



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Les gares du Nouveau Grand Paris

Évaluation des dispositifs de réalisation
mis en œuvre sous l'autorité de l'État

Rapport n° 010262-01
établi par

Hervé de TREGLODE, Anne FLORETTE et Michel ROSTAGNAT (coordonnateur)

Septembre 2015



Les auteurs attestent qu'aucun des éléments de leurs activités passées ou présentes n'a affecté leur impartialité dans la rédaction de ce rapport.

Fiche qualité

La mission du CGEDD qui a donné lieu à la rédaction du présent rapport a été conduite conformément au dispositif qualité du Conseil.

Rapport CGEDD n° 010262-01

Date du rapport : Septembre 2015

Titre : Les gares du Nouveau Grand Paris

Commanditaire(s) :

Date de la commande :

Auteur(e)s du rapport (CGEDD) : Hervé de TREGLODE, Anne FLORETTE et Michel ROSTAGNAT (coordonnateur)

Coordonnateur : Michel ROSTAGNAT

Superviseur : Alain LECOMTE

Relectrice : Emmanuelle BAUDOIN

Ce rapport a été examiné par un comité des pairs (*ligne à supprimer s'il n'y a pas eu de comité des pairs*)

Nombre de pages du rapport (sans les annexes) : 34

Sommaire

Résumé	4
Liste hiérarchisée des recommandations	6
Recommandations de niveau 1.....	6
Recommandations de niveau 2.....	6
Recommandations de niveau 3.....	7
Introduction	9
1. De quoi parle-t-on ?	10
1.1. Historique du projet.....	10
1.2. Les grandes options politiques en Île-de-France.....	11
1.2.1. <i>Le Schéma directeur régional de l'Île-de-France (SDRIF)</i>	11
1.2.2. <i>Le Plan de déplacements urbains de l'Île-de-France</i>	12
1.3. Le Grand Paris Express dans le Nouveau Grand Paris.....	13
1.4. L'avancement du projet du Grand Paris Express (GPE).....	13
1.5. Qui est maître d'ouvrage ? Qui exploitera ?.....	14
1.6. Qui décide ?.....	15
1.7. Les lieux de la concertation.....	16
2. Évaluation des dispositifs de conduite des projets : les gares	17
2.1. Conception.....	18
2.2. Gestion de la sécurité.....	19
2.2.1. <i>Les enjeux</i>	19
2.2.2. <i>L'action des services</i>	19
2.2.3. <i>Recommandations de la mission</i>	20
2.3. Gouvernance opérationnelle.....	21
2.3.1. <i>Les enjeux</i>	21
2.3.2. <i>L'expérience étrangère</i>	22
2.3.3. <i>Recommandations de la mission</i>	23
3. Interconnexion	24
3.1. Les relations entre la Société du Grand Paris et les opérateurs.....	24
3.2. Le financement de l'interconnexion.....	24
3.3. Recommandations de la mission.....	25
4. Intermodalité	26
4.1. Une compétence majeure du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF).....	26
4.2. Une compétence partagée entre le STIF et la Société du Grand Paris (SGP).....	26
4.3. La contribution de la SGP.....	26
4.4. Appréciation des parties sur les options de la SGP.....	29
4.5. La question des modèles de prévision de trafic.....	30
4.6. Recommandations de la mission.....	31

5. Aménagement	37
5.1. Les Contrats de développement territorial.....	37
5.2. L'intervention de la Société du Grand Paris.....	37
5.3. L'intervention des pouvoirs publics.....	38
5.4. Projet urbain - espaces construits et espaces libres.....	38
5.5. Recommandations de la mission.....	39
Conclusion	42
Annexes	44
1. Lettre de mission	45
2. Liste des personnes rencontrées	47
3. Plan du réseau du Nouveau Grand Paris	51
4. Monographies de gares	52
4.1. Noisy Champs.....	52
4.2. Juvisy-sur-Orge.....	54
4.3. Palaiseau (plateau de Saclay).....	55
4.4. Nanterre Université.....	57
4.5. Saint-Cloud.....	59
4.6. Saint-Denis Pleyel (93).....	61
4.7. Créteil l'Echat.....	64
4.8. Villejuif Institut Gustave Roussy.....	65
4.9. Vitry Centre.....	66
5. Les projets de Transit Oriented Development (TOD) nord-américains, quel retour d'expérience pour les gares du Grand Paris ?	68
5.1. Les projets de TOD aux USA, vingt ans d'expérience.....	68
5.1.1. <i>Le TOD, un concept nord-américain issu du New Urbanism</i>	68
5.1.2. <i>Vingt ans de TOD, des projets nombreux et variés</i>	69
5.1.3. <i>Acteurs et partenariats</i>	71
5.1.4. <i>Le financement des projets de TOD</i>	72
5.2. Le développement d'aires TOD au Québec.....	72
5.3. Conclusion.....	73
5.3.1. <i>La densité</i>	74
5.3.2. <i>L'attractivité tous modes</i>	74
5.3.3. <i>La diversité des fonctions urbaines</i>	75
5.3.4. <i>Un urbanisme orienté modes actifs</i>	76
5.3.5. <i>Partenariats et financement</i>	77
5.3.6. <i>L'information et la concertation</i>	77
6. Bibliographie	78
6.1. Textes législatifs et réglementaires.....	78
6.1.1. <i>Lois</i>	78
6.1.2. <i>Décrets</i>	78

6.2. Manifestations officielles.....	78
6.3. Documents de planification stratégique et contrats entre l'État et les collectivités territoriales.....	79
6.3.1. Documents de portée régionale.....	79
6.3.2. Contrats de développement territorial.....	79
6.4. Rapports officiels.....	79
6.5. Rapports du CGEDD.....	79
6.6. Avis de l'Autorité environnementale.....	80
6.6.1. Divers.....	80
6.6.2. Sur les CDT.....	80
6.7. Documents de concertation.....	81
6.8. Monographies et essais.....	81
6.8.1. Divers.....	81
6.8.2. Démarche gares.....	82
6.8.3. Observatoires des quartiers de gares.....	82
6.8.4. Schémas de référence des pôles d'échange multimodaux (PEM).....	82
6.8.5. Documents de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme (IAU).....	83
6.8.6. Atlas des gares du Grand Paris.....	83
6.9. Documents administratifs.....	83
6.9.1. Demandes d'autorisations administratives.....	83
6.9.2. Rapports annuels.....	83
7. Glossaire des sigles et acronymes.....	84

Résumé

La mission confiée au CGEDD a porté sur les gares du Nouveau Grand Paris des Transports.

Parmi ces gares, la mission s'est particulièrement intéressée à celles qui sont liées au Grand Paris Express (GPE), nouveau réseau de lignes rapides à grande capacité réalisé pour l'essentiel par la Société du Grand Paris (SGP).

Au-delà de la fonction première de desserte, ces gares ont trois autres fonctions majeures : l'interconnexion avec les autres réseaux ferrés quand il en existe, l'intermodalité avec les modes actifs (marche, vélo) et les modes motorisés (voiture, tramway, bus, deux roues motorisés), et l'aménagement des quartiers riverains.

La mission conclut à une bonne prise en compte de l'interconnexion, sauf pour trois sites, Bry Villiers Champigny, Saint-Denis Pleyel et Le Vert-de-Maisons, qui nécessitent encore des études techniques et financières et le bouclage de leur financement à l'initiative de la SGP.

Elle constate que l'intermodalité est encore trop peu appréhendée par la SGP dans les projets de gares. Pour la mission, à la suite des diagnostics, monographies et guides de recommandations déjà réalisés, il convient qu'à l'initiative de la SGP et avec le concours des parties prenantes, au premier rang desquelles le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), une démarche opérationnelle de projet s'engage pour chaque gare. Elle est convaincue en effet que le nouveau réseau du Grand Paris Express (GPE) va offrir une attractivité nouvelle au transport collectif en Île-de-France, qui se fera sentir en Grande couronne, voire au-delà, et fera des gares du GPE des lieux d'échange très appréciés.

Les comités de pôle, en cours de mise en place à l'initiative de la SGP et du STIF, constituent une initiative prometteuse pour définir les projets d'intermodalité. Toutefois, à la lumière des expériences passées, les cinq conditions suivantes apparaissent nécessaires à la mission pour chaque gare afin que le projet d'intermodalité aboutisse.

En termes de gouvernance, le pilote du comité de pôle doit être la collectivité locale, voire son émanation, du niveau adéquat au regard des enjeux. Dans la Métropole du Grand Paris mise en place au 1^{er} janvier 2016, c'est le Territoire nouvellement créé qui y aura vocation. Tous les acteurs publics concernés par le périmètre d'attraction de la gare doivent être membres du comité de pôle et considérés comme des contributeurs potentiels au financement des équipements d'intermodalité liés à la gare.

Un calendrier précis de la définition du projet doit être arrêté et suivi. A défaut d'aboutissement dans le délai imparti, le recours à une personnalité extérieure doit être prévu.

La mise en place d'un assistant à maîtrise d'ouvrage (AMO) unique pour l'intermodalité et l'aménagement a vocation à assurer la cohérence et l'optimisation du projet global sur le plan de l'occupation de l'espace, des coûts et du calendrier.

Les besoins en accès et stationnement doivent être définis pour chaque gare en s'appuyant sur les études de trafic et en tenant compte à la fois des volontés politiques exprimées et des comportements des voyageurs.

Le projet d'intermodalité doit faire l'objet de financements spécifiques et identifiés dans les budgets des acteurs concernés.

Concernant l'aménagement des quartiers riverains, apparaissent deux cas de figure selon les gares.

Soit les collectivités locales ou les opérateurs ont une pratique affirmée d'élaboration de projets urbains et de concertation avec les acteurs de transport et les projets avancent dans une concertation constructive, qui intègre aussi la question de l'intermodalité.

Soit les collectivités sont moins expérimentées. La mission recommande alors que la SGP soit proactive pour que ces collectivités progressent dans leur projet urbain avec l'appui d'aménageurs et de prestataires et que l'intermodalité soit traitée de manière cohérente.

Dans les deux cas de figure, la mission recommande que la programmation des équipements liés à l'intermodalité soit engagée par le comité de pôle en préservant la flexibilité des espaces dans une vision réaliste et ouverte des évolutions possibles des comportements des voyageurs.

Enfin sur les questions de propriété foncière, la mission recommande que les projets dépassent le périmètre de chacune des propriétés publiques actuelles en prévoyant d'ici la fin 2015 des protocoles fonciers globaux entre la SGP et chaque propriétaire public (SNCF, RATP, établissements publics d'aménagement...) dans lesquels seront définies les conditions de vente des terrains et tréfonds nécessaires aux projets et de location de ceux qui sont destinés aux chantiers, à l'instar du protocole en cours de négociation entre la SGP et la SNCF.

La mission n'avait ni le mandat, ni le loisir, de s'intéresser aux gares en tant que pôles de nouvelles centralités urbaines, lieux d'échanges, d'affaires, de loisirs, de culture... Cette question, devenue centrale à la faveur du renouveau du transport ferroviaire, devra être sans tarder mise à l'agenda des acteurs dans les gares où ce n'est pas encore le cas.

Le Nouveau Grand Paris ouvre une nouvelle page de l'histoire de la région capitale. Il ne doit pas la refermer trop vite. A l'heure où la pratique de la mobilité connaît des bouleversements incalculables, bouleversements dont les schémas administratifs et les modèles de prévision de trafic devront s'attacher à mieux rendre compte pour une meilleure programmation, il convient de garder ouvertes les options de développement dont il est porteur.

Recommandations de niveau 1

Recommandation 3 : Définir, dans le cadre des comités de pôles, la fonction de manager de gare, agent ou service chargé, pour le compte de tous les opérateurs qui y exercent, de la gestion opérationnelle des questions de sécurité, d'information multimodale, d'analyse des flux et des besoins y afférents, et d'entretien des espaces. 23

Recommandation 5 : Décider des interconnexions du Grand Paris Express à Bry Villiers Champigny avec la ligne E , à Saint-Denis Pleyel avec la ligne H et à Vert-de-Maisons avec la ligne R, définir les solutions et traiter leur financement. 25

Recommandation 10 : Engager la programmation des équipements liés à l'intermodalité en préservant la flexibilité des espaces dans une vision réaliste et ouverte des évolutions possibles des comportements des voyageurs. 34

Recommandation 11 : Dans chaque comité de pôle, définir les besoins en accès et en stationnement des modes actifs (marche, vélo) et des modes motorisés (voiture, bus, car, deux-roues motorisés) en s'appuyant sur les modèles de prévision de flux de voyageurs. Dans les quelques gares appelées à concentrer les flux en provenance de la Grande Couronne, définir un dimensionnement réaliste des espaces de stationnement et des modalités ad hoc de gestion. Dans les autres gares, prévoir les espaces gardiennés nécessaires au bon accueil des deux-roues. L'évaluation du fonctionnement des « parcs-relais » du STIF et l'analyse d'un échantillon représentatif de gares du réseau existant sont souhaitables pour éclairer utilement l'indispensable programmation des parkings. 35

Recommandation 19 : L'État s'assurera que d'ici la fin de l'année 2015, la SGP d'une part, les opérateurs publics de transport et les établissements publics d'aménagement d'autre part, auront conclu des protocoles fonciers globaux définissant les conditions financières de vente des terrains nécessaires à la réalisation des projets et de location pendant la durée des travaux, dans l'esprit du protocole conclu entre Plaine Commune et la SGP et de celui en négociation entre la SGP et la SNCF. 41

Recommandations de niveau 2

Recommandation 2 : Dans la mesure du possible, organiser dans chaque gare la séparation opérationnelle des domaines des différents opérateurs pour en faire autant d'Établissements recevant du public (ERP). A défaut, y envisager un gestionnaire unique de la sécurité. 21

Recommandation 4 : Sur les gares connectables aux réseaux de trains à grande vitesse et aux aéroports et les gares focalisant le trafic incident de la Grande Couronne, associer ses représentants aux comités de pôles.	25
Recommandation 7 : Pour les pôles de gare situés dans la future Métropole du Grand Paris, veiller à ce que les pilotes des comités de pôle soient les Territoires au fur et à mesure de leur création.	33
Recommandation 8 : Fixer à chaque comité de pôle un délai pour ses travaux et en cas de non aboutissement dans les délais prévoir le recours à une personnalité choisie d'un commun accord.	33
Recommandation 9 : Définir le cadre général d'un financement spécifique des équipements d'intermodalité.	33
Recommandation 12 : Mettre à l'étude un passe universel couvrant le transport collectif et le stationnement dans les parcs relais.	36
Recommandation 16 : Former les directeurs de projets de la SGP, du STIF et des opérateurs de transport au processus d'élaboration de projets urbains pour faciliter l'aboutissement des travaux des comités de pôle.	40
Recommandation 17 : Mettre en place une assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) unique pour assurer la cohérence du projet urbain et du projet d'intermodalité.	40

Recommandations de niveau 3

Recommandation 1 : Intensifier la collaboration dès l'amont avec les services de sécurité civile, de secours et de sûreté. Étudier les modalités de la prise en charge de la sécurité civile, des secours et de la sûreté à l'intérieur des gares.	21
Recommandation 6 : A l'initiative du STIF et de la SGP, mettre en place des comités de pôle dans les autres gares majeures du « Nouveau Grand Paris des Transports », sur le modèle du Grand Paris Express et avec la même démarche de projet.	32
Recommandation 13 : Avec l'aide méthodologique de la DGALN et de la DGITM et celle des exploitants, la préfecture de région et la DRIEA pourraient organiser en 2016 un atelier des territoires sur le thème des gares afin de valoriser les projets exemplaires.	36
Recommandation 14 : Compte tenu du caractère souterrain des gares, situées entre 20 et 51 mètres de profondeur, assurer par une approche paysagère la visibilité de la gare et de ses abords dans le quartier.	39
Recommandation 15 : Dans les communes qui ne disposent pas de services techniques suffisamment étoffés, inviter les comités de pôles avec l'appui d'opérateurs d'aménagement ou de prestataires de leur choix, à apporter leur appui à l'émergence de projets urbains.	39

Recommandation 18 : Veiller à mettre à disposition de tous les acteurs les évaluations des observatoires régionaux du foncier et de l'immobilier d'entreprise. Établir un suivi des travaux des comités de pôles afin d'évaluer leur contribution globale à la réalisation des grands objectifs régionaux en matière de logement et d'emploi.

40

Introduction

Par lettre du 13 juillet 2015, le Secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche a confié au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) une mission d'évaluation des dispositifs mis en œuvre, sous l'autorité de l'État, par les différents maîtres d'ouvrage pour traiter des problématiques des gares actuelles et futures en Île-de-France dans la perspective de la réalisation du réseau du Grand Paris Express et des autres investissements de transport sur les réseaux existants regroupés sous l'appellation générique de Nouveau Grand Paris.

Dans le délai qui lui était imparti, la mission n'avait vocation qu'à se livrer à une ingénierie de process. On peut résumer son questionnement ainsi : les bons acteurs ont-ils été rassemblés autour des bonnes tables pour se poser les bonnes questions et y apporter les bonnes réponses ? Elle n'avait pas à discuter des choix politiques et techniques sous-jacents, pas plus que des questions financières.

La mission a rencontré les autorités publiques et les opérateurs de niveau national et régional. Elle a choisi de focaliser son regard sur une dizaine de gares représentatives de contextes urbains et de transport variés. Elle a rencontré des élus locaux.

Neuf gares, représentatives de situations différentes en termes d'avancement des nouveaux projets ferroviaires, d'interconnexion, d'intermodalité et d'environnement urbain, ont ainsi été examinées individuellement, sur la base d'entretiens ou de documents et exceptionnellement, compte tenu du calendrier serré de la mission, de visites de sites :

- en Seine-et-Marne, à cheval sur la Seine-Saint-Denis : Noisy Champs ;
- dans l'Essonne : Juvisy-sur-Orge et Palaiseau sur le Plateau de Saclay ;
- dans les Hauts-de-Seine : Nanterre Université et Saint-Cloud ;
- en Seine-Saint-Denis : Saint-Denis Pleyel ;
- dans le Val-de-Marne : Créteil l'Echat, Villejuif Institut Gustave Roussy et Vitry Centre.

Les constats et analyses de ces neuf cas font l'objet d'une annexe.

Cette enquête, nourrie de l'abondante documentation qui lui a été remise, ne permet pas à la mission de produire un jugement exhaustif, mais d'identifier les points d'attention qu'il appartiendra aux autorités en charge du sujet, et singulièrement aux services et opérateurs placés sous l'autorité de l'État, de prendre en considération dans la phase opérationnelle qui s'ouvre.

1. De quoi parle-t-on ?

1.1. Historique du projet

Lancée le 26 juin 2007 à Roissy Charles de Gaulle par le Président de la République, la démarche « Grand Paris » s'est très rapidement concrétisée par un projet de réseau ferré de desserte en rocade de l'agglomération capitale. Il s'agissait de contribuer, à la création d'une région polycentrique irriguée par un réseau de transport rapide. Le projet a été soumis au débat public le 30 septembre 2010.

Tirant les enseignements du débat public organisé sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP), les deux partenaires majeurs de l'aménagement de la région capitale que sont l'État et la Région ont conclu, le 26 janvier 2011, un accord sur un projet amendé dit « Grand Paris Express », mieux adapté aux besoins de la vie quotidienne des habitants de l'agglomération. Plus tard, dans la suite immédiate de la présentation par le Premier ministre du projet de Nouveau Grand Paris, le 6 mars 2013, les orientations de la Région, et les documents de planification qui les traduisent (Plan de mobilisation pour les transports 2013 – 2017 du 19 juillet 2013, Plan de déplacements urbains – PDU – du 19 juin 2014, Contrat de plan État Région – CPER – 2015 – 2020 du 12 février 2015) ont conforté cette volonté partagée de réussir un projet de transport collectif majeur pour l'avenir et le rayonnement de l'Île-de-France.

Le Nouveau Grand Paris représente un programme d'une ampleur inédite depuis la deuxième guerre mondiale. Ainsi, à l'horizon 2030, 26,575 Md€ seront investis dans les infrastructures de transport collectifs par la seule Société du Grand Paris (SGP). Sur la seule période 2013 – 2017, 7 Md€ doivent être engagés et 6 Md€ réalisés. Parallèlement, le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), autorité organisatrice des transports, a engagé un programme de grande ampleur d'extension de lignes de métro et de création d'un véritable réseau capillaire de tramways et de bus à haut niveau de service. D'ores et déjà, la RATP engage chaque année un budget d'investissement de l'ordre de 1,7 Md€, soit le tiers de son chiffre d'affaires. On peut dire que l'équipement de la région parisienne en réseaux de transports collectifs lourds connaît présentement sa troisième révolution, après celle du métro de Fulgence Bienvenüe au tournant du dernier siècle et celle du RER engagée par Paul Delouvrier dans les années 1960.

La bonne réalisation par la SGP de son programme est essentielle à la région capitale, à l'heure où Paris et l'Île-de-France se posent en champion de l'attractivité sociale et économique et défendent leur candidature à l'organisation des Jeux Olympiques de 2024 et de l'Exposition universelle de 2025. Mais elle pose également des questions redoutables. En effet, traversant à grande vitesse un tissu urbain de proche banlieue très dense, l'infrastructure nouvelle ne pourra pas emprunter la trame viaire existante. Dès lors, elle sera le plus souvent contrainte à s'enfouir à grande profondeur sous le niveau du sol (jusqu'à une cinquantaine de mètres). La conception du réseau comme celle des gares pose de ce fait des problèmes totalement inédits.

La maîtrise de la complexité technique des chantiers comme celle des coûts pourront, de ce fait, manifester l'excellence française sur la scène internationale et ouvrir à nos entreprises de nouveaux champs d'activité dans des métropoles étrangères comparables à Paris par leurs problématiques urbaines.

Les gares apparaissent comme le nœud du problème. Elles ont souvent vocation à être le noyau de cristallisation de nouveaux centres urbains attractifs pour un large territoire, et à constituer ainsi l'agglomération multipolaire au sein de laquelle les habitants et les actifs trouveront à proximité de chez eux les meilleures opportunités d'affaires.

Objets techniques complexes, les nouvelles gares seront également des objets administratifs complexes. En effet, à l'inverse des gares traditionnelles souvent gérées par un seul exploitant (RATP ou SNCF) jouissant souvent de vastes capacités foncières à même de lui permettre leur développement, les nouvelles gares d'Île-de-France seront souvent le lieu de juxtaposition de plusieurs exploitants et leur insertion dans un tissu urbain dense les mettra en rapport étroit avec le territoire communal et les propriétés foncières riveraines. Dès lors, le management au quotidien des gares est à penser dans une perspective nouvelle.

1.2. Les grandes options politiques en Île-de-France

Les grandes orientations sont fixées dans le Schéma directeur de la région d'Île-de-France (SDRIF), arrêté par le décret du 27 décembre 2013, par le Plan de déplacement urbain (PDU) du 19 juin 2014, et par le contrat de plan État-Région (CPER) du 12 février 2015.

1.2.1. Le Schéma directeur régional de l'Île-de-France (SDRIF)

Le SDRIF se donne comme objectif la constitution d'une ville « compacte, intense et multipolaire » accompagnée d'un développement des transports collectifs de qualité et des modes actifs de déplacement.

Dans les espaces urbanisés, les quartiers à densifier à proximité des gares sont définis par un rayon de l'ordre de 1 000 mètres autour d'une gare ferroviaire ou d'une station de métro, existante ou à venir, ou de l'ordre de 500 mètres d'une station de transport collectif en site propre existante ou à venir. Les documents d'urbanisme locaux doivent y permettre une augmentation minimale de 15 % de la densité humaine et de la densité moyenne des espaces d'habitat. Les communes dont la densité moyenne des espaces d'habitat est supérieure à 220 logements/ ha (soit deux fois celle du cœur de métropole) doivent participer à l'effort de densification mais ne sont pas soumises au seuil fixé.

Dans les nouveaux espaces d'urbanisation, le SDRIF autorise sur le territoire de chaque commune une extension de l'urbanisation de l'ordre de 5 % de la superficie de l'espace urbanisé, à condition qu'elle se fasse dans un rayon de l'ordre de 2 km autour d'une gare et en continuité de l'espace urbanisé existant.

Le SDRIF ne se prononce pas formellement sur l'interface entre les grands réseaux de transport collectif et la ville, c'est-à-dire sur l'intermodalité.

1.2.2. Le Plan de déplacements urbains de l'Île-de-France

Le plan de déplacements urbains (PDU), approuvé par le Conseil régional le 19 juin 2014, et placé vis-à-vis du SDRIF dans un rapport de compatibilité, se donne comme objectif en cœur de métropole le renforcement du réseau de transport collectif et le rééquilibrage de l'espace public au détriment de la voiture individuelle et à l'avantage des transports collectifs et des modes actifs, ainsi que des nouveaux usages de la voiture, autopartage et covoiturage.

Le PDU énonce neuf *défis*, déclinés en trente-quatre *actions opérationnelles*. Ses principaux objectifs sont d'ici à 2020 :

- une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs,
- une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo),
- une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisées.

L'aménagement ou le réaménagement des quartiers de gare doit (action 1.1) :

- permettre l'installation des équipements nécessaires pour assurer l'intermodalité dans de bonnes conditions (gares routières, parcs relais, arrêts de bus, stationnements des vélos) ;
- faciliter les cheminements à pied et à vélo pour accéder au pôle, et faciliter l'accès en bus grâce en particulier à une voirie adaptée (cf. actions 3/4.1, 3/4.2, 3.1 et 3.2).

L'amélioration des pôles d'échange y est traitée (action 2.5). La priorité doit y être donnée aux modes actifs et aux lignes de bus en rabattement. Le PDU distingue trois catégories de pôles d'échange : les grands pôles de correspondance, les pôles de desserte des secteurs denses et les pôles d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie. Il prévoit la réalisation, au profit des bus et des modes actifs, d'accès et d'aires de stationnement contigus aux gares et sécurisés. La voiture particulière bénéficie d'un traitement différencié selon la proximité de l'agglomération : en zone dense, il n'est prévu que le stationnement minute ; dans les pôles d'accès depuis les bassins de vie (situés en général aux frontières de la zone agglomérée), sont prévus des aires de reprise « quart d'heure », des parcs relais labellisés et des places réservées pour le covoiturage au plus près de la gare, avec les places réservées aux personnes à mobilité réduite (PMR).

En matière de parcs relais, le PDU énonce clairement (action 5.2) que la création d'offres supplémentaires n'est opportune que :

- dans les secteurs les plus éloignés du cœur de métropole où la voiture est le principal – et parfois le seul – mode de déplacement permettant d'accéder aux gares ; il s'agit des gares situées en zones 5 des abonnements Navigo appartenant à la catégorie « pôles d'accès au réseau ferré » ;
- dans les zones 3 et 4, pour les grands pôles de correspondance et les pôles de desserte des cœurs de territoire, à condition que la création de places de stationnement ne soit pas susceptible de concurrencer ou perturber le fonctionnement des autres modes d'accès aux gares, en premier lieu le bus.

1.3. Le Grand Paris Express dans le Nouveau Grand Paris

Le réseau de transport appelé Grand Paris Express (GPE) a été défini en premier lieu dans le protocole d'accord conclu entre l'État et la Région Île-de-France le 26 janvier 2011, conformément à la loi relative au Grand Paris du 3 juin 2010¹ qui a créé un nouvel établissement public pour la maîtrise d'ouvrage des nouvelles infrastructures de transport du Grand Paris Express : la Société du Grand Paris ou SGP (cf. décret du 7 juillet 2010²). Le schéma de transport a été arrêté par le décret du 24 août 2011³. Notamment pour en diminuer le coût d'investissement, le projet a été modifié par le Premier ministre le 6 mars 2013, mais en conservant le tracé des lignes et la position des gares ; de plus, il a été complété d'investissements nombreux sur le réseau existant : l'ensemble du projet constitue le *Nouveau Grand Paris* (NGP).

Le GPE, c'est-à-dire la partie du NGP qui touche six lignes de métro, sera formé de quatre nouvelles lignes (appelées 15 ou rouge, 16, 17, 18 ou verte) et de deux prolongements de ligne (lignes 11 et 14), longues au total de 205 kilomètres. Il aura 72 gares. Ce sera un métro automatique. C'est ce réseau dont la construction est confiée à la SGP.

- La ligne 15 sera circulaire autour de Paris. Elle reliera notamment La Défense, Saint-Denis, Rosny-sous-Bois, Champigny-sur-Marne, Villejuif, Issy-les-Moulineaux et Nanterre.
- La ligne 16 reliera Noisy Champs à Saint-Denis Pleyel.
- La ligne 17 assurera la liaison entre Saint-Denis Pleyel et le Mesnil-Amelot, en passant par les deux aéroports du Bourget et de Charles-de-Gaulle.
- La ligne 18 reliera l'aéroport d'Orly à Versailles-Chantiers, en passant par les gares de Massy et CEA Saint-Aubin.
- Le prolongement de la ligne 11 se fera à l'est jusqu'à Noisy Champs.
- Le prolongement de la ligne 14 (ou ligne bleue) se fera au nord jusqu'à Saint-Denis Pleyel, et au sud jusqu'à l'aéroport d'Orly.

Le Nouveau Grand Paris (NGP) touche aussi les réseaux existants : le prolongement des lignes de métro 4 et 12, les tramways et T zen, les trams express, les lignes de bus en site propre et le RER, ainsi que les grands pôles de correspondance (deux nouveaux pôles seront construits et onze pôles modernisés).

1.4. L'avancement du projet du Grand Paris Express (GPE)

Lors de la dernière réunion interministérielle consacrée au Grand Paris, le 14 avril 2015, le gouvernement a fait le point de l'avancement du projet, qui était alors le suivant :

- ligne 14 nord : études de maîtrise d'œuvre en cours ; DUP en préparation ;

¹ loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

² décret n° 2010-756 du 7 juillet 2010 relative à la Société du Grand Paris

³ décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris

- ligne 14 sud : RATP désigné comme maître d'ouvrage unique ; enquête publique prévue avant l'été 2015 ;
- ligne 15 sud: DUP (décret du 24/12/14) ; travaux préparatoires à Champigny et Issy-les-Moulineaux ;
- ligne 15 ouest : enquête publique prévue à l'automne 2015 ;
- ligne 15 est : maîtrise d'ouvrage SGP ; enquête publique prévue début 2016 ;
- ligne 16 : comme la ligne 14 nord ;
- ligne 17 sud : comme la ligne 14 nord ;
- ligne 17 nord : enquête publique prévue début 2016 ;
- ligne 18 : comme la ligne 17 nord.

Depuis lors, deux permis de construire ont été déposés : pour la gare de Vitry Centre (30 avril 2015) et pour le centre de maintenance de Champigny-sur-Marne. Sur la ligne 14, un premier tunnelier vient d'être mis en place aux Batignolles à Paris (15/09/15). La ligne 14 sera prolongée au nord de la gare Saint-Lazare jusqu'à la mairie de Saint-Ouen. La SGP assure 55 % du financement du projet.

L'objectif fixé par le Premier ministre, lors de son déplacement à Créteil le 13 octobre 2014, est de réaliser la gare de Saint-Denis Pleyel en 2023, de relier Orly (par la ligne 14) et Roissy (par la ligne 17) ainsi que Saclay (par la ligne 18 depuis Orly) en 2024, et de mettre en service l'ensemble des lignes en 2030.

1.5. Qui est maître d'ouvrage ? Qui exploitera ?

Selon l'article 7 de la loi du 3 juin 2010, la Société du Grand Paris (SGP) « a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation, qui comprend la construction des lignes, ouvrages et installations fixes, la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion, ainsi que l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures ». Elle peut exproprier et préempter les biens « nécessaires à la création et à l'exploitation des infrastructures ». La SGP est donc un maître d'ouvrage de grande importance. Elle peut déléguer sa responsabilité.

De plus, la loi reconnaît à la SGP, à l'instar des établissements publics d'aménagement, une compétence d'aménageur dans un rayon de 400 m autour d'une gare. Cette compétence ne s'exerce pas sur les territoires couverts par un *Contrat de développement territorial* (CDT). Dans ces cas-là, la compétence reste entre les mains des collectivités locales.

L'ordonnance n° 2014-690 du 16 juin 2014 a permis à la SGP d'être financée ou d'être maître d'ouvrage pour des projets d'infrastructure ne faisant pas partie du Grand Paris Express, mais néanmoins en lien avec lui.

La SGP est ainsi maître d'ouvrage (MOA) de toutes les nouvelles infrastructures⁴, sauf ce qui concerne la ligne 11 (STIF) et la ligne 14. Pour la ligne 14, la MOA revient au STIF et à la RATP entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen, et à la SGP entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis Pleyel au nord, ainsi qu'entre Olympiades et l'aéroport d'Orly au sud. Le 16 février 2015, la SGP a délégué à la RATP la MOA du prolongement entre Olympiades et l'aéroport d'Orly. Selon la décision du gouvernement le 6 mars 2013, la SGP doit réaliser le GPE (sans le prolongement de la ligne 11) pour un coût de 22,625 Md€.

La SGP est maître d'ouvrage des gares. Le Grand Paris Express comptera, au terme de sa construction vers 2030, 72 gares. Dans cet ensemble, 57 sont à construire ou à réaménager par la SGP, et 15 par le STIF. Les travaux concerneront la « *boîte de gare* » (voies, quais, etc.) et les bâtiments d'accueil des voyageurs. Le parvis, les bâtiments connexes (parkings-relais, etc.) et l'environnement urbain (logements, équipements publics, bureaux, etc.) seront généralement réalisés par d'autres que la SGP.

Selon l'article 20 de la loi du 3 juin 2010, la SGP restera propriétaire des infrastructures de transport une fois construites, mais elle en confiera la gestion à la RATP. La propriété des matériels roulants sera transférée au STIF, qui les mettra à disposition des exploitants (RATP ou autres). La SGP sera rémunérée pour l'usage de ses infrastructures comme pour le transfert de propriété des matériels roulants. La collaboration entre STIF et SGP devra être étroite. L'article 15 de la loi dispose que le STIF « *est associé à l'élaboration de l'ensemble des documents établis par le maître d'ouvrage [à savoir la SGP] pour la réalisation des investissements* ». Cette étroite collaboration a été renforcée par la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 : c'est la loi dite MAPTAM sur la modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles.

1.6. Qui décide ?

Schématiquement, on peut dire que :

L'État a créé la SGP, l'a dotée de financements (notamment une taxe sur les bureaux), contribue au financement du projet (dans le cadre de la ligne de 0,176 Md€ inscrite au CPER pour les interconnexions), et accorde les autorisations administratives (ERP, permis de construire).

La Région édicte les grandes options d'aménagement de son territoire (via le SDRIF) et contribue au financement du projet (via le CPER).

La SGP construit l'essentiel du réseau nouveau, y compris les interconnexions avec les réseaux existants et les gares, en utilisant les compétences qui lui sont reconnues par la loi. Elle souscrit les emprunts nécessaires.

Le STIF définit la consistance du service et autorise le lancement de nouveaux services de transport selon le schéma qu'il a arrêté, est associé avec la SGP pour la définition des terminaux d'intermodalité au niveau des gares, récupérera en pleine propriété, de la SGP, les rames du GPE, et choisira l'exploitant de chacune des lignes du GPE.

⁴ La MOA de la ligne 15 Est (partie de la nouvelle ligne 15) a été confiée par le STIF à la SGP par délibération du 11 février 2015.

S'agissant des autres acteurs : la RATP est maître d'ouvrage de la ligne 14 nord et maître d'ouvrage délégué de la ligne 14 sud, à l'exclusion des gares de Saint-Denis Pleyel et de l'aéroport d'Orly, réalisées respectivement par la SGP et ADP.

1.7. Les lieux de la concertation

Au niveau régional, la concertation stratégique entre les acteurs est assurée sous l'autorité du Préfet de la région Île-de-France au sein du Comité de suivi du Nouveau Grand Paris des Transports.

Sur le terrain, la concertation pré-opérationnelle est assurée dans le cadre des comités de gares et des comités de pôles (cf. infra).

2. Évaluation des dispositifs de conduite des projets : les gares

La « boîte » de la gare comprend les installations ferroviaires, les quais et le bâtiment d'accueil des voyageurs.

Le choix d'un réseau souterrain le plus souvent enterré à plus de 20 mètres, réalisable par des tunneliers sans perturber l'urbanisation existante, a conduit à une conception de gares souterraines, pour la plupart situées entre 20 et 51 mètres de profondeur. L'exception la plus notable est celle de la ligne 18 qui sera sur 14 km en viaduc avec trois gares aériennes. L'enfouissement de ces gares, qui constitue une prouesse technique et architecturale, ne facilite ni le repérage « monumental » dans le quartier comme c'était le cas pour les gares historiques, ni l'échange rapide, convivial et en sécurité avec le parvis extérieur et les lignes de bus.

Il est suggéré que les aménagements et la signalétique soient étudiés en conséquence tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des gares.

Pour les premiers appels d'offres de maîtrise d'œuvre lancés par la SGP, il apparaît que les cahiers des charges ne comportaient pas d'éléments relatifs à l'intermodalité, ou étaient très lacunaires et furent communiqués au fur et à mesure des études, une fois le maître d'œuvre retenu, alors que ces éléments sont susceptibles d'avoir un impact sur l'aménagement des abords de la gare (parvis en particulier) et du tréfonds.

Il est fortement suggéré que dans les cahiers des charges des appels d'offres à venir, ces éléments figurent.

Compte tenu de l'état d'avancement des études lors du dépôt des permis de construire des gares - études de projet alors qu'en général, les permis de construire sont déposés au stade des avant-projets - et de l'engagement de certains travaux de génie civil, il est suggéré qu'une pré-instruction des permis de construire soit réalisée pour limiter le risque de dérapage de calendrier et de surcoût et ce, conformément au *Référentiel des permis de construire des gares du Grand Paris, Guide de l'instructeur* établi par la DRIEA et déjà testé et approfondi par la DDT du Val-de-Marne.

Plus largement, ce référentiel mérite de faire l'objet d'une action de diffusion et de formation auprès des différentes DDT et unités territoriales de la DRIEA, d'être partagé avec les maîtres d'ouvrage des gares et d'être enrichi au fur et à mesure afin que l'instruction de la centaine de permis de construire qui est prévue par les services de l'État se déroule de façon fluide et bien articulée avec le calendrier des projets.

De ce point de vue, l'organisation dans le Val-de-Marne qui a été présentée à la mission est une bonne pratique à recommander.

La gestion de la gare et du parvis est un point sensible, souvent critiquée pour les gares existantes considérées comme mal entretenues, en particulier en Île-de-France. Ce point avait déjà été soulevé par la sénatrice Fabienne Keller dans son rapport sur les gares en 2009. Il est très fortement conseillé d'aborder d'ores et déjà ce sujet pour les gares qui sont en phase de projet dans le cadre des comités de pôle (cf. *infra* le paragraphe sur l'intermodalité) au risque d'avoir des objets conçus et réalisés au prix de prouesses techniques et architecturales mais avec une image et un usage

rapidement dévalorisés par manque d'entretien. Ce point nécessite qu'on imagine des dispositifs d'organisation nouveaux associant les différents acteurs concernés par la gestion des différents espaces constituant le site de la gare et les impliquant financièrement.

2.1. Conception

En visite à l'exposition des maquettes des gares de la ligne 15 sud, à Vitry-sur-Seine, le 12 juin 2015, le Président de la République s'est longuement attardé sur les exigences du projet Grand Paris Express au regard des attentes de la population et de l'histoire. Il a fixé quatre objectifs majeurs : organiser la région en réseaux pour réduire les inégalités sociales, territoriales et culturelles, couvrir le réseau par le numérique, « *casser les frontières physiques ou imaginaires* » et « *ouvrir les espaces* » pour « *mêler l'ensemble des populations* » et faire œuvre architecturale. « *Il n'y a pas plus grande reconnaissance de la France que d'avoir des équipements qui sont créés par des pays avec lesquels nous commerçons, où nous échangeons, et qui font le choix de la France à travers l'architecture, qui font qu'il y a une présence de la France. Une 'touche française', qui n'est pas que technologique, qui est aussi architecturale.* », a-t-il alors déclaré.

Le projet doit ainsi nourrir l'ambition de contribuer à la beauté de la ville.

Cette ambition architecturale fait écho à l'ambition première du projet, de voir le nouveau réseau participer de la « *scénographie urbaine* », selon les propres mots du Président de la République en visite à la Cité de l'architecture et du patrimoine, le 29 avril 2009. Mais elle intègre les choix entérinés à la lumière du débat public, d'un réseau souterrain et de gares plus discrètes insérées dans le tissu urbain.

La SGP a engagé une action systématique et progressive en la matière. Elle a arrêté en août 2015 un référentiel de conception des gares qu'elle présente aux architectes postulant à leur réalisation. La première consultation a été ouverte sur la ligne 15 sud qui figure en tête de son agenda. Elle a mobilisé les plus grands noms de l'architecture contemporaine. Ce sont les projets retenus dont le Président de la République est venu prendre connaissance à Vitry.

La SGP a retenu une nomenclature proche de celle du PDU : gare nouvelle centralité (exemple : Triangle de Gonesse), gare de centre ville (exemple : Vitry centre), gare emblématique du Grand Paris (exemple : Saint-Denis Pleyel, ou les gares aériennes de la ligne 18), et gare porte de la métropole (exemples : aéroports ou Massy Palaiseau). Selon la rubrique à laquelle elle appartient, une gare se voit définir notamment des potentialités et contraintes d'emprise.

La SGP a lancé ultérieurement des préconsultations sur d'autres gares. Sur le plateau de Saclay, où trois gares seront construites sur le parcours aérien de la ligne 18, le cahier des charges qu'elle propose est relativement normé.

2.2. Gestion de la sécurité

2.2.1. Les enjeux

La mission a pris l'attache des responsables de la sécurité civile. Elle a pu rencontrer le préfet, secrétaire général de la Zone de défense et de sécurité de Paris, un représentant de la Brigade des sapeurs-pompiers de Paris (BSPP) et le directeur du Laboratoire central de la préfecture de police de Paris.

Les interlocuteurs de la mission se sont déclarés sensibles à la présence, au sein de la gare, d'agents affectés à la sécurité et rattachés à l'exploitant (ou aux exploitants) de la gare. Ils soulignent les limites du modèle traditionnel selon lequel en cas d'incident (du malaise d'un voyageur à un incendie ou un accident grave), il est fait immédiatement appel aux pompiers. Ce modèle montre clairement ses limites car, n'étant pas sur place, les pompiers peuvent être involontairement responsables, durant le temps nécessaire à leur arrivée, d'une paralysie des stations et des lignes. Dans cet esprit, un rapport conjoint IGA / IGAS de juin 2014 appelle à un allègement des obligations d'intervention des services publics de secours en cas de traumatisme bénin dans les lieux publics. Les ERP sont invités à s'organiser pour y suppléer en leur sein. C'est depuis longtemps le cas à la SNCF et à la RATP qui ont leurs propres corps d'agents (les 3 000 agents de la Surveillance générale, ou SUGE, à la SNCF, outre leur mission principale de police ferroviaire, réalisent 4 000 interventions par an dans le champ de la sécurité), plus récemment dans certains grands magasins comme le BHV (2 000 interventions par an).

De fait, la question est loin d'être tranchée entre les différentes parties du projet Grand Paris Express. Elle est de fait celle de l'unité de direction et plus encore du financement des équipes affectées aux gares.

Pour les services de sécurité, l'unité de direction est essentielle. On rejoint là le concept de « *manager de gare* » développé plus bas (§ Gouvernance opérationnelle). Une alternative à la prise en charge mutualisée de la sécurité consiste en la séparation des gares en plusieurs ERP opérés chacun par un exploitant de services de transport. Ce n'est à ce jour pas le cas dans les plus grandes gares parisiennes (Châtelet les Halles, la Défense, Gare du Nord...) mais telle est bien l'intention de la SGP qui, dès l'origine, estimait pouvoir faire cette séparation dans 28 des 35 gares interconnectées de son réseau.

En ce qui concerne la conception des gares, les services de sécurité notent avec satisfaction qu'elle répond à leurs attentes : ascenseurs et escalators, évacuation possible en moins de 10 mn, aide aux personnes à mobilité réduite, etc. Certaines questions comme la prévention des incendies dans les espaces commerciaux pourront être traitées le moment venu. En fait, la SGP comme les architectes ont su anticiper les questions de sécurité en s'entourant des conseils de professionnels compétents.

2.2.2. L'action des services

La SGP a intégré la sécurité et dès l'origine de son projet recouru aux services de cabinets compétents. Elle accueille aujourd'hui un colonel de la Brigade des sapeurs-pompiers de Paris, affecté à temps partiel auprès d'elle à la coordination du dossier.

Au niveau de l'État, a été créé en octobre 2012 un Comité de pilotage (COPI) des questions de sécurité relatives au projet Grand Paris Express. Présidé conjointement par le préfet de la région Île-de-France et par le préfet de police de Paris, ce comité s'est réuni à deux reprises, les 14 janvier 2014 et 28 janvier 2015.

Le COPI s'appuie sur deux comités techniques consultatifs spécifiques :

- le comité de sécurité publique, présidé par le préfet de police ;
- et le comité technique consultatif de sécurité civile (CTCSC), présidé par le préfet, secrétaire général de la zone de défense et de sécurité de Paris.

Ce dernier s'appuie sur les travaux d'un comité technique de sécurité civile restreint (CTSCR) animé conjointement par la direction des transports et de la protection du public (DTPP) de la préfecture de police et la DRIEA. Y siègent tous les acteurs du projet Grand Paris Express (STIF, transporteurs), la SGP et les services de sécurité (BSPP pour Paris et la Proche Couronne, et les 4 Services départementaux d'incendie et de secours (SDIS) de Grande Couronne). Il a vocation à formaliser une doctrine partagée sur les questions de sécurité relatives au projet, un « référentiel commun de sécurité civile », en vue d'un examen harmonisé des dossiers par les Commissions de sécurité.

De l'aveu des interlocuteurs de la mission, s'agissant d'un projet hors normes, la doctrine était à construire et la décision d'engager très tôt une telle concertation entre les administrations compétentes fut salutaire. Le référentiel commun qu'elle a produit a été validé par les instances nationales compétentes.

Le CTSCR et ses deux comités techniques, Infrastructures et travaux (pilotée par la Zone de défense) et Sécurité (pilotée par la Police) viennent d'achever leurs travaux. Ceux-ci vont se prolonger à l'horizon de mars 2016 à la diligence de trois sous-groupes : secours à personnes (SAP) hors situation d'urgence (avec la question de l'action de l'exploitant dans l'attente de l'arrivée des secours - pilotage BSPP), évacuation des personnes (dont les PMR – pilotage SDIS 78) et organisation de la coordination opérationnelle entre les acteurs (avec l'évaluation du principe d'un responsable unique de sécurité dans les gares - pilotage SGP et DRIEA). Ils auront à définir une stratégie opérationnelle.

2.2.3. Recommandations de la mission

La mission se félicite de la collaboration fructueuse et désormais bien établie entre la SGP et les services de sécurité.

Elle note néanmoins que la discussion bute encore parfois sur la question de l'éventuelle présence dans les gares d'agents affectés à la sécurité des usagers et aux premiers secours, et à celle de l'autorité dont ils relèveraient et qui les paierait. Ces questions sont essentielles, car une présence humaine permanente sera nécessaire pour garantir une ambiance sécurisée dans l'enceinte des gares. Ces questions doivent être tranchées rapidement, au sein des comités institués par la préfecture de région et la préfecture de police, puis entre les acteurs au sein des comités de pôles.

La question se pose également, mutatis mutandis, pour la sûreté des lieux et des personnes.

Pour mémoire, hors champ de la mission, la question de la sécurité se pose aussi dans les tunnels.

1. Recommandation 1 : Intensifier la collaboration dès l'amont avec les services de sécurité civile, de secours et de sûreté. Étudier les modalités de la prise en charge de la sécurité civile, des secours et de la sûreté à l'intérieur des gares.

Enfin, dans un souci de clarification opérationnelle du traitement des urgences sécuritaires, la mission recommande, dans la mesure du possible, la séparation des gares en Établissements recevant du public (ERP) distincts, chacun d'entre eux étant administré par un opérateur de transport unique. Elle note que telle est la volonté de la SGP et que c'est ainsi que les opérateurs traditionnels, RATP et SNCF, s'emploient eux aussi à travailler.

2. Recommandation 2 : Dans la mesure du possible, organiser dans chaque gare la séparation opérationnelle des domaines des différents opérateurs pour en faire autant d'Établissements recevant du public (ERP). A défaut, y envisager un gestionnaire unique de la sécurité.

2.3. Gouvernance opérationnelle

2.3.1. Les enjeux

Si les gares de jadis pouvaient apparaître chacune la propriété d'un opérateur et gestionnaire unique, à savoir la compagnie de chemin de fer du lieu (encore que bien d'autres propriétaires publics et privés tels que l'armée ou des coopératives agricoles s'y étaient progressivement implantés), il n'en est plus que rarement de même des gares actuelles. Celles-ci, à la faveur de la renaissance du transport ferroviaire, se sont parfois muées en véritables petites villes dans la ville qui réunissent en leur sein des commerces, des bureaux, et de véritables pôles multimodaux desservis par plusieurs opérateurs de transport. D'ores et déjà, les grands pôles d'échange parisiens sont une imbrication de domaines SNCF, RATP et souvent d'autres opérateurs.

La situation va encore se complexifier avec la mise en service du Grand Paris Express, dont les lignes seront confiées par le STIF à des opérateurs de son choix.

L'examen des questions de sécurité que l'on vient d'aborder montre à lui seul que la gouvernance d'ensembles immobiliers aussi complexes est un défi majeur.

Dans son rapport remis au Premier ministre en 2009, et s'inspirant du rapport précédemment remis par Hubert Haenel au Premier ministre, *Une organisation ferroviaire à la hauteur de nos ambitions*, la sénatrice Fabienne Keller propose de créer la fonction de « Manager de la Grande Gare, interlocuteur de tous les transporteurs, des exploitants en Gare, des élus locaux et de tous les partenaires ». Partant du constat que les grandes gares sont devenue le carrefour des cultures du transport et de l'aménagement et de multiples opérateurs, elle suggère l'instauration dans les plus grandes gares d'un responsable opérationnel de la gestion des lieux.

Le management de gare doit être conçu comme une fonction opérationnelle qui ne préjuge en rien de la liberté de choix stratégique de chacun des opérateurs. Le manager serait en quelque sorte un syndic de copropriété, ou un « maître de maison », selon l'expression de Fabienne Keller, chargé de veiller à la bonne entente entre ses copropriétaires, au bon entretien du lieu qui les accueille et à la lisibilité des parcours pour l'utilisateur.

On peut envisager de confier au manager de gare plusieurs sortes de tâches mutualisées :

- l'entretien et la propreté des lieux (cf. rapport Keller) ;
- la sécurité, en liaison avec les services d'incendie et de secours (cf. *supra*) ;
- l'information multimodale des voyageurs en transit ;
- l'observation et l'analyse des flux en vue de l'adaptation de la configuration des lieux.

En termes hiérarchiques, on peut envisager trois positionnements du manager de gare, soit du plus souple au plus ambitieux :

- coordonnateur d'une instance de pilotage ;
- service doté d'un budget propre à l'initiative des propriétaires et exploitants, en vue de réaliser des tâches de gestion courantes ;
- entreprise de services dotée d'agents en nombre.

La mission considère que l'option intermédiaire est la plus adaptée.

2.3.2. L'expérience étrangère

Dans le cadre de sa mission, Madame Keller s'est rendue à l'étranger, et notamment en Suisse et en Allemagne. Les monographies qu'elle présente dans son rapport des grandes gares helvétiques et germaniques sont éclairantes. Particulièrement intéressant est le cas de la gare principale de Zürich. Cette gare accueille à la fois des trains de grandes lignes, dans la gare historique en surface, et des trains régionaux, sur deux niveaux souterrains ; au total, 340 000 voyageurs par jour en 2004. Bien placée en centre ville dans un quartier très animée, elle accueille également de grandes galeries commerciales. L'intermodalité est bien assurée pour les vélos, dont le succès déborde les espaces réservés à cet effet, beaucoup moins pour la voiture qui est un mode d'accès peu usité. Le « management » de la gare concerne pour l'essentiel l'entretien et la propreté des lieux.

On trouvera en annexe des éléments de parangonnage aux États-Unis réunis pour la mission par Sylvain Petitot, ingénieur divisionnaire des TPE. L'auteur explique le concept américain de TOD (*Transit Oriented Development*) qui consiste à développer autour des gares ferroviaires des interfaces de transport à même de provoquer le report modal vers le fer, ce qui, au pays de la voiture reine, est une petite révolution.

2.3.3. Recommandations de la mission

Quelle que soit la réalité d'une séparation des espaces sécuritaires (ERP) entre les différents opérateurs de transport, la mission est convaincue qu'une gare du Nouveau Grand Paris a vocation à être un espace de transit et de vie autonome doté d'une personnalité propre et qui devra avoir une âme. Les questions d'information multimodale des voyageurs, le suivi des flux et des habitudes du public au sein de l'espace des gares, comme les questions plus prosaïques d'entretien et de maintenance, ne peuvent être correctement appréhendées si des frontières invisibles les traversent.

Pour la mission, la fonction de « manager de gare » a souvent un sens dans les gares du Grand Paris. Il conviendra de la définir quant à ses compétences, son positionnement au regard des exploitants, son modèle économique.

La manager de gare devra être bien connu de tous ses utilisateurs et partenaires opérationnels.

3. Recommandation 3 : Définir, dans le cadre des comités de pôles, la fonction de manager de gare, agent ou service chargé, pour le compte de tous les opérateurs qui y exercent, de la gestion opérationnelle des questions de sécurité, d'information multimodale, d'analyse des flux et des besoins y afférents, et d'entretien des espaces.

3. Interconnexion

3.1. Les relations entre la Société du Grand Paris et les opérateurs

En matière d'interconnexion, la mission a constaté une vraie unité de vue et de langage entre les opérateurs. Elle estime que la question de l'organisation des études et de la concertation est bien traitée.

Les questions sont traitées de façon satisfaisante depuis 2013 entre les acteurs du transport, à l'exception des gares transiliennes desservant la deuxième Couronne. Les cas difficiles de la ligne H à Saint-Denis Pleyel, du Transilien R à Vert-de-Maisons et du RER E à Bry Villiers Champigny ont été à ce propos signalés à la mission.

Pour ces gares, il est suggéré qu'un système de décision soit mis en place pour prendre en compte à un niveau adéquat les intérêts dépassant le strict site de la gare et de son environnement de proximité, en y associant les acteurs de la deuxième Couronne.

Seule difficulté, le financement de certaines opérations techniquement complexes pose problème. Il n'appartenait pas à la mission de se prononcer sur le fond, mais simplement d'évaluer la bonne prise en considération des problèmes et de formuler le cas échéant des propositions en ce sens.

3.2. Le financement de l'interconnexion

Le 6 mars 2013, le gouvernement a décidé d'affecter une enveloppe de 1,5 Md€ sur la durée du projet GPE au titre de l'interconnexion.

Le Contrat de plan État – Région 2015 – 2020 prévoit au titre des « Interconnexions Grand Paris » une enveloppe de 176 M€, partagée entre la Région (61 M€), l'État (31 M€), la SGP (53 M€) et le « bloc local et opérateurs » (31 M€). Cette enveloppe est justifiée ainsi (p. 6 du CPER) : « *Enfin, l'arrivée du Grand Paris Express nécessite une reconfiguration des gares d'interconnexion afin de permettre la meilleure articulation possible entre ce futur métro automatique et le réseau existant. La programmation 2015-2020 prend en compte les travaux nécessaires pour les interconnexions ferroviaires, en premier lieu celles de la ligne 15 Sud.* »

Cette enveloppe de 1,5 Md€ paraît suffisante aux yeux des partenaires, sauf dans le cas de deux gares dont tous les travaux souhaités ne pourraient manifestement pas être assurés dans l'enveloppe impartie : Bry Villiers Champigny et Saint-Denis Pleyel. Dans le premier cas, la SGP se propose de créer une gare sur un nouveau site encadré à 1 km de part et d'autre par deux gares SNCF. L'interconnexion avec le réseau SNCF de la ligne E suppose de construire en surface une nouvelle gare, ce qui nécessite l'élargissement du faisceau de voies, dans un tissu urbain relativement dense. Le coût de l'opération est estimé de 300 à 500 M€. Dans le cas de Saint-Denis Pleyel, la connexion avec la ligne H venant du Val d'Oise et passant actuellement sans arrêt à l'ouest du faisceau de voies SNCF est contrariée par la présence du technicentre, et la connexion avec le RER D passant à l'est du faisceau de voies avec arrêt en gare de Saint-Denis suppose d'importants travaux, estimés à plusieurs centaines de M€. Ces dépenses sortent de l'épure financière connue aujourd'hui.

3.3. Recommandations de la mission

4. Recommandation 4 : Sur les gares connectables aux réseaux de trains à grande vitesse et aux aéroports et les gares focalisant le trafic incident de la Grande Couronne, associer ses représentants aux comités de pôles.

5. Recommandation 5 : Décider des interconnexions du Grand Paris Express à Bry Villiers Champigny avec la ligne E , à Saint-Denis Pleyel avec la ligne H et à Vert-de-Maisons avec la ligne R, définir les solutions et traiter leur financement.

4. Intermodalité

4.1. Une compétence majeure du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF)

L'intermodalité est l'une des compétences centrales du STIF, autorité organisatrice des transports en Île-de-France, dont les compétences ont été renforcées en vertu de la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, qui prévoit l'association du STIF à l'approbation de chaque dossier d'enquête publique portant sur le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, puis son approbation préalable de ce même dossier, et son association à l'élaboration des documents établis pour la réalisation des projets.

Le STIF a créé des comités de lignes et des comités de pilotage des grands pôles intermodaux. Présidés selon le cas par le représentant d'un exécutif local (maire, président de communauté d'agglomération, représentant du Conseil départemental) ou par l'opérateur dominant (par exemple : SNCF Mobilités à Juvisy), ces comités sont des lieux de concertation entre autorité organisatrice, collectivités locales et opérateurs de transport.

Le STIF conduit une politique de construction de parcs relais au droit des gares. Créés à l'initiative des collectivités locales qui décident de leur mode de gestion et de leur tarification, ces parkings bénéficient pour leur réalisation de subventions du STIF. Les parcs relais doivent répondre aux préconisations du schéma directeur des parcs relais (SDPR) approuvé par le STIF.

4.2. Une compétence partagée entre le STIF et la Société du Grand Paris (SGP)

En matière d'intermodalité, la compétence est partagée entre le STIF et la SGP. Ainsi, en vertu de l'article 2 de la loi du 3 juin 2010, le Grand Paris Express doit-il prendre en compte les nécessités de l'intermodalité « *de sorte que, sans préjudice des compétences du STIF ainsi que de celles des collectivités territoriales concernées, soient indiquées les dispositions à prendre afin de permettre le développement d'une offre tarifaire combinant le transport public et le stationnement de véhicules légers autour des gares* » ; et il doit encore prendre en compte « *l'offre de transport public complémentaire du nouveau réseau disponible autour de ses gares* ». Selon la même loi, sans préjudice des compétences du STIF, la SGP doit veiller « *au maillage cohérent du territoire par une offre de transport de surface permettant la desserte du réseau* ».

4.3. La contribution de la SGP

La SGP a produit une réflexion nourrie sur la question de l'intermodalité. Ainsi, en juillet 2015, en collaboration avec le STIF, elle a publié un document présentant les lignes directrices de son action en la matière : *Les places du Grand Paris – Repère pour l'aménagement des espaces publics autour des gares du Grand Paris Express*. Ce guide complète le *Rapport des groupes de travail sur les gares du Grand Paris - Montages économiques et financiers des gares – Identité des gares et lisibilité de l'offre de transport – Accessibilité, sécurité et sûreté des gares* d'avril 2012 de la

Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France (DRIEA). Il s'inspire des travaux conduits depuis deux ans sous l'égide de la DRIEA (Observatoire des quartiers de gare nourri des monographies de l'Atelier parisien d'urbanisme - APUR).

La SGP s'est dotée de comités de pilotage pour chacune des gares en gestation, notamment celles de la ligne 15 sud. Composés selon un format repris par la suite pour les comités de pôle (représentants de l'État, des grandes collectivités, intercommunalités et Villes, du STIF, des opérateurs de transport, des organismes et aménageurs publics territorialement intéressés et des architectes), ils ont vocation à traiter de la "boîte de gare" *stricto sensu*, sans s'intéresser à son interface avec le milieu urbain environnant. Ces comités de pilotage ont traité de la localisation des gares, de leur programmation, des cahiers des charges des concours d'architecture, du suivi des avant-projets.

Dans un souci de mise en cohérence des initiatives de la SGP et de celles du STIF, le Comité de suivi du Nouveau Grand Paris des Transports a décidé, le 25 juin 2015, la création sur les sites des gares de Comités de pôles. Leur pilotage est assuré par les institutions suivantes (cf. lettre du DRIEA à ses services du 20 juillet 2015) :

Dpt	Ligne	Gare	Pilote
94	14 S	MIN Porte de Thiais	CD 94
94	14 S	Pont de Rungis	EPA ORSA
94	14 S	Aéroport d'Orly	ADP
93	15 E	Bondy	CA Est ensemble
93	15 E	Pont de Bondy	CA Est ensemble
93	15 E	Bobigny Pablo Picasso	Ville de Bobigny
93	15 E	Fort d'Aubervilliers	CA Plaine commune
93	15 E	Mairie d'Aubervilliers	CA Plaine commune
93	15 E	La Plaine - Stade de France	CA Plaine commune
94	15 E	Val-de-Fontenay	STIF
77 / 93	15 S	Noisy - Champs	EPAMarne
92	15 S	Bagneux	Ville de Bagneux
92	15 S	Châtillon - Montrouge	CD 92
92	15 S	Fort d'Issy – Vanves – Clamart	CD 92
92	15 S	Issy RER	CD 92
92	15 S	Pont de Sèvres	CD 92
94	15 S	Champigny centre	Ville de Champigny
94	15 S	Créteil l'Echat	Ville de Créteil
94	15 S	Le Vert-de-Maisons	Groupe intermodalité
94	15 S	Les Ardoines	EPA ORSA
94	15 S	Vitry Centre	Groupe intermodalité
94	15 S	Villejuif IGR	CAVB
94	15 S	Arcueil Cachan	Groupe intermodalité
92	15 W	Saint-Cloud Transilien	(la Ville de Saint-Cloud a accepté depuis lors)
92	15 W	Nanterre la Boule	CD 92
92	15 W	La Défense	DRIEA

Dpt	Ligne	Gare	Pilote
77	16	Chelles	CA Marne-et-Chantereine
93	16	Clichy-sous-Bois – Montfermeil	CA Clichy – Montfermeil
93	16	Aulnay	Ville d'Aulnay-sous-Bois
93	16	Le Bourget RER	CA Aéroport du Bourget
93	16/17	Saint-Denis Pleyel	CA Plaine commune
77 / 93 / 95	17	CDG 2	ADP
93	17	Parc des Expositions	CA Terres de France
78	18	Saint-Quentin E	CASY
92	18	Antony-pôle	CD 92

(NB : la désignation de pilotes est en cours pour d'autres gares).

Ces comités entreprendront dans chaque gare une démarche en trois temps :

- réalisation d'un diagnostic de la situation de référence ;
- préparation de propositions d'aménagement ;
- approbation d'un projet de pôle conduisant à un protocole d'accord portant sur le plan fonctionnel de l'aménagement des abords du pôle d'échanges, le contenu du projet, l'estimation des coûts, le montage financier.

Les travaux des comités de pôles seront étayés par des études, financées par la SGP à hauteur de 100 k€ par site, d'aménagement des quartiers riverains (dans un rayon de 800 m), études susceptibles de déboucher sur des actions (dans un rayon de 300 m). En accord avec le STIF, la SGP a défini un cahier des charges type qui s'impose aux maîtres d'ouvrage locaux.

Le *Référentiel gares* de la SGP (cf. *infra*) prévoit de faire de ses gares des « portes intermodales » largement ouvertes aux modes actifs et aux transports collectifs, et en « capacité d'anticiper en partie l'arrivée des projets de transport ultérieurs ». L'accueil de la voiture particulière est limité à la dépose minute et aux taxis, localisés sur le parvis, à des emplacements pour le covoiturage et l'autopartage, et sur les seules gares nouvelles centralités ou emblématiques du Grand Paris (cf. *infra*), le cas échéant, de parcs de stationnement.

La SGP retient une nomenclature des gares voisine de celle du PDU, à savoir (cf. *Les places du Grand Paris*) :

- les gares « portes de la métropole » (exemple : Saint-Denis Pleyel) ;
- les gares « de nouvelle centralité » (les Ardoines) ;
- les gares « emblématiques » (Clichy Montfermeil) ;
- les gares « de centre ville » (Issy RER).

Toutefois, la réflexion collégiale à laquelle la SGP a su conduire ses partenaires sur l'intermodalité est à rapporter à son choix fondamental de ne pas en prendre la maîtrise d'ouvrage des travaux.

4.4. Appréciation des parties sur les options de la SGP

Le STIF estime nécessaire une approche globale avec la SGP de l'intermodalité au sein de toutes les gares. Il souhaite que le financement des investissements d'intermodalité (et pas seulement d'interconnexion) soit inclus dans l'enveloppe de 1,5 Md€ arrêtée par le gouvernement.

Il estime que les options actuelles ne traitent pas suffisamment de l'intermodalité.

Dans l'avis qu'il a rendu sur le dossier d'enquête d'utilité publique de la ligne 15 Sud (Pont-de-Sèvres - Noisy Champs), le 10 octobre 2012, le STIF a réaffirmé « l'importance de la prise en compte de l'intermodalité dans le projet et notamment :

- *les parvis (accès et circulations piétons) ;*
- *les stationnements vélo, conformément au Schéma Directeur du Stationnement Vélo dans les pôles d'échanges ;*
- *les gares routières, dimensionnées pour permettre un rabattement bus efficace, conformément aux éléments transmis par le STIF ;*
- *le cas échéant, les parcs relais, conformément aux orientations définies par le Plan de Déplacements Urbains (PDU) Île-de-France et au Schéma Directeur des Parcs-Relais. »*

Dans son avis de 2012 sur le dossier d'enquête d'utilité publique de la ligne 15 sud établi par la SGP, le STIF a rappelé que plusieurs de ses préconisations essentielles n'ont pas été suivies ou sont restées sans réponse. Il y a expliqué qu'il avait fourni à la SGP « des éléments de pré-dimensionnement des futures gares routières ou pôle bus [...] pour permettre à la SGP d'estimer l'espace à préserver pour organiser une intermodalité bus - GPE efficace et pour appréhender la tendance évolutive des besoins de nouveaux emplacements bus », mais qu'il n'avait pas retrouvé ces éléments dans le dossier. S'agissant des interfaces bus, piétons, deux-roues et taxis, le STIF restait en attente d'éclaircissements de la part de la SGP. S'agissant du stationnement automobile, il a noté qu' « il est indiqué qu'il sera possible de créer de nouveaux Parkings relais (P+R) sur les gares du tronçon Pont de Sèvres – Noisy Champs, si cela s'avère opportun au vu des préconisations du Schéma Directeur des Parcs relais établi par le STIF. De la même façon, il est indiqué que certains parkings existants pourront être reconfigurés et redimensionnés en P+R. » S'agissant de la signalétique et information voyageurs, le STIF a également déclaré être en attente de l'explicitation du dispositif proposé par la SGP dans le respect des dispositions du Schéma Directeur de l'Information Voyageur.

Pour autant, le STIF n'a pas engagé de démarche opérationnelle de mobilisation des acteurs avant celle, engagée en 2015 en partenariat avec la SGP, des comités de pôle.

La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale a quant à elle publié en décembre 2014 un rapport d'information sur l'application de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Elle y insiste sur l'importance de l'intermodalité, mais fait aussi valoir ses inquiétudes à cet égard (p. 58) :

« L'indispensable dimension d'intermodalité est-elle suffisamment prise en compte à ce stade ? Sur ce point, les Rapporteurs tirent des auditions un bilan mitigé.

« L'article 2 de la loi du 3 juin 2010 dispose que le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris devait prendre en compte l'intermodalité [...].

« L'objectif d'intermodalité est donc clairement reconnu – mais également la complexité de sa réalisation du fait du grand nombre d'acteurs chargés d'y contribuer (STIF, SGP, collectivités, SNCF, RATP...). De plus, il est indispensable, pour que la multi-modalité soit effective, que l'information adéquate soit fournie aux voyageurs : sur ce point, les auditions ont fait apparaître une prise de conscience satisfaisante des différents acteurs. En revanche, selon les représentants de l'Association des usagers des transports d'Île-de-France, lors des débats publics qui ont été organisés la question de l'intermodalité a été abordée de manière insuffisante.

« L'extension des compétences du STIF à l'ensemble des enjeux de mobilité en Île-de-France, prévue par la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles, place le STIF « en première ligne » pour évaluer les besoins de « rabattement » des voyageurs vers les gares du Grand Paris, en particulier vers les gares d'interconnexion. Vos Rapporteurs espèrent que le STIF y consacrera toute l'attention et tous les moyens nécessaires, notamment, comme proposé plus haut, pour créer ou développer des parcs relais et le maillage par lignes de bus en grande couronne.

« La spécificité des gares de bout de ligne a été soulignée par le président du Conseil général de Seine-et-Marne, avec les exemples de Noisy-Champs et du Mesnil-Amelot : ces gares se situent sur des territoires en fort développement et vont « capter » des populations diffuses ; il faudrait donc sur-dimensionner leur intermodalité, notamment la taille des parcs de stationnement des voitures. ».

4.5. La question des modèles de prévision de trafic

La mission s'est intéressée aux modèles de prévision de trafic. Elle souhaitait savoir dans quelle mesure ces modèles étaient exploités pour le dimensionnement des gares et de leurs accès.

Les modèles de prévision de trafic ont fait l'objet tout dernièrement d'un rapport du CGEDD, *Modélisation des déplacements de voyageurs en Île-de-France*. Au terme de son analyse des modèles utilisés (MODUS par la DRIEA, ANTONIN par le STIF, GLOBAL par la RATP, ARES par la SNCF), le rapport préconise notamment une meilleure prise en compte de la congestion dans les calculs et, à une échéance à moyen terme, le passage à des modèles dynamiques rendant mieux compte des comportements des usagers.

La mission a interrogé la DRIEA, gestionnaire du modèle MODUS dont la SGP s'est inspirée pour faire ses propres prévisions de trafic. Elle note :

- que le modèle ne fait pas la distinction entre les modes à l'arrivée ou au départ d'une gare : ils ne distinguent que les flux provenant d'un autre mode collectif lourd, mais ne font pas la distinction entre véhicule particulier, deux-roues motorisés, vélo et marche à pied (a fortiori entre véhicule particulier, covoiturage et autopartage) ;

- qu'il repose sur des hypothèses comportementales éprouvées, ce qui peut paraître insuffisant alors que les comportements en matière de mobilité évoluent très vite et que la dernière Enquête globale déplacements semble révéler que dans la décennie 2001 – 2010, le budget temps de transports a considérablement crû, du fait pour l'essentiel de la multiplication des petits déplacements et à titre subsidiaire de l'accroissement de la durée des grands déplacements tels que le domicile – travail.

La question de la pertinence des modèles n'est pas anodine. En effet, la création, avec le Nouveau Grand Paris, d'une offre de transport rapide desservant les grands pôles de développement de la région, devrait induire un fort report modal sur le réseau de transport collectif. Mais compte tenu de l'expansion de la banlieue, il est vraisemblable que l'utilisateur, tout particulièrement en Grande Couronne, sera tenté de combiner l'usage d'un véhicule autonome (deux-roues ou voiture) et des transports collectifs. Les modèles actuels, qui reposent sur un découpage fin de la région en plusieurs centaines de domaines élémentaires à l'intérieur desquels l'utilisateur fait son choix modal, risquent de fait de mal rendre compte des comportements à venir selon lesquels on pourra enregistrer de longs déplacements autonomes suivis (ou précédés) de longs déplacements en transports collectifs. Dès lors se pose la question de l'interface entre les deux, c'est-à-dire de l'intermodalité. Le dimensionnement et la configuration des accès aux gares ne seront pas les mêmes selon que la demande incidente sera majoritairement piétonne ou automobile. De surcroît, il est à prévoir que l'usage de l'automobile évoluera puissamment à l'avenir, comme on le voit dernièrement avec le développement du covoiturage, encore plutôt cantonné en interurbain. On ne peut donc que recommander que les modèles de prévision de trafic prêtent attention aux comportements des usagers et apprennent à distinguer selon les modes, ou à tout le moins établissent une jurisprudence à la lumière de l'observation d'un échantillon de gares types.

Le rapport du CGEDD note également que les développements à venir du modèle ANTONIN intégreront les contraintes de stationnement et l'accès à vélo au réseau de transport en commun, les accès piétons et en voiture étant d'ores et déjà intégrés au modèle. C'est pour la programmation de l'intermodalité une amélioration intéressante, dont ne dispose pas, à la connaissance des auteurs du rapport, le modèle MODUS.

4.6. Recommandations de la mission

La première recommandation que doit faire la mission est de généraliser au plus vite le comité de pôle.

Les comités de pôle, relatifs à l'intermodalité, institués en 2015 par la SGP et le STIF pour le réseau du Grand Paris Express, avec un financement d'études de 100 000 € maximum apporté par la SGP, constituent une initiative positive qu'il convient de souligner même si elle aurait eu vocation à être engagée parallèlement à la création des comités de gare, qui traitent de « l'objet gare ».

Il est suggéré que pour les gares des lignes futures, dès lors que cela ne retarde pas les projets, les comités de gare et de pôle soient créés concomitamment.

Le fait que le comité de pôle soit présidé par une collectivité locale ou un opérateur d'aménagement est pertinent. Toutefois dans certains cas, on peut s'interroger sur le choix de la collectivité locale au regard de la zone de chalandise desservie par la gare. Pour les gares situées dans la Métropole du Grand Paris, créée au 1^{er} janvier 2016, et

qui va donner lieu à la création de Territoires regroupant plusieurs communes, cette échelle semble plus pertinente pour aborder les questions d'intermodalité. Il est donc suggéré que le pilotage de ces comités de pôle soit progressivement transféré à ces nouveaux Territoires, au fur et à mesure de leur mise en place.

Des outils et méthodes ont été réalisés par le STIF et la SGP pour ces comités de pôle, comme le cahier des charges type de l'appel d'offres pour choisir le prestataire qui fera les études d'intermodalité.

Pour tirer parti de l'expérience des comités de pôle du PDU d'Île-de-France, qui n'ont pas toujours pu passer de la phase d'étude à celle de la réalisation, il est suggéré en complément les points suivants :

- la mobilisation dans le comité de pôle des financeurs potentiels et des représentants des exploitants de transports et seulement de ces acteurs afin de faciliter la prise de décision ;
- la définition d'un calendrier des études précis et un suivi de ce calendrier ;
- l'établissement d'une carte sur laquelle figurent à la même échelle les infrastructures ferroviaires, les gares, les éléments d'intermodalité et les aménagement urbains, existants et projetés afin de faciliter les débats au sein du comité de pôle et l'établissement d'une carte figurant les propriétés actuelles pour faciliter la réflexion sur les transferts fonciers qui apparaîtront nécessaires en fonction des projets. Sur ce point, le guide *Les places du Grand Paris* a produit des cartes qui illustrent les bonnes pratiques à recommander ;
- la mise en place d'un assistant à maître d'ouvrage (AMO) unique pour l'établissement du projet de pôle multimodal et du projet urbain auprès du (ou des) maître(s) d'ouvrage concernés par ces deux projets et pour coordonner les concepteurs de chacun de ces projets ;
- l'identification dans les modèles de trafic existants - en particulier Modus, porté par la DRIEA, et Antonin du STIF - des voyageurs arrivant à pied ou en voiture, pour objectiver les données ;
- le recours à une personnalité extérieure comme "médiateur", si l'étude n'a pas abouti dans le délai imparti. Il est en effet essentiel de respecter le calendrier des études d'intermodalité porté par le comité de pôle pour que la bonne articulation avec le projet ferroviaire et le projet urbain soit assurée en termes d'utilisation des espaces, du respect des calendriers et des coûts.

6. Recommandation 6 : A l'initiative du STIF et de la SGP, mettre en place des comités de pôle dans les autres gares majeures du « Nouveau Grand Paris des Transports », sur le modèle du Grand Paris Express et avec la même démarche de projet.

Il paraît nécessaire à la mission, afin que la problématique urbaine soit correctement prise en compte dans les projets et qu'ils ne se limitent pas à une approche purement de transport que les collectivités locales territorialement compétentes en assurent l'animation.

La constitution prochaine de la Métropole parisienne va s'accompagner de la création de « Territoires », grosses intercommunalités locales qui paraissent l'échelon approprié pour l'intégration de ces problématiques.

7. Recommandation 7 : Pour les pôles de gare situés dans la future Métropole du Grand Paris, veiller à ce que les pilotes des comités de pôle soient les Territoires au fur et à mesure de leur création.

Néanmoins, le risque est réel que le consensus sur l'insertion urbaine des ouvrages ne se fasse pas au rythme imposé par le projet. Une clause résolutoire et un calendrier impératif devraient être convenus entre les parties. A défaut, afin de ne pas casser la dynamique du projet et de ne pas fragiliser au regard des enjeux dont il est porteur, il convient qu'elles prévoient d'emblée une voie de sortie.

8. Recommandation 8 : Fixer à chaque comité de pôle un délai pour ses travaux et en cas de non aboutissement dans les délais prévoir le recours à une personnalité choisie d'un commun accord.

La question financière sera à l'évidence au cœur des discussions au sein des comités de pôles. Comme il a été rappelé, l'enveloppe de 1,5 Md€ annoncée par le gouvernement, dont une première tranche de 0,176 Md€ est inscrite au Contrat de Plan État – Région 2015 – 2020, n'a vocation à intervenir principalement qu'au profit de l'interconnexion des réseaux et ne pourra donc intervenir au mieux qu'à la marge au profit de l'intermodalité. Il conviendra donc d'identifier rapidement les moyens budgétaires, dans le CPER ou en dehors, mobilisables à cette fin.

9. Recommandation 9 : Définir le cadre général d'un financement spécifique des équipements d'intermodalité.

Mais le principal objet de préoccupation de la mission est le choix, semble-t-il délibéré, de la Société du Grand Paris et du STIF de déléguer largement la réflexion, la réservation d'espace et l'investissement pour l'intermodalité.

Les épures originelles du projet ont pu laisser craindre aux élus locaux que le Grand Paris allait les déposséder de leurs compétences d'aménageurs de leur territoire sur de vastes espaces (on parlait d'un rayon de 1,5 km) autour des gares. Mais ces craintes sont aujourd'hui oubliées : la discussion de la loi de 2010 et le remarquable travail partenarial effectué depuis lors dans le cadre des Contrats de développement territorial les rendent vaines. En revanche, entre les choix d'aménagement effectués dans un vaste rayon autour d'une gare et ceux qui résultent des projets architecturaux qui ne traitent que la « boîte de gare », il y a pour la mission un juste milieu qui n'est pas atteint partout, loin s'en faut.

Si les gares du Second Empire ont pu redevenir des lieux de centralité et de rayonnement urbain, c'est parce qu'elles avaient été conçues à l'origine, aux portes des villes, au milieu de généreux espaces fonciers. Il n'est évidemment plus question, s'agissant de gares qui pour la plupart s'installeront au cœur de quartiers fortement urbanisés, de prétendre à de telles exigences. Mais il est important que la gare soit conçue concomitamment à ses espaces de desserte.

Et il convient en la matière d'anticiper autant que possible les comportements de mobilité à venir, dont on n'observe actuellement que les prémices : renaissance des modes actifs comme le vélo, autopartage, covoiturage, voitures électriques ou à pile à combustible, création d'un marché pour le transport collectif routier interurbain qui nécessitera des espaces de stationnement dans les gares les plus accessibles de l'agglomération, etc.

C'est pourquoi la mission recommande fortement que soit mise à l'étude plus de manière plus volontaire la programmation des opérations nécessaires à la bonne intermodalité dans toutes les gares du réseau nouveau, afin que l'aménagement des quartiers riverains ne vienne prématurément contrarier leur mise en œuvre.

Il serait intéressant que le réseau scientifique et technique du ministère de l'écologie, notamment le CEREMA, travaille la question des parkings réversibles, susceptibles d'une transformation peu onéreuse pour d'autres usages que le parking.

10.Recommandation 10 : Engager la programmation des équipements liés à l'intermodalité en préservant la flexibilité des espaces dans une vision réaliste et ouverte des évolutions possibles des comportements des voyageurs.

Il pourrait être proposé que le permis de construire de la gare comprenne les espaces de l'intermodalité ou, à tout le moins, que la gare et les équipements d'intermodalité (gare routière, parking) fassent l'objet de permis conjoints. La mission ne l'évoque que pour mémoire, mais recommande une étroite et diligente concertation entre la SGP et la collectivité, avec le concours du STIF, sur ce point crucial.

La mission constate qu'au contraire de l'interconnexion, l'intermodalité n'a pas été à ce jour au menu des réflexions.

Elle n'a pas eu connaissance d'indications données aux architectes candidats à la réalisation des gares du Grand Paris Express au sujet du dimensionnement de leurs accès.

La lecture de l'étude d'impact de la ligne 15 sud (pièce B2 annexée au dossier de demande de permis de construire) et celle du dossier de demande de permis de construire de la gare de Vitry Centre qui en procède sont à cet égard éclairantes. L'intermodalité n'y est prise en compte (document PC4, § 2.6.1.) que par :

- la mention du passage de la future ligne de tramway T 9 Paris – Orly (dont la mise en service est prévue à l'horizon 2020) sur l'avenue Maximilien Robespierre, avec un arrêt au milieu de l'avenue au droit de la gare ;
- celle du passage à moins de 100 m des trois lignes de bus urbain actuellement exploitées par la RATP (dont l'une sera supprimée à la mise en service du tramway), avec indication des cheminements proposés pour l'accès à la gare ;
- la réservation dans l'enceinte de la gare de 100 places de parking vélo, dont 60 sécurisés ;
- la nécessité de réserver des emplacements de parking pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et les taxis devant la gare, dans le cadre du réaménagement de l'avenue concomitant à la mise en service du tramway ;

- et l'évocation de solutions locales à rechercher, hors emprise, pour le parking des agents de la gare (2 places) et pour les usagers. En effet, conformément aux dispositions du PLU concernant les constructions neuves nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (art. 12.1, zone UB), la réalisation de places de stationnement n'est pas exigée. L'étude d'impact recense quatre parcs publics dans un rayon de 500 m autour de la gare, dont un dépend d'un supermarché.

L'étude d'impact s'appuie sur une évaluation des flux intermodaux (dont 40 % seront en correspondance avec le tramway et 60 % se rendront en ville), mais sans préciser les valeurs absolues ni le partage modal des flux orientés vers la ville, et par voie de conséquence sans indication des espaces nécessaires autour de la gare.

Dans les gares d'envergure régionale qui seront les points de concentration naturelle (et à organiser) des flux en provenance de la lointaine Grande Couronne, il conviendra d'évaluer les besoins futurs en capacité de stationnement des véhicules particuliers, des bus et des cars interurbains qui auront vocation à accéder par là au réseau régional structurant.

En réponse à la question des modèles de prévision de trafic, la mission estime qu'ils peuvent apporter une aide précieuse au dimensionnement des espaces et équipements d'intermodalité, en dépit de leurs limites et sachant que l'expérience d'autres sites existants peut elle aussi guider les choix des programmeurs.

Elle a noté les progrès attendus sur ANTONIN et les limites actuelles de MODUS en matière de discrimination des différents modes d'accès aux gares, notamment. Ces limites ne remettent pas en cause pour elle le recours aux modèles comme outils de programmation nécessaires, sinon suffisants.

11.Recommandation 11 : Dans chaque comité de pôle, définir les besoins en accès et en stationnement des modes actifs (marche, vélo) et des modes motorisés (voiture, bus, car, deux-roues motorisés) en s'appuyant sur les modèles de prévision de flux de voyageurs. Dans les quelques gares appelées à concentrer les flux en provenance de la Grande Couronne, définir un dimensionnement réaliste des espaces de stationnement et des modalités ad hoc de gestion. Dans les autres gares, prévoir les espaces gardiennés nécessaires au bon accueil des deux-roues. L'évaluation du fonctionnement des « parcs-relais » du STIF et l'analyse d'un échantillon représentatif de gares du réseau existant sont souhaitables pour éclairer utilement l'indispensable programmation des parkings.

On ne doit pas négliger la question de la gestion des parcs relais. Promus – parfois timidement - et subventionnés par le STIF mais laissés à la gestion locale, ils connaissent des situations et des modes de gestion fort disparates qui risquent de perturber le bon fonctionnement du système et de handicaper le fonctionnement du réseau du Nouveau Grand Paris.

La question du couplage, sur le même passe Navigo, des abonnements aux transports publics et aux parkings relais est posée. En l'état toutefois, compte tenu de la multiplicité des régimes locaux de gestion, sa mise en œuvre paraît trop complexe aux yeux du STIF.

L'idéal, dont la mission pense qu'il n'est pas réaliste à court terme, mais possible et souhaitable à moyen terme, dans une région où le couplage entre modes individuels ou collectifs légers et utilisation du réseau du Nouveau Grand Paris ira croissant, est que le couplage entre l'abonnement aux transports collectifs (Navigo) et aux formules de stationnement (parcs relais notamment) soit lui-même réalisé.

12.Recommandation 12 : Mettre à l'étude un passe universel couvrant le transport collectif et le stationnement dans les parcs relais.

Les bonnes pratiques en la matière des métropoles françaises et étrangères mériteraient d'être échangées avec celles de ce formidable laboratoire de l'innovation urbaine qu'est appelé à devenir le Nouveau Grand Paris. L'administration du ministère de l'écologie, notamment la DGALN et la DGITM, pourrait inspirer ces échanges.

Ces ateliers des territoires ont vocation à s'appuyer sur les comités de pôles, lesquels y trouveraient matière à préciser leur projet urbanistique.

13.Recommandation 13 : Avec l'aide méthodologique de la DGALN et de la DGITM et celle des exploitants, la préfecture de région et la DRIEA pourraient organiser en 2016 un atelier des territoires sur le thème des gares afin de valoriser les projets exemplaires.

5. Aménagement

5.1. Les Contrats de développement territorial

En matière d'aménagement, la loi de 2010 sur le Grand Paris reconnaît à la SGP une compétence d'aménageur dans un rayon de 400 m autour de ses gares. Cette compétence connaît une exception sur les territoires dotés d'un Contrat de développement territorial (CDT) approuvé. Sur ces territoires, c'est le droit commun qui s'applique.

A ce jour, 10 CDT ont été signés :

- En Seine-et-Marne: Sénart (19 novembre 2013) ;
- Dans les Hauts-de-Seine : Grand Paris Seine ouest (13 novembre 2013) et Boucle nord des Hauts-de-Seine (10 février 2014) ;
- En Seine-Saint-Denis : Territoire de la culture et de la création – Plaine commune (10 février 2014) et Est ensemble – La fabrique du Grand Paris (21 février 2014) ;
- Dans le Val-de-Marne : Les Grandes Ardoines (22 mai 2013), Campus Sciences et santé (28 octobre 2013) et Boucles de la Marne (22 juin 2015) ;
- Dans le Val d'Oise : Cœur économique Roissy Terres de France (27 février 2014) et Val de France / Gonesse / Bonneuil-en-France (27 février 2014).

Les CDT fait le choix d'une approche partenariale plutôt que réglementaire. C'est ainsi qu'ils ont été signés en l'absence de l'enquête publique préalable prévue par la loi, ce qui les prive de la force juridique que leur confère la loi au regard de leurs prescriptions urbanistiques.

En pratique, la SGP ne jouera pas un rôle dirigeant en matière d'aménagement urbain et de construction de logements.

5.2. L'intervention de la Société du Grand Paris

En dépit des compétences qui lui sont reconnues de par la loi, la SGP entend peu faire usage de ses pouvoirs en matière d'aménagement. Elle considère que le bénéfice qu'elle pourrait retirer d'une action foncière au voisinage de ses gares serait de toute façon très inférieur à l'investissement qu'il lui faudra consentir pour son projet. Elle se contente souvent de négocier avec la collectivité locale la gratuité du terrain d'implantation.

Elle souhaite en revanche conclure, sur la base d'un partenariat avec les collectivités locales concernées, des conventions pour la réalisation d'opérations exemplaires concourant à l'objectif de création de 70 000 logements par an dans la région. C'est ainsi qu'en 2014, sur la ligne 15 sud, elle a lancé ses premières consultations d'opérateurs à Créteil l'Echat, Bagneux M4 et Issy RER. L'objectif est de réaliser des logements en accession, sociaux ou étudiants. Au total, la SGP estime que les projets connexes aux gares de la ligne 15 sud pourraient représenter environ 2 000 logements. Les premières opérations ont été confiées à l'Agence foncière et technique

de la région parisienne (AFTRP), devenue Grand Paris Aménagement. A Créteil l'Echat, l'objectif est de construire 500 logements, des bureaux et des équipements sur des terrains attenants à la gare, propriétés notamment de l'Assistance publique hôpitaux de Paris (APHP). Le site a reçu la visite du Premier ministre le 13 octobre 2014. L'action de la SGP est confortée par l'action vigoureuse des deux signataires du Contrat de plan État – Région.

La mission note que le cadre contraint des nouvelles gares ne permettra pas à la SGP d'apporter une contribution directe significative à l'objectif du Schéma directeur régional (SDRIF) de construction de 70 000 logements par an. Elle n'en est pas moins convaincue que la dynamique de projet du Grand Paris Express peut avoir en la matière un fort effet d'entraînement, notamment dans le secteur diffus.

5.3. L'intervention des pouvoirs publics

En visite à Créteil, le 13 octobre 2014, le Premier ministre a annoncé la création prochaine d'une Opération d'intérêt national (OIN) multisites. Cette opération doit concerner dans un premier temps 5 sites, dont celui du Campus sciences et santé au voisinage de la future gare de Villejuif Institut Gustave Roussy.

Rappelons que dans une OIN, c'est l'État qui délivre les permis de construire, mais que la collectivité locale reste maîtresse des règles d'urbanisme, dans le respect des orientations du SDRIF.

Dans le cadre du CPER, la Région et l'État ont créé une aide aux « territoires bâtisseurs », dotée de 400 M€ sur la durée du contrat. L'aide est destinée aux intercommunalités qui s'engagent à construire plus de 1 % de logements neufs par an, rapportés à leur parc. Elle est proportionnelle au nombre de logements neufs construits dans un rayon de 1 à 2 km autour des gares du réseau du nouveau Grand Paris. Elle se monte à 4 000 € par logement construit au-delà du seuil de 1 %/an. Elle a vocation à financer des équipements publics de la vie quotidienne.

Cette aide s'articule avec des dispositifs de financement des grands pôles de correspondance définis dans le PDU, de l'intermodalité, des circulations douces, de la logistique locale et du soutien à la mobilité innovante.

5.4. Projet urbain - espaces construits et espaces libres

Il apparaît très clairement à travers les exemples examinés deux cas de figure :

- les sites où les collectivités locales ou des opérateurs d'aménagement ont une pratique affirmée d'élaboration des projets urbains et de concertation avec les acteurs de transport. Dans ce cas, le sujet de l'intermodalité nécessite seulement une mobilisation active de ces acteurs, suffisamment équipés techniquement pour avancer sous réserve des quelques suggestions faites ci-dessus pour le bon déroulement des comités de pôle ;
- les sites où les collectivités sont moins expérimentées, quelle qu'en soit la raison, et où il paraît essentiel que la SGP soit plus proactive pour que ces collectivités progressent dans leur projet urbain, en s'appuyant sur des prestataires ou opérateurs d'aménagement. A défaut, les questions d'intermodalité ne seront pas prises en compte de manière cohérente entre les acteurs du transport et de l'aménagement.

Compte tenu de la difficulté à prévoir dans la durée les évolutions de comportements en termes de modes d'accès aux gares, malgré la volonté politique de limiter le recours à la voiture, telle qu'exprimée dans le Plan de déplacements urbains, il est recommandé de préserver d'autres espaces pour les "objets" d'intermodalité tout en recherchant une flexibilité de ces "objets".

Il est suggéré également que dans l'élaboration des projets urbains, la prise en compte du marché immobilier soit intégrée dans chaque projet de pôle.

5.5. Recommandations de la mission

La mission recommande que les gares du Grand Paris soient bien visibles, que la signalétique locale les mette bien en valeur, afin qu'elles puissent participer véritablement de la « scénographie urbaine ».

Sachant que le choix a été fait pour elles de la discrétion et de l'insertion dans des quartiers urbains en mutation, cela passe clairement par une approche paysagère qui doit être conduite en même temps que le travail de l'équipe de maîtrise d'oeuvre (et pourquoi pas, par eux).

Sur place, il est clair que faire de la gare le lieu d'une nouvelle centralité urbaine, lieu d'échanges, d'affaires, d'animation culturelle, passera par d'autres approches complémentaires, certaines peu onéreuses (logos, signalétique...), d'autres touchant au concept même et à l'architecture des gares. Ce point fondamental n'est cité ici que pour mémoire.

14.Recommandation 14 : Compte tenu du caractère souterrain des gares, situées entre 20 et 51 mètres de profondeur, assurer par une approche paysagère la visibilité de la gare et de ses abords dans le quartier.

La mission a noté une volonté de certaines collectivités insuffisamment armées pour concevoir par elles-mêmes l'insertion de grandes gares sur leur territoire et non adossées à de puissants aménageurs tels que les Établissements publics d'aménagement de se faire épauler par l'ingénierie des grands opérateurs.

Les comités de pôles où elles siègent ont pour vocation à être le lieu d'élaboration du projet urbain. Elles auront le choix de leur assistant à maître d'ouvrage. La Société du Grand Paris devra appuyer le mouvement.

15.Recommandation 15 : Dans les communes qui ne disposent pas de services techniques suffisamment étoffés, inviter les comités de pôles avec l'appui d'opérateurs d'aménagement ou de prestataires de leur choix, à apporter leur appui à l'émergence de projets urbains.

La mission appelle à une meilleure osmose entre la culture transport des concepteurs du Grand Paris Express et la culture aménagement des acteurs locaux, afin que le projet ne s'implante pas hors sol.

Elle estime que les comités de pôles sont le lieu naturel de cette acculturation réciproque.

16.Recommandation 16 : Former les directeurs de projets de la SGP, du STIF et des opérateurs de transport au processus d'élaboration de projets urbains pour faciliter l'aboutissement des travaux des comités de pôle.

La mission estime que le projet d'intermodalité est une composante essentielle, et sans doute première, du projet urbain voisin. Elle suggère que dans la mesure du possible, l'étude de ces deux projets soit menée conjointement par une seule personne morale.

17.Recommandation 17 : Mettre en place une assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) unique pour assurer la cohérence du projet urbain et du projet d'intermodalité.

Afin que les projets urbains reflètent au mieux les attentes de la population et des entreprises, il est recommandé que soient régulièrement et institutionnellement associés à leur montage les représentants des promoteurs et agents immobiliers.

Les Observatoires animés par la DRIEA et l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France (IAU) pour le foncier et l'immobilier d'entreprise, dont les professionnels de l'immobilier sont membres, seraient les interlocuteurs naturels des responsables des projets.

18.Recommandation 18 : Veiller à mettre à disposition de tous les acteurs les évaluations des observatoires régionaux du foncier et de l'immobilier d'entreprise. Établir un suivi des travaux des comités de pôles afin d'évaluer leur contribution globale à la réalisation des grands objectifs régionaux en matière de logement et d'emploi.

Enfin, même si les pôles n'ont vocation à n'avoir qu'un impact modeste sur les territoires qui les accueillent et sur lesquels existent parfois des CDT ambitieux, mais sachant qu'ils ont une vocation emblématique, il serait intéressant qu'une synthèse soit faite régulièrement sur leur contribution à la réalisation des objectifs régionaux tels que les 70 000 logements par an et le rééquilibrage territorial de l'offre d'emploi au sein de la région.

La mission tient enfin à souligner la nécessité pour la SGP de finaliser sans tarder son budget d'acquisitions foncières. Des négociations sont en cours notamment avec les opérateurs de transport et notamment avec la SNCF, au sujet des emprises et des terrains que la SGP souhaite leur acheter ou leur voir acheter (dans le cas par exemple de l'élargissement d'un faisceau de voies SNCF nécessité par la création d'une gare d'interconnexion avec le réseau GPE). Il convient que ces négociations aboutissent rapidement.

L'État aurait certainement en la matière un rôle à jouer.

19.Recommandation 19 : L'État s'assurera que d'ici la fin de l'année 2015, la SGP d'une part, les opérateurs publics de transport et les établissements publics d'aménagement d'autre part, auront conclu des protocoles fonciers globaux définissant les conditions financières de vente des terrains nécessaires à la réalisation des projets et de location pendant la durée des travaux, dans l'esprit du protocole conclu entre Plaine Commune et la SGP et de celui en négociation entre la SGP et la SNCF.

Conclusion

La mission constate que des trois fonctions qu'assure une gare en tant que nœud des réseaux de transport, à savoir l'interconnexion des réseaux lourds, l'intermodalité avec les modes routiers et les modes actifs et le lien avec les quartiers riverains, seule la première a été partout prise totalement en considération de manière approfondie dans les projets actuels du Nouveau Grand Paris. Elle rappelle incidemment qu'elle n'a pas évalué celle de nouvelle centralité urbaine qu'elle est appelée à exercer et dont la mise à l'agenda des réflexions des acteurs paraît plus que jamais nécessaire.

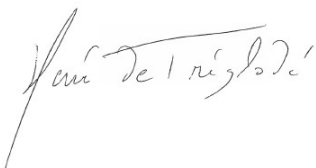
S'agissant de la troisième, elle considère que la mobilisation de l'ensemble des acteurs est indispensable au-delà du seul cadre contraint de construction de la « boîte gare » pour pouvoir apporter une contribution significative à l'objectif du Schéma directeur régional (SDRIF) de construction de 70 000 logements par an. La dynamique de projet du Grand Paris Express peut avoir en la matière un indiscutable effet d'entraînement.

La mission appelle à l'engagement plus actif d'une démarche de projet en matière d'intermodalité. L'urgence de cette démarche est à la mesure du risque qu'une urbanisation incontrôlée des quartiers de gares ne vienne prématurément étouffer leur développement et compromettre leur attractivité.

Il ne s'agit pas nécessairement, dans l'esprit de la mission, de placer la puissance publique en aménageur de vastes espaces autour des gares, mais plutôt de préserver leur potentiel d'échange avec leur environnement urbain immédiat et avec une zone de chalandise à la mesure de leur attractivité nouvelle.

Les compagnies de chemin de fer du Second Empire ont souvent eu la chance de disposer, aux portes des villes, de vastes emprises foncières qui permettent aux gares, aujourd'hui encore, de s'adapter aux nouveaux besoins d'échanges et de susciter de nouvelles centralités urbaines. Le Nouveau Grand Paris n'a pas cette opportunité. Mais son impact sur la structuration du tissu urbain francilien en nouveaux pôles attractifs sera à l'évidence très fort. Il convient de lui donner dès maintenant toutes ses chances.

Hervé de TREGLODE



Ingénieur général des mines

Anne FLORETTE



Ingénieur en chef
des ponts, des eaux
et des forêts

Michel ROSTAGNAT



Ingénieur général
des ponts, des eaux
et des forêts

Annexes

1. Lettre de mission

CGEDD n° 010262-01



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

*Le secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer
et de la Pêche*

Paris, le 13 JUIL. 2015

Réf : 015013460

Monsieur le Vice-président,

Au travers du Nouveau Grand Paris des Transports, les pouvoirs publics s'engagent massivement dans l'amélioration des transports collectifs en Île-de-France. Les projets du Nouveau Grand Paris, que ce soit le Grand Paris Express avec ses 72 gares, nouvelles ou existantes, ou les projets du Plan de mobilisation pour les transports contribuant à la modernisation et au développement du réseau existant, vont profondément modifier les conditions de desserte des quartiers concernés.

Suite à ma demande, la question des interconnexions entre les réseaux existants et les nouvelles lignes fait d'ores et déjà l'objet de travaux partenariaux associant, sous l'égide du Syndicat des Transports d'Île-de-France, les opérateurs concernés. La prise en compte de l'intermodalité autour des gares (rabattement bus, accessibilité piétons et vélos, stationnement de rabattement, etc.) entre dans une phase opérationnelle, à commencer par la ligne 15 sud, sur la base des principes arrêtés avec le Syndicat des Transports d'Île-de-France et la Société du Grand Paris. Par ailleurs, différents dispositifs de suivi ou de réflexion sur les territoires, notamment pour ce qui est du foncier autour des gares, ont été mis en place. Le préfet de la région Île-de-France m'a saisi d'une demande d'intervention du Conseil général de l'environnement et du développement durable afin de lui apporter un éclairage général sur la cohérence et l'organisation des processus de travail des services et des établissements publics de l'État pour y contribuer.

Je souscris à cette demande et vous confie la mission de réaliser un audit sur les dispositifs mis en œuvre, sous l'autorité de l'État, par les différents maîtres d'ouvrage pour traiter sous l'ensemble de leurs aspects des problématiques des gares actuelles et futures en Île-de-France.

A cet effet, sur la base d'entretiens avec les principaux acteurs concernés et de l'examen des documents méthodologiques qu'ils vous présenteront, il vous appartiendra de mettre en évidence les « bonnes pratiques » et de porter un diagnostic sur l'organisation du travail des services et des opérateurs de l'État. Ce diagnostic devra permettre d'apprécier l'efficacité des dispositions prises au regard des objectifs visés par le Nouveau Grand Paris en matière de déplacements, mais aussi pour ce qui est de la dynamique qui est attendue des investissements dans le domaine des transports pour répondre aux besoins en matière de logements et d'emplois.

Monsieur Patrice PARISE
Conseil général de l'environnement et du
développement durable
Vice-président
Tour Séguin
92061 PARIS LA DÉFENSE CEDEX

Votre rapport devra me parvenir pour le 30 septembre 2015, de façon à ce que les recommandations puissent être utilisées dans la préparation du prochain Comité interministériel sur le Grand Paris dont le Premier ministre a annoncé la tenue en octobre prochain.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Vice-président, l'expression de ma considération distinguée.

A. 
Alain VIDALIES

2. Liste des personnes rencontrées

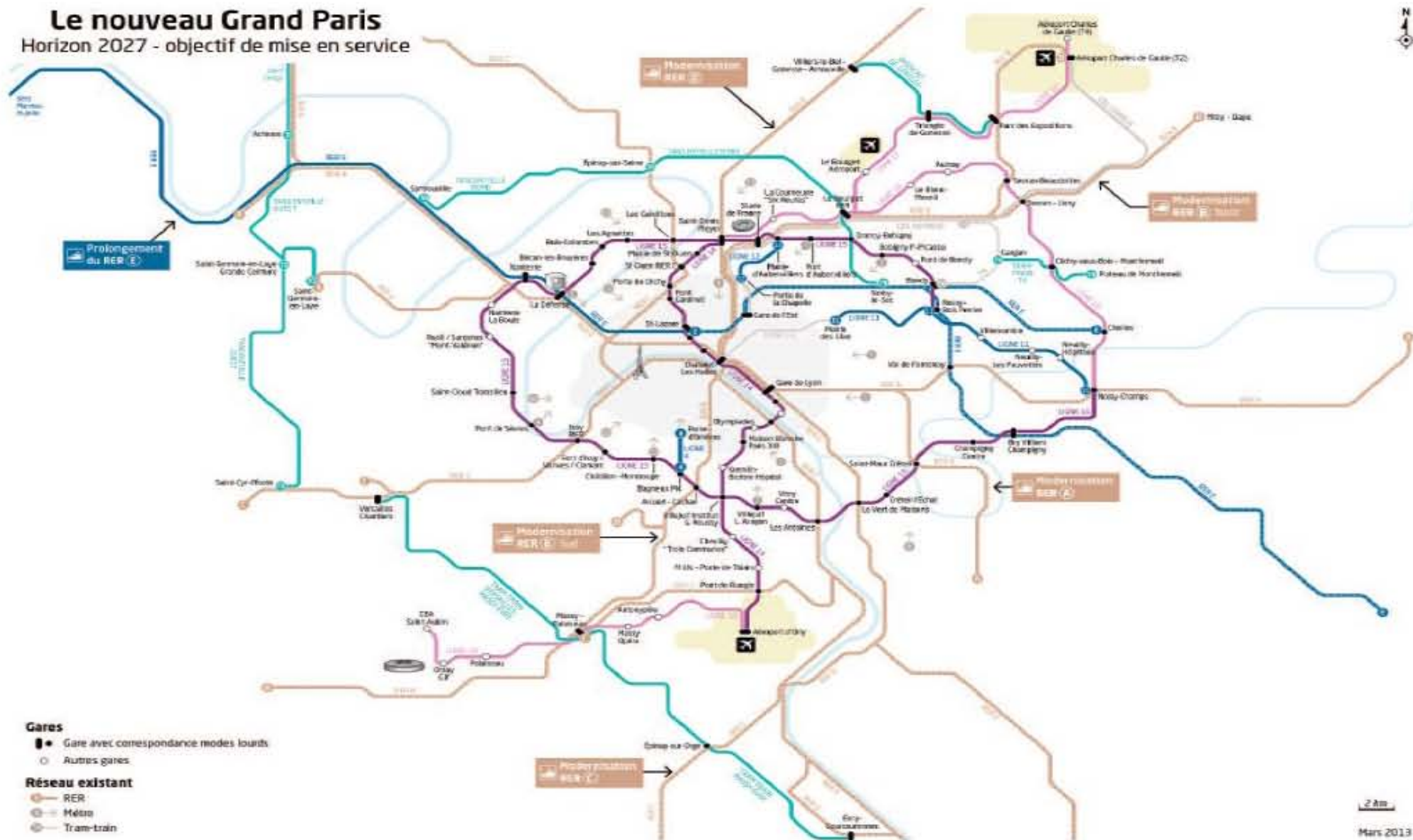
Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de la rencontre
Anantharaman	Arnaud	Régie autonome des transports parisiens	Responsable de la mission Grand Paris	04/09/2015
Baduel	Olivier	Établissements Publics d'Aménagement de Marne-la-Vallée	Directeur de projet de Descartes	02/09/2015
Barbé	Catherine	Société du Grand Paris	Directrice des partenariats stratégiques	26/08/2015
Bardy	Catherine	Syndicat des transports d'Île-de-France	Directrice de l'exploitation	02/09/2015
Baudouin	Jean-Christophe	Commissariat général à l'égalité des territoires	Directeur des stratégies territoriales	30/07/2015
Beccherle	Julien	Préfecture de la région Île-de-France, Secrétariat général pour les affaires régionales	Chargé de mission aménagement	22/07/2015, 24/09/2015
Bertrand	François	Ministère du logement, de l'égalité des territoires et de la ruralité, Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature	Sous-directeur de l'aménagement durable	05/08/2015
Blanc	Yannick	Préfecture du Val d'Oise	Préfet du Val d'Oise	01/09/2015
Boissier	Christophe	Transdev	Directeur adjoint France - zone Île-de-France	18/08/2015
Bouleau-Saïde	Ariane	Grand Paris Aménagement	Directrice générale adjointe Opérations et performances	06/08/2015
Bouvelot	Gilles	Établissement public foncier d'Île-de-France	Directeur général	29/07/2015
Brac de la Perrière	Jacques-Jo	Ville et transports en Île-de-France	Délégué général	14/09/2015
Braouezec	Patrick	Plaine commune	Président	24/09/2015
Carlotti	Pierre	Préfecture de police de Paris, Laboratoire central	Directeur	07/09/2015
Carpentier	Denis	SNCF Immobilier	Responsable du pôle développement et planification, direction de l'immobilier Île-de-France	07/09/2015
Castelnot	Chantal	Sous-préfecture de Palaiseau	Sous-préfète de Palaiseau	07/08/2015
Cathala	Laurent	Ville de Créteil	Maire de Créteil, ancien ministre	24/09/2015
Cathelain	Bernard	Société du Grand Paris	Membre du directoire	26/08/2015
Chane See Chu	Rachel	Ministère du logement, de l'égalité des territoires et de la ruralité, Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature	Adjointe au sous-directeur de l'aménagement durable	05/08/2015
Chevrand-Breton	Michèle	Syndicat des transports d'Île-de-France, Direction des projets		02/09/2015

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de la rencontre
		d'investissements		
Claris	Daniel	AREP	Directeur international	25/08/2015
De Soras	Olivier	Direction départementale des territoires de l'Essonne	Directeur adjoint	07/08/2015
Dicianni	Bruno	Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer	Adjoint au sous-directeur des transports ferroviaires et collectifs et des déplacements urbains	07/08/2015
Eymard	Pierre-Julien	Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement	Chef du service de la politique des transports	09/07/2015, 28/09/2015
Ferrand	Nicolas	Établissements Publics d'Aménagement de Marne-la-Vallée	Directeur général	02/09/2015
Ferri	Mireille	Atelier international du Grand Paris	Directrice générale	09/09/2015
Fiscus	Laurent	Préfecture de la région Île-de-France	Préfet, secrétaire général pour les affaires régionales d'Île-de-France	24/09/2015
Frémaux	Didier	Transdev	Directeur Grand Paris	18/08/2015
Galivel	Christian	Régie autonome des transports parisiens	Directeur général adjoint projets, ingénierie et investissements, mission Grand Paris	04/09/2015
Gaudias	Philippe	Établissement Public Paris Saclay, Direction de l'aménagement	Chef de projets Mobilité	10/09/2015
Gay	Aurélien	Préfecture de la région Île-de-France, Secrétariat général pour les affaires régionales	Chargé de mission développement économique	24/09/2015
Gourlet	Sandrine	Conseil régional d'Île-de-France, Unité aménagement durable	Directrice des transports	10/09/2015
Gouernal	Élisabeth	Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France, Département mobilité et transports	Directrice	02/09/2015
Keller	Fabienne	Sénat	Sénatrice du Bas-Rhin	25/08/2015
Kervella	Cédric	SNCF Infra	Directeur de projets interconnexions Grand Paris	25/08/2015
Kihl	Jean-Paul	Préfecture de police de Paris, État-major de zone	Préfet, secrétaire général de la zone de défense et de sécurité de Paris	08/09/2015
Kippelen	Adrien	Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement, SCEP	Adjoint du chef de service	26/08/2015
Labat	Benoît	Société du Grand Paris	Directeur de la valorisation et du patrimoine	26/08/2015
Lajoie	Thierry	Grand Paris Aménagement	Président directeur général	06/08/2015
Landau	Bernard			14/09/2015

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de la rencontre
Leblanc	Gilles	Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement	Directeur	09/07/2015, 30/07/2015, 28/09/2015
Lelièvre	Frédéric	Préfecture de police de Paris, État-major de zone	Colonel des Sapeurs-pompiers de Paris, chef du département anticipation	08/09/2015
Mancret-Taylor	Valérie	Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France	Directrice générale	02/09/2015
Mesliand	Lise	Établissement Public Paris Saclay	Directrice générale adjointe, aménagement	10/09/2015
Morin	Olivier	Préfecture de police de Paris, Brigade des sapeurs-pompiers de Paris	Colonel adjoint territorial	25/08/2015
Morlon	Daniel	Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement, Unité territoriale du Val-de-Marne	Directeur	19/08/2015
Mougard	Sophie	Syndicat des transports d'Île-de-France	Directrice générale	02/09/2015
Moulin	Olivier	Conseil régional d'Île-de-France	Directeur général adjoint, chargé de l'unité aménagement durable	10/09/2015
Osouf	Nicolas	Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement, SCEP	Chef du service de la connaissance, des études et de la prospective	26/08/2015
Ouarti	Radia	Secrétariat d'État aux transports, à la mer et à la pêche, Cabinet de Monsieur Alain Vidalies	Conseillère transports routiers, transports urbains et mobilité durable	30/07/2015
Peynot	Jacques	SNCF Proximités - Transilien / Gares et connexions	Directeur délégué des gares transiliennes	30/07/2015
Philot	David	Préfecture de l'Essonne	Secrétaire général de la préfecture de l'Essonne	07/08/2015
Quessard	Benoît	Plaine commune	Chef de projet	24/09/2015
Ramette	Yves	SNCF Réseau	Directeur régional	25/08/2015
Reda	Robin	Hôtel de Ville	Maire de Juvisy, président de la Communauté d'agglomération des portes de l'Essonne	09/09/2015
Richez	Thomas	Richez Associés	Architecte	18/09/2015
Ricote	Raphaël	AREP	Architecte DPLG, responsable d'unité	25/08/2015
Rock	Christian	Préfecture du Val-de-Marne	Secrétaire général de la préfecture du Val-de-Marne	19/08/2015
Simonet	Tram	Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement, SCEP	Responsable du département prospective, aménagement, transports	26/08/2015
Sobreira	André	Établissements Publics d'Aménagement de Marne-la-Vallée, Direction	Ingénieur mobilités et déplacements	02/09/2015

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de la rencontre
		du développement urbain durable		
Tricaud	Étienne	AREP	Président	25/08/2015
Veltz	Pierre	Établissement Public Paris Saclay	Président directeur général	10/09/2015
Vernet	Valérie	Société du Grand Paris	Responsable de l'unité gares	26/08/2015
Vu	Khanh-Minh	Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer	Adjointe au chef du bureau des transports collectifs	07/08/2015
Yvin	Philippe	Société du Grand Paris	Président du directoire	26/08/2015

3. Plan du réseau du Nouveau Grand Paris



4. Monographies de gares

4.1. Noisy Champs

Nouvelle gare du Grand Paris Express

18 000 voyageurs/h sont prévus à terme à l'heure de pointe.

Caractéristiques : la « boîte de la gare » est localisée sur deux communes et sur deux départements (Noisy-le-Grand (93) et Champs-sur-Marne (77), à côté de la gare actuelle du RER A, qui sera démolie à terme. Elle est à 25 m de profondeur.

État d'avancement des études : l'équipe de maîtrise d'œuvre a été choisie (Duthilleul - AREP – SYSTRA). L'Avant Projet (AVP) a été approuvé et l'étude de projet est en cours avec un achèvement prévu en octobre 2015.

Permis de construire : il doit être déposé en décembre 2015. La SGP a pris la décision de le faire sur la base de l'étude de projet alors qu'en général il l'est au stade de l'AVP et que des travaux auront été engagés sur le génie civil. Si des modifications sont demandées lors de l'instruction du permis de construire, elles peuvent avoir des conséquences sur le projet en termes de coût et de calendrier.

Réseau du Grand Paris Express accessible par cette gare

- terminus de la ligne 15 sud : prévu en 2022
- terminus de la ligne 16 : prévu en 2023

Interconnexion

- avec la station Noisy Champs du RER A
- avec le prolongement de la ligne 11 du métro : prévu en 2025

Intermodalité

- **État existant :**
 - une gare routière existe, répartie en deux endroits, avec deux lignes de bus à l'ouest du côté de Noisy Champs et trois lignes de bus à l'est du côté de Champs-sur-Marne,
 - des stationnements existent pour les voitures, 318 places payantes du côté de Noisy-le-Grand et 81 places gratuites du côté de Champs sur Marne, auxquelles ajouter 191 places plus éloignées, soit 590 places,
 - des emplacements de parking existent également pour les vélos, les taxis, les voitures et deux roues électriques,
 - des cheminements piétons existent.
- **Projet**

Le comité de pôle est en cours de mise en place à l'initiative de la SGP et du STIF ; une convention de financement d'étude est en cours de signature entre EPAMARNE et la SGP, qui mobilise un financement de 100 000€ au maximum. Le pilote du comité de pôle sera EPAMARNE.

Les données d'entrée concernant les besoins en stationnement diffèrent très fortement entre la SGP avec une étude de STRATEC qui évalue les besoins de stationnement de rabattement à 400 places et EPAMARNE avec une étude en cours évaluant le besoin à plus de 1500 places.

Projet urbain : espaces construits et espaces publics

Le projet urbain est en cours d'élaboration par la commune de Noisy-le-Grand sur son territoire avec l'appui de l'urbaniste Christian Devillers et par EPAMARNE sur le territoire de Champs sur Marne avec l'appui de l'urbaniste Yves Lion. Ce sont une collectivité et un opérateur d'aménagement qui ont une expérience en matière d'élaboration et de réalisation de projets urbains. Les enjeux et la programmation urbaine sont définis. Trois ZAC sont en projet sur Champs sur Marne.

Sous l'égide de la SGP et de la DRIEA et dans le cadre de l'Observatoire des gares, une monographie du quartier de la nouvelle gare a été établie par l'APUR en mars 2014. C'est un outil de diagnostic et d'ambition qui a été partagé entre les différents acteurs.

Documents contractuels et réglementaires

Un CDT, Cœur Descartes, a été engagé mais n'a pas abouti.

Gouvernance

Des comités de pilotage des projets ferroviaire, d'intermodalité et urbains sont en place pour suivre les projets.

Avis et suggestions

Le calendrier des travaux du comité de pôle doit être défini explicitement à l'avance et suivi avec attention pour que la bonne articulation avec le projet ferroviaire et le projet urbain soit assurée en termes d'utilisation d'espace, de calendrier et de coût.

Compte tenu de la présence de plusieurs maîtres d'ouvrages et aménageurs et de plusieurs architectes et urbanistes, chacun sur son périmètre, il est suggéré que le comité de pôle fasse appel à un Assistant à Maîtrise d'Ouvrage commun aux différents maîtres d'ouvrage et aménageurs pour qu'il assure la cohérence entre le projet de la boîte « gare », le projet d'intermodalité et les projets urbains sur les deux communes.

Cette gare est située à la limite entre la première et la deuxième couronne avec, en deuxième couronne, un maillage lâche des lignes de bus et un taux d'équipement important des ménages en voitures. Les appréciations des besoins en stationnement de voitures et en dessertes par les bus diffèrent fortement entre les acteurs à ce jour. Il est essentiel que le comité de pôle soit l'occasion de traiter dans le calendrier prévu les quatre questions suivantes de manière globale et en trouvant des solutions qui assurent une flexibilité des espaces dans le temps :

- le rabattement ou non de bus de la Seine et Marne sur cette gare,
- la localisation, le financement et l'exploitation de la gare routière,
- en tenant compte de l'écart entre la volonté politique exprimée dans le Plan de Déplacement Urbain et le comportement des habitants de Seine et Marne, le dimensionnement, la localisation, le financement et l'exploitation du (ou des) parking(s),

- le dimensionnement des accès routiers aujourd'hui saturés aux heures de pointe.

En cas de non décision sur ces quatre points dans le calendrier fixé pour les travaux du comité de pôle, il est suggéré de recourir à une personnalité extérieure comme « médiateur ».

4.2. Juvisy-sur-Orge

Gare du Nouveau grand Paris des transports

La gare n'est pas située sur le réseau GPE.

80 000 voyageurs/j sont prévus à terme, contre 60 000 aujourd'hui.

Caractéristiques : 100 M€ pour la restructuration de la gare et de ses accès, à l'horizon 2020.

Réseau accessible par cette gare

- RER C et D.

Intermodalité

État existant :

20 000 voyageurs/j à la gare routière, 10 000 par d'autres modes d'accès (p.m. : en plus : 30 000 en correspondance).

Parking 200 places.

Projet :

État d'avancement des études : Grand pôle intermodal à l'étude à l'initiative du STIF. SNCF Mobilités pilote.

Arrivée du tramway T 7, actuellement limité à Athis-Mons, en gare de Juvisy : impact sur le parc relai.

Projet urbain : espaces construits et espaces publics

RAS.

Documents contractuels et réglementaires

RAS.

Gouvernance

Comité du Grand pôle intermodal.

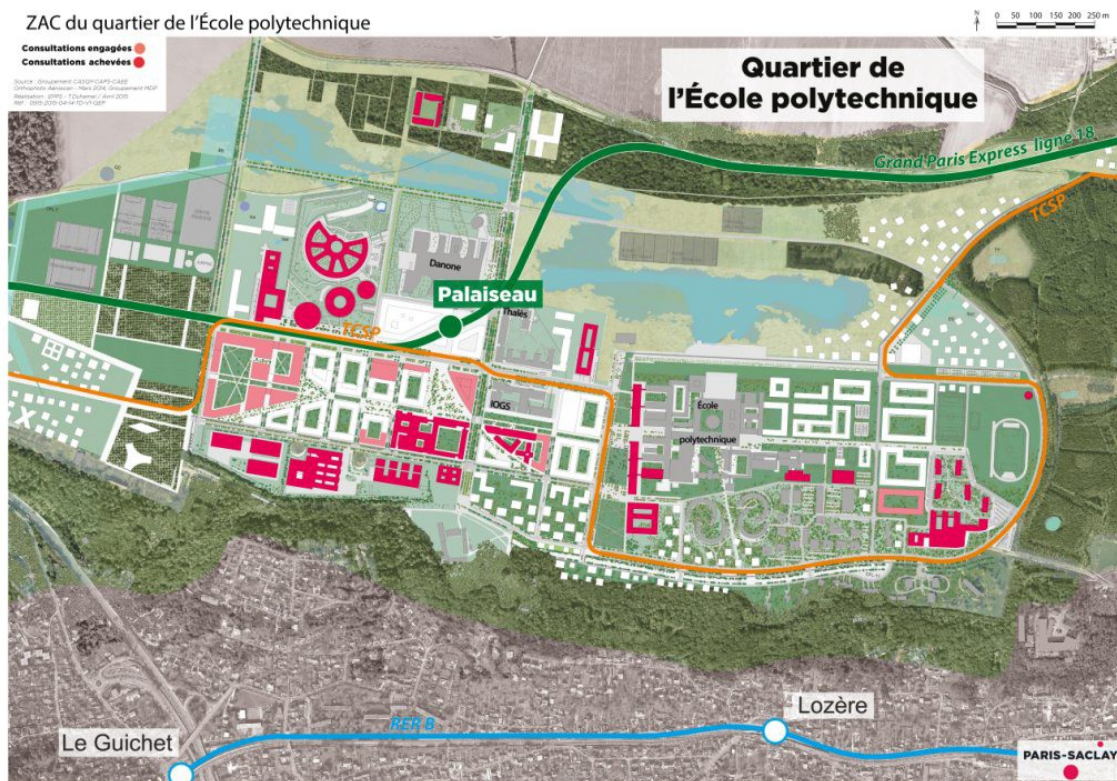
Avis et suggestions

Il est suggéré que la gouvernance du comité de pôle soit revue à l'image de ceux en cours de mise en place pour le Grand Paris Express, en associant les territoires de l'Essonne concernés.

Formaliser le projet urbain.

4.3. Palaiseau (plateau de Saclay)

Nouvelle gare du Grand Paris Express



100 000 voyageurs/j sont prévus à terme sur la ligne 18 qui desservira cette gare.

Caractéristiques : le bâtiment de la nouvelle gare est localisé au sein de la ZAC de l'École Polytechnique sur le plateau de Saclay dans l'Opération d'Intérêt National de Paris Saclay. La gare est en surface, la ligne étant en viaduc sur 14 km sur cette section. Ce choix est le résultat de discussions entre la SGP, les élus et l'Établissement Public Paris Saclay, celui-ci ayant pesé fortement pour ce choix d'une gare en surface.

État d'avancement : la consultation pour le choix de l'équipe de maîtrise d'œuvre du viaduc de la ligne 18 et des trois gares aériennes afférentes – dont celle de Palaiseau – a été lancée par la SGP pour une décision prévue début 2016. L'Établissement Public de Paris Saclay (EPPS), aménageur du secteur, a apporté une contribution à la SGP en juillet 2015 sous la forme d'une note de contexte sur le campus Paris Saclay, décrivant les principes d'aménagement du campus urbain et des quartiers futurs.

Réseau du Grand Paris Express accessible par cette gare

- ligne 18 – phase 1, de Massy au CEA Saint Aubin : prévu en 2023, reporté à 2024 en articulation avec le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Orly et la ligne 18 – phase 2, d'Orly à Massy, qui seraient avancés de 2027 à 2024 (source EPPS).

Interconnexion

Néant

Intermodalité

• État existant

Le prolongement du TCSP Massy – Saclay – Saint-Quentin-en-Yvelines depuis la sortie de l'École Polytechnique jusqu'au Christ de Saclay est en cours de travaux sous la maîtrise d'ouvrage du STIF pour une livraison prévue fin 2015.

• Projet

Un comité de pôle est prévu pour la gare de Palaiseau ainsi que pour les deux autres gares du plateau de Saclay. Le pilote devrait être l'Établissement Public d'aménagement de Paris Saclay.

Projet urbain : espaces construits et espaces publics

Le plateau de Saclay regroupe à une quinzaine de km de Paris 15 % de la recherche publique française ainsi que des pôles importants de Recherche et Développement privés, représentant 200 000 emplois et 47 000 étudiants.

A partir de 2007, le développement du Plateau de Saclay a pris une ampleur nouvelle en étant inscrit dans les priorités nationales avec des financements public associés et avec la mise en place de l'Établissement Public Paris Saclay (EPPS), créé en 2010 par la Loi du Grand Paris.

La future gare de Palaiseau est située dans la ZAC du quartier de l'École Polytechnique, créée en 2013, et qui s'inscrit dans le plan Campus, un projet scientifique d'ampleur. Les études d'urbanisme sont en cours. Le programme prévu s'élève à 870 000m² SHON, dont 278 000m² de logements familiaux et étudiants.

Documents contractuels et réglementaires

Le projet urbain s'inscrit dans une Opération d'Intérêt National, créée par décret en 2009.

Gouvernance

Des comités de pilotage des projets ferroviaire, d'intermodalité et urbains sont en place pour suivre les projets.

Avis et suggestions

L'EPPS prévoit d'être présent auprès de la SGP une fois que les maîtres d'œuvre auront été choisis pour les gares du plateau et le viaduc de la ligne et de produire à l'attention des maîtres d'œuvre des documents de prescriptions urbaines et paysagères pour l'insertion du métro. Cette contribution en complément de la note de contexte déjà produite par l'EPPS est une initiative positive qui pourrait être utilement développée dans les autres gares.

Vu le nombre d'architectes et d'urbanistes présents sur les différents périmètres de maîtrise d'ouvrage, il est suggéré la mise en place d'un assistant à maîtrise d'ouvrage commun, ce qui aiderait à la cohérence globale des projets de gare, d'intermodalité et urbain.

4.4. Nanterre Université

PMNU_synthèse du projet (Mode protégé) - PowerPoint

RICHER ACCUEIL INSERTION CRÉATION TRANSITIONS ANIMATIONS DIAPORAMA RÉVISION AFFICHAGE Acrobat

Abouchar, Jean Luc

MODE PROTÉGÉ Attention aux fichiers provenant d'un emplacement Internet, car ils peuvent contenir des virus. Il est recommandé de garder le mode protégé sauf si vous devez effectuer des modifications. Activer la modification

POLE MULTIMODAL NANTERRE U

The diagram shows an aerial view of the Nanterre University multimodal pole project. Key elements include: Nouveau BV (RATP), BV actuel, Reconstitution du PST Folle sur le site du Marteau (RATP), Démolitions PST Folle (EPADESA), Quai provisoire (RATP), Prolongation Souterrain (RFF), Place des provinces Françaises (EPADESA), Elargissement quai (RATP), Couverture ligne A du RER dir. Cergy Poissy Hors PMNU (EPADESA), Accès Ouest (SNCF), Allongement Quais (RFF), Viaduc Anatole France (EPADESA), Parvis (EPADESA), Débouche souterrain (EPADESA), Acquisitions foncières, démolitions, aménagement Cours de l'Université (EPADESA).

FRANÇAIS (FRANCE)

COMMENTAIRES COMMENTAIRES

FR 12:23 31/08/2015

Cette gare a été retenue dans l'analyse des différents exemples de gare car, vu l'état d'avancement du projet prévu d'être achevé en 2015, elle constitue un retour d'expérience dont la mission suggère de tirer parti pour les gares du Nouveau Grand Paris des transports.

Nouvelle gare multimodale

75 000 voyageurs/j sont prévus.

Caractéristiques : demeurée dans un état provisoire depuis les années 70, la gare Nanterre-Université a amorcé en 2006 une véritable mutation. Associant tous les modes de déplacement, train, RER, bus, vélo, le nouveau pôle multimodal Nanterre-Université offrira à l'horizon 2015 une gare entièrement neuve. La nouvelle gare sera le point d'ancrage des quartiers alentours (Anatole France, Provinces Françaises et Berthelot), de l'Université Paris-Ouest Nanterre-La Défense et de Cœur de Quartier. L'enjeu du projet global est de créer autour de la gare un lieu de vie et d'animation où se rencontrent habitants, étudiants et salariés.

État d'avancement : le projet se compose de plusieurs équipements :

Le parvis

Le nouveau parvis a été livré en août 2012. Cette première réalisation clé dont la maîtrise d'ouvrage a été assurée par l'EPADESA, a nécessité le maintien de l'activité et du trafic de la gare actuelle, et constitue en ce sens une véritable prouesse technique. La plupart des travaux ont été réalisés de nuit.

Le viaduc

A la mise en service de la gare en 2015, le viaduc assurera la liaison depuis la rue Anatole France jusqu'au boulevard des Provinces Françaises en passant par le parvis de la nouvelle gare. Une programmation d'équipements en rez de chaussée est à l'étude. Les travaux se sont achevés en décembre 2012, sous maîtrise d'ouvrage EPADESA.

Le bâtiment voyageurs

Situé au-dessus des voies ferrées, le nouveau bâtiment voyageurs actuellement en construction, sous maîtrise d'ouvrage de la RATP et maîtrise d'œuvre d'AREP, abritera à terme la nouvelle gare Nanterre-Université (accès des voyageurs aux quais, guichets etc); Il sera livré en 2015.

Réseau accessible par cette gare

- RER A
- Ligne L du Transilien reliant Saint Lazare à l'ouest de l'Ile de France

Intermodalité

- avec des bus
- avec le tramway T1 prolongé
- il n'y a pas de parking de rabattement projeté

Projet urbain : espaces construits et espaces publics

L'enjeu était d'avoir une gare ouverte sur la ville.

L'opération Cœur de Quartier repose sur la création d'une nouvelle centralité, basée sur un programme de construction de 120 000m² maximum, dont un pôle commercial de proximité de 15 000m² SHON environ, 50 à 55 000m² SHON de bureaux et 50 à 55 000m² SHON de logements.

La requalification des espaces publics est menée sous maîtrise d'ouvrage de l'Epadesa.

Concernant les parkings, ce sont les programmes immobiliers de Cœur de quartier qui les prévoient. Du fait de la mixité de la programmation (commerces, logements, bureaux), il est apparu nécessaire de réfléchir à une mutualisation du stationnement entre ces programmes, pour permettre un foisonnement des places (utilisation de la même place par différents utilisateurs au cours de la journée).

Documents contractuels et réglementaires

Les conventions de financement ont été signées en 2004 et 2006, définissant les maîtrises d'ouvrage, le montant des dépenses, les calendriers et les financements.

Gouvernance

Des comités de pilotage des projets ferroviaire, d'intermodalité et urbains ont été mis en place pour suivre les projets.

Avis et suggestions

L'Epadesa souligne les difficultés suivantes :

- . Multiples maîtres d'ouvrages (3 ferroviaires : RATP, RFF, SNCF + 1 aménageur)
- . Complexité du financement pour les acteurs ferroviaires (3 conventions de financement à cheval sur 2 CPER), et multiples financeurs (Etat, Région, CD92).

Les conventions de financement ont été signées en 2004 et 2006, à un stade très amont du projet (APS), alors que toutes les complexités ne sont pas encore identifiées

- . Ces conventions de financement n'abordent pas du tout la question du montage ni du foncier, qui continuent à se poser tout au long de la réalisation et qui sont difficiles à résoudre du fait des règles propres à chaque acteur et que le projet ne rentre pas dans les cases habituelles. Exemple: la RATP est MOA du nouveau bâtiment voyageur, qui appartient à terme en partie à la RATP, et en partie à SNCF.

Enfin, 2 éléments font que le projet est très long à réaliser :

- . de multiples ouvrages sont à réaliser, de manière séquentielle. Les retards initiaux en génèrent d'autres...
- . la gare est maintenue en exploitation tout au long du projet.

Au vu de cette expérience, l'EPADESA suggère les pistes d'optimisation suivantes:

- . Simplifier la maîtrise d'ouvrage (prévoir dès l'origine qu'un seul acteur soit MOA de l'ensemble)
- . Avoir comme préoccupation de concevoir et réaliser les objets les plus simples possibles
- . **Simplifier les financements (réduire le nombre de financeur, ou le nombre de convention, prévoir la même clé de répartition pour tous les ouvrages à réaliser, etc).**

4.5. Saint-Cloud

Nouvelle gare du grand Paris Express :

85 000 voyageurs/j fréquentent la gare.

Caractéristiques : le bâtiment de la nouvelle gare est localisé sous le bâtiment historique de la SNCF, inutilisé comme gare, à 3 mn 30 de la gare actuelle de la SNCF et en milieu très urbanisé et pentu à proximité immédiate de 2 hôpitaux. La gare est à 24 m de profondeur.

État d'avancement : les études de maîtrise d'œuvre – avant-projet puis projet-démarreront fin 2015.

Réseau du Grand Paris Express accessible par cette gare

- ligne 15 ouest : prévu en 2025

Interconnexion

C'est un nœud d'interconnexion auquel s'arrêtent tous les trains Transiliens entre Saint Lazare et l'ouest parisien :

- avec la ligne L, qui va de Saint-Lazare à Versailles Rive Droite, d'une part, et à Saint-Nom-la-Bretèche, d'autre part,
- avec la Ligne U qui va de La Défense à La Verrière.

Intermodalité

• État existant

- à la gare du Transilien, existent 3 lignes de bus, un parking appartenant à la commune, concédé à Vinci et comportant 122 places dont 53 places affectées et 69 places en libre accès, une station de taxis et une station d'Autolib,
- le tramway T2 a sa gare Parc de Saint-Cloud, située à 600 m vers la Seine avec un fort dénivelé vers le bas,
- à la gare du T2, existent 4 lignes de bus, dont 3 terminus et une station de Velib.

- Projet

Le comité de pôle est en cours de mise en place, avec une convention de financement d'étude en cours de signature entre la SGP et Saint-Cloud. Le pilote sera la commune de Saint-Cloud.

Projet urbain : espaces construits et espaces publics

Le projet urbain de la commune se traduit à travers son PLU qu'elle prévoit de revoir pour maintenir la population à 30 000 habitants alors que la tendance est à la baisse.

Documents contractuels et réglementaires

La commune n'a pas souhaité établir un CDT.

Gouvernance

Des comités de pilotage des projets ferroviaire, d'intermodalité et urbains sont en place pour suivre les projets.

Avis et suggestions

Le site de la gare est très urbanisé et très contraint ; la commune a une expérience limitée en matière de projet urbain.

Dans ce contexte, la commune aura besoin d'un appui pour définir le cahier des charges des études d'intermodalité à partir du cahier des charges type établi par le STIF et la SGP, pour choisir le bureau d'études et pour le piloter. Il est recommandé qu'elle s'appuie sur une assistance à maîtrise d'ouvrage à cet effet, indépendante des opérateurs de transport.

Compte tenu de l'existence actuelle de deux pôles de transport, celui du Transilien et celui du T2, situés à 600 mètres l'un de l'autre, il est recommandé que les études d'intermodalité portent sur l'ensemble de ces deux pôles.

Une carte des deux pôles de gares sur lequel figureront à la même échelle les réseaux de transport, les gares, les éléments d'intermodalité et les aménagements urbains, existants et projetés, est un support nécessaire à établir pour permettre les débats au sein du comité de pôle.

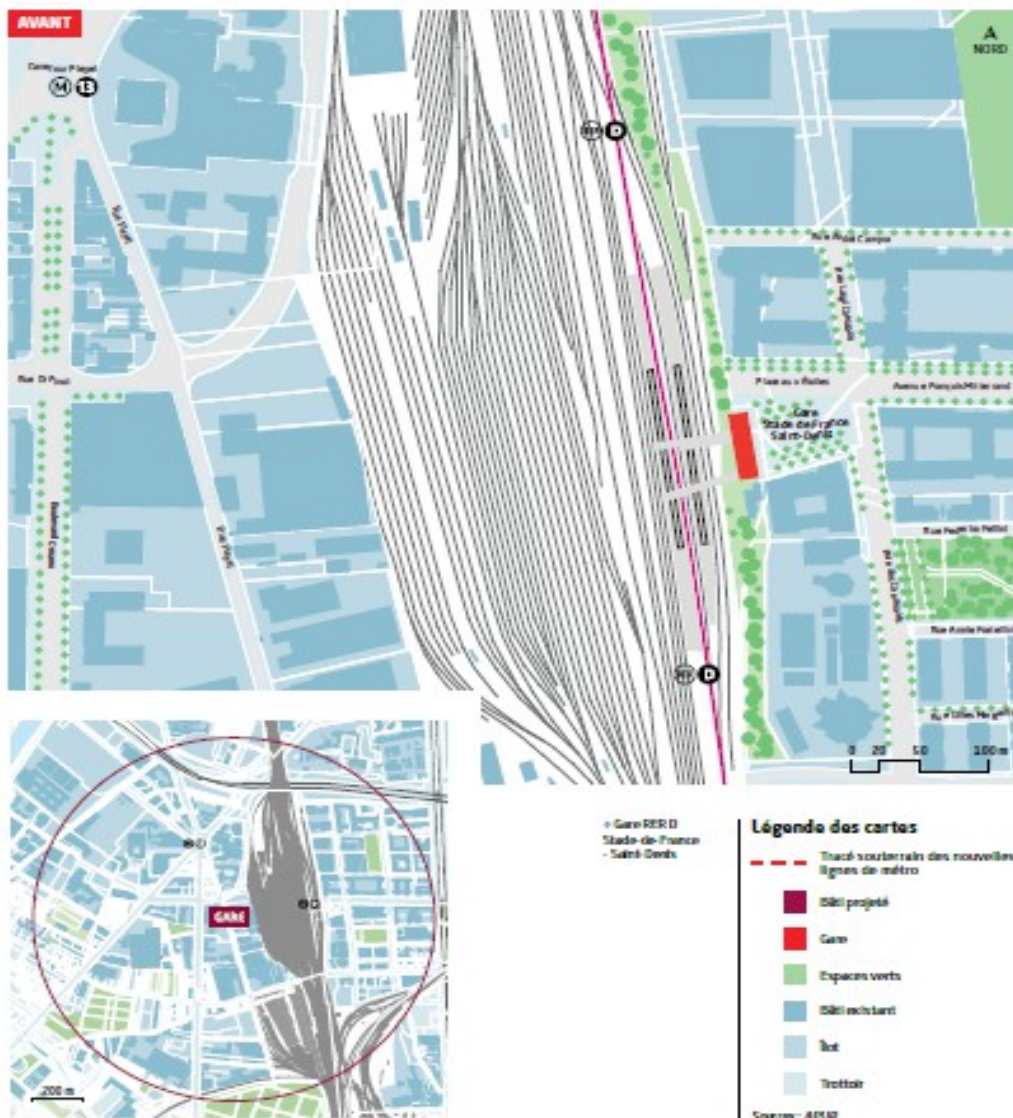
Dans le cadre de la mise en place de la Métropole du Grand Paris, il serait pertinent que le pilotage du comité de pôle soit transféré, lorsque celui-ci sera en place, au Territoire qui se situera à une échelle plus adaptée aux enjeux d'intermodalité.

4.6. Saint-Denis Pleyel (93)

Gare porte de la métropole Saint-Denis Pleyel

250 000

voyageurs fréquenteront le pôle de Saint-Denis Pleyel chaque jour à l'horizon de la mise en service du réseau du Grand Paris Express



Nouvelle gare du Grand Paris Express

250 000 voyageurs/j sont prévus à terme.

Caractéristiques : le bâtiment de la nouvelle gare est localisé à l'ouest du faisceau ferré nord à Saint Denis, la gare actuelle du RER D étant située à l'est du faisceau ferré, avec une passerelle reliant les deux gares. La gare est considérée comme emblématique de par sa localisation aux portes de la métropole.

Etat d'avancement : l'étude de conception est en cours par l'architecte Kengo Kuma au stade de l'AVP. Le projet de permis de construire devrait être déposé en 2016.

Réseau du Grand Paris Express accessible par cette gare

C'est un noeud majeur de terminus des lignes suivantes du GPE :

- terminus du prolongement de la ligne 14 : prévu en 2023
- terminus de la ligne 16 : prévu en 2023
- terminus de la ligne 15 est : prévu en 2025
- terminus de la ligne 17 : prévu en 2025
- terminus de la ligne 15 ouest : prévu en 2027

Interconnexion

- avec le RER D de l'autre côté du faisceau ferroviaire
- avec la ligne 13 – station Carrefour Pleyel située à 300 mètres
- avec la ligne H : en débat

Intermodalité

- **État existant**

une dizaine de lignes de bus

Projet

Le comité de pôle est en cours de mise en place, avec une convention de financement d'étude en cours de signature entre la SGP et Plaine Commune. Le pilote sera Plaine Commune.

Projet urbain : espaces construits et espaces publics

Le projet urbain du secteur de Pleyel est en cours d'élaboration depuis 2007. Il est porté par la Communauté d'agglomération Plaine Commune et s'inscrit dans le projet de développement de l'ensemble de ce territoire, développement engagé depuis les années 80. La collectivité dispose d'une expérience confirmée en la matière avec ses services et son aménageur, la SEM Plaine Développement, et se considère sans ambiguïté comme responsable de la cohérence globale des différents projets, ferroviaire et urbain, sur son territoire. Sur le site de Pleyel, les enjeux et la programmation urbaine sont définis, une étude urbaine est en cours par l'agence AUC.

Les études urbaines ayant été engagées en 2010, elles ont pu faire l'objet de prescriptions qui ont été intégrées dans le cahier des charges de l'appel d'offres de la SGP pour le choix du maître d'oeuvre de la nouvelle gare.

Le point fort du projet urbain est la création d'un "pont habité" qui franchira le faisceau ferroviaire et assurera la liaison entre deux pôles urbains majeurs de Saint Denis pour les bus et tramways et les piétons. Les études techniques et financières ont été réalisées. Il reste la question du financement qui est mentionné dans le CPER sans être complètement traité à ce stade.

La localisation possible du Village Olympique à proximité de la nouvelle gare est un élément moteur pour la dynamique du projet d'ensemble et pour son financement (gare, passerelle).

Sous l'égide de la SGP et de la DRIEA et dans le cadre de l'Observatoire des gares, une monographie du quartier de la nouvelle gare a été établie par l'APUR en

décembre 2014. C'est un outil de diagnostic et d'ambition qui a été partagé entre les différents acteurs.

Sous le pilotage de la SGP, dans le livre « Les places du Grand Paris » - Repères pour l'aménagement des espaces publics autour des gares du grand Paris Express- publié en juillet 2015, cette nouvelle gare a fait l'objet d'une présentation de ses enjeux et d'une expression du point de vue de quelques acteurs, ce qui a vocation à favoriser l'élaboration conjointe du projet dans toutes ses dimensions. Cette gare y est considérée comme représentative des « gares portes de la métropole ».

Documents contractuels et réglementaires

Un accord cadre préfigurant le CDT a été signé en janvier 2012.

Un protocole d'accord a été signé en mars 2012 entre Plaine Commune, sa SEM, l'État, la CDC, la SGP, la SNCF, RFF, l'EPA Plaine de France et le STIF précisant le programme et la maîtrise d'ouvrage des études et les modalités de réalisation, ainsi que la coopération entre les acteurs.

Une convention de groupement de commandes a été signée en avril 2012 entre la SEM Plaine Commune Développement, la CDC, la SGP, la SNCF Gares et connexions, RFF et l'EPA Plaine de France pour mener à bien les études de faisabilité du franchissement et de l'évolution du faisceau ferroviaire en rapport avec le franchissement.

Un CDT « territoire de la culture et de la création » a été signé le 22 janvier 2014. Il détermine les enjeux d'aménagement et de transport ainsi que la gouvernance pour l'élaboration des projets sur un territoire qui englobe le secteur de la nouvelle gare de Saint-Denis Pleyel.

Une convention de co-maîtrise d'ouvrage en avril 2015 qui organise un transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage à Plaine Commune qui assure le pilotage général du franchissement.

Un protocole foncier a été signé en décembre 2014 entre la SGP et Plaine Commune, pour assurer une complémentarité et une efficacité dans l'action foncière de chaque établissement dans le cadre du projet ferroviaire et du projet urbain.

Un périmètre d'attente d'aménagement global a été intégré au PLU, ce qui préserve l'avenir à travers le gel possible des permis de construire d'une certaine importance dans ce secteur dans l'attente de la réalisation de l'étude d'aménagement.

En projet : dans le cadre des réflexions actuelles de l'État sur une future OIN multisites en Île-de-France, ce site pourrait être retenu pour faire l'objet d'un Contrat d'Intérêt National (CIN) dans le prolongement du CDT et des démarches partenariales engagées depuis 25 ans sur ce territoire.

Gouvernance

Des comités de pilotage des projets ferroviaire, d'intermodalité et urbains sont en place pour suivre les projets.

Avis et suggestions

La démarche de projet portée par Plaine Commune et les acteurs du transport est très structurée avec des étapes claires et des protocoles jalonnant les étapes et les sujets. C'est un exemple qui mérite d'être valorisé auprès des autres collectivités locales.

L'interconnexion potentielle de la ligne H avec la création d'une gare, qui concerne les habitants de la deuxième couronne, doit être décidée au niveau adéquat pour prendre en compte les intérêts supérieurs au site de la gare.

Concernant le franchissement des voies ferrées, l'enjeu est très fort sur le plan urbain et des transports avec l'idée du « pont habité ». La question du financement doit être traitée au niveau adéquat de l'État et de la Région.

Le calendrier des études d'intermodalité portées par le comité de pôle est important à respecter pour que la bonne articulation avec le projet ferroviaire et le projet urbain soit assurée en termes d'utilisation des espaces, du respect des calendriers de réalisation des projets et de leurs coûts.

4.7. Créteil l'Echat

Nouvelle gare du Grand Paris Express

11 200 voyageurs/h sont prévus à terme à l'heure de pointe.

Caractéristiques : le bâtiment de la nouvelle gare est situé à Créteil près de l'hôpital Henri Mondor devant l'actuelle gare routière. La gare est située à 16 m de profondeur.

État d'avancement : l'étude est en cours par l'architecte ANMA et le bureau d'études SYSTRA.

Réseau du Grand Paris Express accessible par cette gare

- ligne 15 sud : prévue en 2022

Interconnexion

- avec la ligne 8 du métro

Intermodalité

- **État existant**

- une gare routière existe avec 5 lignes de bus

- **Projet**

Le comité de pôle est en cours de mise en place, Le pilote sera la ville de Créteil.

Projet urbain : espaces construits et espaces publics

A l'initiative de la Ville de Créteil, la densification autour de la gare et la réalisation de logements sont des objectifs clairs du projet urbain.

La SGP a prévu sur ses emprises ainsi que sur celles de l'APHP une opération connexe de la gare en concertation avec la ville de Créteil. Le promoteur Nexity avec l'architecte Michel Guthmann a été retenu en juillet 2015 après appel d'offres pour la réalisation de cette opération qui comportera 22 000m² de logements et bureaux ainsi qu'un parking public de 200 places et qui devrait être réalisé concomitamment avec la gare.

La SGP a également prévu sur un terrain voisin de l'APHP de réaliser une opération d'environ 500 logements.

Un peu plus loin, GPA (ex-AFTRP) est aménageur de la ZAC de Créteil l'Echat dans laquelle sont envisagés 1400 logements.

La réalisation de ces projets ainsi que celui de la gare est facilitée par le fait que le foncier appartient à des propriétaires publics qui sont vendeurs.

Sous l'égide de la SGP et de la DRIEA et dans le cadre de l'Observatoire des gares, une monographie du quartier de la nouvelle gare a été établie par l'APUR en décembre 2014. C'est un outil de diagnostic et d'ambition qui a été partagé entre les différents acteurs.

Documents contractuels et réglementaires

Un CDT a été envisagé, sans suite.

Gouvernance

Des comités de pilotage des projets ferroviaire, d'intermodalité et urbains sont en place pour suivre les projets.

Avis et suggestions

La question du dimensionnement des parkings devra être traitée dans le comité de pôle en intégrant les besoins des habitants du Plateau Briard, Communauté de communes appelée à intégrer le futur Territoire.

La mission suggère que la présidence du Comité de pôle soit transférée de la Ville de Créteil au Territoire afin de faciliter cette concertation et que, le cas échéant, un espace de stationnement complémentaire aux stricts besoins actuels soit prévu dans les sites à aménager, espace qui serait urbanisable ultérieurement.

4.8. Villejuif Institut Gustave Roussy

Nouvelle gare du Grand Paris Express

10 000 voyageurs/h sont prévus à terme à l'heure de pointe.

Caractéristiques : le bâtiment de la nouvelle gare est situé dans le parc départemental des Hautes Bruyères à l'entrée de l'Institut Gustave Roussy. La gare est située à 51 mètres de profondeur, c'est la plus profonde du Grand Paris Express.

État d'avancement : l'étude est en cours par l'architecte Dominique Perrault, SETEC TPI et Ingerop.

Réseau du Grand Paris Express accessible par cette gare

- Ligne 15 sud : prévue en 2022
- Prolongement de la ligne 14 : prévu en 2023

Interconnexion

néant

Intermodalité

Le comité de pôle est en cours de mise en place, avec une convention en cours de signature. Le pilote sera la CAVB (communauté d'agglomération du val de Bièvres).

Projet urbain : espaces construits et espaces publics

Un projet de ZAC ambitieux est en cours d'étude sur 70 ha. Il comporte 2 900 logements et des activités économique pour 280 à 450 000 m² SHON, dont un bioparc de 30 000 m² SHON en lien avec l'Institut Gustave Roussy : c'est l'opération Campus Grand Parc porté par la Communauté d'agglomération du val de Bièvres qui en a confié l'aménagement à la SADEV, société d'économie mixte départementale . La ZAC a été créée en 2011. L'urbaniste est l'agence TVK.

Sous l'égide de la SGP et de la DRIEA et dans le cadre de l'Observatoire des gares, une monographie du quartier de la nouvelle gare a été établie par l'APUR en décembre 2014. C'est un outil de diagnostic et d'ambition qui a été partagé entre les différents acteurs.

Documents contractuels et réglementaires

- un CDT Campus Sciences et Santé a été signé le 28 octobre 2013. Le secteur de la gare de Villejuif IGR en est un des points majeurs.
- un Contrat d'Intérêt National, qui pourrait constituer un prolongement opérationnel du CDT, est imaginé et pourrait être présenté à la réunion interministérielle d'octobre sur la grand Paris, présidée par le premier Ministre.

Gouvernance

Des comités de pilotage des projets ferroviaire, d'intermodalité et urbains sont en place pour suivre les projets.

Avis et suggestions

La profondeur à 51 mètres de la nouvelle gare ne facilite pas l'échange rapide, convivial et en sécurité avec le parvis extérieur et les lignes de bus. Il est suggéré que la signalétique soit étudiée en conséquence tant à l'intérieur de la gare qu'à l'extérieur.

Le calendrier des études d'intermodalité portées par le comité de pôle est important à définir précisément et à respecter pour que la bonne articulation avec le projet ferroviaire et le projet urbain soit assurée en termes d'utilisation des espaces, du respect des calendriers et des coûts.

Compte tenu de l'ambition forte du projet urbain, la flexibilité des espaces réservés aux éléments d'intermodalité est importante à rechercher car les besoins peuvent évoluer significativement dans le temps. Le financement et l'exploitation des éventuels gare routière et parking sont des éléments clefs.

Une carte sur lequel figureront à la même échelle les réseaux de transport, les gares, les éléments d'intermodalité et les aménagements urbains, existants et projetés, est un support nécessaire à établir pour permettre les débats au sein du comité de pôle.

4.9. Vitry Centre

Nouvelle gare du Grand Paris Express :

5 500 voyageurs/h en pointe le matin sont prévus à terme. L'APUR annonce un afflux de 4 000 piétons à l'heure de pointe (source : Observatoire des quartiers de gare). Les voyageurs se rendant à la gare viendront à 40 % du tramway et 60 % de la ville.

Caractéristiques : bâtiment situé sous le Parc du Coteau à proximité d'équipements publics (Hôtel de Ville et musée MacVal) et de zones de forte densité. Quais à 24 mètres de profondeur.

État d'avancement : étude en cours par l'architecte King Kong et le bureau d'études Systra.

Réseau du Grand Paris Express accessible par cette gare

15 sud, prévu pour 2022.

Interconnexion :

Néant.

Intermodalité

État existant :

2 lignes de bus : arrêts proches.

Une 3ème ligne qui sera supprimée à la mise en service du tramway.

Projet

Tramway T9 Paris - Orly : mise en service est prévue en 2020, arrêt face à l'entrée de la gare.

Parking vélo : 40 places sécurisées + 60 places sur le parvis. Pistes cyclables sur l'avenue.

Station de taxis et éventuellement dépose minute et aire autopartage sur l'avenue au droit de la gare.

Négociation à prévoir de places de stationnement (2 au total) dans les parkings publics environnants pour les personnels des commerces de la gare.

Le comité de pôle est en cours de mise en place, Le pilote sera la Ville de Vitry-sur-Seine.

Projet urbain : espaces construits et espaces publics

La Ville de Vitry-sur-Seine a engagé un projet urbain en lien étroit avec l'ANRU dans le cadre du Programme National de Rénovation Urbaine. Elle va procéder à une consultation d'urbanistes.

Sous l'égide de la SGP et de la DRIEA, dans le cadre de l'Observatoire des gares, une monographie du quartier de la nouvelle gare a été établie par l'APUR en décembre 2013.

Par ailleurs, le même observatoire a publié en juillet 2014 une analyse croisée des quartiers de gares de la ligne 15 sud.

Documents contractuels et réglementaires

Pas de CDT.

Gouvernance

Des comités de pilotage des projets ferroviaire, d'intermodalité et urbains sont en place pour suivre les projets.

Avis et suggestions

La mission partage le souhait de la Ville de Vitry-sur-Seine que les études d'intermodalité pilotées par le comité de pôle soient un des volets de son projet urbain, qui est élaboré concomitamment avec l'aide de l'ANRU. A tout le moins, elle suggère qu'une assistance à maîtrise d'ouvrage commune aux différents maîtres d'ouvrage soit mise en place.

5. Les projets de Transit Oriented Development (TOD) nord-américains, quel retour d'expérience pour les gares du Grand Paris ?

Auteur : Sylvain Petitot

Qu'il s'agisse des futures gares du Grand Paris Express ou tout projet de gare ou de pôle d'échanges, la question de l'intégration urbaine de ces équipements s'avère de première importance dans le cadre d'un urbanisme de plus en plus orienté vers, voire par, les transports publics. L'arrivée d'un système de transport urbain lourd - RER, TER, *light train*, métro, tramway, voire BRT (*Bus Rapid Transit*) – ne constitue pas simplement un projet de transport ou un projet technique mais bien un projet urbain dont la réussite pour les habitants et utilisateurs sera conditionnée par celle de son intégration urbaine.

Très schématiquement, cette intégration urbaine renvoie à de multiples dimensions et peut s'analyser à différentes échelles. L'échelle de l'agglomération pose la question de l'inscription de cet équipement dans le réseau de transport de l'agglomération, facilité d'accès tous modes dans son aire d'influence, richesse, facilité et vitesse d'accès des différents attracteurs de l'agglomération. L'échelle du quartier pose tout d'abord la question de l'effet de barrière éventuelle de l'infrastructure et de la capacité du pôle à constituer une passerelle attractive et performante entre les secteurs séparés par l'infrastructure. L'intégration urbaine du pôle à l'échelle du quartier passe aussi par la qualité de son accessibilité, accessibilité automobile ou autres modes de transport collectifs dans une logique de rabattement, et de connectivité, accessibilité piétonne pour les habitants du quartier. L'intégration urbaine à l'échelle du quartier renvoie aussi à la question de l'inscription du pôle dans l'ensemble des services et aménités disponibles à cette échelle, services proposés au sein du pôle d'échanges, attractivité, mais aussi services lisibles et accessibles depuis ce pôle. Enfin, au-delà de l'équipement lui-même, la gare *stricto sensu*, se pose la question du projet urbain dont il peut être le catalyseur et de son rapport au reste du quartier et de l'offre de service qu'il peut induire.

Comment réussir cette intégration urbaine ? Quelle forme urbaine promouvoir ? Quels éléments de programme pour le quartier ? Quelle maîtrise d'ouvrage mettre en place ? Quelles doivent-être ses modalités d'organisation, de travail ? Quelle concertation ou association d'autres partenaires ? Une analyse d'expériences françaises et étrangères, et en particulier du développement des projets de *TOD (Transit Oriented Development)* nord-américains devrait permettre, tout en restant attentif à la spécificité des contextes, de dégager quelques pistes de bonnes pratiques ou de facteurs de réussite.

5.1. Les projets de *TOD* aux USA, vingt ans d'expérience

5.1.1. Le *TOD*, un concept nord-américain issu du *New Urbanism*

Lié à l'émergence du *New Urbanism* aux Etats-Unis, le concept de *Transit-Oriented Development (TOD)*, apparu dans les années 1990, propose de développer aux abords des infrastructures de transport métropolitaines des projets d'aménagement caractérisés par une forte densité, une mixité fonctionnelle et une attention portée à la qualité des espaces publics. Il s'agissait ainsi de rompre avec un développement des villes

américaines basé sur le *prima* accordé à l'automobile et à ses infrastructures et caractérisé par de faibles densités et un fort étalement urbain.

Peter Calthorpe, l'un des fondateurs du mouvement du *New Urbanism* et principal promoteur du concept de *TOD*, définit ce type d'opération comme un projet d'aménagement urbain développé à proximité d'une infrastructure de transport et caractérisé par :

- une inscription dans une zone de 600 mètres (2000 pieds) autour d'une station de transport collectif, cette distance étant considéré comme une distance de marche confortable pour une majorité de personnes ;

- une recherche de mixité et diversité de fonctions, commerces, bureaux, espaces et équipements publics), en veillant à situer les premiers aux abords immédiats de la station, alors que les logements doivent être plutôt localisés en périphérie de la zone, en respectant le cas échéant un gradient de densité du plus dense au centre de la zone jusque la périphérie et son environnement parfois pavillonnaire.;

- un accent mis sur l'usage des modes actifs (marche essentiellement) et des transports publics (connectivité avec d'autres modes de transport collectif).

A l'échelle des agglomérations, Peter Calthorpe distingue deux types de *TOD*, des *TOD* « urbains » (*Urban TOD*) qui s'appuient sur les stations des lignes de transport collectif structurantes (*i.e.* principales lignes interurbaines), et des *TOD* « résidentiels » (*Neighborhood TOD*) implantés sur les stations des lignes secondaires. Les premiers peuvent accueillir des bureaux, commerces ou équipements métropolitains alors que les seconds sont plutôt dédiés aux commerces de proximité, équipements de second ordre et logements.

Enfin, certains auteurs, comme Robert Cervero insistent sur le fait que le succès des *TOD* et de la fréquentation des transports collectifs par les usagers de ces quartiers est conditionné par les « 3D » : *Density* (densité), *Diversity* (diversité des fonctions urbaines et des types d'habitats) et *Design* (qualité de la conception des espaces publics).

5.1.2. Vingt ans de TOD, des projets nombreux et variés

Si le mouvement du *New Urbanism* a longtemps été discrédité, en Europe en général et en France en particulier, en raison de son fréquent néo-traditionalisme architectural, il faut néanmoins reconnaître qu'il a fortement influencé la production urbaine américaine depuis une vingtaine d'années en remettant en cause l'importance de l'automobile, la faible densité des villes et l'étalement urbain et en promouvant plutôt une ville plus dense et conviviale, la qualité des espaces publics et la redécouverte de la marche et des transports collectifs.

Le concept de *TOD* renvoie aujourd'hui à deux réalités scalaires complémentaires. On parle ainsi de *TOD* à l'échelle d'une agglomération pour désigner une planification urbaine cherchant à promouvoir une croissance urbaine maîtrisée (*smart growth*) s'appuyant sur un réseau de transport efficace et ses nœuds. A l'échelle du quartier, le terme de *TOD* désigne des projets d'aménagement situés sur des stations ou nœuds de transports et dotés d'un certain nombre de caractéristiques.

Si l'on s'intéresse au *TOD* comme projet urbain, les principes du *TOD* sont aujourd'hui l'objet d'un relatif consensus et nombreuses sont les réalisations qui depuis vingt ans se réclament de l'appellation aux USA, qu'il s'agisse véritablement de mettre en œuvre ces principes d'aménagement ou, dans une logique purement commerciale, de se réclamer d'un mouvement qui bénéficie d'une image valorisante. Ainsi, si au début des

années 2000, on ne recensait, à en croire les spécialistes, qu'une centaine de réalisations méritant l'appellation de TOD, à la fin des années 2000, plus de 700 projets sur les 3300 stations de métro (*light train*) ou tramway que comptaient les villes états-uniennes pouvaient se réclamer de l'appellation⁵.

Tableau 1 : Quelques exemples de TOD aux Etats-Unis

(source : CEREMA, Articulier urbanisme et transport ; les contrats d'axe français à la lumière du *Transit-Oriented Development* (TOD), Lyon, Ed. Du CEREMA, 2015, p.64)

	AGGLOMÉRATION	SUPERFICIE	TRANSPORT	TYPE DE DÉVELOPPEMENT	DÉBUT DE PLANIFICATION / CONSTRUCTION
ORENCO STATION	Portland	56,7 hectares	Train léger	Extension urbaine	1994 / 1997
FRUITVALE VILLAGE	San Francisco	3 hectares (1,6 construit)	Train léger	Renouvellement urbain	1992 / 1999
DEL MAR STATION	Pasadena	1,5 hectare	Train léger	Renouvellement urbain (parking, dépôt ferroviaire)	1994 / 2000
ROSSLYN BALLSTON	Washington	518 hectares (sur 5 stations)	Métro souterrain	Renouvellement urbain (strip mall et logements)	1961 / années 1980
NOHO COMMONS	Los Angeles	36 hectares	Métro et BRT	Renouvellement urbain (quartier mixte)	1994 / années 2000
CITYCENTER ENGLEWOOD	Denver	22 hectares	Train léger	Renouvellement urbain (centre commercial)	1997 / 2000
CITY HEIGHTS	San Diego	15 hectares	Bus, puis BRT (2014)	Renouvellement urbain (quartier défavorisé)	1992 / années 2000
MOCKINGBIRD STATION	Dallas	4 hectares	Train léger	Renouvellement urbain (friche industrielle)	1997 / 1999 à 2003

Quelques exemples de TOD témoignant de la diversité des situations

La localisation de ces projets est extrêmement variée : centres urbains, quartiers de première couronne d'agglomération, communes satellites de grandes agglomérations, ou espaces suburbains parfois lointains. Par ailleurs ils correspondent à des situations très diverses : projets d'extension urbaine sur des terrains non bâtis, opérations de renouvellement urbain dans des banlieues résidentielles, sur d'anciennes zones commerciales ou des friches industrielles. Enfin ces projets sont d'ampleur variée, de quelques hectares à plusieurs dizaines. Il faut néanmoins reconnaître que l'image valorisante du *TOD* pousse certains développeurs à se réclamer désormais de cette appellation pour des projets qui laissent une large place à l'automobile, favorisent peu l'usage des modes alternatifs et restent essentiellement mono-fonctionnels pour peu

⁵ BILLARD G., « Transit Oriented Development, le cas de Dallas », *Études foncières*, n°150, mars-avril 2011, pp.44-47.

qu'ils se situent à proximité d'une station de transport, si bien que, pour certains spécialistes, il vaudrait mieux dans ces cas ne parler alors que de *Transit Adjacent Development (TAD)*.

5.1.3. Acteurs et partenariats

Si certains développements de *TOD* peuvent parfois relever de l'initiative privée, comme à Dallas, aux abords de la station Mockingbird sur un site de friche industrielle, l'essentiel des projets relèvent d'une initiative publique, Etat, autorité métropolitaine, comté, municipalité ou autorité organisatrice de transport (*Transit Agency*) Pour les autorités publiques locales, ces initiatives peuvent s'inscrire dans une démarche planificatrice visant à limiter l'étalement urbain et à mieux coordonner urbanisme et transport. Pour les autorités organisatrices, il peut s'agir parfois de chercher à mieux rentabiliser les investissements liés à une extension, la création d'une ligne nouvelle ou à l'amélioration du service. Dans d'autres cas, les projets peuvent permettre d'engager une opération de renouvellement urbain sur une friche commerciale ou industrielle ou de valoriser un foncier propriété de l'autorité organisatrice de transport ou d'une municipalité.

Dans tous les cas, le développement de ces quartiers suppose un partenariat public-privé qui peut prendre des formes variées et conduire à des réalisations diverses en fonction des objectifs des acteurs et du résultat de la négociation. « Les éléments de programme, les normes de stationnement automobile, les densités et gabarits des constructions, l'implantation des équipements, la qualité des espaces publics. tous les éléments structurants d'un projet (TOD ou pas) sont, davantage qu'en France, le fruit d'une négociation partenariale entre autorités publiques et promoteurs et investisseurs privés. »⁶

Enfin, ces projets, en particulier dans les cas où ils s'inscrivent dans une volonté de redynamisation d'un quartier ou une démarche de renouvellement urbain peuvent impliquer fortement des associations locales de commerçants ou d'habitants, les *Local Communities*. Ces associations, à l'image de ce qui se pratique dans les opérations de Community Development visant à impliquer les habitants dans l'amélioration de la vie quotidienne (aménagement et entretien d'espaces publics ou collectifs, implantation d'équipements publics, réhabilitation de logements, créations d'emplois locaux, échange de services, soutien scolaire, etc.) peuvent constituer des partenaires essentiels du projet.

La signature entre le promoteur et une association locale d'un *Community Benefits Agreement* peut matérialiser cette coopération, comme à NoHo Commons à Los Angeles où le promoteur s'est engagé à créer des emplois accessibles aux populations défavorisées du quartier⁷

Dans certains cas, insuffisamment associées au projet, elles peuvent manifester leur opposition au TOD, refuser la densification liée à l'arrivée de l'infrastructure de transport, ou l'augmentation des taxes locales qui permettraient de lancer l'amélioration de la desserte de leur quartier par les transports collectifs.

⁶ CEREMA, *Articuler urbanisme et transport ; les contrats d'axe français à la lumière du Transit-Oriented Development (TOD)*, Lyon, Ed. Du CEREMA, 2015, p.54.

⁷ Idem, p.70.

5.1.4. Le financement des projets de TOD

D'un point de vue général, l'autorité organisatrice de transport finance l'infrastructure et les stations, l'autorité publique locale, les voiries, réseaux, espaces et équipements collectifs et les promoteurs privés leurs constructions. Les institutions publiques peuvent bénéficier, en fonction des politiques mises en place par les différents États fédéraux, de prêts, fonds et subventions visant à favoriser le développement des réseaux de transports ou une croissance urbaine maîtrisée (*Smart growth*). Certains mécanismes spécifiques méritent d'être mis en avant.

Le *Benefit-Assessment Financing* correspond à la mise en place, pour une durée donnée (quelques dizaines d'années) et sur un territoire délimité par la collectivité (*Benefit-Assessment District*) d'une taxe additionnelle à la taxe foncière en vue de financer la mise en place d'un nouveau service urbain : assainissement, éclairage public, ligne de transport collectif, etc. Le montant de la taxe est calculé en fonction d'une estimation de la hausse des valeurs foncières liées à la mise en place de ce service. Pour être effective le principe de la mise en place de cette taxe additionnelle doit être accepté par vote par la majorité (voire dans certains états au moins les 2/3) des propriétaires fonciers concernés. Dans le cas des projets de TOD, cette taxe peut permettre le co-financement de l'infrastructure de transport, des stations ou des aménagements de voirie, de réseaux et d'espaces publics.

Le *Tax Increment Financing* correspond à l'affectation, là encore pour une durée donnée (quelques dizaines d'années) et sur un territoire défini par la collectivité (*Tax Increment Financing District*), de l'accroissement des revenus liés à la taxe foncière imputable au projet de TOD. Dès sa mise en place, en général dans un quartier où les terrains ont initialement une faible valeur vénale, le surplus de recette fiscale n'est pas reversé au budget général de la collectivité mais affecté à des projets publics entrant dans le cadre du développement du TOD.

5.2. Le développement d'aires TOD au Québec

Au Canada, Vancouver constitue une référence largement mise en avant avec en particulier le projet TOD de Collingwood village, requalification d'une friche ferroviaire et industrielle aux abords de la station Joyce-Collingwood. A Montréal, au Québec, la question d'une meilleure articulation urbanisme-transport est largement mise en avant depuis plusieurs années comme en témoignent les nombreuses publications et l'organisation de colloques associant académiques et praticiens ce sujet ou le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) élaboré en 2011 par la Communauté Métropolitaine de Montréal.

L'association montréalaise « Vivre en Ville », qui cherche depuis plus de vingt ans à promouvoir des « collectivités viables » a récemment publié deux ouvrages qui visent à promouvoir le TOD, au Québec en général et à Montréal en particulier.

Vivre en Ville, s'appuyant sur l'analyse de plusieurs expériences de TOD, insiste sur la nécessité de travailler à deux échelles, celle de l'agglomération et celle du quartier et propose de s'appuyer sur « huit pierres d'assise pour retisser la ville »⁸.

A l'échelle de l'agglomération, réarticuler urbanisation, densification et transport en commun passe, pour Vivre en Ville par quatre éléments :

- l'identification de corridors reliant les différentes polarités de la ville ;

⁸ Vivre en ville, *Retisser la ville. [Ré]articuler urbanisation, densification et transport en commun*, Québec, coll. « Outiller le Québec », 2013, 119p.

- le développement de transports en commun de qualité le long de ces corridors ;
- une localisation stratégique des activités à rayonnement métropolitain et régional renforçant l'articulation ville – transport en commun ;
- une croissance urbaine dirigée vers les corridors identifiés, en fonction de leur potentiel de densification.

A l'échelle du quartier, Vivre en Ville met également en avant quatre éléments :

- la promotion de l'usage des transports collectifs et modes actifs grâce à une conception des quartiers respectant des principes de mixité des activités, densité résidentielle, compacité du bâti et perméabilité de la trame urbaine ;
- la création d'espaces publics de qualité, favorables aux piétons, qu'il s'agisse des rues, places ou abords des stations de transport en commun ;
- un cœur de quartier vivant et animé, en particulier grâce à la qualité de son aménagement, la concentration des services et la localisation de la station de transport en commun ;
- une mixité sociale permise par la variété des types de logement disponibles et en particulier l'existence de logements abordables.

Par ailleurs, l'analyse de 5 expériences de TOD⁹, Collington village à Vancouver (Canada), Orenco Station à Portland (USA), CityCenter Englewood à Denver (USA), Rosslyn-Ballston à Arlington (USA) et Rieselfeld à Freiburg (Allemagne) amène Vivre en Ville à identifier cinq conditions principales de succès pour ce type de stratégie :

- à l'échelle de l'agglomération, la nécessité d' « arrimer les planifications », à la fois entre les organisations et entre les services d'une même organisation, facteur essentiel d'une bonne cohérence des stratégies poursuivies et des actions mises en place ;
- « oser la planification et la maîtrise d'ouvrage », ce qui consacre le rôle central que doit jouer la puissance publique dans ce type de projet et la mobilisation nécessaire des outils de planification ;
- « accroître la participation citoyenne », à travers une information et une concertation les plus précoces possibles ;
- « réclamer l'appui et exiger la cohérence des paliers supérieurs de gouvernement » ; en d'autres termes et dans le contexte canadien, veiller à engager les autres niveaux de gouvernement et leurs financements dans le projet.
- « faire preuve de vision à long terme et de détermination ».

5.3. Conclusion

Aux Etats-Unis depuis plus de vingt ans et plus récemment au Canada et en particulier à Montréal, la question de la sortie d'un urbanisme conditionné par l'usage de l'automobile et donc les infrastructures routières est posée à travers la question du *TOD*.

D'un point de vue sémantique on peut distinguer deux acceptions de cet acronyme suivant qu'on l'utilise au singulier ou au pluriel. Ainsi, utilisé au singulier il peut désigner un mode de développement urbain structuré par des réseaux de transport collectif performants et cherche à promouvoir une certaine densité, mixité des fonctions et de l'habitat autour des stations et nœuds de transport collectif. Aux pluriel, il sera

⁹ Vivre en ville, *Retisser la ville. Leçons de cinq expériences de transit oriented development*, Québec, coll. « Outiller le Québec », 2013, 107p.

utilisé pour qualifier des projets urbains publics ou privés développés à proximité de ces stations de transport collectif. Au final, cet acronyme peut donc renvoyer à deux réalités complémentaires d'échelles différentes, celui de l'agglomération et de la planification spatiale ou celui des projets localisés à l'échelle d'un quartier qui matérialisent cette politique de développement urbain maîtrisé (*smart growth*) cherchant à articuler urbanisme et transport collectif.

En ce qui nous concerne, nous nous placerons plutôt à l'échelle du quartier, même si, bien entendu, le succès des projets localisés suppose l'existence d'une conviction forte, partagée à la fois par la ou les autorité(s) en charge de la planification spatiale par celle(s) en charge du transport collectif à l'échelle de l'agglomération, de cette nécessaire articulation urbanisme-transport et son inscription dans les documents stratégiques et plans d'actions de ces autorités publiques. En France, les démarches partenariales engagées par exemple à Toulouse autour du SCOT et les contrats d'axes (Toulouse, Grenoble, Prolongement de la Ligne 11 du métro en Ile de France) s'inscrivent dans ce type de logique ¹⁰.

A l'échelle des projets urbains localisés à proximité des stations de transport, les réflexions menées en Amérique du nord autour du concept de *TOD* et le retour d'expérience issu de l'analyse des projets effectivement réalisés permettent de dégager un certain nombre d'éléments qui peuvent alimenter la réflexion sur l'insertion urbaine des gares d'un réseau comme celui du Grand Paris. En se remémorant en particulier les « 3D » (*Density, Diversity, Design*) de Robert Cervero, présentés comme des facteurs de succès de l'usage des transports collectifs nous proposons de retenir de ces expériences 6 facteurs de succès pour les quartiers de gares et l'intégration urbaine des stations.

5.3.1. La densité

Le concept et les réalisations de *TOD* mettent en avant l'intérêt de développer une certaine densité à proximité d'une station. Cette recommandation, formulée dans le contexte nord-américain d'une ville très étalée et de très faible densité, peut être entendue différemment en fonction des contextes urbains différenciés du projet francilien. Elle est à adapter en fonction des contextes urbains et peut prendre des formes variées. Il est bien entendu intéressant de pouvoir disposer, d'un réservoir d'utilisateurs potentiels maximal, qu'il s'agisse de résidents ou utilisateurs du quartier, employés ou consommateurs, dans l'aire définie par une isochrone de 10 à 15 minutes de marche rapide. Cette première recommandation renvoie aussi aux questions d'attractivité tous modes ou de connectivité de la station.

5.3.2. L'attractivité tous modes

Nous avons évoqué l'attractivité pour les piétons, utilisateurs de proximité de la station, il faut aussi évoquer celle pour les cyclistes, les automobilistes et les utilisateurs d'un autre mode de transport collectif dans une logique de rabattement.

Facile à évacuer d'un point de vue théorique ou normatif, la question de la place de l'automobile et en particulier de son *stationnement* à une distance raisonnable de la gare mérite d'être posée et traitée sérieusement. Dans certains cas c'est un facteur important d'attractivité de la gare. De nombreux projets qualifiés de *TOD* par leurs

¹⁰ MEUNIER-CHABERT M., « Contrats d'axes ; le cas de Grenoble », *Etudes Foncières*, n°150, mars-avril 2011, pp. 54-56.

promoteurs et de TAD par leurs détracteurs, semblent avoir échoué en raison de la place trop importante accordée à un stationnement en surface à proximité immédiate de la station (cas de LBJ Central à Dallas, par exemple). D'un côté cet « échec » témoigne de l'attractivité du transport collectif, la station fonctionnant bien comme lieu de rabattement des utilisateurs motorisés, de l'autre le quartier ne profite pas de la station pour bénéficier d'une polarité intéressante, le foncier le mieux situé restant sous utilisé. Cette question constitue une difficulté majeure pour les quartiers de gare. La mutualisation du stationnement, des modalités de financement de parking en ouvrage ou l'aménagement de parcours piétonnier agréables du lieu de stationnement à la station constituent des pistes de solutions à explorer.

De même pour les usagers d'autres modes de transport collectif en rabattement sur la station concernée, le passage d'un mode de transport collectif à l'autre doit être facile, agréable et lisible. On peut sur ce point signaler l'expérience développée à Echirrolles sous le vocable de « Carrefour de mobilités » pour laquelle une réflexion spécifique a été menée sur les aménagements, l'information locale et multimodale et la mise en évidence et l'aménagement d'itinéraires piétonniers agréables pour connecter stations de TER, de tramway et de bus dans un rayon de quelques centaines de mètres.

5.3.3. La diversité des fonctions urbaines

Le concept et les réalisations de TOD mettent en avant une nécessaire diversité des fonctions urbaines à localiser dans le quartier TOD. Cette diversité préconisée s'exprime dans le cadre d'une réflexion plus générale sur la localisation des diverses fonctions métropolitaines à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération. En d'autres termes, la diversité des fonctions peut être un facteur de réussite, d'attractivité d'un quartier de gare, contribuer à le constituer en polarité urbaine, mais cette polarité doit être pensée dans le cadre d'une la planification spatiale à l'échelle de la métropole. La réalisation d'une infrastructure comme celle réalisée dans le cadre du Grand Paris peut ainsi être l'occasion d'interroger les répartitions habitat/emploi à l'échelle de la métropole.

Certains auteurs distinguent des TOD « urbains » et des TOD « résidentiels », les premiers pouvant accueillir des fonctions métropolitaines supérieures (activités, équipements publics d'échelles métropolitaine), les seconds se contentant de logements et de services et commerces de proximité. Pour les premiers, on préconise une proximité plus immédiate de la station pour les bureaux et commerces alors que les logements pourront être situés un peu plus loin.

A ce propos, on peut aussi chercher à introduire aussi une mixité sociale et peut-être générationnelle à travers l'existence de typologies de logements de taille et nature variés. Il faut en effet souligner que le marché a plutôt aujourd'hui naturellement tendance, aux États-Unis (comme en France), dans ce type de projet, à privilégier les logements destinés aux catégories sociales les plus aisées plutôt que ceux accessibles aux personnes aux revenus les plus modestes.

La question des services proposés aux usagers du quartier et de la station est également importante. Elle doit reposer d'une part sur une analyse des différentes catégories d'usagers de ses espaces et de leurs besoins et attentes¹¹, et d'autre part sur celle des services déjà existants dans le quartier. La réflexion engagée sur ce point en 2012 par le

¹¹ CLAVEL R., PETITET S., BENTAYOU G., « Quels services pour les gares du futur », *Techni.Cités*, n°221, 23 décembre 2011, pp. 25-27.

Conseil de Développement du Grand Lyon est assez éclairante¹². Les services permettant d'optimiser son temps et l'information multimodale apparaissent comme des éléments importants. En la matière le service Optimod'Lyon, basé sur un partenariat public-privé et qui propose une information multimodale en temps réel, mérite d'être mis en avant. Les dispositifs plus traditionnels d'information en station sont également appréciés pour peu qu'ils donnent une information fiable.

La localisation des différentes fonctions ou éléments de programme, bureaux, commerces, logements, équipements publics divers, par rapport à la station constitue enfin une question importante. Quelle distance de ces éléments à la station, mais aussi que localiser dans la station ? Dans l'hypothèse où la gare correspond à l'émergence d'un aménagement spécifique dans un milieu urbain existant, se pose, pour les services à la personne et commerces la question du rapport entre les services et commerces déjà existants et ceux, éventuellement nouveaux, susceptibles d'être localisés dans ou à proximité immédiate de la station. Faut-il introduire de nouveaux services ou commerces venant concurrencer ceux déjà existants ou fonctionner plutôt en relation avec les premiers installés ?

5.3.4. Un urbanisme orienté modes actifs

Dans le contexte nord-américain, théoriciens et développeurs de TOD insistent sur l'importance de la qualité des espaces publics, des voiries et espaces publics plus particulièrement accueillants pour les piétons. Dans le cadre du *New Urbanism*, l'urbanisme promu par les TOD se veut en rupture avec l'urbanisme façonné par l'automobile pour retrouver une ville pensée pour le piéton. Par ailleurs, des questions de santé publique particulièrement graves aux Etats-Unis ont amenés les urbanistes à insister sur la nécessaire redécouverte de l'exercice physique et en premier lieu de la marche et donc à promouvoir une *walkable city*. Dans les TOD, la question du confort du piéton est véritablement considérée comme essentielle, il s'agit autant d'un urbanisme tourné vers le piéton que vers le transport collectif.

Mais pour encourager cette pratique, encore faut-il la rendre possible, sûre et agréable. Si les usagers des stations parisiennes de Chatelet ou Montparnasse peuvent être amenés à marcher plusieurs centaines de mètres ou une dizaine de minutes sans (trop) protester, en ville et à l'air libre, les trajets doivent être sûrs et plaisants au risque, de voir le piéton se muer en automobiliste pour, dans le meilleur des cas, se rendre à sa station de transport collectif en voiture. La question du confort du piéton est un point crucial ; sans doute convient-il alors de l'aborder dans toutes ses dimensions, à la fois physiques, psychologiques et sensorielles (voir sur ce point les travaux du laboratoire CRESSON de l'ENSAG à Grenoble).

Cette question est également importante pour l'utilisateur en rupture de charge comme nous l'avons signalé plus haut.

Par ailleurs, le cycliste est également un usager potentiel des transports collectifs à choyer. Encourager la pratique du vélo, éventuellement à assistance peut dans une certaine mesure permettre à la fois d'accroître l'aire de rayonnement de la station et réduire le nombre de places de stationnement pour automobiles à prévoir. Cela suppose non seulement de penser aux services spécifiques à localiser dans ou aux abords de la

¹² Conseil de Développement du Grand Lyon, « Espaces de mobilités et pôles d'échanges : nouvelles opportunités, nouveaux usages urbains, nouveaux services », Contribution adoptée en séance plénière du 3 décembre 2012, 19p.

station (parking sécurisé, service de vélo partagé...) mais aussi de travailler au confort, à la sécurité et à la continuité des itinéraires cyclables bien au-delà des abords de la station.

5.3.5. Partenariats et financement

Même si ces questions sont encore relativement peu documentées, les contextes locaux présidant à l'émergence de projets qualifiés de TOD assez variés, et les systèmes juridiques et institutionnels difficilement transposables, il apparaît que le rôle de la puissance publique en charge de la planification et de l'aménagement urbain s'avère essentiel. Pour les projets de TOD. C'est elle qui prend en charge le plus souvent la coordination avec l'autorité en charge du développement des transports collectifs et se doit de tenir le cap sur le long terme. Les partenariats avec les propriétaires fonciers et opérateurs privés, les négociations pour adaptations éventuelles des documents liés au droit des sols relèvent aussi de ses attributions. C'est elle qui doit prendre en charge la congruence des rationalités, intérêts et temporalités de l'ensemble des acteurs au service d'un projet urbain de qualité.

Il semble que les TOD nord américains peinent à mettre en place des systèmes de gouvernance équilibrés. Sur ce point, les contrats d'axes mis en place à Toulouse, Grenoble ou pour le prolongement de la ligne 11 du métro francilien constituent des modèles de partenariats dont il faudrait tirer des enseignements. Peut-être conviendrait-il d'élargir ces partenariats au monde économique et à la société civile.

Les systèmes de financement, qu'il s'agisse du *Benefit Assessment Financing*, augmentation de la taxe foncière acceptée par les propriétaire et dédiée au projet, ou du *Tax Increment Financing*, affectation du surcroît de taxe perçu au projet, et dans les deux cas pour une durée de plusieurs dizaines d'années, constituent des pistes de financement intéressantes. Malgré les dispositifs imaginés pour le Grand Paris, la question de la captation d'une partie de la plus-value liée à la réalisation d'une infrastructure de transport collectif structurante reste, à Paris comme dans le reste de la France, une question difficile récurrente. Les États-Unis, au-delà du BAF et du TIF ont développés des instruments variés en fonction des états qui mériteraient une étude approfondie.

La maîtrise foncière des terrains les plus intéressants aux abords d'un projet de station constitue une autre façon de prendre le problème. Les Établissements publics fonciers constituent des outils intéressants, leur intervention doit être la plus précoce possible ; l'Allemagne semble avoir sur ce point développé des modalités d'action dont on pourrait sans doute s'inspirer.

5.3.6. L'information et la concertation

L'accent est mis sur la nécessaire association, et ce le plus tôt possible, des habitants, organisés en communautés ou en associations au projet. Cette association, qui passe par de l'information, de la concertation voire de la participation de ces communautés à l'élaboration du projet peut permettre d'en améliorer non seulement l'acceptabilité sociale mais aussi la qualité dans la mesure où certaines dispositions peuvent véritablement impliquer les communautés dans sa conception et sa gestion. La formalisation du rôle dévolu aux associations de professionnels, usagers ou habitants sur le modèle des *Community Benefit Agreement* constitue sans doute une piste à explorer.

6. Bibliographie

6.1. Textes législatifs et réglementaires

6.1.1. Lois

Loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques

Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles

Loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

6.1.2. Décrets

Décret n° 2014-508 du 19 mai 2014 relatif à la mission de préfiguration de la métropole du Grand Paris

Décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013 portant approbation du schéma directeur de la région d'Île-de-France

Décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris

Décret n° 2011-724 du 24 juin 2011 relatif aux contrats de développement territorial prévus par l'article 21 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Décret n° 2010-756 du 7 juillet 2010 relatif à la Société du Grand Paris

6.2. Manifestations officielles

Discours de Monsieur François Hollande, Président de la République, à Vitry-sur-Seine, 12 juin 2015

Discours de Monsieur Manuel Valls, Premier ministre, au Salon des maires d'Île-de-France, 14 avril 2015

Réussir ensemble le Grand Paris, Premier ministre, dossier du Comité interministériel, 14 avril 2015

Grand Paris : passer des promesses à la concrétisation, Dossier en ligne, Premier ministre, 14 octobre 2014

Grand Paris, le temps des réalisations, discours de M Manuel Valls, Premier ministre, à Créteil, le 13 octobre 2014

Le Nouveau Grand Paris, Premier ministre, 6 mars 2013

Discours de Monsieur Nicolas Sarkozy, Président de la République, à la Cité de l'architecture et du patrimoine, 29 avril 2009

Discours de Monsieur Nicolas Sarkozy, Président de la République, à l'inauguration du satellite n° 3 Roissy Charles-de-Gaulle, 26 juin 2007

6.3. Documents de planification stratégique et contrats entre l'État et les collectivités territoriales

6.3.1. Documents de portée régionale

Plan de déplacements urbains d'Île-de-France, Région Île-de-France, 19 juin 2014
Île-de-France 2030, Schéma directeur de la région Île-de-France, 18 octobre 2013
42 chantiers pour les Franciliens, Dossier de presse, Région Île-de-France, 19 juillet 2013

6.3.2. Contrats de développement territorial

Contrat de développement territorial Boucles de la Marne, 22 juin 2015
Contrat de développement territorial Val de France / Gonesse / Bonneuil-en-France, 27 février 2014
Contrat de développement territorial Cœur économique Roissy Terres de France, 27 février 2014
Contrat de développement territorial Est ensemble La fabrique du Grand Paris, 21 février 2014
Contrat de développement territorial Territoire de la culture et de la création – Plaine commune, 10 février 2014
Contrat de développement territorial Boucle Nord des Hauts-de-Seine, 10 février 2014
Contrat de développement territorial Sénart, 19 décembre 2013
Contrat de développement territorial Grand Paris Seine Ouest, 13 novembre 2013
Contrat de développement territorial Campus sciences et société, 28 octobre 2013
Contrat de développement territorial Les Grandes Ardoines, 22 mai 2013

6.4. Rapports officiels

Mission de préfiguration de Grand Paris Aménagement, Thierry Lajoie, rapport remis à Sylvia Pinel, ministre du logement, de l'égalité des territoires et de la ruralité, 7 septembre 2015
Rapport d'information sur la seconde mission de suivi de la mise en application de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, Yves Albarello et Alexis Bachelay, députés, Assemblée nationale, 15 décembre 2014
Mobilité 21, Pour un schéma national de mobilité durable, Rapport au ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche, Philippe Duron, 27 juin 2013
Grand Paris, Financement du projet de transport, Gilles Carrez, député, 30 septembre 2009
La gare contemporaine, Rapport à M le Premier ministre, Fabienne Keller, sénatrice du Bas-Rhin, 10 mars 2009

6.5. Rapports du CGEDD

Modélisation des déplacements de voyageurs en Île-de-France, Michel Massoni, Emmanuel Raoul et Alain Ayong Le Kama, CGEDD, mars 2015
Projet FR3, Hervé De Tréglodé, Bernard Simon, CGEDD, 2014

Les gares de Lyon, Bercy et Austerlitz : état des lieux et perspectives du tripôle, Patrick Labia, Jean-Louis Picquand et Marie-Line Meaux, CGEDD, Rapport n° 8010-02, novembre 2013

Gare de Bercy – Intermodalité et accessibilité aux réseaux de transports urbains, Patrick Labia et Jean-Louis Picquand, CGEDD, Rapport n° 007917-01, février 2012

6.6. Avis de l'Autorité environnementale

6.6.1. Divers

Projet de grand pôle intermodal à Juvisy-sur-Orge et Athis-Mons (91), Autorité environnementale, Rapport n° 009702-01, 25 juin 2014

Tronçons Noisy Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel (Lignes 14/16/17) du réseau de transport public du Grand Paris (93 et 77), Autorité environnementale, n° 2014-25, 28 mai 2014

Permis de construire relatif à la future station Mairie de Saint-Ouen (93) du prolongement de la ligne 14 du métro de Paris, Autorité environnementale, n° 2014-13, 23 avril 2014

Aménagements de l'avant-gare de Paris Montparnasse (75, 92), Autorité environnementale, n° 2014-04, 26 mars 2014

Prolongement de la ligne 14 du métro parisien, à l'occasion de la demande d'autorisation « loi sur l'eau » (75, 92, 93), Autorité environnementale, n° 2013-115, 11 décembre 2013

Tronçon Pont de Sèvres – Noisy Champs (ligne rouge Sud) du réseau de transport public Grand Paris Express, Autorité environnementale, n° 2013-64, 10 juillet 2013

Projet de schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), Autorité environnementale, n° 2012-83, 13 mars 2013

Tronçon T0 (Pont de Sèvres – Noisy Champs) du réseau Grand Paris Express, Autorité environnementale, n° 2012-56, 24 octobre 2012

Projet de prolongement de la ligne 14 du métro parisien jusqu'à Saint-Ouen (93), Autorité environnementale, n° 2011-73, 23 novembre 2011

Schéma d'ensemble du réseau public de transport du Grand Paris, Autorité environnementale, n° 2010-31, 26 août 2010

6.6.2. Sur les CDT

Contrat de développement territorial Boucles de la Marne (94), Autorité environnementale, n° 2014-02, 9 avril 2014

Contrat de développement territorial Paris Saclay Territoire Sud (91), Autorité environnementale, n° 2013-112, 11 décembre 2013

Contrat de développement territorial Grand Paris Est Noisy Champs, Autorité environnementale, n° 2013-113, 11 décembre 2013

Contrat de développement territorial pôle métropolitain du Bourget (93 et 95), Autorité environnementale, n° 2013-90, 9 octobre 2013

Contrat de développement territorial Est Ensemble « La Fabrique du Grand Paris » (93), Autorité environnementale, n° 2013-77, 4 septembre 2013

Contrat de développement territorial Boucle Nord des Hauts-de-Seine (92), Autorité environnementale, n° 2013-75, 4 septembre 2013

Contrat de développement territorial Cœur économique Roissy Terres de France (93 et 95), Autorité environnementale, n° 2013-68, 24 juillet 2013

Contrat de développement territorial « Territoire de la culture et de la création » Plaine Commune (93), Autorité environnementale, n° 2013-56, 24 juillet 2013

Contrat de développement territorial Val de France Gonesse Bonneuil-en-France (95), Autorité environnementale, n° 2013-63, 24 juillet 2013

Contrat de développement territorial Les Grandes Ardoines (94), Autorité environnementale, n° 2013-70, 24 juillet 2013

Contrat de développement territorial Sénart (77 et 91), Autorité environnementale, n° 2013-43, 12 juin 2013

Contrat de développement territorial Campus Sciences et Santé (92 et 94), Autorité environnementale, n° 2012-86, 13 mars 2013

Contrat de développement territorial Grand Paris Seine Ouest (92), Autorité environnementale, n° 2012-83, 27 février 2013

6.7. Documents de concertation

Grand Paris Express, Ligne 17 nord, Bilan de la concertation avant enquête publique, Société du Grand Paris, avril 2015

Avis du STIF sur le dossier d'enquête d'utilité publique du tronçon Pont-de-Sèvres Noisy-Champs du réseau de transport du Grand Paris Express, STIF, 10 octobre 2012

6.8. Monographies et essais

6.8.1. Divers

Les places du Grand Paris, Repères pour l'aménagement des espaces publics autour des gares du Grand Paris Express, Société du Grand Paris, juillet 2015

Concevoir l'intermodalité des gares, Guide pour l'aménagement des pôles d'échange d'Île-de-France, STIF, avril 2015

2007 – 2014, Aux côtés des élus bâtisseurs, L'EPF Île-de-France en opérations, Établissement public foncier d'Île-de-France, 2015

Enquête globale transport, DRIEA, septembre 2012

Référentiel gares, Note de cadrage, La gare du réseau de transport public du Grand Paris, Société du Grand Paris, août 2013

Le Grand Paris Express, investissement pour le XXIème siècle, Société du Grand Paris, 2015

Les gares du Grand Paris, nouvel enjeu économique pour la métropole, Jean-Claude Karpeles, Commission de l'aménagement et du développement économique et régional et Commission du commerce et des échanges, Chambre de commerce et d'industrie de Paris, 2012

Une petite synthèse du Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne, Préface de Bertrand Delanoé, Atelier parisien d'urbanisme, avril 2009

6.8.2. Démarche gares

Démarche gares : enjeux et repères autour des gares pour le Grand Paris, Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) d'Île-de-France, juin 2012

Démarche gares : rapport des groupes de travail sur les gares du Grand Paris, Montages économiques et financiers des gares et lisibilité de l'offre de transport, Accessibilité, sécurité et sûreté des gares, Marion Baud, Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) d'Île-de-France, avril 2012

6.8.3. Observatoires des quartiers de gares

Le tissu économique des quartiers de gare de la ligne 15 sud du métro du Grand Paris, APUR pour SGP, juin 2015

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris, Analyse croisée des quartiers de gare de la ligne 14, APUR, pour DRIEA, juin 2015

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris, Analyse croisée des quartiers de gare de la ligne 15 sud, APUR, pour DRIEA, juillet 2014

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris, Analyse croisée des quartiers de gare de la ligne 16, APUR, pour DRIEA, décembre 2014

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris, Monographie du quartier de gare Noisy Champs, APUR, pour DRIEA, juillet 2014

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris, Monographie du quartier de gare Saint-Denis Pleyel, APUR, pour DRIEA, décembre 2014

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris, Monographie du quartier de gare Clichy Montfermeil, APUR, pour DRIEA, avril 2015

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris, Monographie du quartier de gare Villejuif Institut Gustave Roussy, APUR, pour DRIEA, juillet 2014

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris, Monographie du quartier de gare Villejuif Louis Aragon, APUR, pour DRIEA, juillet 2014

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris, Monographie du quartier de gare Vitry Centre, APUR, pour DRIEA, décembre 2013

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris, Monographie du quartier de gare Les Ardoines, APUR, pour DRIEA, juillet 2014

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris, Monographie du quartier de gare Le Vert de Maisons, APUR, pour DRIEA, juillet 2014

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris, Monographie du quartier de gare Bry Villiers Champigny, APUR, pour DRIEA, avril 2014

Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris, Monographie du quartier de gare Créteil l'Echat, APUR, pour DRIEA, avril 2014

6.8.4. Schémas de référence des pôles d'échange multimodaux (PEM)

PEM de Cergy Préfecture, schéma de référence, STIF, Document provisoire, 1^{er} juillet 2015

6.8.5. Documents de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme (IAU)

Paris, Londres, Berlin, Madrid, Le fonctionnement des grandes gares ferroviaires, IAU, novembre 2013

De la conception à la gestion des espaces en gare, La prévention au cœur de la stratégie de sûreté, IAU, novembre 2012

Accessibilités piétonnes et cyclables aux stations, Démarche articulation aménagement / transport autour du prolongement de la ligne 11 du métro, IAU, septembre 2012

Valorisation foncière et financement des études de transport, Note rapide, IAU, juin 2009

Habiter ou travailler près d'une gare de banlieue, Quels effets sur les comportements de mobilité ?, IAU, novembre 2007

6.8.6. Atlas des gares du Grand Paris

Atlas des gares du Grand Paris dans le Val-de-Marne, DRIEA, 19 août 2015

6.9. Documents administratifs

6.9.1. Demandes d'autorisations administratives

Demande de permis de construire de la gare de Vitry Centre, SGP, août 2015

Étude d'impact de la ligne 15 Sud (rouge), Description du projet, Dossier de demande d'autorisation (code de l'environnement, code forestier, code de l'urbanisme), Société du Grand Paris, 2015

6.9.2. Rapports annuels

Rapport annuel 2014, Agence foncière et technique de la région parisienne, mars 2015

Rapport d'activité 2014, Société du Grand Paris, 2015

Rapport annuel 2013, Syndicat des transports d'Île-de-France, 2014

7. Glossaire des sigles et acronymes

Acronyme	Signification
ADP	Aéroports de Paris
AFTRP	Agence foncière technique de la région parisienne (devenue GPA)
AMO	Assistance à maître d'ouvrage
ANRU	Agence nationale de rénovation urbaine
APHP	Assistance publique hôpitaux de Paris
APUR	Atelier parisien d'urbanisme
AVP	Avant-projet
BSPP	Brigade des sapeurs-pompiers de Paris
CA	Communauté d'agglomération
CD	Conseil départemental (ancien Conseil général)
CDT	Contrat de développement territorial
CEREMA	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CNDP	Commission nationale du débat public
COPIL	Comité de pilotage
CPER	Contrat de plan État - Région
CTCSC	Comité technique consultatif de sécurité civile
CTSCR	Comité technique de sécurité civile restreint
DDT	Direction départementale des territoires
DGALN	Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature
DGITM	Direction générale des infrastructures de transport et de la mer
DRIEA	Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement
DUP	Déclaration d'utilité publique
EPA	Établissement public d'aménagement
EPFID	Établissement public foncier d'Île-de-France
ERP	Établissement recevant du public
GPA	Grand Paris aménagement
GPE	Grand Paris Express
IAU	Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France
IGA	Inspection générale de l'administration
IGAS	Inspection générale des affaires sociales
MEDDE	Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie
MOA	Maîtrise d'ouvrage
NGP	Nouveau Grand Paris
OIN	Opération d'intérêt national
PDU	Plan de déplacements urbains
PMR	Personne à mobilité réduite
PP	Préfecture de police de Paris
PRIF	Préfecture de la région Île-de-France
SDIS	Service départemental d'incendie et de secours
SDPR	Schéma directeur des parcs relais
SDRIF	Schéma directeur régional de l'Île-de-France
SEM	Société d'économie mixte
SETM	Secrétariat d'État aux transports et à la mer
SGP	Société du Grand Paris
STIF	Syndicat des transports d'Île-de-France
SUGE	Surveillance générale (police ferroviaire)
TOD	Transit oriented development
ZAC	Zone d'aménagement concerté

