

## **Treize recommandations pour la conception des gares du Grand Paris**

### **Contexte**

Le GIP Atelier international du Grand Paris (AIGP), dont la gouvernance associe depuis juin à parité l'Etat et les collectivités territoriales, est concerné à de nombreux titres par le sujet des gares existantes, à réaménager et à construire dans le Grand Paris. Ce sujet ne saurait être isolé de la question du devenir global souhaitable du Grand Paris. Cette question est bien au cœur de la mission centrale de l'AIGP. C'est sa raison d'être.

Les dix équipes pluridisciplinaires d'architectes urbanistes qui constituent son Conseil scientifique se sont toutes, avec leur sensibilité et leur approche respective, exprimées sur le sujet à l'occasion de la consultation de 2008 sur le Grand Paris. Il y a un an, dans le cadre du Débat public sur les deux propositions de transport en Ile-de France, elles ont communiqué, au titre de l'AIGP, une synthèse commune et partagée sur leur vision d'un « système métropolitain » explicité dans un cahier d'acteur où le sujet des gares faisait l'objet de recommandations spécifiques. Plusieurs équipes retenues dans le cadre des appels d'offre de la SGP sont directement concernées par la conception de futures gares. La plupart des dix équipes sont partie prenante - ou l'ont été - de réflexions spécifiques sur les territoires CDT et donc sur les enjeux liés aux gares qui s'y localiseront.

Aux termes de la loi sur le Grand Paris, l'AIGP sera conduit à émettre un avis sur chacun des CDT, notamment sur les questions liées à l'intégration urbaine.

Dans ce cadre, et dans le contexte de déploiement du réseau métropolitain de transport et du processus de révision du SDRIF, l'AIGP reste très attentif à ces sujets majeurs qui engagent l'avenir du Grand Paris ; ils seront approfondis lors des travaux à venir de son Conseil scientifique.

### **Préambule**

La mise en place de nouvelles lignes de transport public par la Société du Grand Paris ou par le STIF dans le cadre du projet du Grand Paris prévoit la construction de 57 nouvelles gares. Parmi celles-ci 20 sont des gares entièrement nouvelles, sans correspondance avec les réseaux existants du métro parisien, du RER ou des Transiliens.

Les autres sont des gares certes nouvelles mais en correspondance avec des gares existantes d'échelle et de nature très diverses. On peut ainsi considérer les nouvelles gares autant comme des créations à part entière que comme des extensions de gares déjà présentes sur le territoire. Mais les prévisions d'augmentation très substantielle du trafic induites par le déploiement du nouveau réseau pose dans de nombreux cas la question de la redéfinition voire de la reconstruction des gares existantes.

Les nouvelles gares construites ou reconstruites n'auront pas le même statut ni le même flux de voyageurs quotidiens, même si elles sont toutes des espaces d'échange et de rencontre au sein des territoires qui les entourent. Certaines sont appelées à avoir une vocation de « commutateur métropolitain », mettant en relation le local avec une aire géographique très large, voire internationale. Ces gares exceptionnelles pourraient être traitées de façon monumentale. D'autres seront des gares de forte correspondance, sans pour autant générer une attractivité locale très importante mais doivent cependant être traitées comme des lieux spécifiques qui génèrent ou confortent un développement urbain. D'autres enfin seront essentiellement des gares à rayonnement local, sans correspondance ferroviaire. Elles ne devraient pas pour autant être considérées comme de simples émergences du sol, à l'image des bouches de métro parisiennes. Ces différentes typologies, qui restent à préciser, suggèrent des traitements spécifiques à chaque gare. Cette hiérarchie des gares ne résulte pas que des conditions de mise en place du nouveau réseau mais aussi d'une appréhension à la fois globale et précise des territoires mis en jeu, accordée au SDRIF.

On voit qu'il existe donc des typologies très variées de situations qui plaident pour une étude au cas par cas de toutes les situations, d'un triple point de vue : celui de la station induite par le nouveau réseau, celui de la gare déjà existante et celui de la correspondance entre les deux. Cette approche doit bien entendu être replacée dans le contexte du quartier dans lequel s'insèrent ces équipements et de la question de l'interopérabilité avec les autres modes de transport : piétons, transports individuels (vélos, 2 roues motorisés, voitures, y compris conditions de stationnement), transports publics (taxis, bus, trams, transports complémentaires, par exemple par câbles...).

Des marchés d'étude ont été passés par la SGP à différentes équipes d'architectes associées à des bureaux d'études. Ils prévoient notamment l'évaluation de scénarios divers pour chaque gare. Par ailleurs une mission d'étude sur les gares et notamment sur celles présentant les situations les plus critiques, a été confiée par la préfecture de Paris et d'Ile-de-France à la DRIEA. Cinq thèmes ont été identifiés : la gare comme élément clé de l'identité du Grand Paris ; la gare vitrine de la France et de l'Ile-de-France ; la gare dans la ville ; la gare et la sécurité du public ; la gare élément clé de la chaîne des transports.

A l'heure où se définissent des choix techniques pas toujours clairement explicités et où se pose la question de la définition des gares, il semble utile que l'AIGP pose fermement un certain nombre de recommandations pour la conception des gares et leur insertion dans le contexte urbain. Il serait d'ailleurs utile de créer un forum où les projets de gares puissent être passés en revue et discutés. Ces recommandations pourront aussi être considérées comme autant de critères pour étayer les avis que l'AIGP sera amené à donner sur les conditions d'insertion urbain des contrats de développement territorial.

# Les treize recommandations

## INTERMODALITE ET MAILLAGE

### 1. Intermodalité

Les gares doivent se situer dans une dynamique intermodale pour constituer un vrai maillage du territoire. Leurs accès ne doivent pas être uniquement commandés par l'économie générale du projet de transport ferré mais bien par les facilités offertes à une véritable multimodalité, liée à l'ensemble de moyens de déplacement. La position de la gare doit être dictée par la facilité des correspondances avec d'autres modes de transport, individuels ou collectifs. Les réseaux locaux doivent être à ce titre repensés en fonction des gares, notamment pour rapprocher et raccorder ce qui est éloigné ou isolé. Par ailleurs si l'effort doit porter sur les transports en commun, la voiture et le stationnement ne doivent pas être oubliés. La gare est bien l'espace que l'on parcourt à pied d'un quai à un autre mode de transport.

### 2. Correspondances

La connectivité entre les lignes de transport ferré est une clef de leur succès. Les temps de correspondances ne devraient pas excéder 3 minutes, soit une distance de 250 mètres. Par ailleurs le parcours de la correspondance ne devrait pas être un parcours en couloir – ceux-ci doivent être réduits au minimum voire proscrits - mais être pensé comme espaces publics partie intégrante de la gare.

### 3. Stationnement

L'accès aux gares périphériques se fera en grande partie en voiture, qui assure aujourd'hui 85% des déplacements en moyenne et grande couronne. Ignorer ou négliger cette réalité et ne pas la traiter revient à condamner les abords de ces gares à un congestionnement récurrent.

## DEVELOPPEMENT URBAIN

### 4. Gares existantes

Les deux tiers des nouvelles gares sont en correspondance directe avec des gares existantes. Ces gares sont là pour certaines depuis plus d'un siècle. Elles sont identifiées par les habitants et ont souvent été le prétexte à une structuration des quartiers avoisinants. La redéfinition de la gare existante doit être le point de départ de chaque projet.

### 5. Insertion urbaine

L'espace de transport est un espace urbain nécessaire à la requalification des quartiers desservis. Il doit favoriser des articulations urbaines, être un ferment de composition urbaine et non un objet ignoré, surnuméraire et strictement utilitaire. Cet enjeu urbain est sans doute le plus important. Les gares doivent contribuer à créer des pôles de vie ancrant une diversité d'activités et de fonctions urbaines.

## 6. Quartier

Les gares doivent être, comme elles le sont déjà la plupart du temps, étroitement intégrées à leur quartier, en réduisant les coupures ferroviaires ou autres à leurs abords. Lieux d'identification et d'intensification urbaine, elles doivent être pensées en étroite relation avec la trame viaire remaillée, les espaces publics, l'accessibilité des différents autres modes de déplacement, les équipements et les commerces voisins, l'habitat et les activités, la possibilité de facilement se repérer. L'espace public autour de la gare pourrait aussi être redéfini de manière unitaire à l'échelle du réseau et contribuer ainsi à son identité. Pour autant le tressage et le mixage des activités ne s'arrêtent pas à la gare, non plus qu'elle ne saurait les concentrer à elle seule.

## 7. Accès

Les accès aux stations souterraines devraient être si possible multiples, ne serait-ce que pour des raisons de sécurité. Ils doivent être pensés à partir de la surface et pas seulement à partir des contraintes du sous-sol. Ils doivent découler de la spécificité de chaque gare et de sa situation urbaine.

## 8. Usages

Les nouvelles gares doivent être conçues par rapport à des usages variés, ouverts et porteurs d'urbanité. Elles doivent non seulement renforcer les polarités urbaines existantes mais contribuer à en impulser de nouvelles. Ces lieux d'intensification urbaine doivent être à même de proposer des services aux usagers pour faire de la gare un lieu véritablement urbain. Les gares peuvent aussi être des lieux de Culture et des lieux d'information sur le Grand Paris. La pratique des gares doit enfin rester aisée, avec des circulations et modes d'information compréhensibles et faciles.

# IDENTITE

## 9. Identité

Les gares seront l'expression la plus visible et la plus emblématique de l'effort d'investissement consenti pour la mise à niveau et le développement du réseau de transport public. Elles doivent exprimer par leur identité, qui peut être variée, cette démarche structurante pour l'avenir du Grand Paris. Si les gares peuvent être des marqueurs du Grand Paris, c'est en tant qu'elles participent de son récit et d'un imaginaire du déplacement. Cette identité pourrait se décliner par ligne, en fonction des spécificités du territoire qu'elle traverse et de son opérateur, ou gare par gare. Elle doit aussi se positionner par rapport à celle du réseau du métro parisien ou du RER. Il faut penser globalement l'identité commune des transports franciliens, dans la perspective d'un métro identique pour tous. La mise en relation des lieux d'intensification entre eux, par exemple le long de vallées appelées à devenir par là des vecteurs stratégiques de développement, impose des lectures coordonnées et non sectorialisées.

## 10. Signalétique

Plusieurs signalétiques coexistent déjà au sein des transports publics du Grand Paris. Plusieurs options sont possibles : une signalétique nouvelle et commune aux gares du nouveau réseau ; une signalétique propre à chaque ligne ; une signalétique identique à celle du réseau RER ; une signalétique et un mobilier communs pour tous les transports du Grand Paris. La question se pose aussi de la représentation claire et intelligible, sur un plan, pour le public, de l'offre globale de tous les réseaux et de leur intermodalité.

## UNE CONCEPTION PLURIDISCIPLINAIRE

### 11. Méthode

D'une manière générale, le planning très court pour l'ensemble des études architecturales et techniques limite les possibilités de dialogue entre les parties concernées. Il est pourtant essentiel de penser les nouvelles lignes dans leur propre cohérence mais aussi en cohérence étroites avec les autres modes ferrés. L'intermodalité facile est la clef du succès de la mobilité dans le Grand Paris. Tous les scénarios possibles doivent être envisagés, sans chercher à privilégier a priori ceux qui recherchent des simplifications trop radicales pour des raisons purement techniques. Un bon processus de décision est essentiel pour arriver au bon résultat.

### 12. Profondeur

Même s'il est compréhensible qu'il puisse y avoir des avantages techniques à faire passer les lignes souterraines à grande profondeur et même si cela reste à argumenter de façon précise, ces grandes profondeurs posent évidemment des problèmes d'usage. Il est hautement souhaitable que les gares souterraines soient implantées le plus près possible du sol, voire en rez-de-chaussée, pour de multiples raisons : facilité d'accès, traitement des espaces de connexion, présence de lumière naturelle jusqu'aux quais, qualité du "voyage" au sens large. La topographie peut imposer des exceptions (type métro Abbesses à - 36 m) mais elles doivent être motivées et la profondeur devrait être mise en scène. C'est la position de la gare qui doit guider le tracé et non l'inverse, pour favoriser un rapport immédiat à la ville.

### 13. Qualité architecturale

La conception des gares doit intégrer dès l'origine des dimensions qualitatives et pas seulement strictement quantitatives ou fonctionnelles : qualité des ambiances, des volumes, articulation des différents espaces et leurs transitions, lumière naturelle, fluidité, etc. Ceci est le gage de la perception positive par le public de ces nouveaux réseaux. Chaque gare doit être un projet en soi, qui pourrait aussi être intégré dans un bâtiment.