

DES GARES AU CŒUR DE L'INNOVATION URBAINE

UN SÉMINAIRE EN TROIS TEMPS POUR INTERROGER LES ÉVOLUTIONS
CONTEMPORAINES DES GARES ET DE LEURS USAGES



LES GARES, NOUVEAUX VILLAGES URBAINS ?

Lundi 11 Avril 2016

Amphithéâtre de Gares&Connexions

16 av. d'Ivry 75013 Métro Porte d'Ivry L7



Chaire gare



L'ACTUALITÉ SCIENTIFIQUE A PROPOS DES GARES

Les analyses relatives aux gares et aux lieux d'échanges ont connu une montée en puissance en matière de recherche dans les dix dernières années. Une part d'explication réside dans le contexte fortement évolutif du système ferroviaire, avec les changements institutionnels, l'ouverture à la concurrence, la multiplication de projets de rénovation de grandes gares métropolitaines ... et surtout la prédiction d'une forte augmentation du nombre de voyageurs dans les prochaines années, sous l'effet de l'ouverture de nouvelles lignes et, plus encore, sous l'effet d'un rabattement attendu des flux automobiles vers les transports en commun. De ce fait, les gares sont appelées à connaître des transformations très importantes. Elles cristallisent par ailleurs de vives attentes sociales en termes de sécurité, de confort, de services. Elles sont enfin au coeur des débats sur la durabilité, la densification et la compacité, la valorisation des espaces publics.

LA CHAIRE GARE

Fruit d'un partenariat scientifique et pédagogique entre SNCF Gares&Connexions et l'Ecole des Ponts Paris Tech, et portée par Nacima Baron au nom du laboratoire Ville Mobilité Transport, la Chaire est une plate-forme de ressources et de compétences à destination de tous ceux qui se forment sur les gares. Elle offre de nombreuses ressources à destination des enseignants, chercheurs, doctorants et étudiants à partir de son site web et organise des séminaires, semaines de formation, visites de sites ainsi que des colloques internationaux.

UN SEMINAIRE EN TROIS TEMPS POUR INTERROGER LES EVOLUTIONS DES GARES ET DE LEURS USAGES

La Chaire Gare organise de janvier à juin 2016, à la demande conjointe de Gares & Connexions et du PUCA, trois séminaires thématiques consacrés aux transformations contemporaines des pratiques de mobilité et des usages.

Ces journées, associant chercheurs, opérateurs du monde ferroviaire et professionnels de l'urbanisme, visent à échanger à partir de la présentation de travaux récents et à construire collectivement des problématiques susceptibles de préparer un futur programme de recherche en appui aux politiques publiques. A la séance du 25 janvier consacrée au numérique succède la journée du 11 avril, autour des nouveaux espaces de vie et de travail associés aux gares, et la journée du 13 juin 2016, qui valorisera des retours d'expérience sur la rénovation architecturale et la création culturelle en gare.

PROGRAMME

9h 00 Enregistrement

9h 30 - 11 h 00

QUELLE TRANSFORMATION SERVICIELLE DES GARES ?

9h30 - 9h45 Objectifs du séminaire Nacima Baron Chaire Gare

9h 45 - 10 h 00 Jacques Peynot Directeur des Gares d'Ile-de-France
Réinventer les gares du quotidien en Ile-de-France : quels services innovants ?

10 h 00 - 10 h 20 Isabelle Le Saux Directrice Design Lab AREP
Comment l'innovation mobilise les ressources du design

10 h 20 - 10 h 40 Manuel Leza Directeur général Euskotren
Réurbaniser le Pays basque par les gares ?

11h 00 - 13 h 00 PANEL ACADÉMIQUE

11 h 00 - 11h 30 Bruno Moriset (Université Jean Moulin)
Tiers lieux de travail et aménagement du territoire : concepts et état des lieux

11h 30 - 12 h 00 Elise Avide (Laboratoire LATTs Paris Est)
Gares de banlieue ou gares du quotidien : généalogie et hybridité d'une notion

12h 00 - 12 h 30 Emilie Roudier (CIFRE Kizio Analysis Lab'Urba Paris Est)
Projet de gare : opportunité face à la crise de centralité des villes moyennes ?

13 H 30 - 15 H 00 QUELLE FABRIQUE DES PROJETS DE GARE ?

avec Malvina Sanchez (CEREMA), Lucie Verchère (Grand Lyon), Laura Pandelle (la 27^e Région) et Julien Guennoc (Gares&Connexions Bretagne), Dominique Lécluse Gares&Connexions PACA, Auguste Verola (Conseil départemental Alpes Maritimes, Ville de Nice), de Jean-Pierre Creuzet (Centres villes en mouvement)

15 h 00 16 h 15 QUELLE RECHERCHE DEMAIN SUR LES GARES ?

avec André Pény (Efficacity), Marc Dumont (Univ. Lille 1), Patrice Aubertel (PUCA), Adnane Boukamel (Railenium), Bruno Moriset (Université 3)

16h15- 16h30 P. Ropert Directeur Gares&Connexions

INTRODUCTION DU SEMINAIRE



Nacima Baron
Directrice Chaire Gare

Dans l'organisation des mobilités périurbaines et interurbaines, on voit apparaître une effervescence d'initiatives de saisissement des gares, grandes ou petites, centrales ou périurbaines, par des collectifs diversifiés. Des municipalités, des associations de quartier, des entrepreneurs et des opérateurs du ferroviaire souhaitent faire de la gare une "place de village". Il faut entendre à travers cette expression un lieu public qui rassemble de multiples ressources, qui s'ouvre à la diversité des pratiques et des identités urbaines, qui sécurise ses usagers et qui rayonne à l'échelle d'un quartier ou d'un morceau de ville.

Cet élan rencontre l'effort des professionnels de la mobilité pour repenser l'objet et la fonction urbaine des gares et pour métamorphoser les espaces intérieurs et extérieurs des bâtiments voyageurs. L'enjeu est d'articuler la fonction de transport avec quantité d'autres fonctionnalités. Aussi, les gares et les pôles d'échanges se transforment en une collection de lieux articulés entre eux, en une succession d'univers et d'atmosphères, en une série de propositions qui font de la mobilité quotidienne ou métropolitaine une ressource et une opportunité. Si, à travers le passage dans une gare et dans son quartier, il devient possible à l'utilisateur de

faire quelques courses, de travailler quelques minutes ou quelques heures, de rencontrer des voisins, c'est toute l'expérience de la mobilité qui gagne en confort et en sérénité, tandis que le quartier de gare se revalorise sur le plan commercial et foncier, et que la vie sociale s'y fait plus dynamique, bouillonnante. Les valeurs d'intensité, de densité, de proximité, de mixité, d'accessibilité sont donc mises à l'honneur, sachant que d'autres processus, plus silencieux, sont aussi potentiellement à l'oeuvre : mise en concurrence entre usages, mise à l'écart des groupes sociaux, ou mise à l'ombre d'autres ressources.

Les processus sur lequel s'appuient cette métamorphose des gares sont donc complexes, mais aussi porteurs d'effets pluriels, positifs comme négatifs, que la recherche doit documenter et dont les parties prenantes des projets de gare doivent débattre. C'est tout l'objectif du séminaire de nourrir ce chantier en pointant quelques questionnements. Comment mène-t-on la démarche de modernisation des gares, et comment intègre-t-on ces nouveaux artefacts et services, sans diffracter excessivement la gare en une pluralité d'espaces et d'usages, au point de lui faire perdre son identité, son image et son individualité ? Comment les tendances à la fertilisation commerciale des flux et le développement de logiques circulatoires laissent-elles place à une valorisation de spatialités et de temporalités plus lentes, plus apaisées, propre à l'atmosphère villageoise ?

Dans l'esprit permanent d'interface entre acteurs de la ville, professionnels de la mobilité et monde de la recherche qui anime la Chaire, le séminaire rassemble des acteurs aux compétences plurielles : élus et techniciens, programmeurs, aménageurs, designers, chercheurs. Certains ont pour rôle d'analyser des usages naissants dans les gares, d'observer des stratégies publiques ou privées autour ou à propos de projets de gares et d'en comprendre la portée, d'en mesurer ou d'en prédire les effets sur l'urbanisme et sur le monde de la mobilité. D'autres sont engagés dans la conception des lieux et des usages innovants, travaillent sur des méthodes de production et testent des solutions pour ranimer ou créer ce potentiel d'urbanité latent des gares.

Notre démarche consiste, au cours de cette journée, à laisser place à tous ces regards, d'où l'organisation de sessions dans lesquelles les opérateurs ferroviaires, puis les universitaires, mais aussi les acteurs urbains et les porteurs de programmes d'innovation et de recherche-développement présentent leur démarche. Le format des tables favorise cette circulation des idées au-delà des cloisonnements professionnels.

SESSION 1

DES GARES METAMORPHOSEES ?

En Ile-de-France comme dans beaucoup de villes de toutes tailles, des gares sont l'objet de projets de transformation et de rénovation. C'est d'abord une affaire de vision et de stratégie, évidemment variable en fonction du contexte territorial dans lequel on se place. Il convient donc de partir de la trajectoire de chacune des gares et de l'identité des quartiers dans lesquelles elles s'inscrivent, et qui leur donnent leur tonalité. C'est à partir de ce diagnostic que se déploie un effort sans précédent pour repenser le rôle de ces lieux, remettre de l'humanité et des services et, en fin de compte, "réinventer les gares du quotidien". La session aborde ces programmes en Ile-de-France, mais aussi à l'échelle nationale et avec un contrepoint international : la mutation de la gare Casco Viejo de Bilbao.

Chaque intervenant détaille ses objectifs et son phasage en fonction de critères de taille, de fréquentation et d'activité globale de la gare, mais aussi en lien avec l'ancrage territorial de chacune. L'ambition d'une approche multifonctionnelle de l'utilisation des espaces justifie le déploiement de services très diversifiés que l'on peut ranger en catégories. D'abord, des services inscrits dans le champ de l'utilitaire, comme des services publics, des commerces du quotidien, mais aussi une billetterie intermodale et des supports d'information plus ergonomiques et plus lisibles. Ensuite, des comptoirs ou des mobiliers connectés permettant une assistance aux menues courses de la vie quotidienne : services de livraison, dépôt et retrait, pressing, laboratoire d'analyse. Enfin, des lieux offrant des services et prestations d'agrément, ou des "plus", comme des salles de lecture, des lieux sociaux ou des installations sportives.

Les questionnements associés à cette session portent sur trois points.

Nous interrogeons premièrement le tournant serviciel des gares, les rapports que ce phénomène entretient avec le champ de l'économie de la proximité, de la valeur et de l'usage, et avec les transformations de l'urbanisme commercial. Comment se juge d'ailleurs le degré de nécessité ou le caractère accessoire des services proposés ? L'utilité des services n'est-elle pas un leurre ?

Nous pointons en deuxième lieu la question de l'articulation des lieux et des usages dédiés entre eux et avec la perspective d'espace public. La multiplication des offres "pointues" dédiées à des clientèles ou à des besoins spécifiques ne remet-elle pas en cause l'unité et l'universalité de la gare, sa disponibilité pour des pratiques ouvertes, inopinées, inattendues ? Peut-on laisser évoluer naturellement des gares et, en même temps, piloter le devenir de la gare dans son quartier, en articulant les programmes de services avec les expériences précaires et les usages flexibles, souvent peu visibles ? Faut-il privilégier les programmes lourds ou intervenir par petites touches, sur des opérations parfois éphémères, pour marier requalification officielle et prise en compte de l'informalité ?

En troisième lieu, nous voulons comprendre les méthodes de conception et d'implémentation des programmes de renouvellement dans les gares, en soulignant les enjeux idéologiques, les modes de construction expérimentaux et la part d'innovation ouverte qu'ils recèlent. Il est en effet clair que ces transformations mobilisent de multiples formes d'innovation (technologique, organisationnelle...) et s'organisent de manière très progressive. Les gares sont en effet des espaces très contraints, pour lesquels les opérateurs forgent des outils d'intervention à partir de doctrines certes bien établies et explicites, en lien avec la montée du *design*. Aussi ces programmes intéressent la recherche du point de vue des valeurs urbaines que sous-tendent la production d'univers sensoriels, la création d'atmosphères intégrant des normes de confort physique et émotionnel, la capacité de captation des ressources cognitives et comportementales des usagers. Les démarches doivent également être analysées du point de vue des méthodes qu'elles promeuvent, en tant que dispositifs empiriques mettant l'utilisateur au centre, et intégrant de façon très transversale des expertises, des savoirs, des acteurs élargis.



Café lounge Gare de Nîmes Photo Chaire Gares



Marc Dumont
Université Lille 1

Les gares, à l'épreuve du lieu et de l'espace public

Les gares de voyageurs et les pôles d'échanges constituent une catégorie un peu à part, dans les différents espaces publics contemporains. Ces objets urbains de mobilité ont acquis ces dernières années un regain d'intérêt dans la plupart des pays européens du fait notamment du renchérissement des coûts de la mobilité automobile et de la croissance des trafics de voyageurs, du passage de la mobilité à un stade industriel via des dispositifs techniques incitatifs, mais avec un statut un peu à part, car les gares entremêlent une mission de service public, des domanialités multiples et distribuées (d'où leur différence d'avec certains centres commerciaux classiques).

Plusieurs générations de gares se sont succédées, complétées, dans la plupart des pays européens. Dans leurs typologies générales (petite gares, pôles d'échanges, gares-relais...) les grandes gares urbaines sont les plus intéressantes concernant les problématiques d'urbanité auxquelles elle contribuent. Le plus souvent inscrites en position hypercentrales (même en retrait des centre-villes), elles ont été amenées à constituer bien plus que de simples lieux de passage, lieux mouvements, de véritables sites d'*urbanités publiques*. Cette urbanité s'est trouvée déclinée d'abord par la montée en puissance d'une

fonction extensive de « service ». Les gares allemandes et suisses en constituent un archétype : une législation particulière sur l'ouverture nocturne ou le dimanche et jours fériés, un partenariat étroit avec les grandes firmes commerciales (Coop...) ont contribué de manière très au regain d'intérêt par tous les publics et non ceux liés uniquement aux passages et déplacements. Les gares urbaines européennes sont donc non seulement restées des lieux de rencontres, d'attente, mais aussi des lieux de flânerie, de shopping ou encore de rassemblements, éphémère ou culturels, intime ou collectifs, redoublés ces dernières années par la montée en puissance des usages du numériques autant que par les mutations du monde du travail, de l'entreprise et de ses espaces.

C'est sous l'effet de ces trois facteurs (mutation des espaces du travail, passage à l'ère industrielle des mobilité, rationalisation et rentabilisation des espaces de la gare) que peut être interrogé le renouvellement de la fonction et de la nature urbaine des gares.

Pour être un « village urbain », les gares doivent entre autre répondre à deux impératifs : être des *lieux* et constituer des *espaces publics*. Quel rôle jouent-elle donc sur une scène des lieux et espaces publics contemporains, que l'on a vu par ailleurs fortement se renouveler avec l'avènement de nouvelles centralités émergentes ? A quelles contradictions sont-elles sur ce plan confrontées ?



Jacques Peynot
Directeur des Gares d'Ile-de-France

Réinventer les gares du quotidien en Ile-de-France : quels services innovants ?

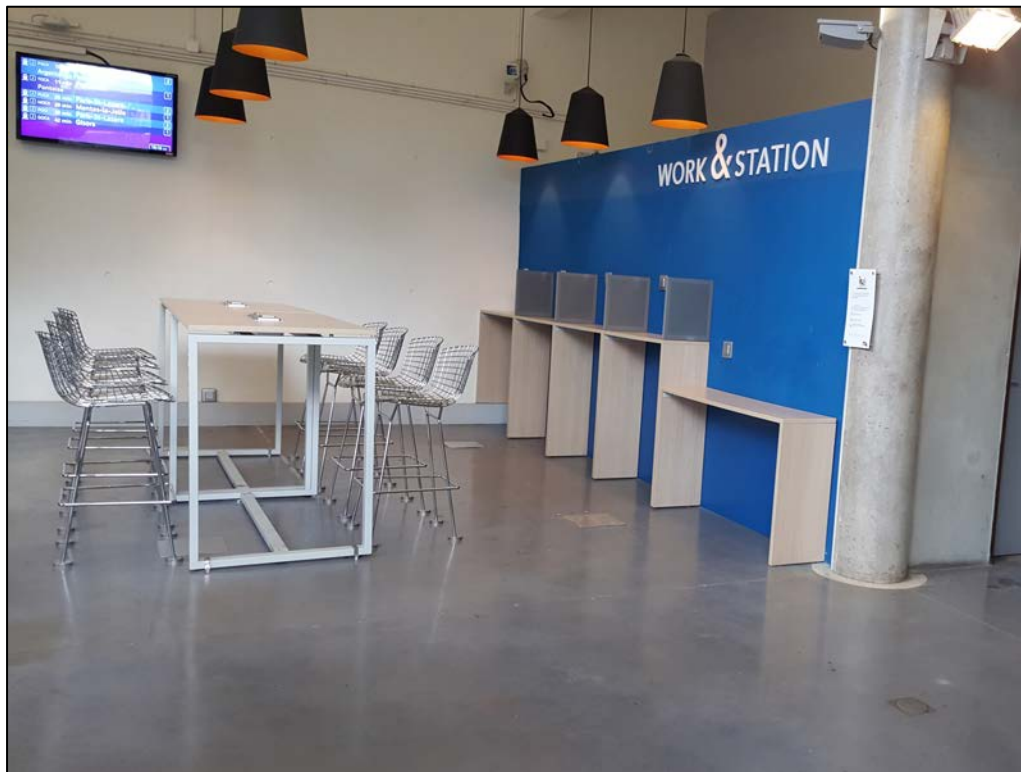
La gare de Conflans Sainte-Honorine est une gare emblématique du quotidien avec plus de 10 000 voyageurs qui l'empruntent chaque jour. Avec sa gare routière desservie par 5 lignes de bus, son parc relais de 300 places et ses espaces de stationnement vélos, la gare constitue un véritable pôle multimodal. En développant de nouveaux services, la ville de Conflans Sainte-Honorine et SNCF Gares & Connexions souhaitent simplifier la vie du quotidien pour les voyageurs, les riverains et les habitants du quartier de la gare.

La gare de Conflans Sainte-Honorine propose aux voyageurs du quotidien, dont la journée est minutée, un espace de travail et de détente qui leur permet de s'avancer sur leur journée, le tout connecté gratuitement au WiFi SNCF.

Le WORK & STATION dispose de trois types d'espaces pour autant d'usages : plus on rentre dans l'espace et plus on a du temps devant soi. Ce site concrétise la naissance de la 4ème typologie de bureaux dans les gares à savoir des espaces entièrement accessibles et gratuits pour tous les voyageurs.

Les automates de retrait colis COLLECT & STATION, opérés par Pick'up permettent de retirer ses colis commandés sur Internet, en gare, à toute heure et 7/7. Le réseau est développé dans plus de 100 gares en Île-de-France. Plébiscité par les clients, ce service contribue à simplifier la vie des clients de SNCF. Enfin, des ventes de produits frais en

circuit court, directes du producteur au consommateur : fruits et légumes, boucherie, boulangerie, petite épicerie... sont proposés par La Ruche qui dit Oui! un service de distribution de produits alimentaires qui favorise les échanges directs entre producteurs locaux et communautés de consommateurs, lesquels se retrouvent sur le lieu de distribution hebdomadaire.



Work&Station Conflans Sainte Honorine Photo Chaire Gare



Isabelle Le Saux
Directrice Design Lab AREP

Mobiliser les ressources du design pour contribuer à l'urbanité des gares

Sncf Gares et Connexions et sa filiale Arep ont décidé le lancement en mai 2016 d'une structure de recherche et d'expérimentation, nommée Arep designlab, dont l'un des objectifs majeurs sera **d'enrichir les réflexions, les outils et les méthodes** de nos équipes de maîtrise d'œuvre **au travers des prismes propres aux démarches du design, du collaboratif et de la mise en réseau.**

Notre ambition est de faciliter, d'augmenter ainsi peu à peu la perméabilité aux problématiques humaines et sociales des espaces publics sur lesquels nous intervenons, notamment les gares.

Je propose d'illustrer au travers de la présentation les axes qui fondent nos projets de gares et partager les raisons qui nous ont amené à créer un *designlab*.

Un lieu d'enrichissement des méthodes :

L'ambition du designlab va être **d'enrichir par les méthodes**, on souhaite travailler sur des **dynamiques intuitives**, les porter par des formes d'**expérimentation**, d'immersion dans les usages, de **croisements, de détours**, qui permettent de sortir **des seuls projets trop cadrés, trop processés**. Ca doit être un lieu qui **concrétise la transversalité**.

Un lieu de projets :

En faisant des gares des lieux plus agréables à vivre, les recherches du designlab vise à faire de SNCF Gares et Connexions un hôte exemplaire pour les voyageurs comme pour l'ensemble des personnes travaillant en gare.

Depuis la création d'AREP, le design a été porté discrètement, anonymement : mobiliers d'attente, signalétique, information voyageurs, guichets, accueils, équipements techniques, abris de quais, lieux de travail ou espaces de commerces, ont fait l'objet de créations spécifiques qui ont tissé peu à peu l'image d'un univers singulier, reconnaissable, fiable et attentif à ses usagers.

Les utilisateurs de cet outil d'exploration (nos équipes et simultanément nos clients ou nos partenaires) pourront penser leurs problématiques depuis l'échelle la plus globale, la « grande image » jusqu'à la résolution des plus petits détails qui font le sel de la mise en fabrication, cette ultime étape de la concrétisation des idées, de la cristallisation du processus dans la vie réelle.

Des outils et une équipe dédiée

Nos valeurs
ouverts sur l'extérieur, collaboratifs, accueillants et communicants,
connectés à d'autres entités de recherche en France et à l'international,
totalement consacrés et dévoués à la créativité et à l'innovation.



Manuel Leza, General Manager Euskotren

Nouvelles infrastructures ferroviaires et gares : Le projet Casco Viejo, Bilbao

La conférence aborde l'intermodalité dans les pôles d'échanges du réseau Euskotren et la configuration des gares pour faire face aux besoins des usagers.

Ainsi, on décrira le cas du pôle d'échanges de Casco Viejo (Centre de Bilbao). Cette gare sera le point de connexion des lignes 1, 2 et 3 du Metro Bilbao. L'exposé fera le point sur la configuration et les services de la gare. D'ici à quelques mois, suite à l'ouverture de la ligne 3 du Metro Bilbao, le pôle d'échanges de Casco Viejo (Centre de Bilbao) deviendra la gare la plus « intermodale » du Pays Basque. En particulier, les trois lignes du Metro Bilbao vont se connecter suite à la mise en service de la nouvelle ligne 3. Des aspects tels que l'accès à la gare, l'interopérabilité, les connexions s'ajoutent aux contraintes foncières, aux problèmes créés par le chantier (géologie instable). Cette transformation va permettre de développer très largement l'offre de services en gare, qui seront exposés et illustrés au cours de la présentation.

SESSION 2 : PANEL ACADEMIQUE

Non lieu, tiers lieu, lieu commun,... la gare interroge les chercheurs du point de vue du statut singulier du bâtiment, de l'espace public ou des usages. Sa transformation contemporaine est aussi à comprendre à la lumière des évolutions territoriales, économiques et sociales, c'est-à-dire en lien avec la mutation des modes de vie et des manières de produire, d'habiter et de se lier (ou délier) socialement. Les travaux présentés dans ce panel académique mettent l'accent sur les liens entre mutation des gares et mutations sociales dans deux principaux champs, celui du travail et celui de l'urbanisme commercial.

D'un côté, le domaine du travail connaît des évolutions rapides et la gare (re)localise des pratiques plus ou moins visibles et plus ou moins effectives. Bien sûr, la téléphonie et internet font en sorte que des pratiques "agiles" (relever ses e-mails, organiser un rendez-vous au pied du train) deviennent simples et, pour certains, font partie du quotidien. Allant plus loin, certaines gares possèdent des espaces vacants qui, à l'instar de certains cafés connectés, de télécentres, et d'autres tiers lieux, favorisent une vraie révolution dans les manières de travailler. Aussi différents services au sein de SNCF et Gares&Connexions s'engagent dans des démarches foncières et immobilières. Des halls sont dégagés, et, parfois, des étages (souvent l'ancien appartement du chef de gare) ou des bâtiments annexes sont rénovés en vue de créer des espaces collaboratifs dédiés au télétravail, ou à la création d'entreprise, à l'économie sociale et solidaire ou à des projets sociaux ou culturels locaux. La gare pourrait ainsi devenir le centre d'une innovation incrémentielle dans l'offre de services liée aux déplacements professionnels et aux activités tertiaires, un activateur de performance pour l'entreprise, un vecteur de bien-être pour ses collaborateurs. Les expérimentations actuelles, encore timides, renouvellent-elles favorablement la fonction de la gare comme point d'ancrage d'une communauté habitante, active et contributive, ou entrent-elles en concurrence frontale avec l'érection de business centre implantés en offshore dans l'espace urbain par des opérateurs extérieurs aux logiques de développement local ?

Comment les tendances contemporaines des tiers lieux nous aident-elles à lire ces transformations dans les gares ? Faut-il percevoir ces transformations en lien avec le renouveau de valeurs collectives, et comprendre ces gares partagées comme l'expression et l'affirmation d'un bien et d'un lien commun ? Faut-il au contraire envisager les gares comme de futurs centres d'affaires pleinement inscrits dans une stratégie de compétitivité métropolitaine ? En tout cas, des tendances générales semblent renforcer ce mouvement. L'accentuation de l'offre immobilière des gares va en effet de pair avec la tendance à la réduction des surfaces de bureau dans les grandes sociétés. En filigrane, on voit se dessiner de nouvelles conditions de déroulement de la vie active. La gare s'inscrit alors dans un mouvement silencieux, mais profond, de pression pour une plus grande disponibilité des travailleurs, elle accompagne l'exigence de productivité individuelle et collective. Mais qu'est ce qu'alors une gare efficace ? Quels potentiels offrent les gares face aux transformations du rapport au temps, à l'espace et à l'activité ?



Bruno Moriset
Professeur Université de Lyon – Jean Moulin

Tiers-lieux de travail et aménagement du territoire en France : Concepts et état des lieux

Depuis la création du premier *télécottage* à Vemdalen (Suède) en 1985, le télétravail et les tiers-lieux de travail font partie de la rhétorique de ce que l'on a appelé quelques temps les « nouvelles technologies de l'information et de la communication » (NTIC) – on parle simplement, aujourd'hui, de « l'économie numérique ».

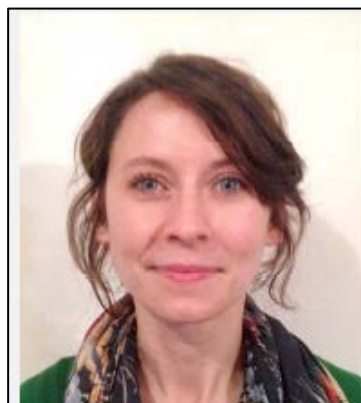
C'est dans les territoires ruraux que la rhétorique du télétravail s'est avérée, d'abord, la plus convaincante. Dans des territoires qui se définissent par les faibles densités et l'éloignement, il devenait possible pour les individus et pour les entreprises de se connecter sur les centres d'une économie de plus en plus mondialisée et métropolisée. L'étalement urbain et l'engorgement des transports dans les grandes métropoles ont favorisé l'adaptation du concept aux environnements urbains.

Dès l'origine, le télétravail salarié ou indépendant se pratique très majoritairement à domicile. Puis apparaissent les pratiques de nomadisme, favorisées par la montée en puissance des technologies sans fil. L'idée de créer

des lieux spécifiques à l'hébergement de télétravailleurs a fait entrer le télétravail dans la sphère de l'aménagement du territoire et des politiques locales de développement économiques. Les télécentres devaient permettre d'offrir des conditions de travail plus professionnelles, des équipements plus performants (débit de connexion notamment) que ceux disponibles à domicile.

Ce qui est remarquable, c'est que l'idée des télécentres et leurs variantes a survécu à des échecs manifestes, que ce soit dans les territoires ruraux ou urbains. La banalisation des technologies les plus performantes a réduit à peu de chose les avantages comparatifs du modèle initial. A la fin des années 2000, le télécentre renaît en quelque sorte de ses cendres sous l'appellation « espace de coworking », à la ville comme à la campagne, mais au prix d'un changement paradigmatique presque complet. En effet, il n'est plus question d'offrir des équipements informatiques et « télématiques » performants – tout un chacun en dispose personnellement, mais surtout de la convivialité. Les objets fétiches ne sont plus le « desktop » et l'imprimante laser, mais la bouilloire électrique et le micro-ondes.

Dans les grandes agglomérations, le tiers-lieu a semble-t-il trouvé sa place au sein d'un « marché spot » du lieu de travail de plus en plus fluctuant, dans un paysage des mobilités et des temporalités de plus en plus complexe, et dans un contexte de marasme récurrent du marché de l'immobilier de bureau. Le mouvement du coworking reste toutefois largement ancré dans l'économie collaborative et solidaire, faute d'un modèle économique performant. En effet, on s'aperçoit que les usagers des tiers-lieux sont souvent situés dans la « marge floue » de l'économie numérique et créative, où la précarité et les revenus aléatoires, sinon modestes, sont fréquents. Interroger l'avenir des tiers-lieux, c'est donc interroger l'avenir du salariat de bureau traditionnel, dans une économie numérique en transformation rapide, qui n'en finit pas d'arriver à maturité.



Elise Avide
Doctorante LATTS Université Paris Est

Des gares de banlieue aux « gares du quotidien » généalogie et hybridité d'une notion

Le quotidien est devenu une notion centrale dans l'activité ferroviaire. A la suite des annonces du premier ministre Jean-Marc Ayrault sur le Nouveau Grand Paris, un « plan de mobilisation pour les transports du quotidien en Ile-de-France » a été décrété en juillet 2013. Dans la foulée, la SNCF affichait son nouveau projet stratégique baptisé « Excellence 2020 » dans lequel elle fixait « la priorité absolue aux transports du quotidien ».

Cette mise à l'agenda du quotidien dans les transports tient à la concordance de plusieurs phénomènes. D'une part, le constat d'un réseau francilien vétuste, saturé, dysfonctionnant, a été d'autant plus saillant que les débats sur le futur métro automatique ont contribué à faire ressortir, en creux, le manque d'investissements sur l'existant, et ce malgré des flux en constante augmentation. D'autre part, c'est dans ce secteur de l'activité ferroviaire que le groupe SNCF remporte des parts de marché et perçoit des opportunités de développement à l'international. Aussi le groupe cherche-t-il à faire de l'Île-de-France une vitrine de son savoir-faire en la matière.

Dans cette dynamique, les gares, remises à l'ordre du jour par le rapport Keller et Gares & Connexions, occupent une place tout à fait centrale. « Inventer les gares du quotidien » est ainsi le défi que s'est fixé la jeune Direction des Gares Île-de-

France, au travers d'un programme d'investissements sans précédent visant notamment à désaturer, à mettre aux normes et à valoriser ces espaces.

Si les « gares du quotidien » désignent des objets concrets, situés, et pour la plupart assez anciens, elles constituent également une catégorie d'énonciation nouvelle, qui pour sa part ne va pas de soi. Cette expression rapproche sur le plan sémantique « la gare », matérialité concrète et finie, porteuse d'une certaine idée de monumentalité, au « quotidien », notion plus floue qui renvoie à une forme de banalité, de routine, d'invisible.

Le glissement sémantique des « gares de banlieue » aux « gares du quotidien » témoigne d'une volonté de positiver ces dernières. Ce faisant, il donne à voir une nouvelle manière de penser, ou en tout cas de raconter ces objets et les enjeux qu'ils soulèvent. C'est l'émergence de cette nouvelle catégorie de l'aménagement et les représentations qui lui sont associées que la communication se propose ici d'explorer.

Pour se faire, l'analyse propose une mise en perspective historique des manières de considérer ces gares, afin de faire ressortir les glissements dans les schémas de perception qui leur sont associés. Elle explore ensuite la réforme qui pourrait être en train de s'opérer autour des « gares du quotidien », par la redéfinition des enjeux et des priorités de l'action, et par l'infléchissement dans la production des pratiques.

On s'appuie en cela sur un corpus rassemblant différentes formes de discours d'acteurs (presse professionnelle depuis les années 1960, entretiens semi-directifs auprès d'acteurs de l'aménagement et des transports, espaces de rencontre professionnels) ainsi que sur quelques exemples de projets de gares franciliennes (gares d'Eole à l'ouest notamment).

Si l'émergence des « gares du quotidien » sur le plan des discours reflète un changement de référentiel dans la fabrique de ces lieux, leur conception semble peiner à se départir de logiques anciennes qui focalisent sur un certain type d'usages et d'usagers. Le « quotidien » qui s'invente en gare s'apparenterait ainsi davantage à un processus de sédimentation, de réécriture en surimpression, à la manière d'un palimpseste.



Emilie ROUDIER
Doctorante CIFRE Lab'Urba / Kisio Analysis

Les gares de villes moyennes : quelles opportunités de projet ?

Depuis une vingtaine d'années, les opérations d'aménagement des gares et autour des gares se multiplient sur l'ensemble du territoire national : bien au-delà de leur fonction d'infrastructure de transport, la gare est désormais envisagée comme un pôle d'échanges multimodal mais aussi comme une centralité urbaine et commerciale. Si les réaménagements réalisés dans les gares parisiennes et les métropoles régionales ont été les plus médiatisés et étudiés, des projets sont aussi menés dans des contextes territoriaux bien différents, comme dans les villes moyennes.

A un échelon intermédiaire entre les métropoles régionales et les petits centres urbains locaux, les villes moyennes assurent une fonction « charnière » et présentent des dynamiques complexes et contrastées, mettant en avant leurs spécificités territoriales. En témoignent, les gares de villes moyennes qui présentent des caractéristiques singulières : elles sont souvent plus petites que dans les métropoles, moins fréquentées, pas toujours desservies par le TGV ; et, leurs quartiers environnants présentent généralement un tissu urbain et commercial plus diffus, et une moindre pression foncière.

Au-delà de ces configurations de gares et quartiers de gares bien différentes, les villes moyennes sont également touchées par des mutations territoriales importantes. La métropolisation et le renouveau de l'attractivité des espaces ruraux tendent à déstabiliser leurs fonctions traditionnelles de pivot et de relais. Les contraintes financières toujours prégnantes fragilisent également la situation économique des villes moyennes, tout comme la perte d'attractivité de leurs centre-villes. En outre, la volonté de favoriser la mobilité durable rend plus vulnérable ces territoires où l'usage de l'automobile reste très important au quotidien et où l'offre ferroviaire est régulièrement remise en question. Ainsi, face à ces différences, ces contraintes et ces incertitudes, dans quelle mesure les gares de villes moyennes et leurs quartiers sont-ils pour autant considérés comme des opportunités de projets ?

Réalisé dans le cadre d'une thèse CIFRE au sein du bureau d'études Kisio Analysis (Groupe EFFIA-Kéolis), anciennement MTI Conseil, notre travail de recherche invite ainsi à décentrer le regard sur ces réaménagements, souvent étudiés par le prisme métropolitain. Notre réflexion se base sur un travail exploratoire, mené pendant cette première année de thèse, à partir d'entretiens semi-directifs, de recherches bibliographiques et de visites de terrain, et proposera, en conséquence, des pistes de recherches.

Nous reviendrons dans un premier temps sur le contexte des villes moyennes afin de mettre en avant les différentes caractéristiques et contraintes qui pourraient représenter des freins auxancements des réaménagements de gares et quartiers de gares.

A partir de ces éléments, nous nous intéresserons aux projets afin de mener une réflexion sur la spécificité des orientations d'aménagement autour des gares et quartiers de gares dans les villes moyennes.

Enfin, nous mettrons ces réflexions en perspective avec les hésitations et incertitudes auxquelles sont confrontées les villes moyennes et qui peuvent avoir, ou ont déjà, des conséquences sur la conduite de ces réaménagements de gares et quartiers de gares (la crise des centres-villes, la recomposition des offres ferroviaires, nouvelles pratiques de mobilités).

SESSION 3 : MOBILISATIONS DES TERRITOIRES ET FABRIQUE DES PROJETS DE GARE

Rénovées architecturalement, intensifiées économiquement et culturellement, les grandes gares métropolitaines sont souvent intégrées à des projets métropolitains qui tentent de s'appuyer sur leurs potentialités d'attraction pour créer des processus de (re)capitalisation. D'autres strates de villes, comme les villes moyennes et les petites villes, connaissent un regain de fréquentation de leurs gares en lien avec l'offre TER et se remobilisent également pour aborder des enjeux d'aménagement et de développement en lien avec les usages du quotidien.

Aussi, au-delà des préoccupations premières des collectivités comme la sécurité, la gestion du stationnement aux abords de la gare et dans le quartier adjacent, la gare ouvre aussi à une réflexion en terme de développement urbain. Elle constitue potentiellement un pôle d'appui pour la transformation de l'offre commerciale, une ressource dans le développement des services au public. Entre réception et impulsion, quelles sont les contours, les limites et les effets d'une réappropriation des projets de gare par les acteurs territoriaux ? Comment la constitution d'une démarche de projet permet-elle de passer de programmes disjoints à des montages plus élaborés et plus partenariaux ?

L'ambition de cette session est de confronter quatre regards (Bretagne, Nice, Lyon, un panel de gares TER bretonnes) et quatre visions et expériences des transformations en cours, afin de cerner les critères de réussite des projets, dans le temps long, du point de vue de la co-construction des stratégies, de l'interfaçage des programmes, des synergies et des dynamiques d'émulation.

Plus transversalement, l'objectif de la session est de considérer globalement les contenus de ces projets, ce qui les rapproche ou les distingue, puisqu'on va de logiques expérimentales, avec l'utilisation de la gare comme laboratoire ou

démonstrateur, à des dispositifs plus rigides, inscrits dans une planification. Quelques questions synthétiques seront adressées collectivement aux intervenants :

Est-on toujours conduit à adopter un projet services en gare "sur-mesure", ou peut-on imaginer des méthodes plus génériques ?

Lorsque le service est proposé, comment mobilise -t- on le territoire, en terme de moyens, de dispositifs, de temporalités ?

Quand un service neuf s'installe, comment peut-on fixer, retenir et valoriser les potentialités de l'innovation au bénéfice du territoire ?

Comment proposer des gammes de services vraiment adaptés au territoire ?

Les projets de services ciblent-ils des clientèles spécifiques ou ont-ils une destination plus universelle ?



Malvina Richez CEREMA

Les gares TER, lieux d'innovation en matière de services

Malvina Richez développe un travail collectif du Cerema, conduit par Marion Cauhopé, Gilles Bentayou, Sophie Hasiak, Emmanuel Perrin, Cyprien Richer et Malvina Richez.

En 2014-2015, le Cerema a mis en place et animé un cycle d'ateliers réunissant une pluralité d'acteurs investis dans des projets de développement de services dans les gares régionales françaises : acteurs du monde ferroviaire, collectivités, prestataires de services en gare, aménageurs, représentants du monde des études et de la recherche. Ce cycle d'ateliers donne à voir une grande diversité de services en gare. Dans des gares présentant elles-mêmes différents visages et dont le rôle évolue : au-delà de la seule fonction transport ferroviaire, les initiatives tendent à faire des gares des lieux de vie, des lieux-étapes, animés, humanisés. Le focus s'est porté sur les gares de taille petite et moyenne, moins emblématiques, mais tout aussi importantes pour les déplacements quotidiens que les grandes gares de centres villes, et également innovantes en matière de services. Ces services prennent des formes variées, à la fois dans les types de services proposés, leur temporalités, leur localisation, le public auquel ils s'adressent, et les porteurs de projet. Ils peuvent concerner les achats du

quotidien, des services de mobilité, des services à la personne, des services supports du travail nomade. Ce champ d'action est aujourd'hui en effervescence, et soulève différentes questions :

quelles sont les logiques de développement de ces services ? A quel public s'adressent-ils ?

Sur quel modèle économique reposent-ils ?

Comment s'organise la gouvernance, nécessairement multi-acteur, autour des projets de services ?

Quelle évaluation et quelles perspectives de diffusion des premières expériences ?



Auguste Verola
Ville de Nice, Conseil départemental Alpes Maritimes

La gare de Nice, symbole, signe, pivot, phare

La Gare de Nice est **un symbole**. Créée en 1865, elle est inaugurée deux ans plus tard par la venue de Napoléon III pour célébrer le rattachement du Nice à la France.

La Gare de Nice est **un attrait**. Erigée (alors) à la campagne, elle attire la ville vers le Nord dans son développement.

La Gare de Nice est **un pivot**. A la fois, gare internationale au bout de la France proche de Monaco et aux portes de l'Italie, elle reçoit 14000 personnes/jour.

La Gare de Nice est **un signe**. Le signe du renouveau d'un quartier entrant dans le PNRQAD (Plan National Requalification des Quartiers Anciens Dégradés, dans un périmètre défini précisément autour de la Gare). C'est le fruit d'un partenariat entre l'Etat, la Région, le Département, la Métropole et la Ville, Gares et Connexions. Ce renouveau se fait en quatre temps : le Parvis (2012-2016), l'Intérieur (2014-2016), les Quais (2016-2018) et le Raccordement au tramway (après 2018).



Dominique Léluse
Directeur du Projet de Pôle Nice Thiers

D'ici à 2020, la fréquentation de la gare de Nice-Ville passera de 7 à 11 millions de voyageurs ferroviaires. fort de ce constat, la région PACA, le Département des Alpes Maritimes, la métropole Nice-Côte-d'Azur, SNCF, l'Etat et l'Europe se sont engagés dans la transformation de la gare de Nice en Pôle d'Echanges Multimodal Nice Thiers.

La première étape est la réalisation d'un grand parvis piétonnier reliant la gare aux bus, au tramways, aux cars, aux vélos ... Ce projet ambitieux accompagnera la rénovation urbaine du quartier Thiers pour créer un nouveau coeur de ville et des transports, accessible à tous.

Le bâtiment des voyageurs sera métamorphosé avec un doublement des espaces de déambulation et avec l'apparition de nouveaux services dont une salle d'attente confortable, un accueil et une conciergerie qui regroupera tous les services : toilettes, nurserie, consigne, objets trouvés, point de retrait colis ... La gare sera ainsi désaturée et deviendra un vrai lieu d'échanges et de convivialité.



La gare de Nice Thiers (parvis et bâtiment voyageurs)



Lucie Verchère Grand Lyon Bureau des Temps

Garemix Lyon Saint Paul... hacker une gare et imaginer les services du futur

Faire des lieux d'interconnexion de vrais lieux d'Escales attractives et utiles, y passer du temps choisi plutôt que subi, tel est l'objectif poursuivi par la mission « temps et services innovants » de la Métropole de Lyon au cours de son projet sur les « services en gares et pôles d'interconnexions». **La mission temps et services innovants**, a été mise en place dès 2003 à la Direction de la Prospective du Grand Lyon (devenu Métropole de Lyon). Elle questionne et diagnostique les usages temporels du territoire, et incube des services innovants qui permettent de mieux articuler les temps et les rythmes des usagers et du territoire. Avec un axe majeur autour du « temps et mobilité », des nouveaux services de mobilité mais aussi d'autres thèmes tel le travail nomade, le coworking, ou la ville servicielle

Ce projet démarre par un travail du Conseil de Développement du Grand Lyon en 2012, sur le thème « les services innovants sur les pôles d'interconnexion » qui produit un livret de recommandations, avec en particulier **une liste de services potentiels à déployer**. A partir de ce document et pour passer à une phase d'expérimentation, quatre pistes de travail sont investies : des services de conciergerie en gare, la mise en place d'espaces de coworking sur les gares périurbaines, une étude amont avec le cabinet Chronos sur un dispositif numérique interactif sur 3 pôles - Gorge de Loup, gare de Vénissieux, et gare St Paul, et enfin, et **une animation créative sur la gare st Paul à Lyon 5^e**.

De là naît l'idée d'un événement créatif **GaRemix**, sur un modèle déjà traité avec des musées, MuseoMix et dont l'objectif était de transformer **la Gare St Paul durant 3 jours en laboratoire temporaire d'innovation afin d'inventer les prototypes de services de la gare du futur**. Pour ce faire, un appel à candidature est lancé auprès des communautés créatives, mais aussi des habitants et utilisateurs du lieu, et 42 personnes « remixeurs » sont choisies pour leurs compétences diverses et croisées pour participer à ce Remix. Elles se retrouvent fin avril, avec un mot d'ordre de créativité ouverte (puisque toutes les productions seront en effet open source) ; soit 6 équipes accompagnées de coachs et de facilitateurs, et au terme des 3 journées , 7 prototypes sont proposés.

Cette phase a bénéficié d'une gouvernance partenariale, absolument nécessaire pour la bonne réussite du projet. Le pilotage était réalisé par la Métropole de Lyon, aux côtés de la Région RA, cofinanceur via le CFAC et en charge du développement des gares, SNCF / gares et Connexions, propriétaire et gestionnaire des pôles d'interconnexion, le Sytral, et la Ville de Lyon. Il s'agissait de ne pas faire de cet événement un simple événement ludique, mais d'envisager dès le départ les bénéfices attendus, notamment **en termes de méthode** : développer de nouveaux modes de faire la ville plus collaboratifs, plus créatifs, basés sur de la coproduction avec les usagers et amorcer ainsi un nouveau mode de participation non plus autour du débat public mais du « faire ensemble », accompagner le changement de culture Métropole, plus transverse, plus collaborative, plus créative, fédérant les équipes en interne, mais aussi les partenaires; cultiver la gouvernance partenariale Sytral / SNCF/Gares&Connexions et région RA) sur d'autres sujets (crèches en gares par ex.) dans une approche gagnant/gagnant...



Lyon Saint Paul



Julien Guennoc et Laura Pandelle

Gares BZH Nouveaux usages, nouvelles formes

Initié par l'association La 27e Région, le programme de recherche-action « Territoires en Résidences » vise à questionner la façon dont les politiques publiques sont vécues et mises en oeuvre sur le terrain. Des équipes pluridisciplinaires composées de designers, d'architectes et de chercheurs en sciences sociales partent en immersion pendant 3 sessions d'une semaine au sein d'équipements publics - lycée, hôpitaux, gares, médiathèques ... - afin de soulever des pistes concrètes d'amélioration de l'action publique.

À la fin de l'année 2015, La 27e Région s'associe à la Région Bretagne et SNCF Gares & Connexions pour initier une résidence créative sur l'avenir des gares péri-urbaines et rurales, dans le cadre de la modernisation générale du réseau TER Bretagne. Cette résidence prend ses quartiers dans la gare de Montfort-sur-Meu, ainsi que dans diverses haltes de l'axe Rennes / Lamballe, et s'attache à imaginer et tester des scénarios disruptifs pour inventer le point d'arrêt de demain. Comment, et pour quels usages, faut-il réhabiliter les locaux inutilisés en gare ? Peut-on inventer de nouveaux services en gare, associant la fonction transport à des fonctions locales, proches des populations concernées ? Comment améliorer l'accessibilité et la notoriété des services TER ?

À travers leur présentation, Laura Pandelle (La 27e Région) et Julien Guennoc (Gares & Connexions) retraceront les principaux temps forts de la démarche de résidence en gare, à travers une étude approfondie des usages et des pratiques des usagers, des agents et des acteurs locaux, et des phases itératives d'expérimentation sur des propositions de nouveaux services et aménagements en gare.



Gares BZH

SESSION 4 : QUESTIONS POUR LA RECHERCHE

Problème et promesse en même temps, la gare constitue un point focal des politiques urbaines. Au-delà des mutations spatio-fonctionnelles qu'elle traverse, la gare donne visiblement accès à des ressources, elle possède un pouvoir d'optimisation et d'accélération des processus de métropolisation. Les projets de gare peuvent déclencher des forces protectrices et destructrices sans que l'on ait toujours entièrement compris les critères, les modalités, les éventuels effets de seuil. Consolider les instruments de compréhension de cette gare facteur de socialité est aussi une tâche pour les programmes de recherche.

La table ronde, une nouvelle fois, fait l'hypothèse que la coopération de professionnels du monde de la recherche industrielle et du monde académique permet des éclairages nouveaux. On souhaite interroger d'abord les participants sur leurs certitudes de départ. Parmi elles, ne peut-on pas partir du principe que les premiers innovateurs, ce sont les usagers ? Dans ce cas, comment saisir la notion d'usage naissant en écho à une société urbaine en train de se transformer ? Que sait-on de ces derniers, et comment mobiliser les outils et les financements existants pour renforcer la connaissance sur ce champ ?

Ensuite, on questionne la recherche du point de vue des systèmes complexes. La gare en interaction avec beaucoup d'autres systèmes : le ferroviaire, la ville, la mobilité. La gare en elle-même n'est pas un seul terrain, mais un ensemble protéiforme de sites, d'objets, de dispositifs, de services. Peut-on et doit-on dessiner des programmes de recherche spécifiques sur les services en gare, comme cela commence à apparaître, ou fonctionner par analogies, par parallélismes (le stade, l'aéroport, l'espace public, le musée) ?



Patrice Aubertel PUCA

Les gares et leurs enjeux : A quoi servent les usagers ?

Les gares sont, à la fois, un espace public et un service public. Le qualificatif « public » apparaît donc deux fois dans leur caractérisation. Mais que signifie exactement ce qualificatif ? De quel public s'agit-il ? Et à quoi servent les usagers ?

Tel a été l'un des titres, apparemment provocateur, donné à un programme de recherche et d'expérimentation coordonné par Isaac Joseph et lancé par la Ratp, la Sncf et le Puca dans les années 90 et 2000. A quoi servent les usagers car, à l'examen, il a semblé que, dans nombre de cas, ceux-ci n'avaient pas voix au chapitre. Dans le même temps, certaines personnes, par situation professionnelle ou par formation, s'étaient arrogé le droit de rendre compte des attentes et des besoins du public.

L'accessibilité faire des personnes handicapées des aménageurs

Leitmotiv des politiques d'aménagement des gares l'accessibilité est encore trop souvent conçue pour des hommes jeunes, courant le 100 mètres en moins de 12 secondes, sautant en hauteur à plus de 1,50 m et lançant le poids à 15 mètres. Une initiative intéressante doit cependant être soulignée : la programmation des aménagements des stations de la ligne 14 du métro parisien menée avec des

associations de personnes handicapées. Les préconisations adoptées bénéficieront à tous. Un des enseignements principaux de cette initiative c'est que c'est l'espace qui est handicapé et pas les personnes.

Le mode d'emploi : ne pas confondre usagers et habitués

Trop souvent, et c'est maintenant le cas avec les technologies portatives, on fait des usagers des habitués. De fait, malgré tous leurs efforts, les concepteurs et aménageurs des gares font l'impasse sur un certain de présupposés qui sont intégrés, en l'état, inconsciemment souvent, dans les choix faits en matière d'aménagement. C'est comme si les usagers connaissaient, a priori, un certain nombre d'éléments de contexte préexistants aux choix faits en matière de cheminement et de signalétique, par exemple. Il conviendrait, au moins, de tester les propositions d'aménagement avec des personnes complètement étrangères à la gare concernée et à sa ville d'implantation. Les abonnements tarifaires, les applications numériques circonscrivent un public qui sera toujours détenteur de données implicites qui ne pourront être partagées avec les autres.

Prendre en compte le travail des agents au contact avec le public.

L'idéal pour les ingénieurs-aménageurs c'est la mise en place d'un système performant qui s'autorégule de lui-même en raison des mécanismes techniques qu'il intègre. La réalité est bien autre. S'inspirant des travaux d'Erwin Gofman, les chercheurs ont souligné le rôle déterminant joué par les agents au contact avec le public. Ces agents d'accueil, de renseignement, de contrôle qui jouent, de fait, un rôle de réparateur. Des réparateurs qui interviennent bien au-delà du cadre strictement circonscrit de leur fonction telle que définie par les managers.

Mettre en place les services pour le public

Les toilettes dans les gares. Il y a quelques années, au moment de sa mise en forme définitive, les gestionnaires du site, Sncf et Ratp s'étaient interrogés pour savoir quels services annexes installer dans le grand pôle d'échange de la Défense. Chaque « décideur » avait sa propre représentation des services attendus : centre de services, fleuriste... Il a cependant été convenu de mener, à titre complémentaire, une enquête auprès des usagers du pôle. Sans imposer une liste de services préalablement établie il était demandé aux personnes enquêtées quels étaient les services qu'elles souhaitaient voir implantés. A près de 90 % ce sont les toilettes qui ont été plébiscitées et... il n'y a toujours pas de toilettes à la Défense



André PENY
Efficacy

L'institut Efficacy et le renouvellement de la recherche sur les gares

La recherche sur les gares a maintenant plusieurs décennies et avant d'aborder les questions des pistes futures pour la recherche, il est opportun de mettre en perspective quelques thématiques importantes traitées dans le passé, qui alimentent les actions d'aujourd'hui.

Dès le milieu des années 80, la modélisation de réseaux appuyée sur la théorie des graphes (arcs/nœuds) a donné lieu à une approche « rétistique » du rôle des gares dans les réseaux de transport avec notamment des travaux sur la typologie des gares, leur classement en fonction de leur nodalité, leur complexité, les flux qui les irriguent ... « Formes et fonction des points de réseau » Amar, Pény, Stathopoulos ...) A cette approche quantitative se sont ajoutées d'autres démarches de recherche autour d'une part des aspects architecturaux et sensibles des gares et d'autre part des caractéristiques sociologiques des populations présentes en gare, de leurs comportements et interactions avec les services proposés et les agents des entreprises gestionnaires. (« Gare du Nord mode d'emploi » ouvrage collectif d'une recherche action rassemblant les partenaires SNCF et RATP sous l'animation du PUCA.) Ainsi la fin de cette période voit l'hybridation du réseau technique avec le réseau habité, avec pour corollaire le passage de la gare comme point de réseau à la notion d'espace et de lieu.

Ensuite au milieu des années 90 les thèmes de recherche sur la gare vont élargir l'approche réseau au quartier, au territoire et à la question de l'accessibilité : en quoi les gares sont-elles des objets urbains, quels sont les liens d'aménagement et de développement entre la gare et son quartier, comment s'y articulent les propositions de service... ? Période illustrée par le séminaire « Gares et quartiers de gares » et le programme Predit « Bahnville »)

Enfin dans une période plus récente, si la gare est par construction un lieu d'échanges entre des modes de transport individuels et/ou collectifs, la question du développement durable va lui assigner un nouveau rôle, celui d'être un outil du report modal vers les modes moins polluants, plus économes, alternatifs à la voiture solo. On se focalisera alors sur les modes doux ou actifs redécouverts comme la marche à pied ou le vélo, sur des services et usages nouveaux comme les services de covoiturage ou d'autopartage, ou encore la constitution de pool de services et de commerces de plus en plus étendus qui se greffent sur les flux de voyageurs.

A l'occasion de la création des Instituts pour la Transition Energétique (ITE) dans le cadre du Plan d'Investissements d'Avenir (PIA), l'institut Efficacity pour la ville durable a construit un de ses programmes de recherche sur le thème du pôle gare comme hub énergétique et hub multiservices, compte tenu des enjeux énergétiques associés aux gares et stations :

- d'une part, l'optimisation énergétique des trains notamment dans la récupération de l'énergie de freinage, a rendu plus visible le poids des gares dans la consommation du système ferroviaire, environ un tiers de ce total pour un opérateur de TC urbain.
- d'autre part, la gare est à même d'assurer une relation énergétique étroite avec la ville par ses liens et échanges potentiels avec les modes de transport urbains électriques, les bâtiments, équipements et services du quartier environnant.

Pour répondre à ces enjeux, l'ITE Efficacity s'est fixé comme objectifs :

-de diminuer la consommation intrinsèque des fonctions de la gare, de développer des services moins énergétivores, de réutiliser l'énergie fatale et de mobiliser des ressources nouvelles comme la géothermie, de stocker l'énergie de freinage résiduelle et de piloter la demande de consommation du pôle gare, au travers de la conception et de la régulation d'un microgrid électrique et thermique.

-de développer des services de mobilité à destination de la gare plus vertueux sur le plan énergétique, d'installer au sein de la gare les services permettant une optimisation de la mobilité au sein des territoires environnant la gare et un impact énergétique plus faible et enfin prendre en compte la mixité des voyageurs et du fret dans l'approche énergétique en gare.

Il y a derrière ces objectifs de vrais défis de recherche à relever, nécessitant des équipes pluridisciplinaires et des partenariats entre les industriels, les ingénieristes et les laboratoires publiques de l'Institut, pour surmonter les verrous scientifiques déjà identifiés ou à venir.



Adnane Boukamel
Railenium

L'Institut RAILENIUM, les gares et l'innovation

RAILENIUM est l'un des huit Instituts de Recherche Technologiques labellisés et soutenus par le Programme d'Investissement d'Avenir dans le cadre de l'appel à projets IRT. En sont aujourd'hui membres neuf organismes publics de recherche et de formation (dont l'ENPC qui a rejoint récemment le consortium), le pôle de compétitivité i-Trans, trois opérateurs et gestionnaires de réseaux ferroviaires (SNCF, RFF, Eurotunnel), 16 entreprises industrielles, de construction et de services, largement représentatives de la filière ferroviaire.

La vocation de RAILENIUM est d'être le maillon dans la chaîne entre l'académique et l'industriel, dans le but d'œuvrer pour la définition et la mise en œuvre d'une stratégie scientifique de coopération et de conduire un projet d'excellence scientifique dans le domaine des équipements, des infrastructures et des systèmes de transports ferroviaires.

Les missions de l'IRT sont d'amplifier et rendre plus efficace l'effort d'innovation et de R&D ; de réaliser des recherches finalisées, de compléter l'effort de R&D et innovation en aval par l'investissement dans des moyens d'essais et d'homologation mettre en place un dispositif de formation qui répond aux besoins de la filière ferroviaire aussi bien sur le plan quantitatif que qualitatif.

Dans le cadre de l'élaboration de sa nouvelle feuille de route, l'IRT a voulu restructurer ses objectifs scientifiques et technologiques sur la base des enjeux de la filière tels que identifiés par son Conseil d'Orientation Scientifique et Stratégique, à savoir la réduction du coût global de possession, sur une approche Life Cycle Cost, des équipements, matériels et infrastructures, la performance et la sécurité de l'exploitation ferroviaire, l'amélioration de la capacité dans les zones denses dans des conditions de fiabilité et de sécurité optimale ; l'efficacité du cycle de développement des innovations et des phases de validation ; la réduction de l'impact environnemental et l'efficacité énergétique ; l'amélioration de l'expérience voyageur, avec l'amélioration du confort, de la connectivité et de l'optimisation de l'intermodalité.

La thématique « Gare » s'inscrit donc dans les enjeux liés à la performance de l'exploitation, la réduction de l'impact environnemental et efficacité énergétique et l'amélioration de l'expérience voyageur.

Ainsi dans notre feuille de route scientifique, nous avons défini une **opération de recherche technologique** sur la thématique « **Smart Gare** » dans l'objectif de développer le concept de gare intelligente, intermodale et servicielle, intégrée à la ville durable et intelligente. Les axes de développement proposés sont des gares (type, taille, environnement, fonctionnalités, trafic,... Renforcer l'attractivité des gares en rendant agréable et utile le temps passé en gare, en adaptant les services aux contraintes du voyageur en correspondance, en les rendant plus sûres et sécurisées et en les animant en dehors des heures de point; Orienter, guider les voyageurs en gare par une information sûre, fiable, en temps réel et intermodale pour garantir l'efficacité des trajets porte à porte Optimiser la gestion des flux voyageurs en gare en améliorant l'accessibilité aux trains par le développement des parcours digitaux et l'ergonomie des espaces par le design. Renforcer la sécurité des gares en intégrant dans leur aménagement des stratégies et des situations d'urgence Optimiser la consommation d'énergie d'une gare via le Big Data Favoriser l'accessibilité des gares en les connectant efficacement aux autres réseaux et modes de transport et en prenant des dispositions pour les PMR L'intermodalité par des systèmes billettiques dématérialisés et totalement interopérables.

Par rapport aux objectifs et aux enjeux de la filière, cette opération de recherche vise à Positionner la gare comme centralité structurante de la ville pour renforcer le report modal vers le train; Faire du temps d'attente en gare un temps utile et agréable pour dissiper les effets de rupture dans les trajets Redynamiser les gares en leur attribuant des fonctions nouvelles et attractives, Augmentation et meilleure gestion des flux voyageurs train, Faire de la gare un pôle multimodal et ce, en faisant de la gare un maillon structurant de la chaîne de mobilité du voyageur connecté.

Pour concrétiser l'opération « Smart Gare » deux projets sont actuellement en incubation. Le premier projet (GAREXPI), en partenariat avec la SNCF et le CEREMA, porte sur la place des gares régionales dans les villes petites et moyennes. Il s'inscrit dans une démarche de suivi, d'expérimentation et d'évaluation en région Picardie de projets de valorisation (notamment par les services) des gares ferroviaires et de leurs quartiers. Quant au second projet (INFOTER), avec SNCF Mobilités, il vise à l'amélioration des processus de production de l'information voyageur et leurs interactions avec les pratiques de mobilité, comme l'harmonisation des interfaces entre opérateurs.



Luc Gwazdzinski
Université Grenoble Alpes

Lieu d'observation idéal pour les chercheurs, les gares sont aussi des espaces d'expérimentation et d'innovation

Les grandes gares sont des systèmes complexes à l'articulation de différentes échelles : de l'international au local et du continent au quartier. A la fois bout de quartiers et oasis dans les systèmes nationaux et internationaux de transports, la gare est un laboratoire central de la vie métropolitaine et des nouvelles mobilités. Lieux de vie pour des populations temporaires et pôles de mobilité, elles sont en résonance avec les nouveaux modes de vie, les nouvelles pratiques et usages d'individus et de populations aux besoins multiples et parfois contradictoires. Entre ludification des espaces, design, augmentation par les technologies, ergonomie, hybridation des lieux et de l'offre de services, un des enjeux centraux est sans doute la co-construction d'aménagements adaptés de ces systèmes avec et pour des populations temporaires et des résidents voisins de l'équipement. Entre utilitarisme et plaisir, comment habiter nos gares et leurs environnements en citoyens temporaires et mobiles ?

Questions ouvertes

N'y a-t-il pas des risques à individualiser de plus en plus finement les services ?
Quid de ce drôle de temps commun et de cette foule si bien décrite au cinéma et dans la littérature ?

Quelle place la gare contemporaine laisse-t-elle au hasard, à l'improvisation ?
Ne sommes nous pas aux limites de l'attention ?

L'usager n'est-il pas trop sollicité ? Une fois rassuré par l'affichage de son train n'est-il pas en recherche d'un temps autre, voire d'un lâcher-prise ?

Peut-on réduire les usagers à une dimension unique de consommateur ? Le centre commercial ne cache-t-il pas d'autres fonctions de la gare ?

Quelle valeur ont encore l'attente et l'ennui dans ces espaces transformés par les services ? Comment envisager la question de la gratuité ?

Quel imaginaire de la gare est-on en train de construire en hybridant les fonctions et les services ? Si on lançait un concours de romans sur la gare contemporaine, que nous diraient les auteurs ? Quels récits ? Quelles accroches humaines au-delà de l'objet technique ?

Plus largement, ne devrait-on pas faire de ce temps d'attente un temps hors agitation ?
La gare n'est-elle devenue un spectacle total mobilisant et saturant tous les sens ? Doit-elle faire partie de "la ville foraine" ou devenir un îlot de sérénité ?

Ne doit-on pas développer la fonction de porte d'entrée de la ville ? Ne perd-elle pas sa valeur d'image dans le croisement avec les commerces ?

Quid d'une approche de la gare comme lieu d'accueil ? Quid de l'ouverture des services 24h/24 et de la gare comme un havre pour les plus faibles ouvert jour et nuit ? Quid de la dimension sociale à côté de la dimension économique ?