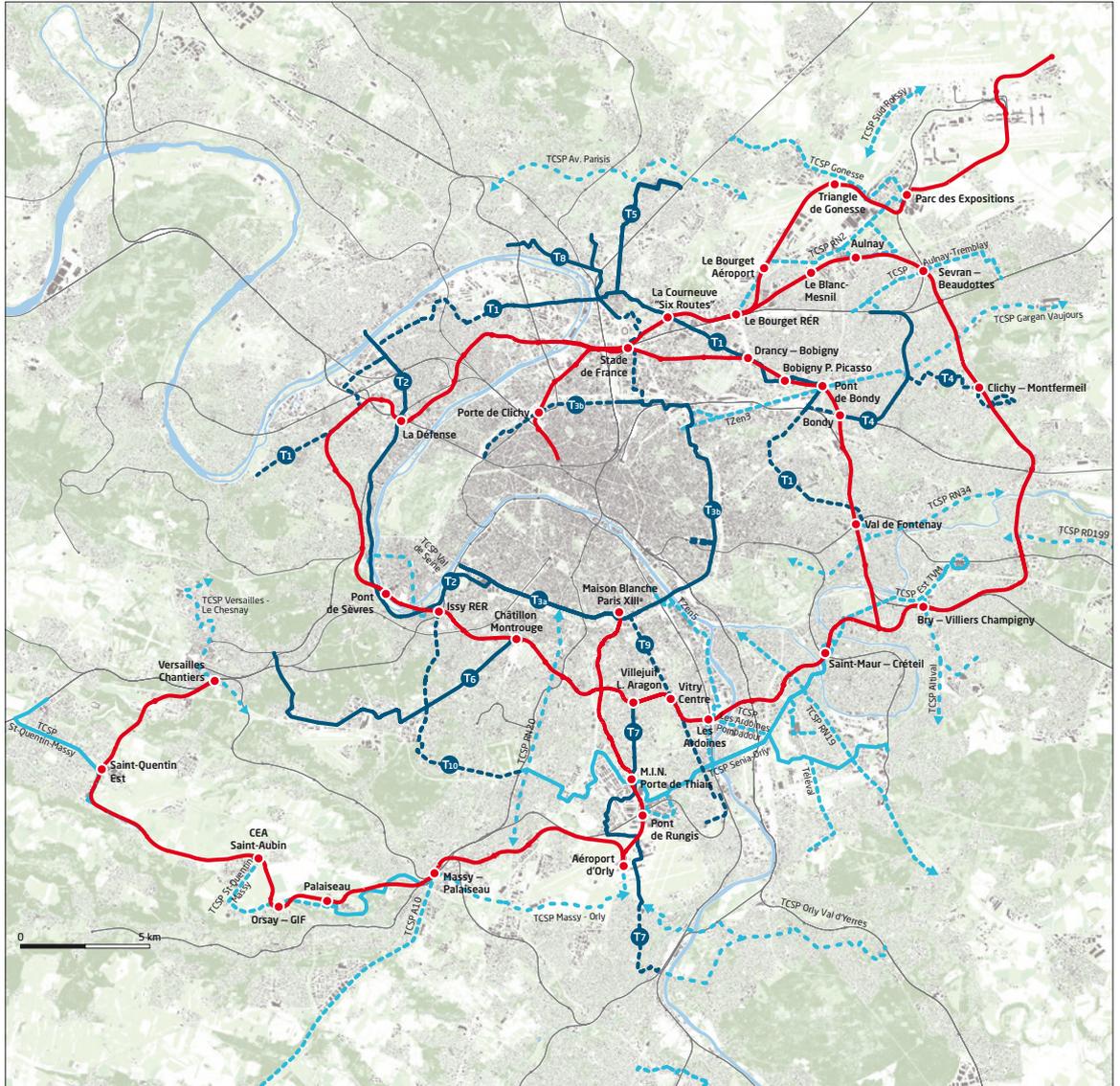


Étude sur la trame viaire du cœur d'agglomération

Le rabattement aux gares

Synthèse de l'atelier du 17 février 2014



Sommaire

Déroulé de l'atelier du 17 avril	5
Introduction	7
Les enjeux et problématiques du rabattement aux gares	8
Des espaces publics souvent très limités et peu adaptés à l'évolution engagée des modes de déplacements	8
Une accessibilité inégale des gares	9
Des difficultés d'accessibilité à pied pour une vingtaine de gares	10
Une évolution des modes de déplacement : des flux piétons attendus considérables	11
Une intermodalité à organiser/optimiser : 28 gares en connexion immédiate avec un tramway ou un TCSP	12
Un potentiel pour le rabattement en vélo aux gares	13
Quelles sont les évolutions de la trame viaire et des espaces publics avec l'arrivée des gares ? Comment articuler les différents projets et leurs acteurs?	15
Le Comité Stratégique de la SGP, une structure de pilotage sensible à la question du rabattement	15
Une charte pour l'aménagement de toutes les gares réalisée par l'Agence Jacques Ferrier Architectures	15
L'analyse des espaces publics et du rabattement à la gare Vitry-Centre	17
L'analyse des espaces publics et du rabattement à la gare des Ardoines	23
Les échanges et débats	30
Conclusion	32
Participants à l'atelier du 17 avril 2014	33

Déroulé de l'atelier du 17 avril

■ Introduction et animation :

Apur, Dominique Alba, Directrice Générale

■ 14 h : Présentation des problématiques du rabattement aux gares

Apur, Patricia Pelloux

■ 14 h 40 : Réflexions sur l'architecture et le design des gares

Agence Jacques Ferrier, Chloé Raillard

■ 14 h 50 : La gare de Vitry Centre et ses abords

Ville de Vitry-sur-Seine, Lydie Rivat et éclairage de l'Agence King Kong

> Échanges autour de l'approche Vitry Centre – enseignements

■ 15 h 30 : La gare des Ardoines

EPAORSA Dominique Givois / Agence STAR Beatriz Ramo :

> Projet de la ZAC Gare des Ardoines

Agence Valode et Pistre, Liliya Ilima : Le projet de la gare des Ardoines

> Échanges autour des approches du pôle des Ardoines - enseignements

■ 16 h 30 : Échanges autour de l'articulation des acteurs et du contenu d'un guide des espaces publics aux abords des gares

■ Conclusion

SGP, Catherine Barbé / Apur, Dominique Alba

Introduction

L'étude sur la trame viaire du cœur d'agglomération est menée en partenariat avec la DRIEA, la SGP, la Ville de Paris, les Conseils Généraux du Val-de-Marne, de Seine-Saint-Denis et des Hauts-de-Seine ainsi qu'avec le soutien de la Région Ile-de-France et du STIF.

Cette étude est née d'un constat : une trame viaire incomplète, une nécessité de la faire évoluer en lien avec les objectifs de qualité de l'air, les objectifs de densification de la métropole et d'évolution de la mobilité. Pour rappel, le PDU prévoit une augmentation de la mobilité de 7 % en 10 ans comprenant une augmentation de 20 % des transports collectifs, 10 % de la marche à pied et du vélo et une diminution de 2 % des déplacements en voiture.

Le diagnostic réalisé en phase 1 sous la forme d'atlas est téléchargeable sur le site de l'Apur.

La phase 2 et 3 s'organise autour d'une représentation hiérarchisée de la trame viaire, une analyse de ses dysfonctionnements et la proposition d'un programme stratégique d'évolution en tenant compte des projets urbains.

La phase 4 plus prospective prévoit notamment l'organisation de 4 ateliers sur des thématiques spécifiques :

- la logistique,
- le rabattement aux gares,
- le réseau magistral,
- les boulevards urbains.

Le premier atelier de travail sur la logistique, organisé le 17 février 2014, a réuni de multiples acteurs économiques et aménageurs.

Ce deuxième atelier consacré aux rabattements aux gares rassemble, outre le comité de suivi de l'étude, les acteurs travaillant sur les gares de Vitry-Centre et Vitry-les-Ardoines : l'EPA ORSA, la ville de Vitry, les agences JFA, STAR, King Kong et Valode et Pistre.

La présence des maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre à cet atelier permet d'échanger sur deux aspects :

- l'adaptation de la ville aux nouveaux usages, nouveaux flux, en particulier au niveau de ces futurs pôles-gares,
- l'articulation des acteurs.

Les enjeux et problématiques du rabattement aux gares

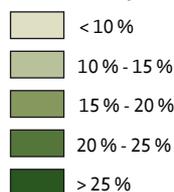
L'arrivée des nouvelles gares peut réinterroger les espaces publics aux abords immédiats mais plus largement dans les quartiers de certaines gares.

Des espaces publics souvent très limités et peu adaptés à l'évolution engagée des modes de déplacements

Alors qu'on a environ 26 % d'espace public à Paris, on constate en moyenne seulement 15 % en Petite Couronne. Les espaces publics aux abords des gares se heurtent parfois à la présence des infrastructures ferrées ou autoroutières, des îlots de grande taille, des rues étroites et en impasse. Leurs qualités ne sont pas toujours adaptées aux modes doux.

Les espaces de voirie rapportés à un carroyage de 500 m

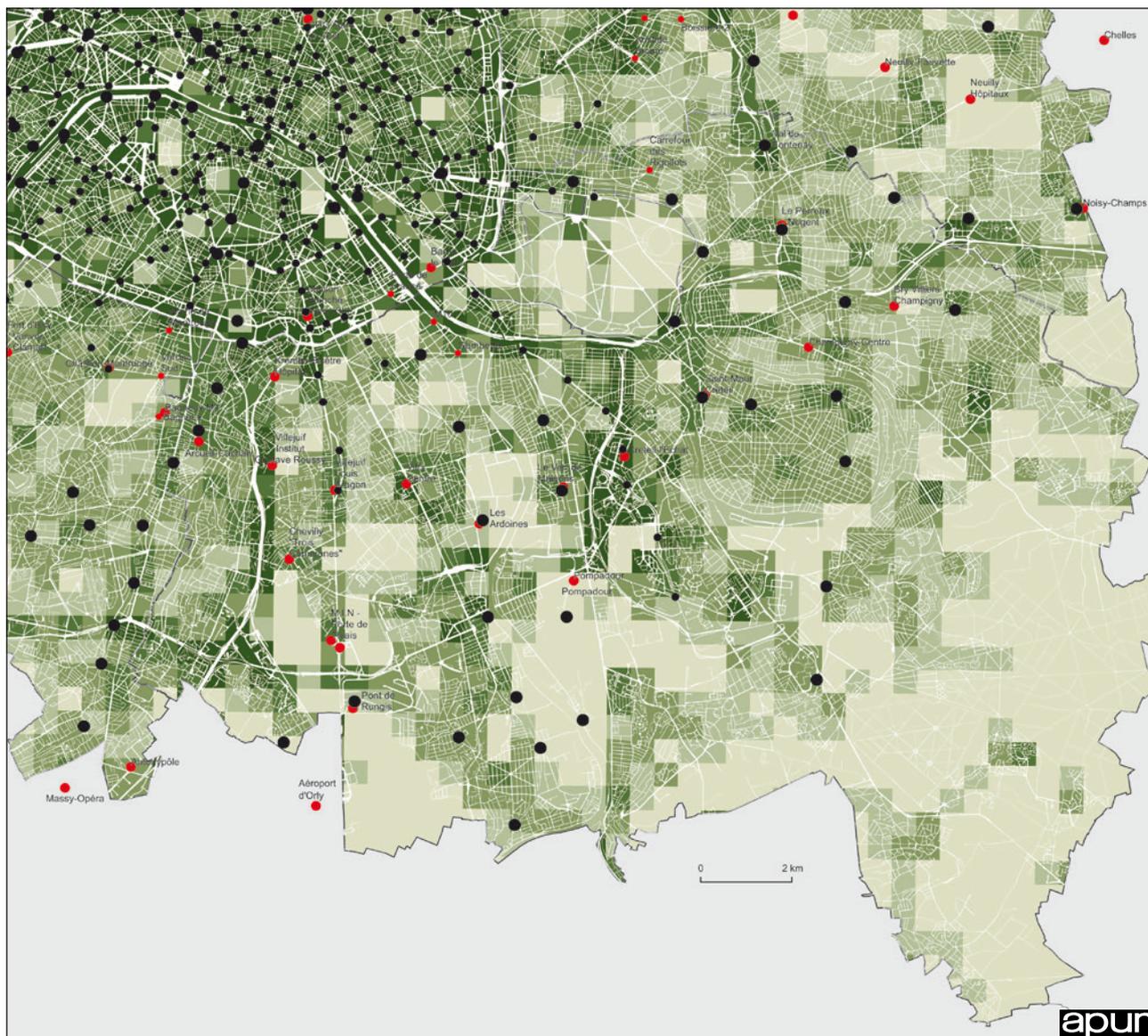
Ratios des espaces de voirie



Gares ou stations de transport ferré

- Gare RER et Grand Paris en projet
- Station de métro en projet
- Gare RER existante
- Station de Métro existante

Source : Apur/BdRef - Février 2013



Une accessibilité inégale des gares

Le calcul des accessibilités piétonnes aux gares actuelles et futures sous forme d'isochrone à 800 m permet de révéler le niveau de l'accessibilité à la gare.

Certaines gares ont une bonne accessibilité, les voies existent, la réflexion portera davantage sur l'aménagement et notamment les largeurs de trottoirs.

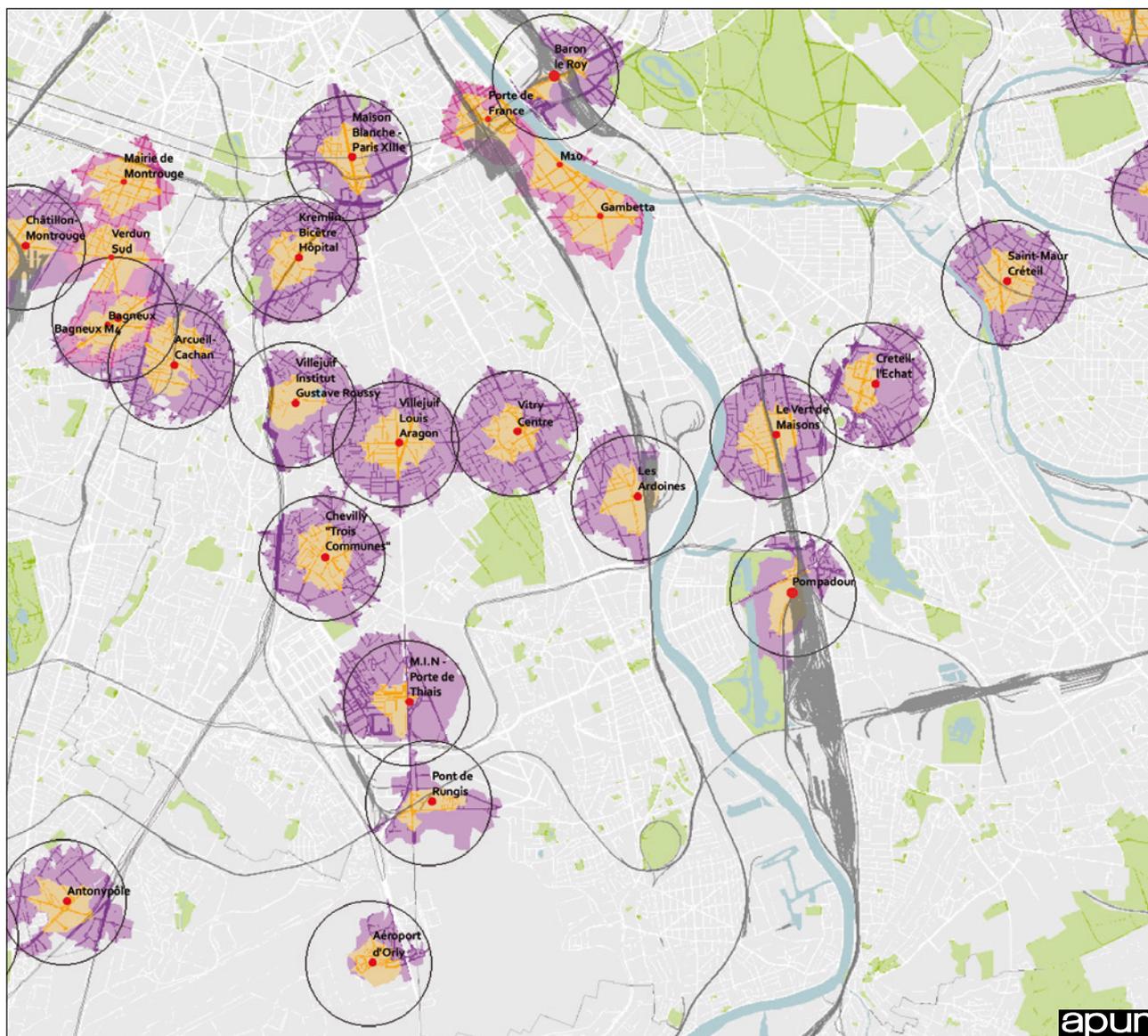
D'autres sont mono-orientées du fait de la présence d'infrastructures comme aux Ardoines, au Bourget RER ou à Pleyel.

Accessibilité réelle des gares pour les piétons

Réseau en projet

- Gare RER et Transilien
 - Gare RGPE
 - Station métro
 - Desserte théorique à 800 m
- Accessibilité à 500 m (soit 7 mn à pied)
 - Accessibilité à 700 m (métro) (soit 10 mn à pied)
 - Accessibilité à 1 000 m (RER, Transilien) (soit 15 mn à pied)

Sources : Stif 2012, © 2012 Esri, Delorme, NAVTEQ



Des difficultés d'accessibilité à pied pour une vingtaine de gares

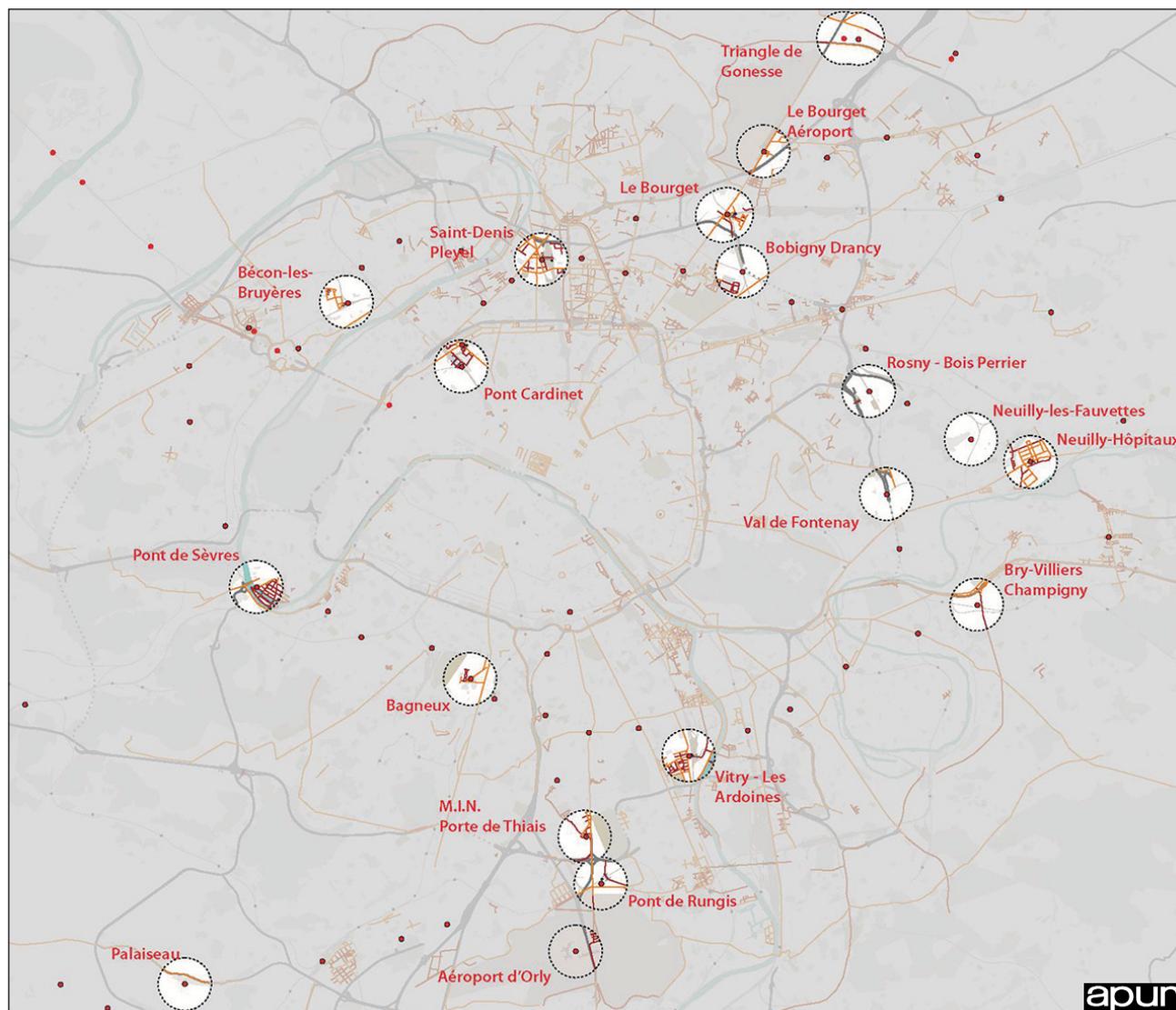
Nous avons repéré 19 gares pour lesquelles il existe un fort enjeu de création de trame viaire. Pour certaines, des créations d'espace public sont d'ores et déjà prévues dans les projets urbains existants autour des gares comme à pont Cardinet, aux Ardoines et à Pleyel. Pour d'autres, les études sont engagées mais rien n'est acté comme par exemple au Bourget ou au pont de Rungis. Enfin, d'autres sont vraiment plus incertaines pour l'instant comme à Bry Villiers Champigny.

Le rabattement sur les gares du Grand Paris Les gares présentant des enjeux d'accessibilité et de création de voies

- Gare du Grand Paris
- Création de voie (en cours, à l'étude ou prospective)
- Requalification de voie (en cours, à l'étude ou prospective)
- Gare RER / Station de métro en projet
- Gare RER existante
- Rayon de 800 m

Document provisoire / mars 2014

Sources : SGP, DRIEA-DIRIF, CG92, CG 93, CG 94, Ville de Paris, STIF, CDT, EPA ORSA, EPA Plaine de France, Apur, BD Topo



Une évolution des modes de déplacement : des flux piétons attendus considérables

La carte des flux entrants en gare donnés par la SGP pour les lignes 15 et 16 permet d'apprécier les pratiques à venir sur l'espace public aux abords des gares. Toutes les gares ne sont pas équivalentes mais la très large majorité aura des flux considérables posant des questions de dimensionnements et de type d'espace public aux abords de la gare.

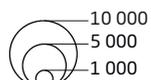
Ainsi, les estimations d'ici 2030 pour la gare de Vitry-Centre indiquent 3 750 personnes à l'heure de pointe du matin, soit près de 70 piétons par minute en heure de pointe du matin. L'absence de transport en commun ferré actuel fait que les espaces n'ont pas été conçus pour accueillir autant de monde, et avec l'interconnexion avec le T9 (en projet).

À titre de comparaison, on estime à 4 400 le futur nombre d'entrants à Champigny-Centre et 7 400 à Châtillon-Montrouge.

Le rabattement de surface vers les gares des du GPE

Les entrants en gare à l'heure de pointe du matin à l'horizon 2030

- Nombre d'entrants vers la ligne GPE seule
- Nombre d'entrants vers les RER, Transiliens et Métro

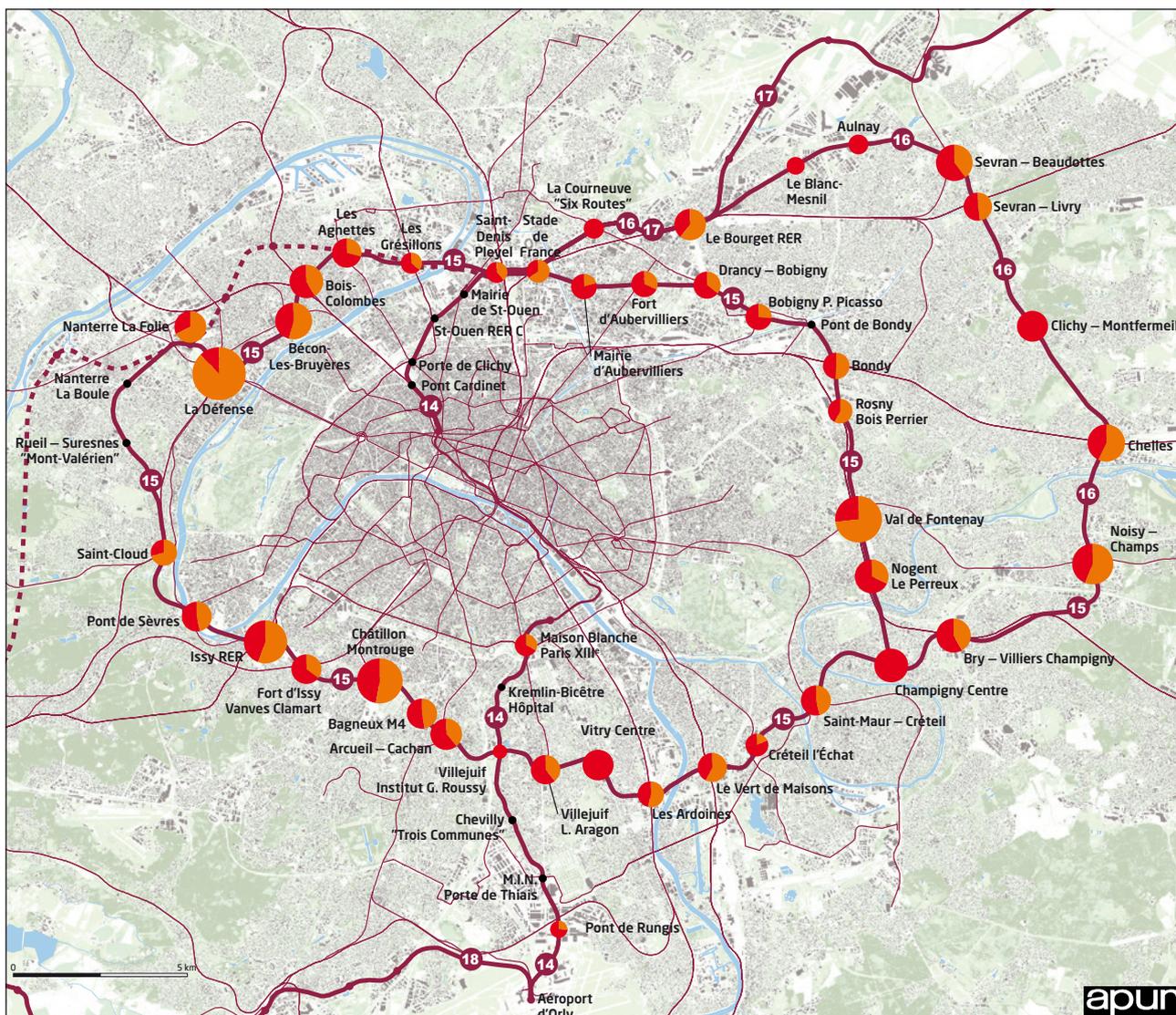


● Flux non communiqués

Lignes de transport (projet et existant)

- Réseau GPE
- Réseau GPE au-delà de 2030
- Transport en commun existant

Sources : SGP 2015, Nouveau Grand Paris 2013, SDRIF 2013, PDUIF 2013, InterAtlas



Une intermodalité à organiser/optimiser : demain, 35 gares du GPE en connexion avec un tramway ou un TCSP

La représentation des gares du GPE et du réseau de tramways ou de transports de surface en site propre montre qu'à l'horizon 2030, 35 gares seront en connexion avec des stations de tramway, des TZEN ou TCSP, existantes ou à venir.

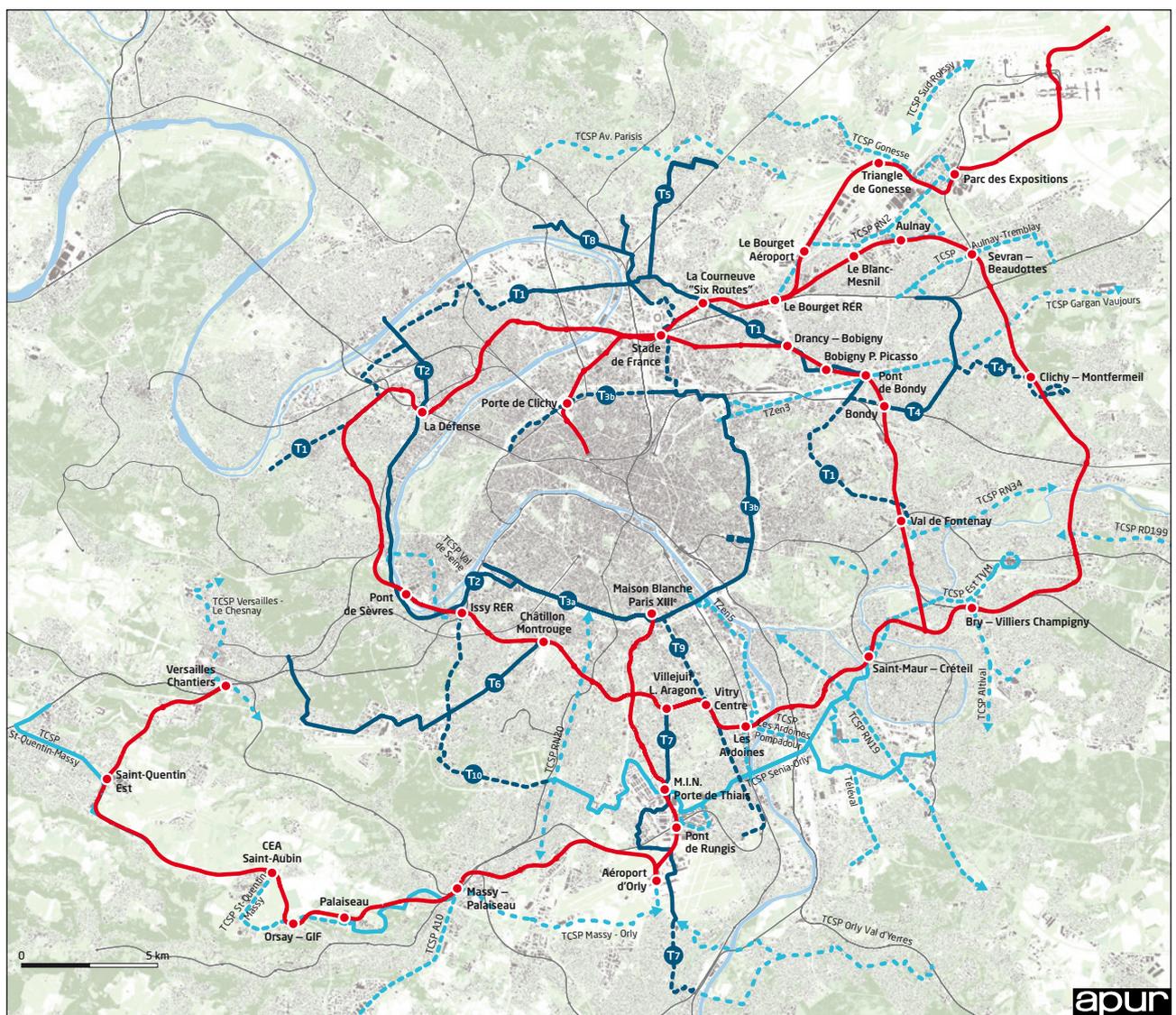
Les enjeux d'aménagement de ces pôles multimodaux sont réels puisque la moitié des gares seront situées en connexion immédiate avec une station de tramway ou de bus en site propre. C'est le cas de la gare de Vitry-Centre située sur la RD5 avec le passage du tramway Orly Paris en projet et de la gare des Ardoines avec le futur TZEN.

Le développement des transports en commun de surface (TCSP, Tzen, Tramway, téléphérique, tangentielle) et leurs interconnexions avec les transports en commun lourds devrait permettre d'atteindre les objectifs d'augmentation de part modale des TC et de diminution de celle de la voiture. La qualité des intermodalités et du jalonnement de ces 2 réseaux est à assurer afin d'offrir une desserte optimale du territoire.

Le réseau bus sera par ailleurs réorganisé afin d'optimiser le rabattement en gare ; une réflexion est en cours menée par le STIF et la RATP.

35 gares du GPE connectées à un Tramway ou TCSP (existant/futur)

- Gare du Grand Paris en correspondance avec une ligne de surface
 - Réseau GPE
 - Tramway**
 - Existant - chantier
 - - - Étude
 - TCSP, TZEN, Téléphérique**
 - Existant - futur
 - - - Étude, réflexion
- Sources : SGP 2015, Nouveau Grand Paris 2013, SDRIF 2013, PDUIF 2013, InterAtlas



Un potentiel pour le rabattement en vélo aux gares

La carte de l'accessibilité des gares en vélo (2 km) montre ainsi que la Petite Couronne peut presque être entièrement couverte par la combinaison vélo et transport en commun.

Le fort potentiel de développement du vélo est à souligner pour des déplacements courts dans la Métropole.

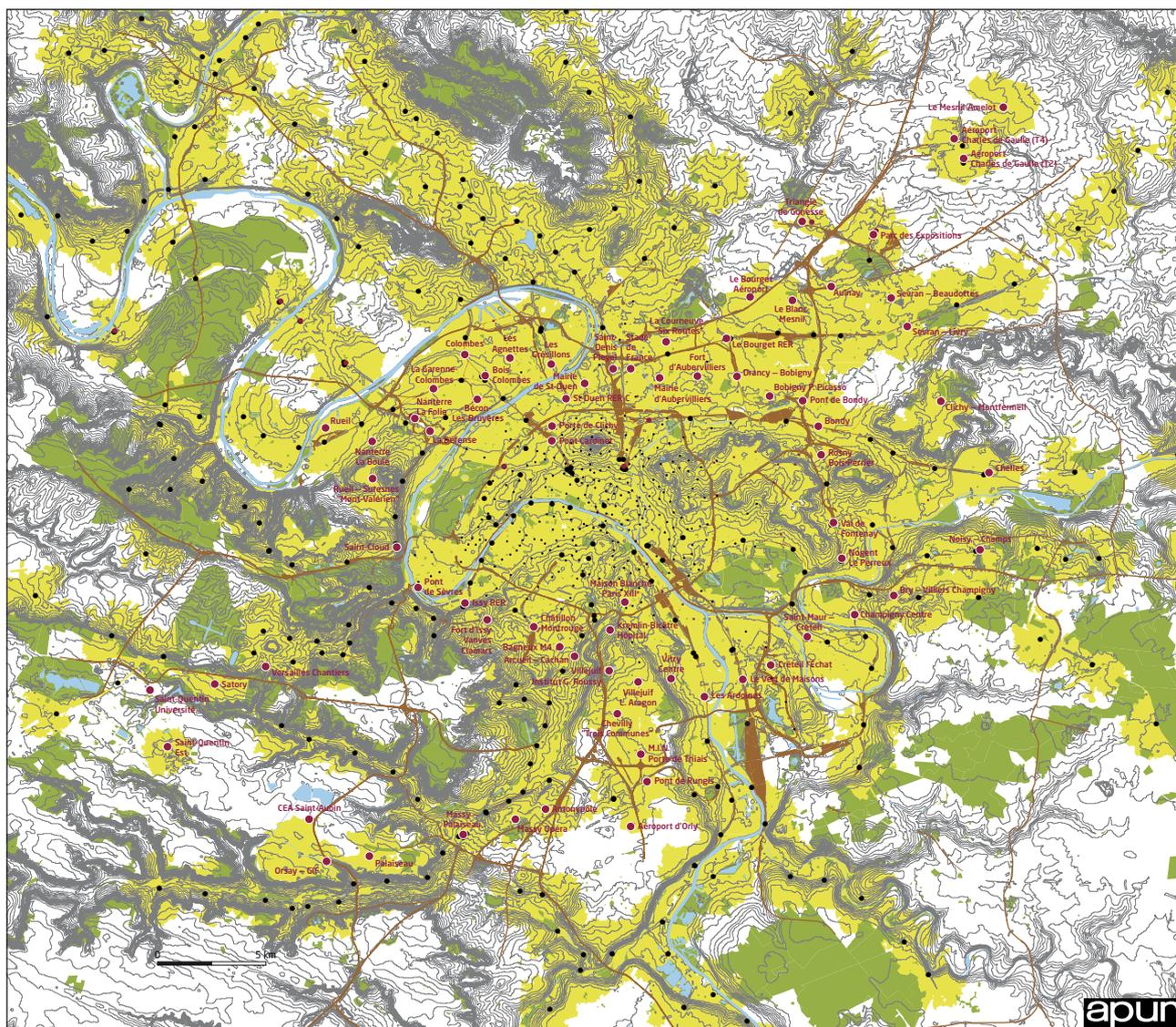
10 millions de déplacements font actuellement moins de 3 km chaque jour dans les départements 92, 93, 94. Un doublement des déplacements en vélo dans la métropole représenterait ainsi 500 000 déplacements en plus chaque jour.

La pratique du vélo pourra se développer si les espaces publics et les services s'adaptent à ces mobilités douces : création de stationnements vélo sécurisés et accessibles dans les gares, création de cheminement lisible et continu (piste cyclable, un réseau à compléter), extension de Vélos en libre-service, développement des vélos à assistance électrique permettant de passer outre le problème du relief, par le développement des services en gare...

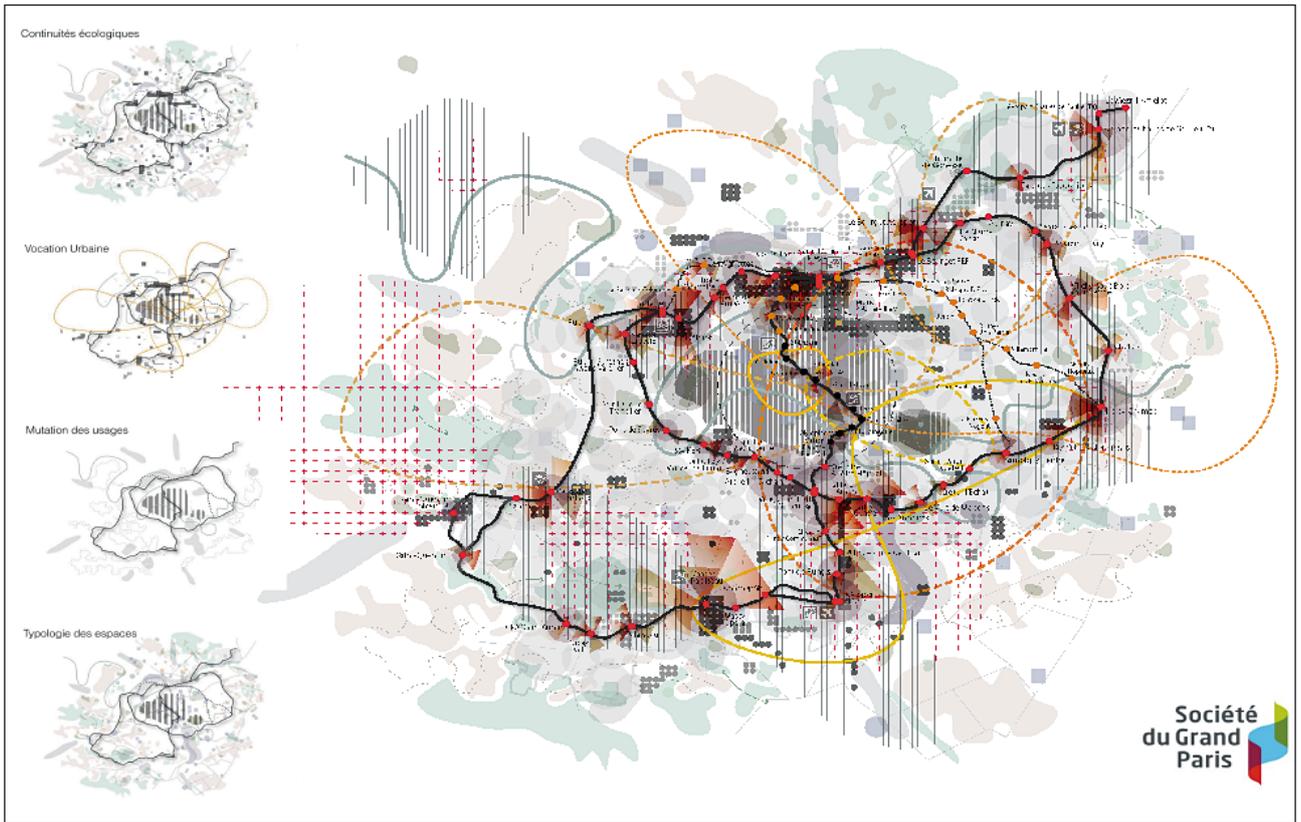
Accessibilité en vélo réelle des gares de transports lourds existantes et futures

- Projet de gare RGPE
- Gare de RER et Transilien existante
- Projet de gare RER
- Station de Métro existante
- Projet de station de Métro
- Coupure urbaine
- Accessibilité à 2 000 m (10 min de temps de parcours)
- Bois et espace vert

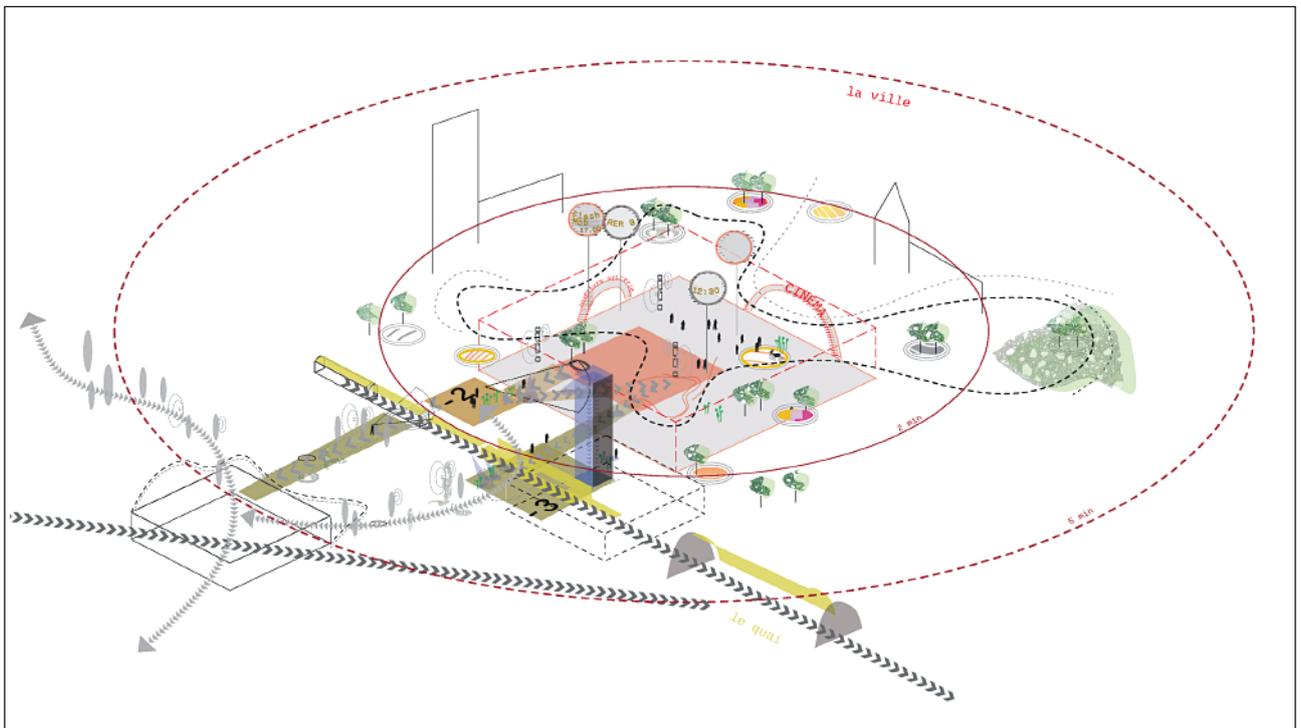
Sources : Stif 2012, BD TOPO IGN, Référentiel à grande échelle (IGN) © 2012 Esri, DeLorme, NAVTEQ



Un nouveau concept de gare



L'identité de la gare : singulière dans chaque ville



Quelles sont les évolutions de la trame viaire et des espaces publics avec l'arrivée des gares ? Comment articuler les différents projets et leurs acteurs ?

Le Comité Stratégique de la SGP, une structure de pilotage sensible à la question du rabattement

Le comité stratégique de la SGP qui regroupe les maires de toutes les communes concernées par le réseau du Grand Paris est présidé par le maire de Cachan, Jean-Yves Le Bouillonnet. Le groupe « Environnement des gares » a proposé la réalisation d'un guide de recommandations pour l'aménagement des espaces publics aux abords des gares. La SGP étudie l'implantation de la gare mais n'a pour autant aucune autorité sur les espaces publics et sur les projets d'aménagements alentours, d'où l'intérêt manifesté par la SGP à la tenue de cet atelier.

Une charte pour l'aménagement de toutes les gares réalisée par l'Agence Jacques Ferrier Architectures (conseil en architecture et en design des gares)

Les « fondamentaux »

L'agence JFA a réalisé une charte d'architecture avec une équipe pluridisciplinaire : SCS Sensual City Studio, Algoé, APC+AIA / ARTER, Coup d'Eclat, ACV, C&E Ingénierie, INEX, Nicolas Gilsoul architectures, paysage et 12 Eco. L'objectif de cet outil est d'aider à la conception pour l'ensemble des gares de Grand Paris pour une esthétique durable sur 3 échelles : la ville, le bâtiment et l'Homme. Les gares sont les portes de la ville, le RGPE aura un nouveau concept de gare : vocation urbaine, mutation des usages, typologie des espaces, continuité écologique,... En plus de leur fonction de transport, ce seront des espaces de vie, de socialisation et d'échange. Le réseau aura une identité globale avec une architecture cohérente mais, les gares porteront également l'empreinte du territoire d'implantation, leur donnant ainsi une double identité. Cela sera la transition entre la ville et le réseau de transport.

L'approche doit alors être sociale, temporelle et spatiale. L'ambiance de la gare ne renverra pas uniquement au bâti physique et aux équipements, les sens seront sollicités à travers un travail sur la lumière, le sol, le son et l'odeur...

Des objectifs de conception

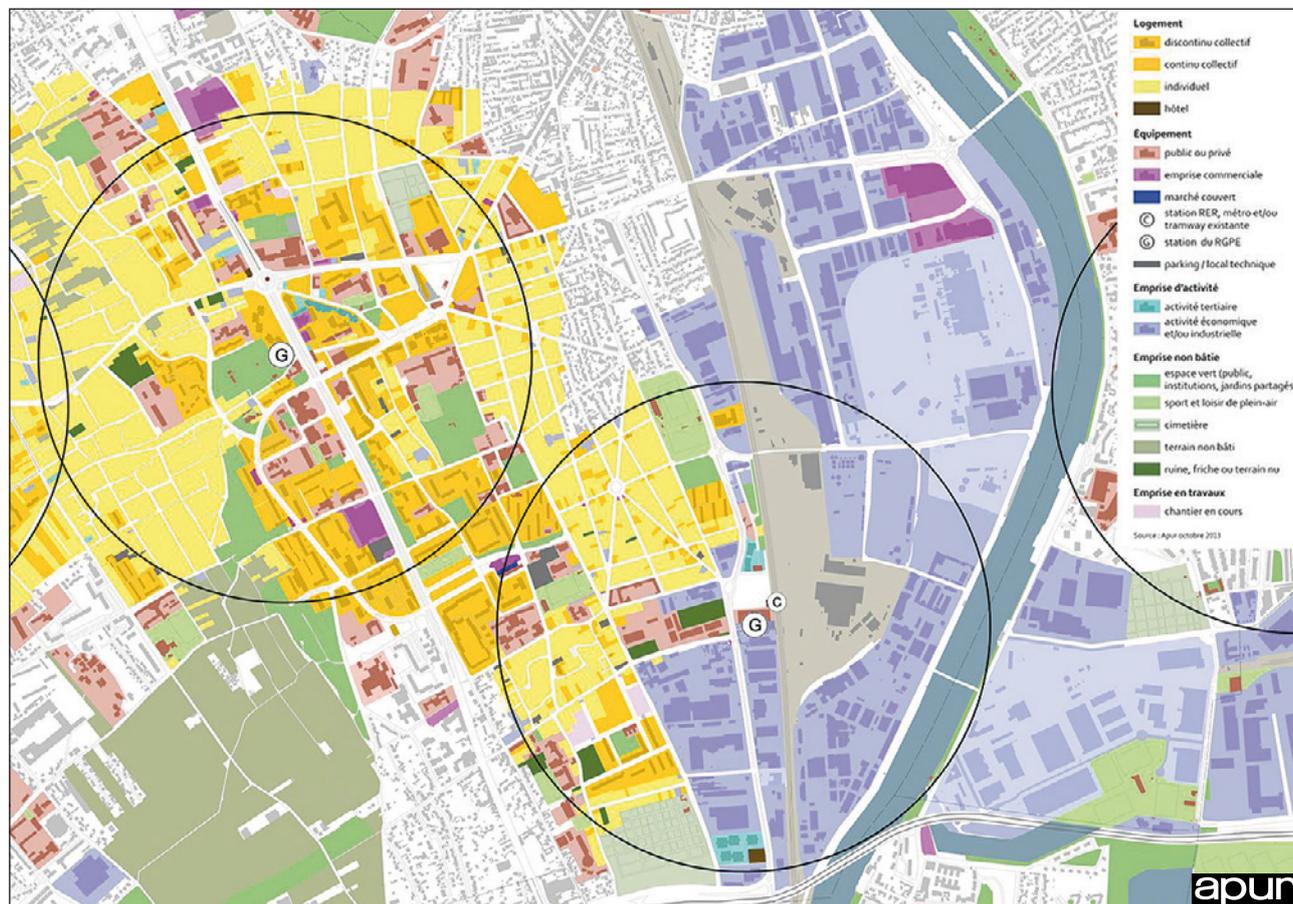
La gare se doit d'être un repère dans la ville avec une présence affirmée. La qualité des espaces publics sera mise en valeur avec un parvis pensé et ordonné comme un espace urbain fort : émergence de la gare (un repère dans la ville), intermodalité avec les autres modes de transports (d'échelle nationale, lourds, de surface...), mise en valeur des espaces piétons et cyclables, ouverture sur la ville, mise en œuvre de signes identitaires au réseau (mobilier urbain, équipements). La gare s'inscrira dans la continuité avec la ville à travers un parcours intuitif et sensible, le chemin sera jalonné d'éléments repères orientant le voyageur.

Les éléments identitaires de la gare se traduiront à travers des principes transversaux organisés en thématique : Une pensée technique et constructive, le choix des matériaux, l'ordonnance des volumes et de l'espace, la lumière, le guidage et orientation, l'acoustique et le son, les seuils et l'intégration des équipements.

Pour pouvoir décliner plus précisément les problématiques d'espace public aux abords des gares et d'intermodalité, nous avons donc choisi d'analyser deux quartiers de gare très différents. Comme pour l'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris réalisé par l'APUR, la SGP et la DRIEA, la ville de Vitry sur Seine s'est prêtée au jeu.

Deux gares du GPE seront créées à Vitry-sur-Seine, Vitry-Centre et les Ardoines. La ville saisit cette opportunité pour redynamiser et renouveler le centre-ville d'un côté et pour créer un quartier mixte d'échelle métropolitaine de l'autre.

Fonctions dominantes autour des gares de Vitry-Centre et des Ardoines



L'analyse des espaces publics et du rabattement à la gare Vitry-Centre

Une gare desservant un centre dense constitué et inscrite dans un lien gare/parc du Coteau

La gare Vitry-Centre arrive dans un centre-ville dense avec un tissu déjà existant sur un grand axe métropolitain (RD5). Actuellement, non desservi par des transports en commun ferrés, l'arrivée de la gare est une occasion de revaloriser le centre-ville permettant de connecter le quartier au reste de la métropole.

Aucun grand projet de construction n'est envisagé, mais le quartier est proposé comme quartier Politique de la Ville (ANRU2). La qualité des espaces publics est assez dégradée sur les dalles. L'axe historique, la RD5, est difficilement franchissable, les passages souterrains sont peu utilisés. L'accessibilité à la gare est une vraie problématique du quartier de gare, d'autant que le parc du Coteau ferme plus tôt que le service du métro.

Arrivant dans le plus beau parc de Vitry, l'intégration de la gare est une préoccupation majeure pour la ville de Vitry sur Seine. L'agence King Kong, en charge de la maîtrise d'œuvre de la gare, a pensé à l'idée d'une grotte, permettant de ne pas modifier trop fortement la morphologie du parc. Plusieurs scénarios étaient testés au moment de l'atelier qui ont été présentés au Comité de Pilotage de la Gare fin avril (cf. illustration jointe post-atelier).

Une intermodalité à organiser avec l'axe RD5 structurant de Seine Amont, requalifié par le futur tramway Orly-Paris

Les espaces publics existants aux abords n'ont pas été conçus en prévision de l'arrivée de la gare. Le pôle intermodal est à créer permettant des connexions aisées entre le futur tramway T9 Paris Orly et la gare du GPE mais aussi avec les bus pour lesquels des réflexions s'engagent notamment en liaison de rocade. En anticipation de l'arrivée de la L15, les services de la ville ont la conviction qu'il y aura un rabattement par les résidents des communes proches, nécessitant donc des lignes de bus en cabotage.

Le GPE va offrir une nouvelle accessibilité à la métropole qui devrait démultiplier les usages.

La pluralité des acteurs

Le jeu des acteurs est complexe, avec la SGP pour la réalisation de la gare, l'agence King Kong maître d'œuvre de la gare pour la SGP, le STIF et le CG pour le tramway sur la RD5, la ville concernée par l'ensemble des projets mais aussi l'agence Cobé en charge d'une étude urbaine pour la Ville de Vitry, le Stif pour les bus, le CG94 et la ville pour les aménagements cyclables.

La problématique des acteurs du centre-ville se complexifie par la gestion des espaces publics et des espaces privés ouverts au public (copropriété). La coordination est menée en comité technique par la SGP et la Ville et se complète avec des groupes de travail autour des questions suivantes: Comment organiser le pôle multimodal entre la GPE et le tramway? Comment réduire l'effet de coupure de la RD5 et valoriser ses centralités? Quelle largeur pour les trottoirs, quel positionnement des pistes cyclables? Quel parcours pour les bus et où mettre leurs arrêts?

La gare étant localisée en partie ouest, vous voyez sur ces images l'enjeu des traversées sur la RD5 et de la connexion à la station du futur tramway.



© Apur

Quel parvis pour la gare? Quelle entrée pour le parc?

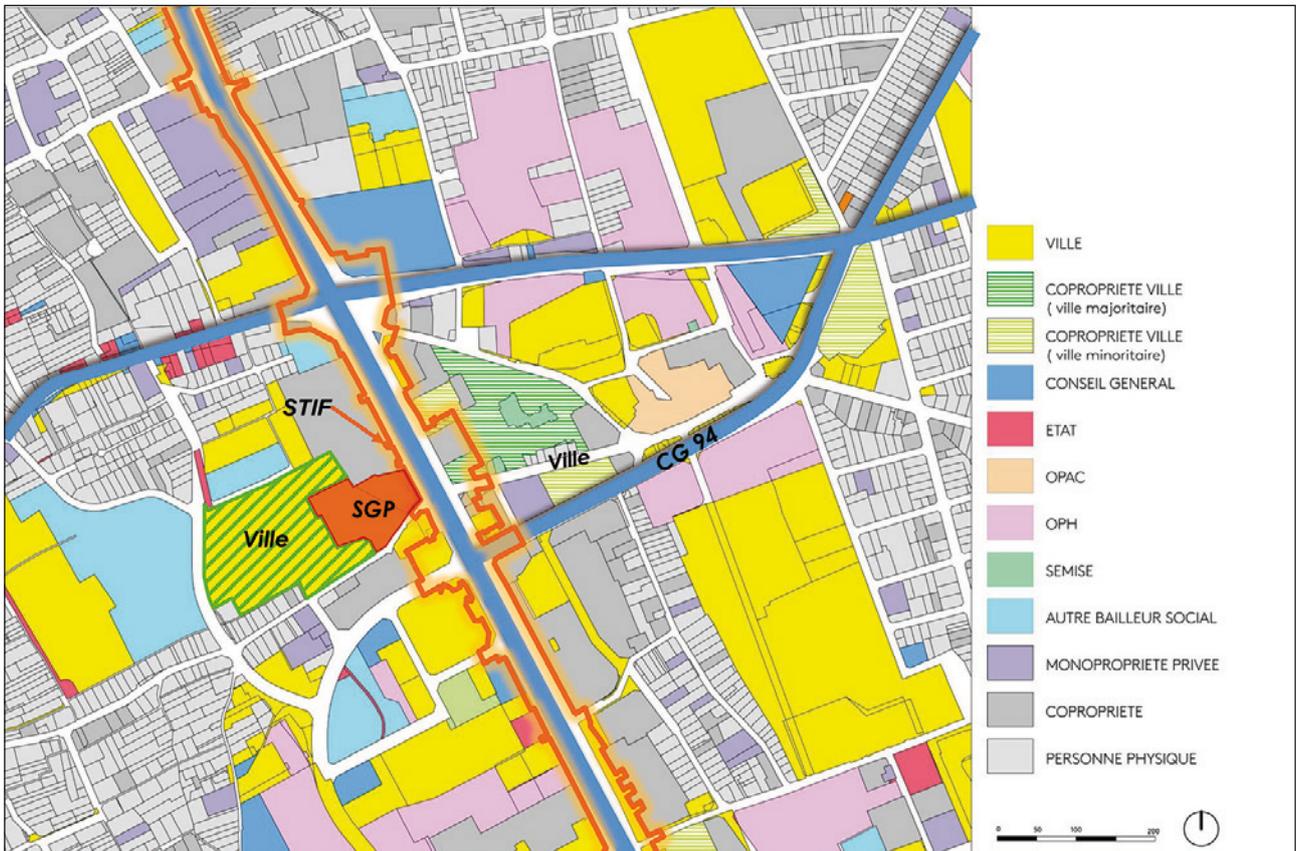


© Apur

Les traversées de la RD5, la connexion avec le tramway

Cette gare pose assez bien la problématique des traversées en cœur d'îlots du rapport public privé.
 Quelle continuité rue des Papelots, traversée en espace privé ?
 Elle permet aussi de poser la question du renouveau des espaces publics de dalle qui connaîtront peut-être un regain d'attractivité.

Un projet de centre-ville rendu complexe par la juxtaposition des périmètres d'intervention



© Ville de Vitry-sur-Seine

Les alentours de la gare de Vitry-Centre



© Apur - David Bourreau

La dalle Robespierre, espace privé ouvert au public



© Apur

La question de la traversée des îlots privés résidentiels et des stationnements

Enjeux urbains et évolution de la trame viaire autour de la gare de Vitry-Centre



1- L'insertion de la gare



Création d'un pôle multimodal sur la RD5 (métro RGPE, futur tramway Orly-Paris, bus)



Réflexion sur le lien et les limites de la gare et du parc du Coteau

2- Une opportunité pour redynamiser le centre-ville



Une nouvelle attractivité pour le centre



Une requalification de la dalle Robespierre



Une mise en valeur des espaces verts du Coteau

Sources : EPA ORSA, Ville de Vitry-sur-Seine

3- La RD5, un axe structurant à requalifier



Réaménagement de la RD5 avec le tramway Orly/Paris en site propre. Élargissement de la rue à 40 m. Espace public dilaté.



Équipements culturels le long de l'axe à mettre en valeur.



Des traversées d'une rive à l'autre à améliorer. Carrefours accidentogènes à retraiter.

4- Des déplacements à pied et en vélo à faciliter



Des trottoirs confortables

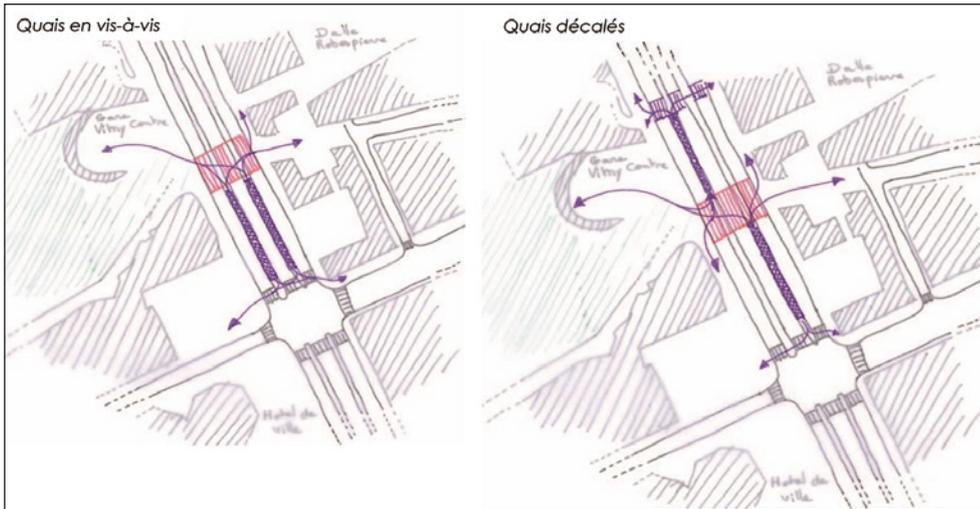


Des cheminements à préserver et à valoriser dans les îlots



Des itinéraires vélos à conforter

Deux hypothèses d'implantation des quais de la station de tramway au droit de la gare Vitry-Centre



© Ville de Vitry-sur-Seine

Projets et acteurs engagés dans le quartier de la gare de Vitry-Centre

Etude urbaine «Vitry-Centre» Dossier ANRU
 - Maîtrise d'ouvrage : Ville de Vitry
 - Maîtrise d'oeuvre : Cobé
 - Calendrier : à l'étude

Réalisation de la gare et du parvis, articulation avec le Parc du Coteau
 - Maîtrise d'ouvrage : SGP
 - Maîtrise d'oeuvre : King-Kong
 - Gestionnaire des espaces publics et du parc : Ville de Vitry
 - Calendrier : 2020

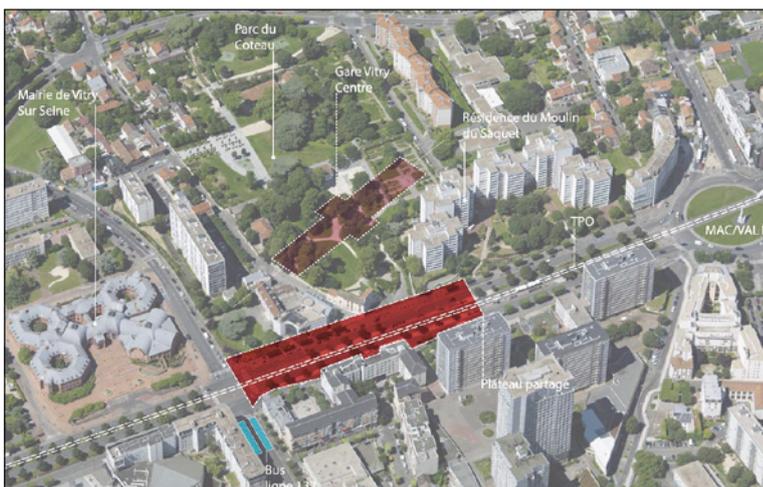
Arrivée du tramway T9 sur la RD5, interconnexion avec le pôle de gare
 - Maîtrise d'ouvrage : STIF - CG94
 - Gestionnaire : STIF - CG94
 - Calendrier : 2020

Réorganiser le rabattement en bus
 - Maîtrise d'ouvrage : STIF

Développer le réseau cyclable et les services vélos en gare
 - Maîtrise d'ouvrage : CG94, Ville de Vitry, SGP

Legend:
 - Tramway T9 - RD5
 - Gare GPE
 - Ouvrage, parvis de gare
 - Parc du Coteau
 - Etude urbaine liée au dossier ANRU

Contexte urbain - Vitry-Centre - Plateau sécurisé



© Atelier d'Architecture King Kong

Avec les préconisations de l'Agence JFA, l'atelier d'architecture King Kong (MOE) a tout d'abord esquissé des scénarios de parvis entre le parc des Coteau et la RD5.

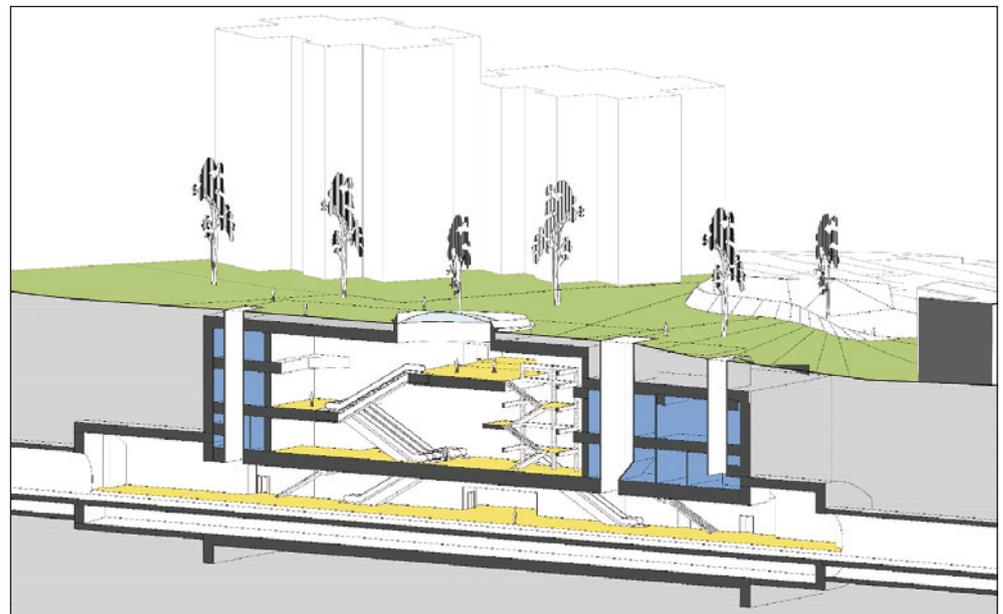
L'entrée de la gare se situera à la place de l'ancienne maison des Lierres, à l'angle de la rue Édouard Tremblay et de la RD 5. Cette localisation lui offrira une visibilité optimale depuis le futur boulevard et le centre-ville.

Des guichets situés sous le parc à l'entrée de la gare et au-delà jusqu'à l'accès au parc, le projet prévoit l'aménagement d'une pente douce continue accessible aux personnes à mobilités réduites. La « boîte à outils » fournie par la SGP sera intégrée sous la couverture du parc. Environ 40 places de vélo sécurisées sont prévues pour le moment et des arceaux pourront compléter cette offre (préconisation du Stif).

L'atelier d'architecture King Kong a proposé l'idée d'un « soulèvement de parc ». Cette idée présente deux qualités principales : agrandir et rendre plus visible le parc, proposer un élargissement de l'espace public (un parvis ouvert) au droit de l'axe historique du centre-ville, constitué par les rues Édouard Tremblay et du Général Leclerc, de part et d'autre de la RD 5.

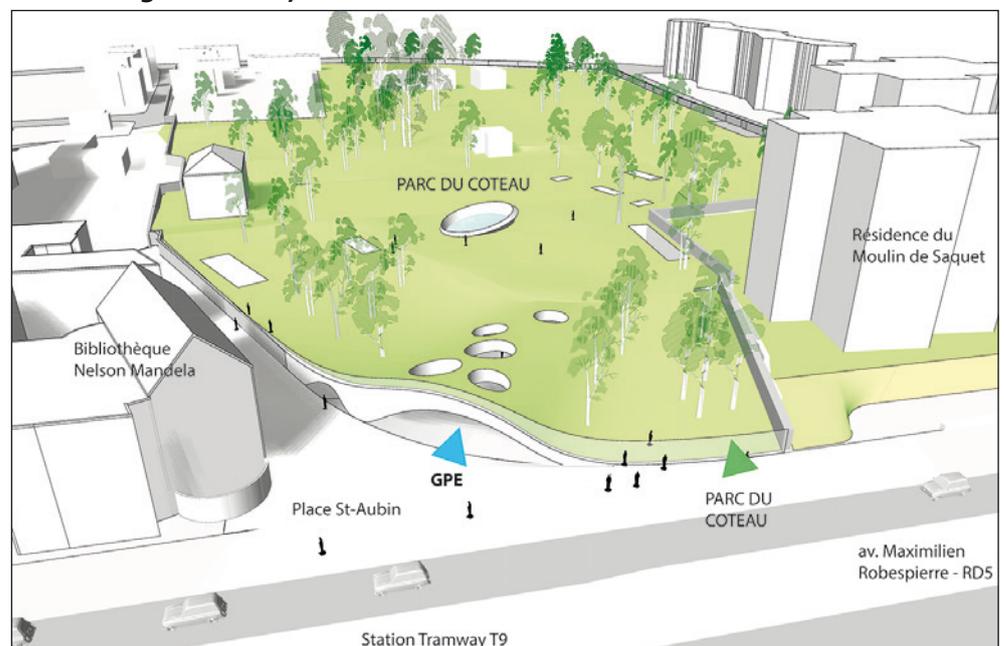
Ce positionnement est également optimal pour la réalisation d'un plateau intermodal en lien avec les quais du T9.

Vitry-Centre, axonométrie dans site



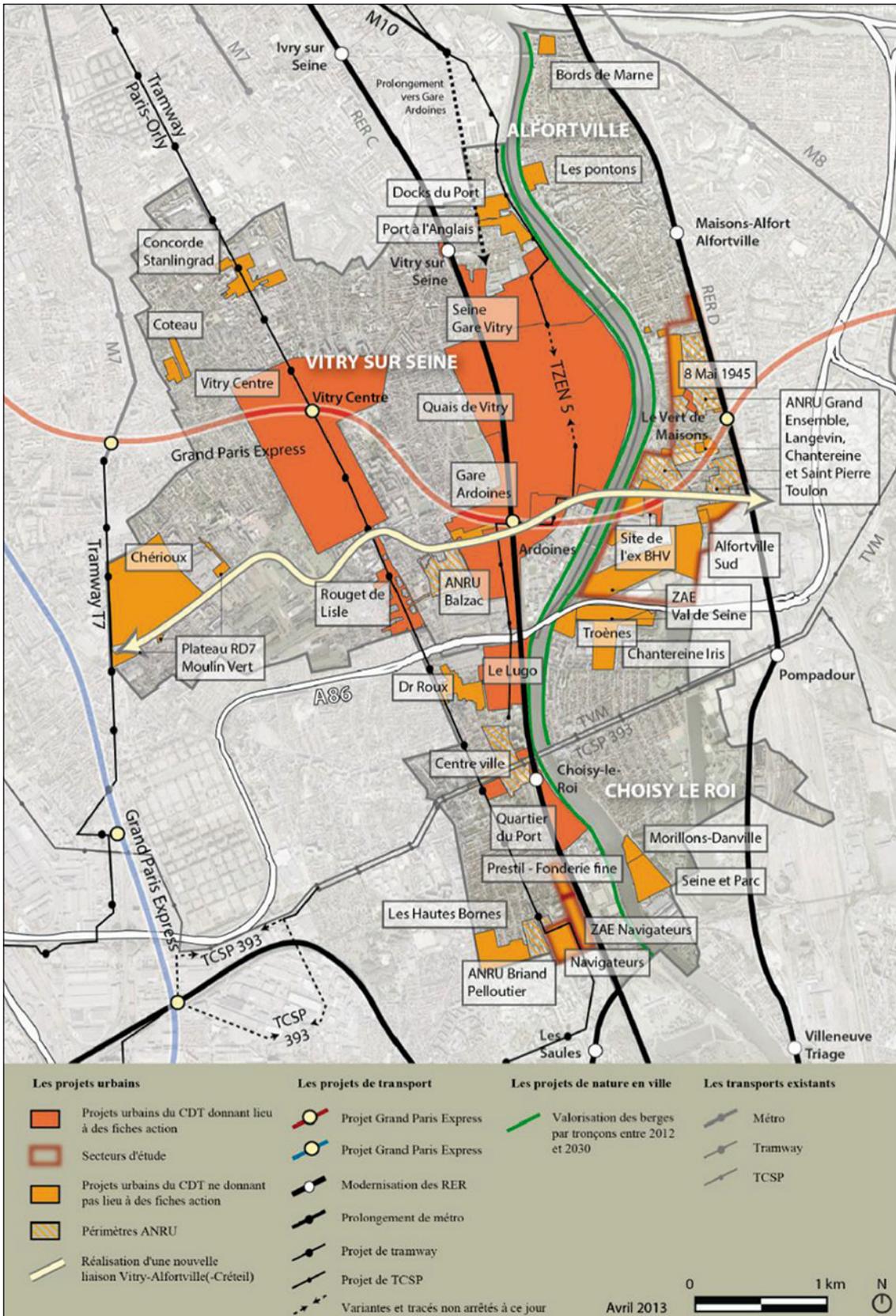
© Atelier d'Architecture King Kong

Accès à la gare de Vitry-Centre



© Atelier d'Architecture King Kong

Les différents projets à Vitry-Centre



L'analyse des espaces publics et du rabattement à la gare des Ardoines

La gare des Ardoines présente des enjeux radicalement différents qui nous permettent d'aborder la famille des gares situées au cœur de grands projets urbains.

L'atelier organisé le 17 avril a réuni la ville de Vitry, l'EPA ORSA, l'agence Valode et Pistre maître d'œuvre de la gare et l'agence STAR Stratégie. La multiplicité des projets fait qu'il y a un très grand nombre d'acteurs tant du côté de la maîtrise d'ouvrage que du côté des maîtres d'œuvre.

La situation urbaine actuelle et future avec le grand projet urbain des Ardoines

Le quartier de la gare constitue une zone d'activités de production et de transformation industrielle. On trouve des activités de production et de recherche : Industrie pharmaceutique, services urbains, logistique, emballage...

La gare du RERC n'a cependant pas créé jusqu'à aujourd'hui une condition suffisante pour rendre ce quartier qui est à 15 minutes de Paris très attractif.

Le secteur est en pleine mutation et a vocation à être un nouveau quartier métropolitain, le CDT des Grandes Ardoines étant l'un des projets les plus vastes d'Ile-de-France. Le projet présenté par l'EPA ORSA et l'Agence Star Stratégies prévoit de créer un nouveau quartier avec une mixité sociale et fonctionnelle.

La conservation et le développement de certaines entreprises comme Sanofi sont intégrés au projet. Quelques éléments du patrimoine industriel du site seront également valorisés comme la grande halle ferroviaire, qui devrait devenir un équipement d'échelle métropolitaine.

Le programme de la ZAC des Ardoines prévoit 22 400 m² de logement, 304 000 m² de bureaux, 81 000 m² d'activités et 50 000 m² de commerces et équipements.

Les espaces publics actuels et le pôle intermodal futur

Le secteur présente actuellement des espaces publics très routiers et ne sont actuellement pas adaptés aux modes doux. La gare du RER C dispose d'un parking relais d'environ 430 places.

La gare est mono orientée car il n'y a pas de franchissement public vers l'Est, et les voies ferrées créent une coupure urbaine forte.

Les espaces publics sont ainsi à requalifier mais aussi à créer. Le franchissement des voies ferrées est un élément clé pour connecter le quartier vers l'est et l'ouvrir sur la Seine. Un pont sur la Seine est également envisagé à l'horizon 2030.

Un grand pôle intermodal entre le RER, le GPE, le Tzen et les bus est à organiser. Le parking sera déplacé, redimensionné et mis sans doute en souterrain.

Une gare routière est envisagée, nécessitant des espaces importants pour permettre les demi-tours et le stationnement des bus en terminus.

La gare devra se préparer à accueillir un flux de piéton massif estimé à près de 3 000 piétons à l'heure de pointe (hors correspondance souterraine avec le RER C).

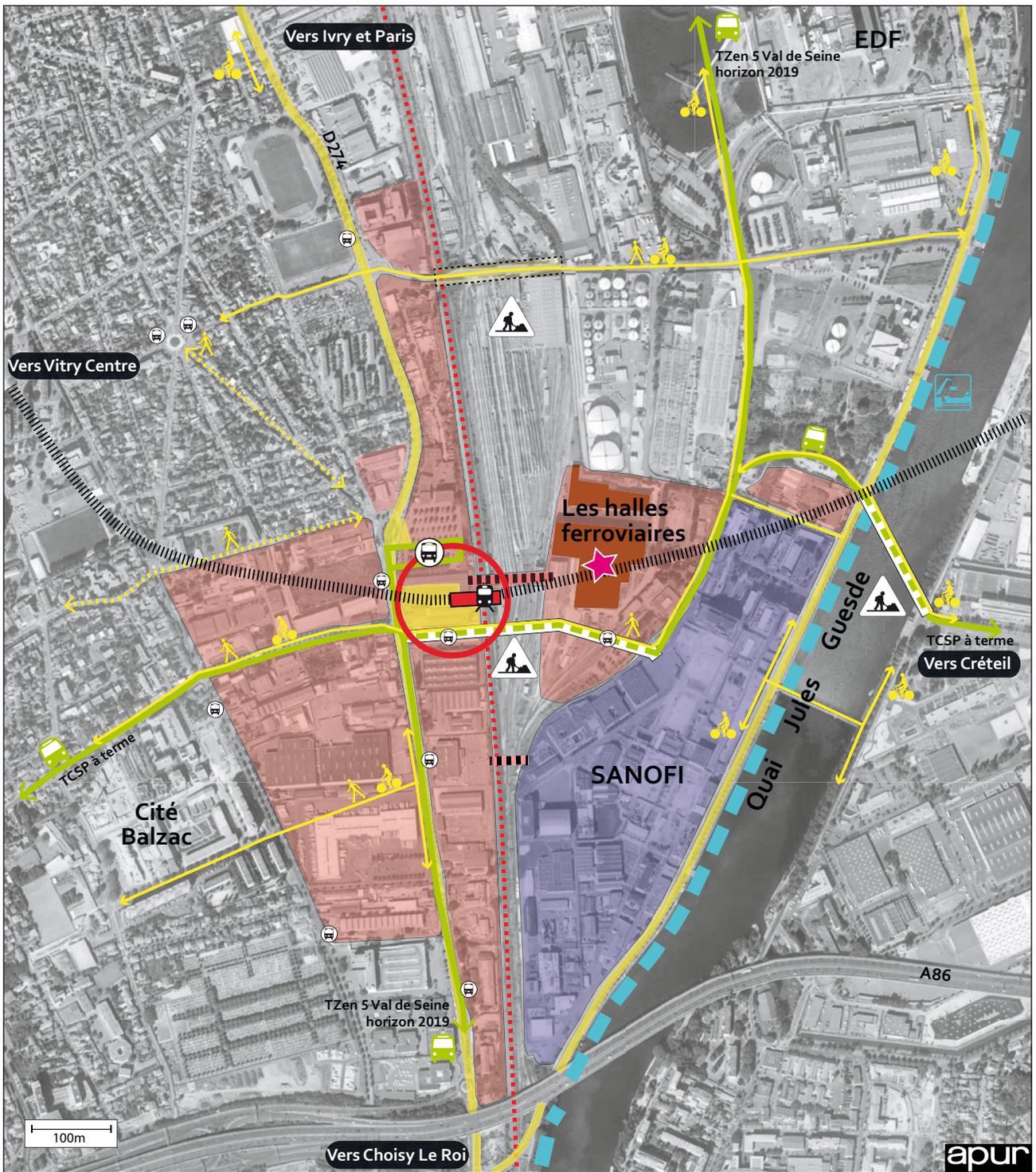
Le territoire des Ardoines qui est une zone industrielle actuellement deviendra un nouveau quartier métropolitain connecté. La gare des Ardoines est appelée à devenir un grand pôle multi-modal de transport avec le RER C, le M15, le Tzen, le bus, les vélos et les piétons qui généreront de nombreux déplacements.



© Apur

Des espaces publics aujourd'hui routiers et demain plus urbains.

Enjeux urbains et évolution de la trame viaire autour de la gare des Ardoines



Un nouveau pôle multimodal

-  Pôle multimodal (RER C, métro RGPE, futur T ZEN, bus, taxi)
-  Un renforcement du RER C, une gare repensée
-  Des futurs bus en site propre accompagnés d'un aménagement de la voirie (T ZEN)
-  Quel parvis pour la gare ?

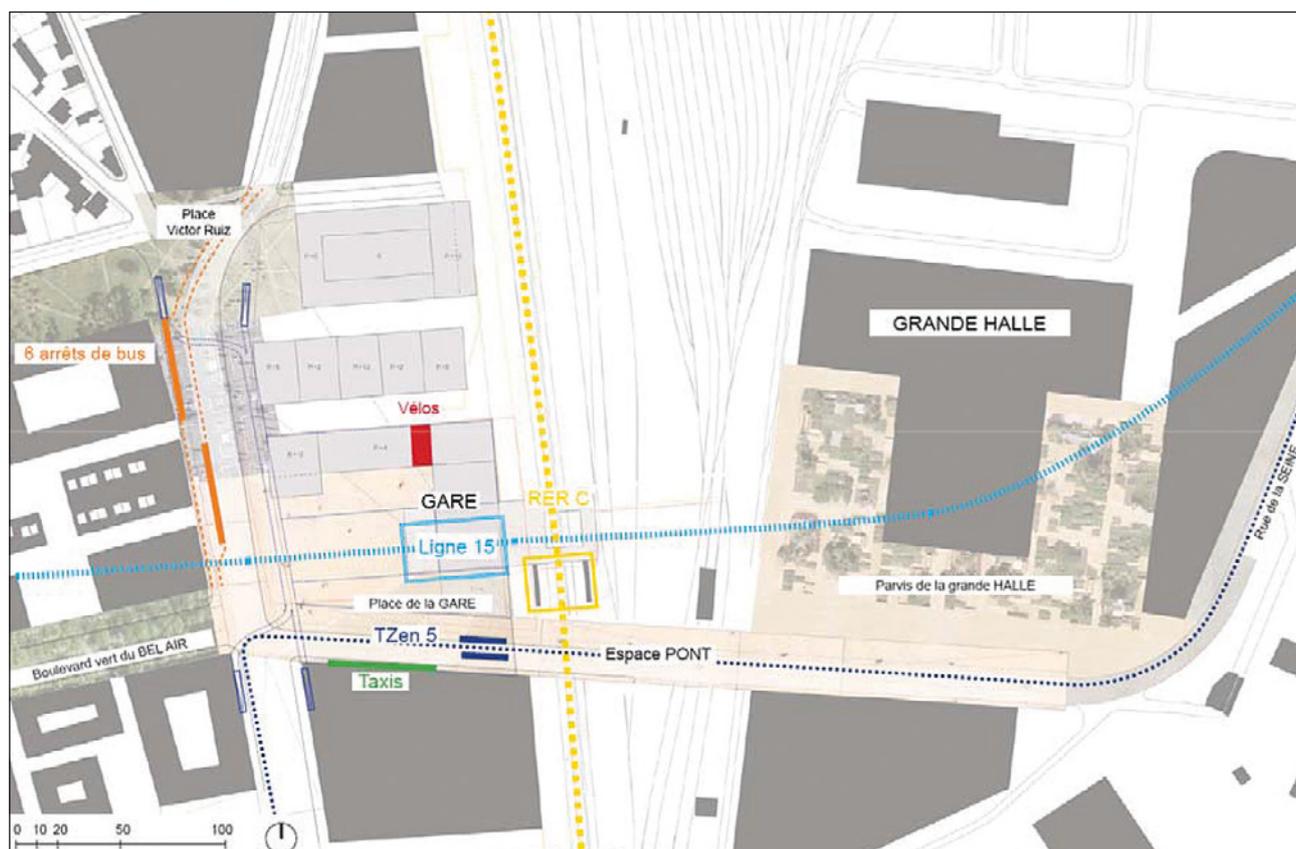
Un nouveau quartier / grand territoire de projet (ZAC gare des Ardoines)

-  Création de logements et d'activités
-  Requalification des voies radiales pour les déplacements doux (D274, Quai Jules Guesde)
-  Création de voies

Sources : EPA ORSA, Ville de Vitry-sur-Seine

-  Création de 2 franchissements (voies ferrées et Seine) pour desservir le territoire et créer une liaison Est/Ouest intercommunale
-  Un franchissement actuel à requalifier
-  Redynamisation de la trame de PME/PMI productives
-  Franchissements actuels privés (SNCF/SANOFI)
-  Aménagement des halles ferroviaires en un équipement à l'échelle métropolitaine
-  Aménagement des berges de Seine
-  Possibilité de création d'un port sur la Seine
-  Des trottoirs confortables
-  Des cheminements à préserver et à valoriser dans les îlots
-  Des itinéraires vélos à conforter

La gare des Ardoines devrait devenir un repère architectural métropolitain et un pôle intermodal fort



© Star Stratégies - EPAORSA



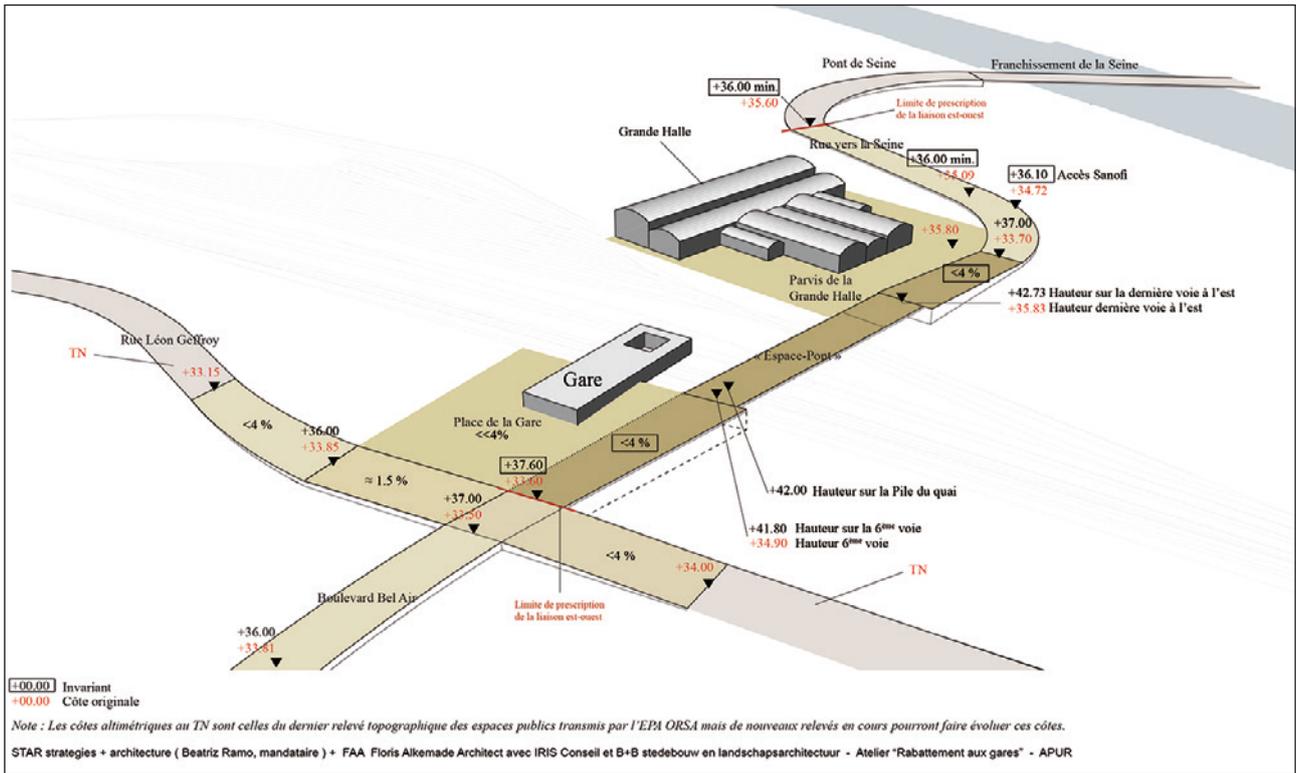
© Apur



© Apur

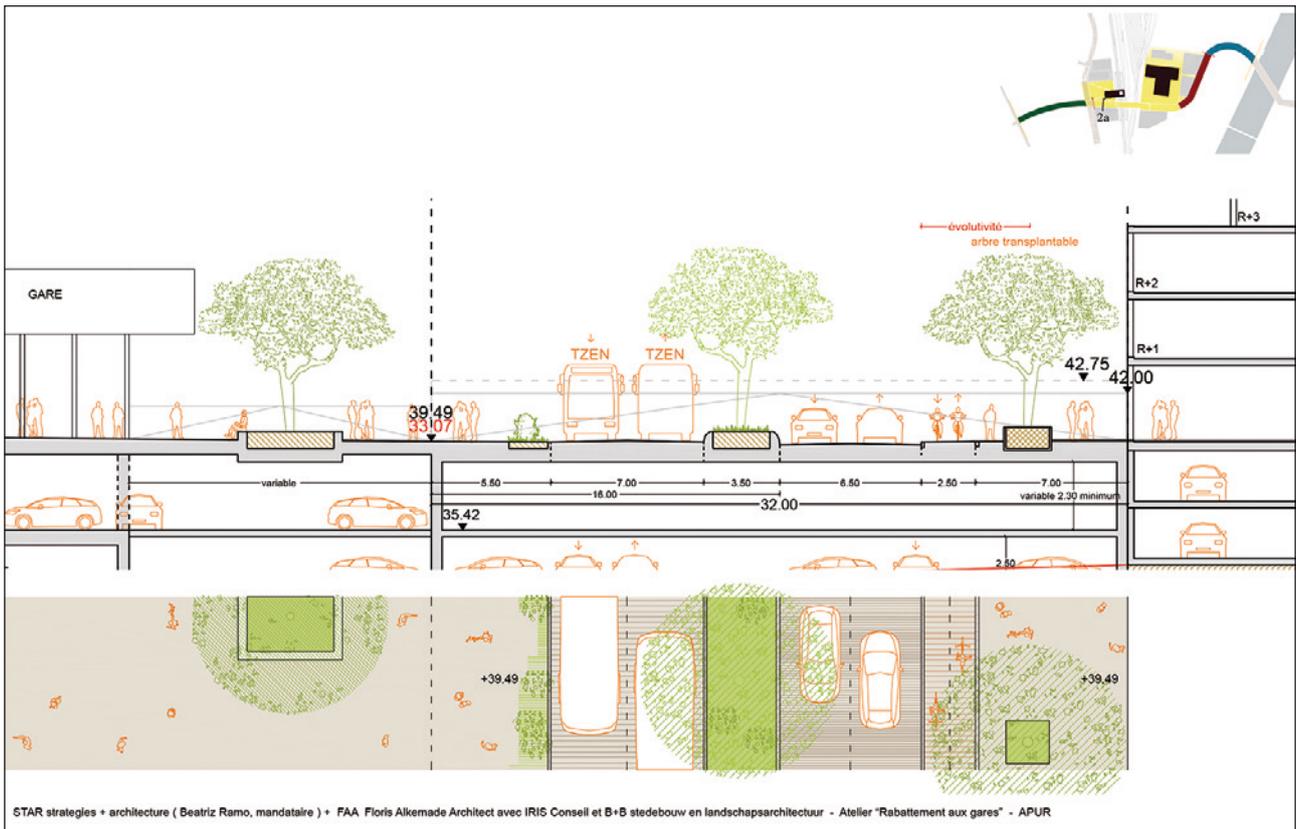
Des espaces séparés pour chaque mode de déplacements, demain plus partagés.

Gare des Ardoines, nivellement autour du pôle métropolitain



© Star Stratégies

Gare des Ardoines, rampe ouest - profil type



© Star Stratégies

Intention du projet urbain autour du pôle gare

La localisation de la ZAC des Ardoines sur une zone inondable a nécessité de trouver des solutions spécifiques d'organisation du nivellement et des rez-de-chaussée. La solution proposée par l'Agence STAR est le « système +36 » qui consiste à remblayer les espaces publics jusqu'à une nouvelle hauteur de référence de +36 m (contre 33,85 m actuellement). La solution traditionnelle prévoit en général des rez-de-chaussée inondables, le projet prévoit ici de protéger les fonctions urbaines et les espaces publics, et d'inonder ainsi le sous-sol.

Au niveau du pôle gare, les nivellements du parvis et de la future liaison est-ouest, franchissant les voies ferrées sont pensés pour faciliter le rapprochement des espaces publics et des entrées de la gare (RER C et GPE) grâce à une faible pente (inférieur à 4 %). La liaison Est Ouest de franchissement deviendra un véritable espace public, avec une topographie moins abrupte et plus continue qui offre la possibilité de créer un pont « espace public » et non un pont « infrastructure ». La gare prévue n'émergeant que d'un côté des voies ferrées, la continuité spatiale qu'offrira le pont créera une unique lieu métropolitain réunissant la gare multimodale et les Halles Ferroviaires.

Le parvis de la gare sera traité comme une place, un espace qualitatif et animé avec une densité et une mixité en rives. Les mobilités y seront orchestrées de manière lisible et visible. Les déplacements des piétons et des cyclistes sont placés au cœur de la réflexion sur les mobilités, l'aménagement proposé privilégie des espaces partagés et évite la séparation des flux. Les émergences de la gare, les sorties de secours par exemple, seront cachées ou bien intégrées au paysage.

Les Ardoines, pôle multimodal métropolitain



Des acteurs multiples avec des rôles prédéfinis

L'Établissement Public d'Aménagement d'Orly-Rungis, Seine-Amont (EPA ORSA) est en charge de l'aménagement de la ZAC gare Ardoines et pilote notamment le comité de pôle multimodal créé pour coordonner les MOA du secteur.

Le groupement STAR – FAA, IRIS conseil et B+B s'occupe de la conception d'ensemble du projet urbain de la ZAC.

La SGP est en charge de la réalisation de la gare du réseau Grand Paris et de son programme connexe. L'agence Valode et Pistre est le maître d'œuvre missionné par la SGP pour la gare et le programme associé.

La SNCF et RFF sont des acteurs associés pour la correspondance du métro et RER.

Le Conseil Général du Val de Marne est en charge du pilotage des études sur l'ouvrage pont au-dessus des voies ferrées et de la Seine.

Le STIF est en charge des études du TZEN pour lequel la maîtrise d'œuvre a été confiée à l'agence Reichen et Robert.

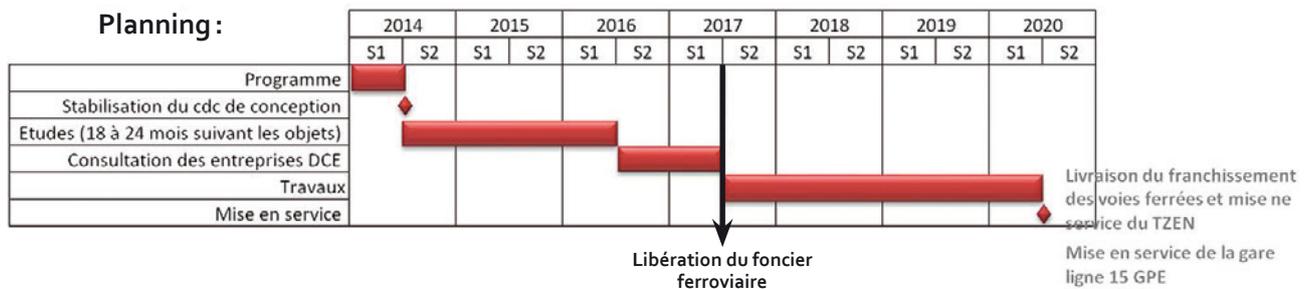
La création d'un comité de pôle multimodal pour coordonner les MOA (pilotage EPA ORSA)

En vue du développement conséquent de la zone, les espaces et les mobilités doivent être organisés pour permettre un usage fluide et sécurisé. L'EPA ORSA réalise donc un schéma fonctionnel des flux. S'y organise le GPE, le RER, le Tzen, le bus, les vélos et les espaces publics piétons avec les équipements, les commerces et les logements.

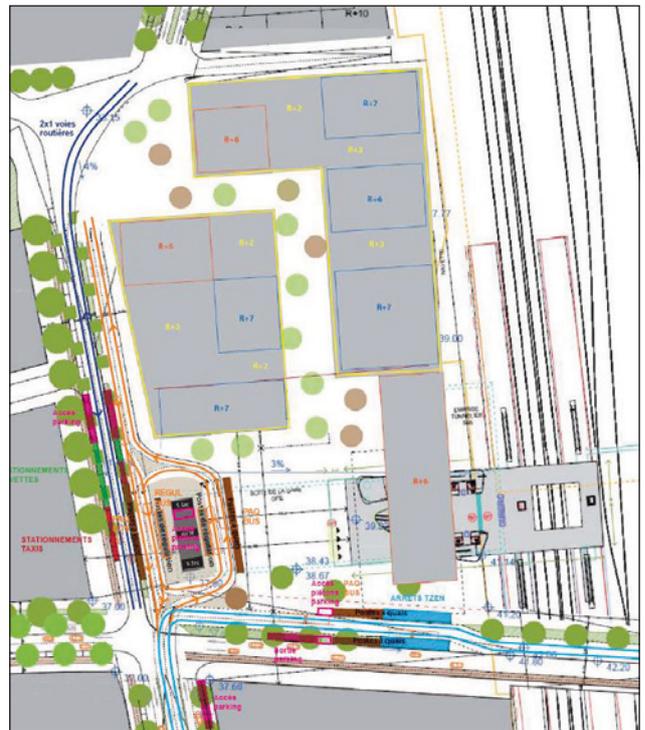
Les MOA sont concertés pour planifier ces interfaces à plusieurs échelles :

- Interface de conception (Parvis de la gare, parkings, pôle bus, dépose minute...)
- Interface entre MOA (STIF, RFF/SNCF, RATP, SGP, CG94, ville de Vitry)
- Interface de réalisation à coordonner dans l'espace et le temps (les échéances des projets n'étant pas les mêmes).

Le comité de pôle est en charge de tester plusieurs scénarios d'aménagement des espaces publics aux abords de la gare intégrant les 11 postes à quai de bus demandés par le STIF. Différents scénarios allant de la conception d'une gare routière unique, concentrée en un lieu à la conception plus étirée et insérée dans les espaces publics des abords.



Différents scénarios testés pour l'organisation des arrêts et terminus de bus



© EPAORSA

Les échanges et débats

Ils ont porté sur les points suivants :

Les typologies de gare

Bien que chaque gare soit unique dans ses enjeux, on retrouve des parentés qui pourraient constituer des typologies de gare.

Une typologie pourrait ainsi se refléter dans le futur guide des espaces publics et de l'intermodalité aux abords des gares. Les situations peuvent être très différentes, mais cela pourrait permettre d'établir une méthode sur la gestion des projets

Une première typologie a ainsi été esquissée par la SGP en 4 types :

- **Les gares de centre-ville**, arrivant dans un tissu urbain déjà constitué. Exemple : Vitry-Centre, le Blanc-Mesnil qui posent aussi la question de leur intégration dans un parc.
- **Les gares de nouvelles centralités**, s'inscrivant dans des projets urbains Exemple : Les Ardoines, Pleyel qui s'insèrent dans un territoire impacté par les coupures urbaines et dont l'efficacité dépend du projet urbain associé.
- **Les gares portes de la métropole**, reliées aux services d'échelles nationales/internationales : les gares TGV, les aéroports, les zones portuaires. Exemple : le Bourget, Massy-Palaiseau.
- **Les gares emblématiques**, possédant un rayonnement économique et des flux considérables, elles font l'objet d'un traitement architectural spécifique. Exemple : La Défense, Noisy-Champs, l'Institut Gustave Roussy.

L'intermodalité du pôle gare et ses différents périmètres

Concernant les rabattements aux gares, les réflexions de la SGP aux abords immédiats sont les suivantes :

- **Pour les piétons**, le dégagement d'un parvis piétons généreux.
- **Pour les vélos**, des préconisations de dimensionnement qui prévoient entre 40 et 140 places systématiquement par gare en abris avec en plus des arceaux. Le vélo électrique se développant dans la métropole, il conviendrait de permettre aux vélos électriques de stationnement également dans les parkings sécurisés. L'exemple du parking vélos et des services vélos mis en place à la gare de Rueil-Malmaison est cité. Le parking vélo a été agrandi et connaît un grand succès. Un réparateur de vélos ambulancier est présent également quelques jours par mois.
- **Pour les stationnements et les rabattements voitures**, l'enjeu d'une offre à limiter conformément à une étude réalisée en 2013-2014. L'effet de rocade du réseau GPE devrait induire une diminution de la demande de stationnement par rapport à l'offre actuelle. Il y a donc une stratégie de reconfiguration de l'offre existante et non de création de parking relais à l'échelle de la métropole du Grand Paris. Quelques gares comme celle de Noisy-Champs ont été identifiées pour accueillir les voitures en rabattement sur le réseau du GPE depuis la Grande Couronne. Ailleurs, le rabattement bus est privilégié par les collectivités. À Bry-Villiers-Champigny, le parking relais prévu a ainsi été réduit et une solution originale a été trouvée pour insérer les terminus bus puisque Bricorama a proposé de prêter son parking en journée (hors WE).
- **Pour les bus**, une attente des résultats des études de réorganisation du réseau menée par le STIF et la RATP.

Plus largement, comment articuler les déplacements à une plus grande échelle que celle du parvis de la gare tant pour les bus que les vélos et les piétons ?

Vitry-Centre a des contraintes de tissu existant qui nécessitent un travail spécifique sur le réseau bus en rabattement, le positionnement des arrêts et d'un éventuel terminus. Ce travail nécessite des échanges entre la SGP, le STIF et la Ville de Vitry-sur-Seine. Le mauvais positionnement des arrêts peut engendrer des problèmes de confort et sécurité. La Ville de Vitry-sur-Seine souhaite prioriser les échanges à connecter. Si la proximité de la station de tramway et de l'entrée de la gare paraît indispensable, elle s'interroge toutefois à l'idée de trop concentrer les arrêts des bus engendrant des saturations de l'espace public trop fortes. De même les stationnements vélos devront être positionnés de façon à éviter les éventuels conflits avec les piétons.

Dans certains cas, il faudra peut-être concevoir des espaces de dilatation.

Pour le stationnement des vélos, des normes de stationnement plus fortes pourraient être inscrites dans les PLU et les collectivités pourraient développer de façon complémentaire des arceaux de stationnement vélos.

De leur côté les flux piétonniers seront considérables, estimés à 70 piétons par minute à l'heure de pointe du matin. Cela pose la question à Vitry-Centre des traversées de la RD5, mais aussi des trottoirs et allées menant à la gare.

Les espaces privés ouverts au public créant des raccourcis intéressants pour rejoindre la gare sont plutôt nombreux dans ce secteur.

La nécessité de créer des aires de stationnement pour les 2 roues motorisées à proximité immédiate de la gare ne semble par contre pas un enjeu majeur du fait du faible rabattement en 2 roues motorisés estimés.

Avec l'arrivée du métro, le taux de motorisation devrait logiquement baisser ce qui devrait entraîner une moindre pression de stationnement. Quelques places de stationnement voiture pourraient ainsi être supprimées et transformées en stationnement vélos, vélos en libre-service, Autolib'..., ou des espaces facilitant les cheminements des piétons.

La difficulté d'organiser les terminus de bus en gare routière

Tout le monde, élus et habitants, souhaite des dessertes bus mais peu, acceptent d'accueillir les terminus. La gare routière est un vrai sujet pour les futures gares. Le guide à venir sur les espaces publics pourrait illustrer cette problématique à travers des bons exemples d'insertion de gare routière mais aussi de bons exemples de terminus bus organisés le long des rues sans concentration « extrême ».

Les interconnexions urbaines Gare/Ville

Les connexions entre l'espace de vie de la gare et les équipements sont aussi intéressantes. Quelle interconnexion avec la ville ? Quels services et équipements connexes proposer en gare ?

Sur les commerces, des études sont conduites par la SGP pour évaluer le potentiel commercial de chacune des gares avec les données sur les flux. L'objectif est de dimensionner au mieux des services offerts en gare en ayant à l'esprit qu'il ne s'agit pas « d'attirer les gens sous terre mais bien dans la ville ». Il y aura ainsi environ 100 m² de commerces dans la gare. Quelques gares seulement devraient développer des commerces plus conséquents.

Quelle jonction et articulation trouver avec la ville ? Quels impacts de la gare vers l'organisation des équipements, et notamment vers les équipements existants et futurs des quartiers de gare ?

Un chef d'orchestre unique ? Ou plutôt une coordination des acteurs ?

Le jeu des acteurs apparaît complexe du point de vue de la fabrication du projet. De façon un peu provocatrice, la question est posée de l'intérêt d'imaginer un maître d'œuvre orchestrant le tout ? Les acteurs présents à l'atelier ont privilégié bien davantage un travail de coordination.

L'exemple du comité de pôle des Ardoines qui réunit les différents maîtres d'ouvrage, apparaît à bien des égards intéressant. Un discours commun et la définition d'un cahier des charges partagé des maîtres d'ouvrage peuvent largement aider le maître d'œuvre dans l'élaboration de ses solutions. Il reste à imaginer ensuite le travail en présence des différents maîtres d'œuvre. À titre d'exemple pour Vitry-Centre, y a-t-il un intérêt à imaginer des ateliers partagés de maîtrise d'œuvre entre la station du tramway/plateau de la RD5 et le parvis/entrée de la gare voire une maîtrise d'œuvre unique ?

Toutes les gares ne nécessitent toutefois pas une coordination du même type. Les gares implantées dans des secteurs de grands projets comme Les Ardoines nécessitent de penser globalement les aménagements et la formule du comité de pôle est une réponse. Mais en général le tissu est déjà existant, les communes n'ont pas forcément imaginé modifier les espaces publics. Comment les collectivités et les villes anticipent l'arrivée du GPE au regard des espaces publics ? Comment faire évoluer les espaces publics pour les adapter d'un point de vue sécurité et accessibilité tout en intégrant l'élément financier contraint ?

Parvis et espace partagés aux abords immédiats des gares

Tous les parvis ne se prêtent pas à la réalisation de grand espace, cela dépend de la configuration des lieux et de la largeur des trottoirs. C'est pourquoi, l'idée de créer des espaces pacifiés pourrait être un choix alternatif.

Le traitement de la problématique sur la connexion de la gare au tramway et des espaces privés ouverts au public pourrait être traité dans le guide des recommandations de l'espace public.

Conclusion

Les enseignements de l'atelier du 17 avril 2014

1 - L'évolution de la trame viaire et des espaces publics avec l'arrivée des gares

Des enseignements génériques et spécifiques :

- des changements de pratiques à pied, en vélo, en bus aux abords immédiats et dans le quartier élargi
- une problématique des arrêts et terminus de bus du fait de la réorganisation du réseau
- une notion de vitesse, plateau avec une priorité aux piétons aux abords immédiats
- une problématique des traversées en cœur d'îlots privés, les raccourcis...
- des services stationnements vélos, VLS, Véligo en gare mais aussi aux abords, à adapter à chaque quartier, idem pour la signalétique des équipements du quartier
- un concept du parvis à décliner. Parvis/place (les Ardoines) ou parvis/entrée de parc (Vitry centre)
- des dégagements en sortie de la gare, horizon, et correspondance optimisée avec le tramway.

2 - L'articulation des projets et des acteurs

- une grande complexité, une mise en commun des réflexions à partager
- le comité de pôle des Ardoines créé, testant des scénarios : l'invention d'une méthode inspiratrice...

3 - Le contenu d'un « guide des espaces publics aux abords des gares » amorcé

Participants à l'atelier du 17 avril 2014

ALBA Dominique	APUR - Directrice générale	alba@apur.org
PELLOUX Patricia	APUR - Directrice des études métropolitaines	pelloux@apur.org
NOURY Amélie	APUR - Chargée d'étude	amelie.noury@apur.org
CHASTANT Boris	APUR - Chargé d'étude	boris.chastant@apur.org
BONNET Emmanuel	DRIEA / SPOT – TU	emmanuel.bonnet@developpement-durable.gouv.fr
DERRE Yvan	DRIEA / SCEP	yvan.dere@developpement-durable.gouv.fr
MASCITTI Christophe	DRIEA / SPOT	christophe.mascitti@developpement-durable.gouv.fr
LIMIER Richard	RIF	richard.limier@iledefrance.fr
DUSSAUTOIR Thierry	CG 92 / DIT – SPOM	tdussautoir@cg2.fr
GACONNET Pierre	CG 93 / DAD	pgaconnet@cg93.fr
RAMANY Vyasasaï	CG 93 / DVD	vramanyl@cg93.fr
TFIBEL Valérie	CG 94 / DTVD	valerie.tfibel@cg94.fr
BILLARD Marien	EPA ORSA	m.billard@epa-orsa.fr
GIVOIS Dominique	EPA ORSA	d.givois@epa-orsa.fr
LECOMTE Bertrand	VITRY-sur-Seine, Directeur de la Direction de la Voirie	bertrand.lecomte@mairie-vitry94.fr
MARTIN Guillermo	VITRY-sur-Seine, Chargé de projet les Ardoines	guillermo.martin@mairie-vitry94.fr
RIVAT Lydie	VITRY-sur-Seine, Direction de l'Urbanisme	lydie.rivat@mairie-vitry94.fr
RAILLARD Chloé	Agence JFA	c.raillard@jfa.com
RAMO Béatriz	Agence STAR	beatrizramo@st-ar.nl
POMMIER Julie	Agence STAR	contact@st-ar.nl
NEAU Frédéric	Agence King Kong	f.neau@kingkong.fr
SEPULVEDA Yann	Agence King Kong	y.sepulveda@kingkong.fr
ILIMA Liliya	Valode & Pistre	Liliya.ilima@v-p.com
LANDAU Bernard	Architecte Urbaniste	Bernard.landau@bbox.fr
BARBÉ Catherine	SGP	catherine.barbe@societedugrandparis.fr
COUX Claire-Hélène	SGP	claire-helene.coux@societedugrandparis.fr
BÉCHERAND Pierre-Emmanuel	SGP	pierre-emmanuel.becherand@societedugrandparis.fr
STIF	Excusé	

Étude de la trame viaire du cœur d'agglomération Le rabattement aux gares Synthèse de l'atelier du 17 avril 2014

L'étude sur la trame viaire du cœur d'agglomération engagée mi-2012 est menée en partenariat avec la SGP, la DRIEA, la Ville de Paris, les Conseils Généraux du Val-de-Marne, de Seine-Saint-Denis et des Hauts-de-Seine, ainsi qu'avec la Région Ile-de-France et le STIF.

La phase 1 a porté sur l'élaboration d'un diagnostic partagé, tandis que les phases 2 et 3 se sont traduites par la proposition d'une trame viaire urbaine hiérarchisée, l'analyse des dysfonctionnements et l'identification des projets et réflexions exploratoires de liaisons. La dernière phase de l'étude s'est organisée autour d'ateliers prospectifs rassemblant les principaux gestionnaires et acteurs de l'aménagement, autour de thématiques spécifiques : la logistique urbaine, le rabattement aux gares, le réseau magistral et les boulevards de la métropole.

Les grands projets de transports avec l'arrivée des nouvelles gares réinterrogent les pratiques d'aménagement des espaces publics aux abords des gares, et plus largement dans les quartiers de gares, en termes d'évolution de la trame viaire comme d'accessibilité par les transports en commun et les modes actifs. Les interventions ont permis de montrer les changements de pratiques à venir et l'importance future des piétons, des vélos ou des bus.

Cette synthèse présente les principaux axes stratégiques issus de ces interventions et débats : la conception des parvis et des espaces partagés aux abords immédiats ; les problématiques des interconnexions urbaines gare/ville, des cheminements piétons et de la signalétique ; l'organisation d'une intermodalité du pôle gare sur différents périmètres avec l'insertion délicate des gares routières et la place des services aux usagers notamment vélos ; enfin, la nécessaire articulation des projets et des acteurs et les pistes de coordination. Tout au long des échanges, les exemples des gares de Vitry-Centre et du pôle des Ardoines ont permis d'illustrer ces thématiques.

À l'issue de l'atelier, l'ambition de réaliser un « guide des espaces publics aux abords des gares » a été mise en avant avec la SGP, afin de rassembler les bonnes pratiques et les conseils dans la conduite des projets, à usage des maîtres d'ouvrage, des collectivités, comme des concepteurs.

Outre les partenaires officiels de l'étude, l'atelier sur le rabattement aux gares a rassemblé l'EPA ORSA, la Ville de Vitry-sur-Seine, les agences Valode & Pistre, Jacques Ferrier Architecture, STAR Stratégies et l'atelier King Kong.