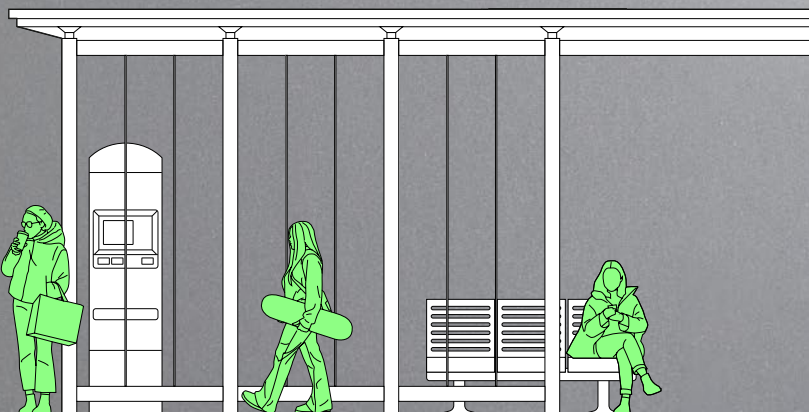
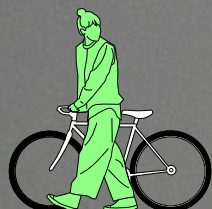
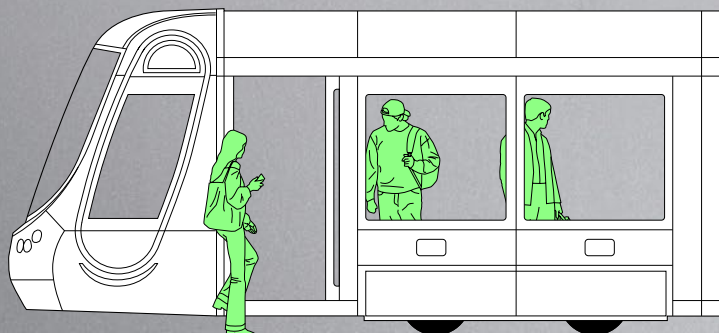
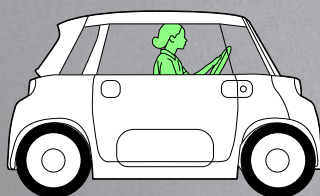
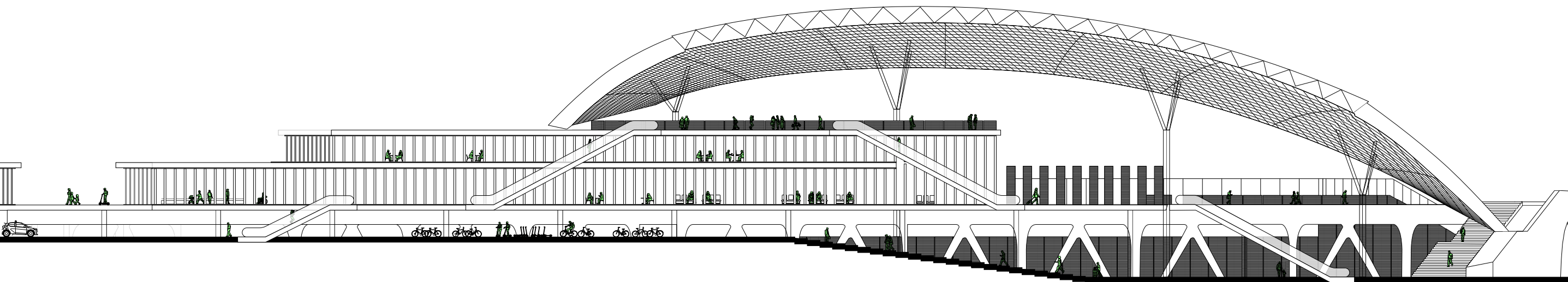




Accélérer l'intermodalité

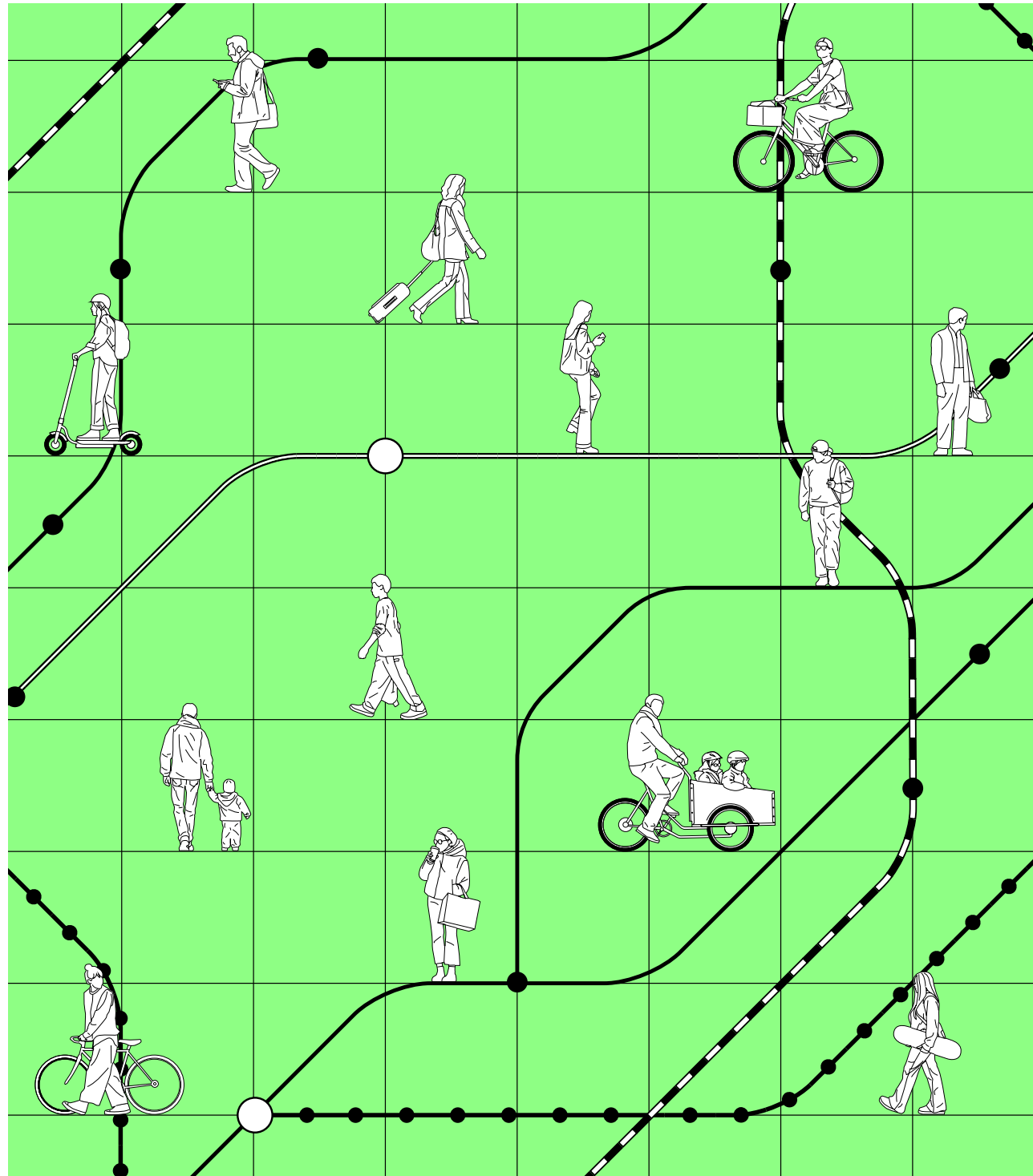
SNCF Gares & Connexions



Accélérer
l'intermodalité

Sommaire	Des gares et des connexions	4
	L'intermodalité, levier essentiel de la transition territoriale	6
	Les gares au service du report modal	8
	Les mots de l'intermodalité	12
	SNCF Gares & Connexions accélère l'intermodalité	16
	La vision de Marlène Dolveck pour l'intermodalité	18
	L'action des équipes en région	22
	Nous connectons toutes les mobilités autour de nos gares	26
	Interconnexion	30
	Zone dense	34
	Bassin de vie	40
	Le dialogue territorial au cœur de la conduite de projet	44
	Les experts du sur mesure	52
	Le Lab Libourne	66
	Se mobiliser collectivement	78

Des gares et des connexions



Intermodalité. Présent dans toutes les prises de paroles, dans toutes les politiques territoriales, dans toutes les stratégies de développement, ce mot – la notion qu’il recouvre – est aujourd’hui un incontournable pour tous les acteurs de la mobilité. Chez SNCF Gares & Connexions, l’intermodalité fait l’objet d’une réflexion de fond, conduite depuis des années par nos équipes, et déjà mise en œuvre aux abords de nombreuses gares parmi les 3 000 que nous exploitons. Notre nom l’exprime clairement : nous considérons tout autant les gares que ce qui les relie aux territoires, la destination que le parcours, le lieu que tous les usages qu’il accueille.

Dans une approche à la fois systémique et spécifique, nous défendons les singularités de chaque contexte. Des petites haltes en zones rurales jusqu’aux gares métropolitaines à rayonnement national voire international, en passant par les gares du quotidien qui émergent dans le pourtour des grandes agglomérations, nos réponses plurielles sont autant de points de connexions essentiels pour améliorer la mobilité de tous et engager la transition des territoires.

Les objectifs nationaux et européens de réduction massive des émissions de gaz à effet de serre ont un corollaire : l’accroissement notable de la part du train et l’amélioration des connexions entre celui-ci et les autres mobilités durables et décarbonées. À ce titre, les gares sont des lieux incontournables et décisifs de la transition, qui s’inscrivent à chaque nœud du maillage territorial. Et c’est aux côtés des décideurs publics et politiques que nous remplissons notre mission de faciliter l’accès à une mobilité responsable pour une société toujours plus en mouvement.

L'intermodalité, levier essentiel



de la transition territoriale

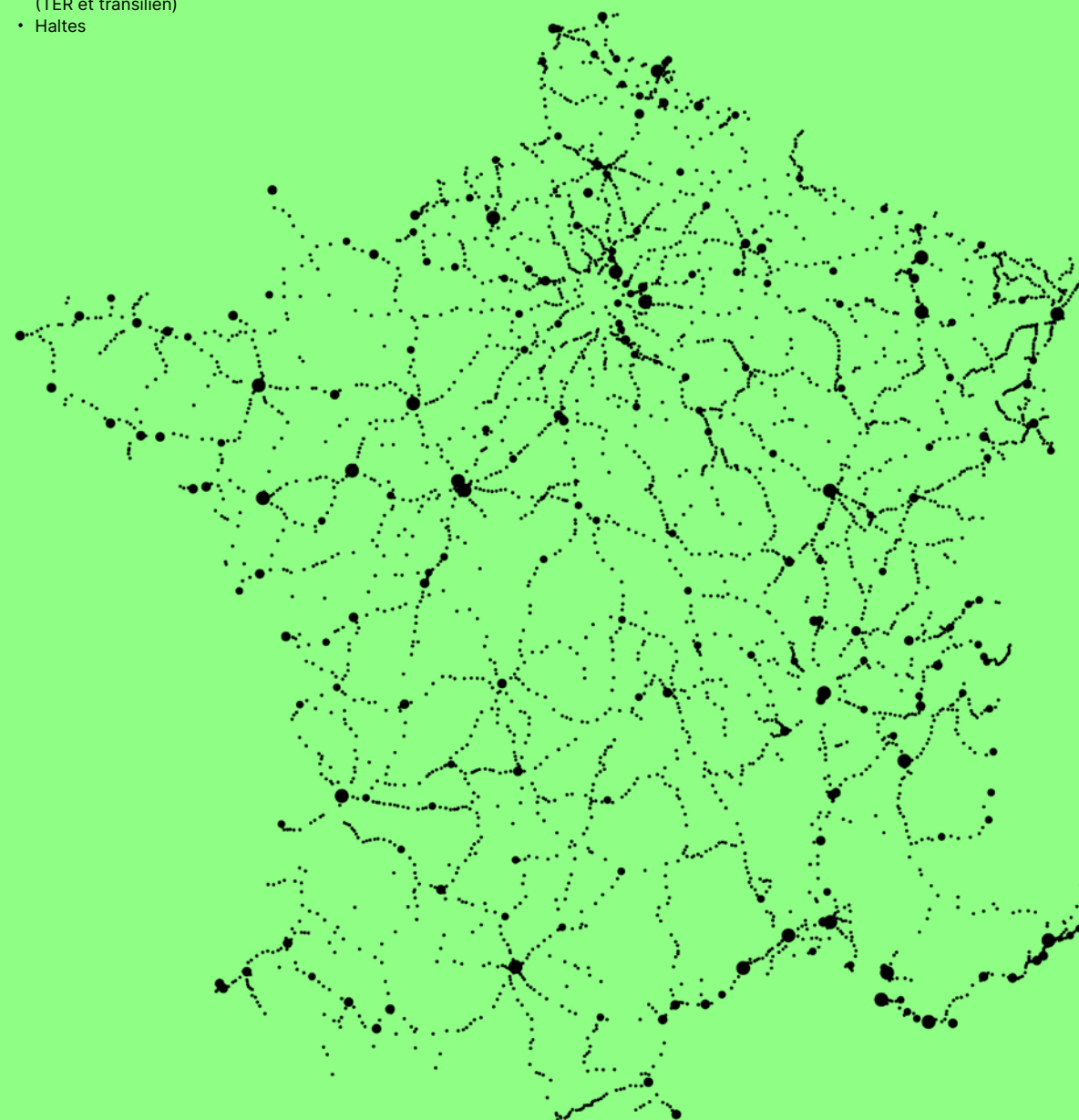
Les gares au service du report modal

Parce que le maillage des gares en France garantit une bonne accessibilité au train, mode de transport peu émetteur, celles-ci ont un rôle essentiel à jouer dans la décarbonation des mobilités. Et pour rendre effective cette évolution, ce sont toutes les autres mobilités durables qu'il s'agit de développer autour d'elles, en interconnexion. Démonstration, chiffres à l'appui.

Cohérent avec la densité de la population et les caractéristiques du territoire français métropolitain, le maillage des gares de voyageurs assure la bonne proximité globale du service public ferroviaire.

Répartition des 3 017 gares exploitées par SNCF Gares & Connexions

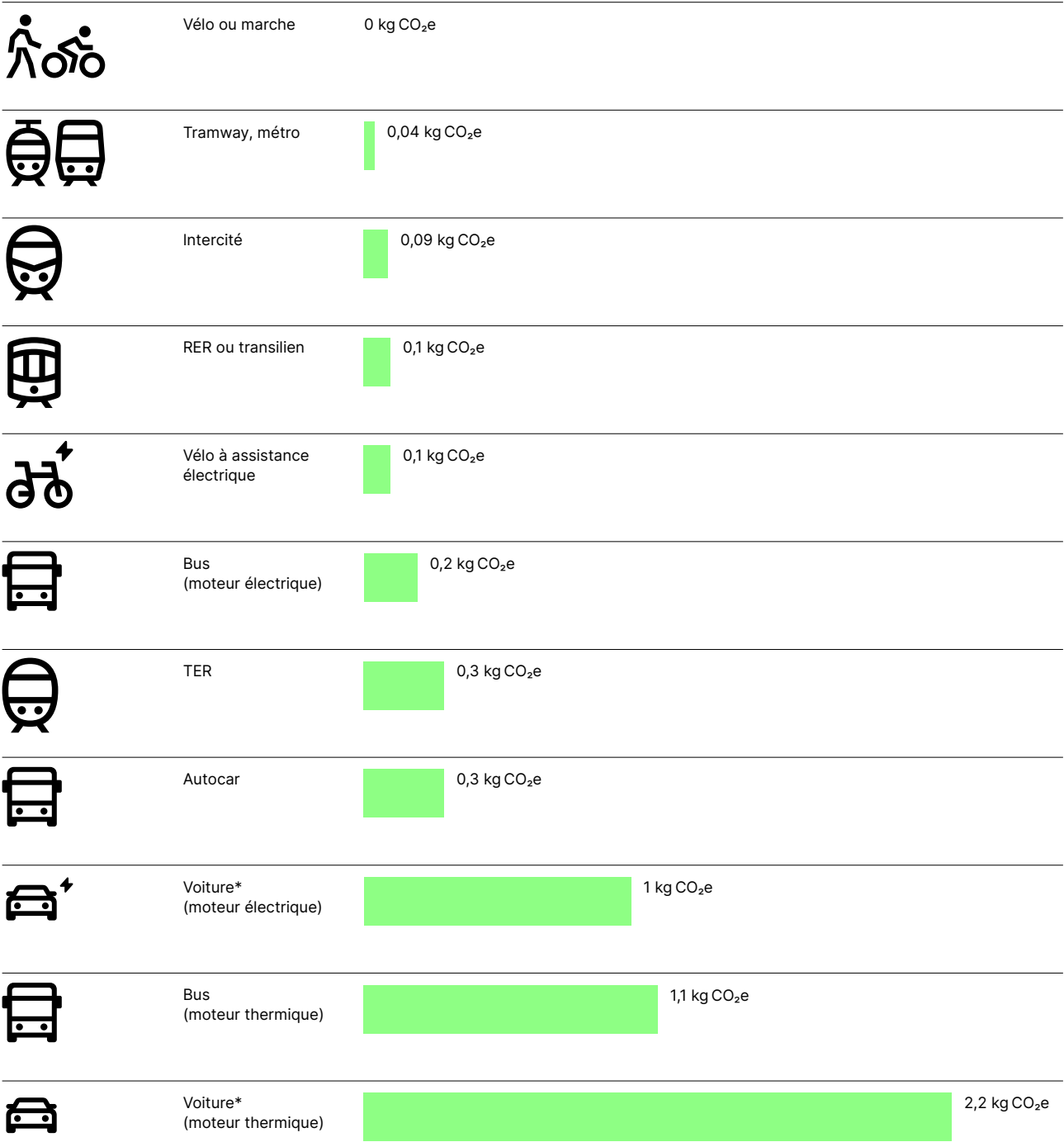
- Gares longue distance (TGV + Intercités)
- Gares de proximité (TER et transilien)
- Haltes



En France, le transport est le secteur le plus émetteur de gaz à effet de serre. Le poids des émissions variant fortement selon les modes adoptés, un report massif vers les moins émetteurs – parmi lesquels le train sous toutes ses formes – est aujourd’hui un objectif partagé.

Émissions de CO₂e par personne, par mode, pour 10 km parcourus

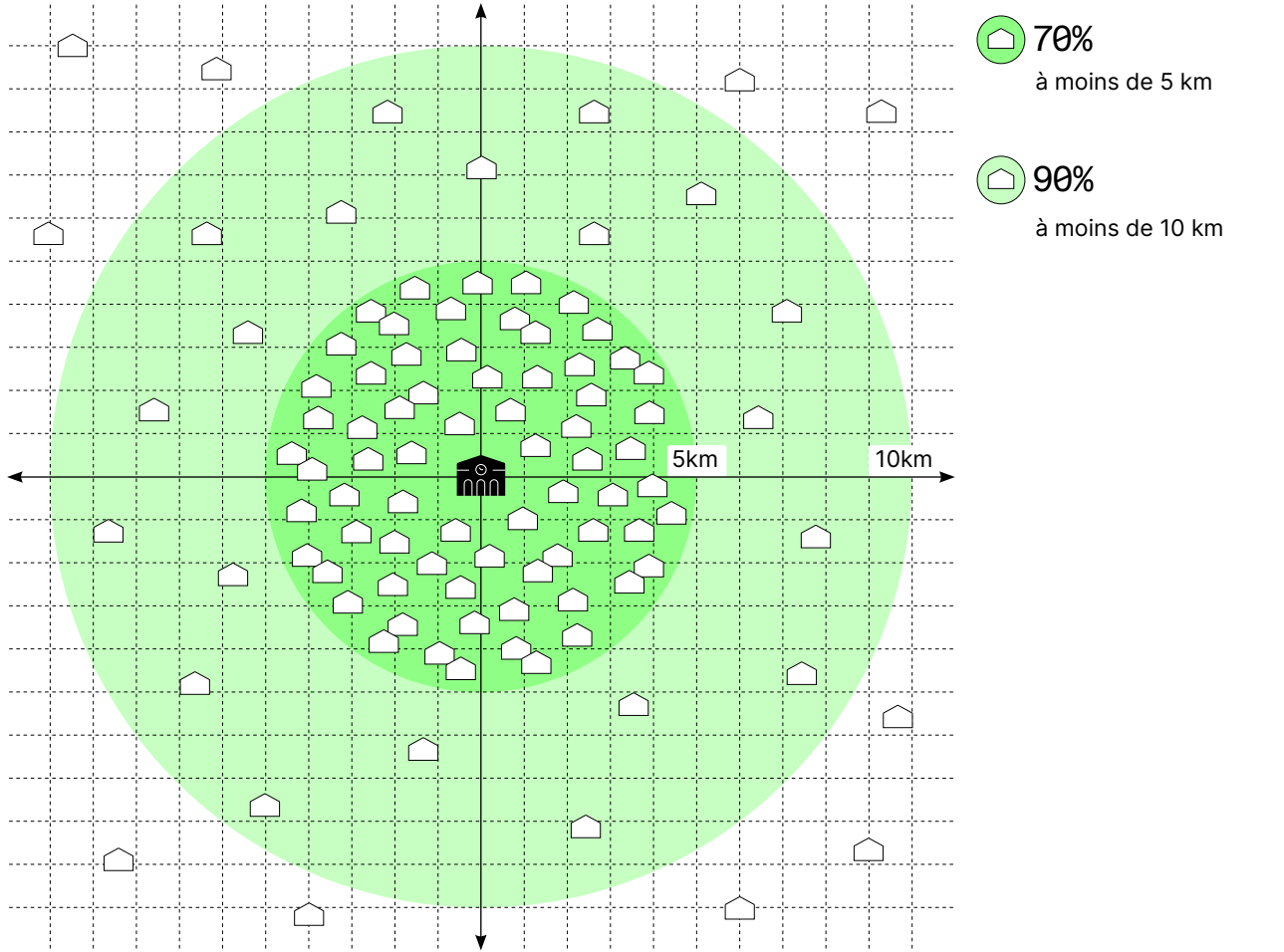
Source : ADEME | Impact CO₂



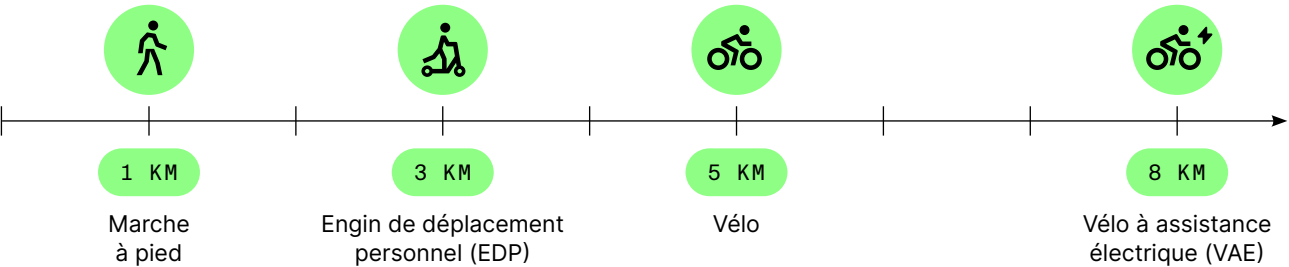
*en autosolisme

Augmenter la part modale ferroviaire demande de développer le rabattement vers les gares. À ce titre, les modes doux offrent un gisement important puisqu’une bonne part de la population vit non loin d’une gare, à une distance facilement parcourable à pied, à vélo, etc.

Répartition de la population vivant à proximité d’une gare



Limite de pertinence des modes doux



Les mots de l'intermodalité

Autour de la notion d'intermodalité scintille toute une constellation lexicale, terminologie plus ou moins technique émaillée de quelques acronymes. D'« accessibilité » à « SERM », faisons le point sur quelques mots essentiels pour comprendre les enjeux sous-jacents et mettre en perspective le rôle de SNCF Gares & Connexions.

Accessibilité

Issu du monde du handicap, de la petite enfance et du grand âge, le terme d'accessibilité désigne un objectif égalitaire : la possibilité pour chacun d'avoir accès à son environnement, de l'utiliser et d'en bénéficier. Depuis la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, l'obligation d'accessibilité s'impose dans les grands domaines de la vie collective, dont les transports. La mise en conformité des gares, prévue dans le cadre de schémas directeurs d'accessibilité programmée, est l'une des priorités de SNCF Gares & Connexions.

Bassin de mobilité

Notion introduite par la [LOM](#), le bassin de mobilité est l'échelle locale sur laquelle s'organisent désormais les mobilités quotidiennes, notamment les déplacements domicile-travail. En coordonnant et en structurant l'action des acteurs publics (y compris SNCF Gares & Connexions, au titre d'exploitant de gares), les bassins de mobilité doivent permettre d'assurer un meilleur service aux usagers.

Leurs périmètres, dont la définition revient aux Régions, reprennent les contours d'une à plusieurs intercommunalités en fonction des spécificités locales : nombre de centres urbains, territoires plus ou moins ruraux, etc. Le territoire national doit, à terme, être intégralement couvert de bassins de mobilité, aboutissant à la suppression des zones blanches.

Gaz à effet

de serre – GES

Présents dans l'atmosphère, les gaz à effet de serre, d'origine naturelle (vapeur d'eau) ou anthropique, absorbent et réémettent une partie du rayonnement solaire : ce phénomène appelé « effet de serre » piège la chaleur à la surface de la Terre. Les principaux gaz à effet de serre dus aux activités humaines sont le dioxyde de carbone (CO₂), le méthane (CH₄), l'oxyde nitreux ou protoxyde d'azote (N₂O) et divers gaz fluorés : hydrofluorocarbure (HFC), perfluorocarbure (PFC), hexafluorure de soufre (SF₆) et trifluorure d'azote (NF₃). Les concentrations de GES, de plus en plus fortes depuis notre entrée dans l'ère industrielle, sont à l'origine du changement climatique, phénomène planétaire dont les effets négatifs se font ressentir dans toutes les sociétés. En France, le secteur qui émet directement le plus de GES est celui du transport. Le poids des émissions varie cependant drastiquement selon les modes de déplacements adoptés. Si, dans l'absolu, rien ne peut concurrencer la marche qui est totalement décarbonée, le train sous toutes ses formes (TGV, Intercités, TER, RER, Transilien) est l'un des modes les moins émetteurs comparé à la voiture individuelle thermique.

Gestionnaire

d'infrastructure

Défini par des directives européennes et le Code des transports, le gestionnaire d'infrastructure a pour missions de gérer, d'entretenir et de développer une infrastructure ferroviaire. En France, depuis la refonte du groupe SNCF en 2020, SNCF Réseau est le gestionnaire d'infrastructure du réseau ferré national.

Gestionnaire

d'installation

de service

Les gestionnaires (ou exploitants) d'installation de service sont toutes les entités chargées d'exploiter les gares de voyageurs, les terminaux de marchandises, les gares de triage, les ateliers de maintenance, les stations de combustible, etc. Depuis la refonte du groupe SNCF en 2020, SNCF Gares & Connexions est affectataire des gares de voyageurs, gestionnaire unique des gares de voyageurs du réseau ferré national, et en tant que tel, responsable de leur exploitation, de leur entretien et de leur développement.

Intermodalité

Terme initialement employé en géographie des transports et des mobilités, l'intermodalité désigne l'aptitude d'un système de transport à permettre l'utilisation successive d'au moins deux modes différents. La loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire attribue à SNCF Gares & Connexions la mission « de favoriser la complémentarité des modes de transports individuels et collectifs ainsi que leur coopération ». Elle s'y emploie en participant activement aux réaménagements des parvis et abords de gares afin d'y accueillir toutes les formes de déplacement : marche à pied, vélos, voitures, bus, métro, tram...

Loi

d'orientation

des mobilités

– LOM

La loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) vise trois objectifs principaux : investir plus et mieux dans les transports du quotidien ; faciliter et encourager le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer ; engager la transition vers une mobilité plus propre. Pour les acteurs publics, la LOM réforme en profondeur le cadre organisationnel des mobilités à l'échelle locale et sur l'ensemble du territoire national, à travers la création des autorités organisatrices de la mobilité (AOM), des [bassins de mobilité](#), des [contrats opérationnels de mobilité](#) (COM) et des comités de partenaires.



Maîtrise d'ouvrage

– MOA

Dans le secteur de la construction et des travaux publics, la maîtrise d'ouvrage est l'entité commanditaire de l'ouvrage, c'est-à-dire du bâtiment et/ou de l'aménagement urbain réalisé au terme du projet.

En tant que telle, elle porte le besoin, définit l'objectif (ou programme), le calendrier et le budget.

Afin de développer activement l'intermodalité et le report modal vers le train, SNCF Gares & Connexions agrège toutes les expertises nécessaires à la MOA de réaménagement des parvis et des abords de gare en un PEM, quelle que soit leur taille.

Micromobilités

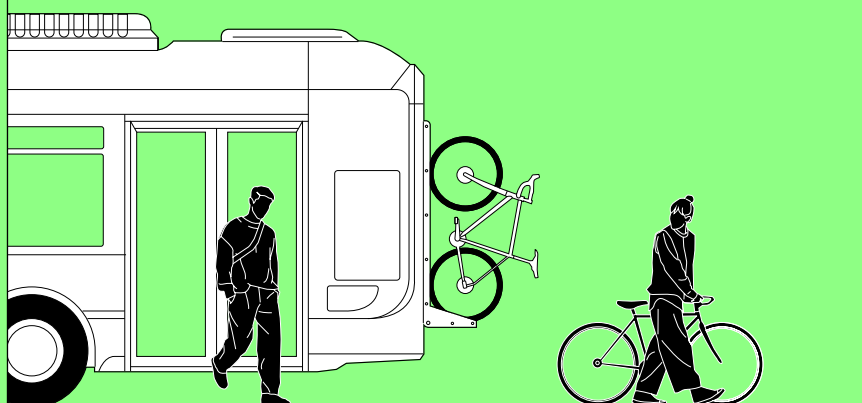
Catégorie émergente, les micromobilités désignent l'ensemble des déplacements et des modes de déplacements individuels légers : trottinettes, skateboards, gyroroues, gyropodes, hoverboards, vélos, vélocargos, scooters, etc. Les micromobilités interviennent plutôt en zones urbaines, sur de courtes ou moyennes distances, en début ou en fin de parcours – voire les deux, les engins les plus compacts pouvant être embarqués. Ces derniers ne sont pas nécessairement motorisés, mais l'assistance électrique qui les rend plus rapides et efficaces joue un grand rôle dans leur récente popularisation. Leur présence croissante sur les trottoirs ou les dessertes routières pose cependant des questions de cohabitation avec les piétons ou les gros véhicules.

Mobilités actives

Dans leur définition la plus puriste, les mobilités actives recouvrent les déplacements effectués sans apport d'énergie autre qu'humaine, c'est-à-dire principalement à pied ou à vélo mais aussi en rollers, trottinette, fauteuil roulant, etc. La un LOM a cependant élargi cette définition (article L 1271-1 du Code des transports) aux « modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée ». Enjeu de santé publique, les mobilités actives pallient les effets délétères de notre mode de vie sédentaire. Catégorie équivalente mais qui n'adopte pas cette perspective sanitaire, les mobilités douces sont plutôt perçues comme des leviers de décarbonation et d'apaisement de l'espace public.

Multimodalité

À ne pas confondre avec un l'intermodalité, la multimodalité désigne la possibilité d'effectuer un même trajet par divers modes de transport. Au sein d'un un PEM, l'information multimodale est cruciale car elle aide l'utilisateur à choisir le mode le plus pertinent.



Pôle d'échanges

multimodal – PEM

Terminologie désormais largement employée par les acteurs de la mobilité, afin d'obtenir l'acronyme PEM, le pôle d'échanges multimodal désigne un bâtiment ou un espace qui permet d'accéder à plusieurs modes de déplacement et facilite le passage de l'un à l'autre – c'est, à ce titre, un lieu de un rupture de charge. Outil du un report modal, son but premier est d'offrir une alternative à l'usage du véhicule individuel. Si la gare ferroviaire est au cœur de nombreux PEM, il en existe d'autres types, notamment dans les territoires peu denses, non reliés au réseau ferré.

Report modal

Synonyme du transfert modal, le report modal désigne le transfert d'une partie du flux associé à un mode de transport vers un autre. Le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun, notamment le train, conditionne la rentabilité de ces derniers, la fluidité de la circulation et la réduction des émissions de un gaz à effet de serre. Sans être une condition suffisante, la transformation des infrastructures est essentielle pour encourager le report modal.

Rupture de charge

Dans le domaine des transports, une rupture de charge désigne la nécessité de transférer des marchandises ou des passagers d'un premier véhicule ou mode de transport vers un second, immédiatement ou après un temps de stockage ou d'attente. Pour les voyageurs, elle s'apparente à une correspondance, qui entraîne une perte de temps et nécessite souvent de la manutention. En améliorant les cheminements, l'information et le confort d'attente, le but d'un PEM est de réduire les gênes occasionnées par la rupture de charge, afin de lever les freins au report modal vers le train et autres transports collectifs.

Stratégie nationale

bas carbone – SNBC

Introduite par la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV), la stratégie nationale bas carbone (SNBC) est la feuille de route de la France pour réduire ses émissions de un gaz à effet de serre – feuille de route que tout décideur public, à l'échelle nationale comme territoriale, doit prendre en compte. La SNBC donne des orientations pour mettre en œuvre, dans tous les secteurs d'activité, la transition vers une économie bas carbone, circulaire et durable. En ce qui concerne les transports, la trajectoire décrite passe par la réduction de 28% des émissions en 2030 comparé à 2015, et vise la décarbonation complète en 2050.

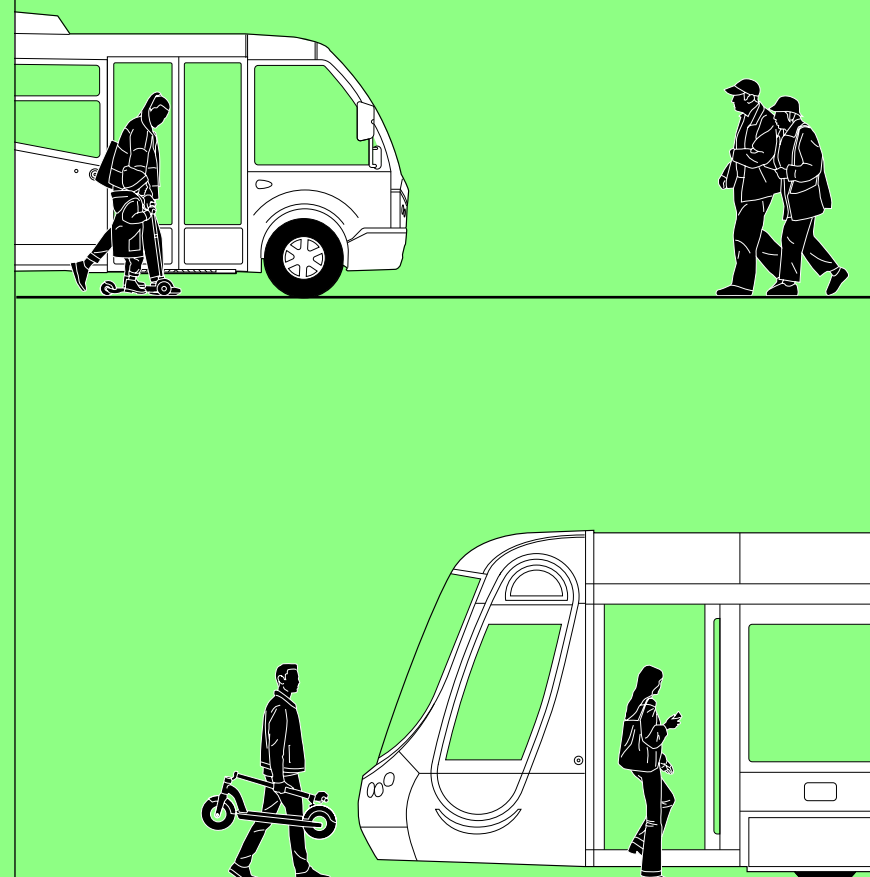
Service express

régional

métropolitain

– SERM

Définis par la loi du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains, les SERM doivent faciliter les mobilités de courte et moyenne distance autour des métropoles (hors région Île-de-France) en s'appuyant prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire. Outre l'amélioration de la qualité des transports du quotidien, leur création vise à désenclaver les territoires périurbains et ruraux, réduire la pollution de l'air et lutter contre l'autosolisme. Une quinzaine de grands projets sont déjà étudiés ou en cours de développement, comme à Lille, Lyon, Grenoble, Marseille, Rennes, Rouen ou encore Strasbourg et Bordeaux. Ils nécessiteront la création de gares et de un PEM, ainsi que l'adaptation des existants.



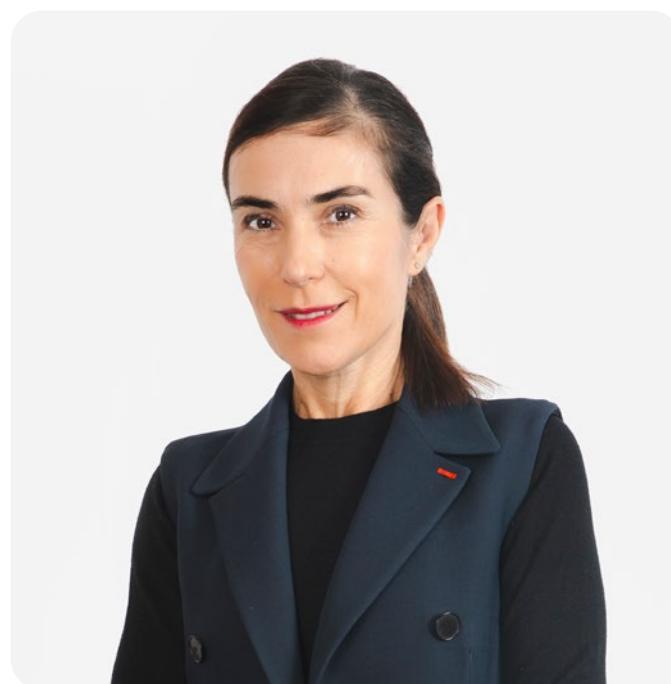
SNCF Gares & Connexions



accélère
l'intermodalité

La vision de Marlène Dolveck pour l'intermodalité

À la tête de la Société depuis 2020, Marlène Dolveck détaille les ambitions de SNCF Gares & Connexions en matière d'intermodalité, réaffirmant la capacité de ses équipes à être, aux côtés des territoires, les acteurs incontournables des projets d'envergure au service du développement territorial.



Marlène Dolveck

Directrice Générale, SNCF Gares & Connexions et Directrice Générale Adjointe du Groupe SNCF en charge de la transformation

Marlène Dolveck, 48 ans, est diplômée de l'université de Toulouse Capitole 1, titulaire d'un master spécialisé senior management bancaire et d'un Executive MBA à l'EDHEC. Elle a débuté sa carrière comme professeur d'économie, puis a occupé des fonctions de dirigeante au sein du groupe La Poste, chez HSBC et au Crédit Agricole.

Elle est Directrice Générale de la SA SNCF Gares & Connexions depuis janvier 2020 et directrice générale adjointe du groupe SNCF en charge de la transformation, membre du comité des Présidents et du Comex du Groupe SNCF.

Elle est également Présidente du Conseil d'Administration de TSE (Toulouse School of Economics), et administratrice indépendante de Radio France.

L'adoption, fin 2019, de la loi d'orientation des mobilités (LOM) et celle, fin 2023, de la loi relative aux services express régionaux métropolitains, mettent en lumière, s'il le fallait, le rôle-clé des mobilités dans la cohésion territoriale et la transition écologique. Comment vous positionnez-vous dans ce nouveau paysage législatif, donc opérationnel ?

MD Ma vision est claire. Dans SNCF Gares & Connexions, il y a connexions : nous sommes un acteur majeur des mobilités d'aujourd'hui et de demain. Nos objectifs sont très ciblés : mieux répondre à l'évolution des besoins de nos clients et affirmer notre position centrale dans l'écosystème des mobilités – non seulement au sein des gares, au cœur du système ferroviaire, mais également en étant moteur de l'intermodalité et acteur du développement territorial. Nous sommes d'ores et déjà le bâtisseur de référence des gares en France. Nous œuvrons pour devenir celui des pôles multimodaux, au service de la vitalité des territoires – une position que la systématisation de l'écoconception dans nos projets ne peut que renforcer. Le tout, en restant les garants de la sécurité pour tous, car nous savons bien, en tant que gestionnaire d'infrastructure exploitant, que la gare et ses environs ne seront jamais des espaces publics comme les autres.

SNCF Gares & Connexions, moteur de l'intermodalité : comment cela se traduit-il concrètement ?

MD Toulouse Matabiau, Lyon Part-Dieu, Paris Nord 2024, Nice et Marseille sont autant de projets livrés, en cours de livraison, de construction ou d'études, qui prouvent notre capacité à concevoir et à réaliser de grands projets intermodaux. À Lyon Part-Dieu, nous restructurons de fond en comble l'espace de la gare et du quartier pour doubler la surface du hall. Nous accompagnons la création d'une nouvelle voie ferrée, trois nouvelles galeries, six nouveaux accès à la gare permettant de l'ouvrir sur son environnement urbain, une nouvelle station taxis, 2 000 stationnements vélos, 6 500 m² de commerces et services. Cela implique de repenser l'intégralité des flux, des accès, des arrivées et des départs. Même chose à Toulouse où, au sein d'un environnement urbain dense et complexe, nous avons tout repensé pour offrir sur un même site une connexion entre tous les modes de transport : train, métro, taxis, bus, cars, véhicules particuliers. Outre cette nouvelle halle des transports, une station vélo de 1 000 places a également été créée, en parfaite cohérence avec le projet de végétalisation et de valorisation du quartier.

Tous ces projets intermodaux suivent de grands principes : du quai au parvis de la gare, les connexions sont établies de manière concentrique. On rapproche les modes les plus légers, les plus solidaires, les plus collectifs... tandis que les modes à essence sont positionnés en deuxième couronne. La gare ferroviaire et la gare routière convergent, s'hybrident et fusionnent. Elles forment un nouvel ensemble post-carbone qui électrifie les mobilités côté rail et côté parvis, facilite et fluidifie les parcours, impose une nouvelle esthétique. Les parvis sont généreusement plantés, les bâtiments voyageurs rénovés, révélés et magnifiés ; les quais bioclimatiques et confortables.

« Nous sommes d'ores et déjà le bâtisseur de référence des gares en France. Nous œuvrons pour devenir celui des pôles multimodaux, au service de la vitalité des territoires. »

Qu'est-ce qui distingue votre maîtrise d'ouvrage sur ces grands projets ?

MD La MOA [maîtrise d'ouvrage] de SNCF Gares & Connexions sait coopérer efficacement avec toutes les parties prenantes. Elle sait aussi se poser les bonnes questions, notamment sur les modèles de gouvernance avec les collectivités locales, et y apporter des réponses adaptées, comme elle l'a fait sur les projets de gares nouvelles de Nice à Montauban. Notre force est de déployer des plateaux projets pluridisciplinaires avec les meilleurs experts de la mobilité et de la construction, dans toutes les régions. Nos effectifs comptent parmi eux les meilleurs techniciens en construction d'infrastructures, en analyse de flux, en travaux ferroviaires... Et parce que nous sommes également exploitants, notre priorité est de concevoir des ouvrages robustes et confortables pour que l'expérience client soit la plus qualitative possible.

Vous l'évoquiez en début d'entretien et venez de le rappeler, SNCF Gares & Connexions est l'exploitant de toutes les gares de France...

MD Et cela change tout ! Nous ne nous contentons pas de concevoir et de livrer des ouvrages, nous les faisons vivre au quotidien et sur la durée. Cette maîtrise de la gare, nous l'avons déjà étendue aux bornes de plusieurs pôles multimodaux – une dynamique que nous allons poursuivre. Gestion des flux, signalétique, propreté, sûreté, sécurité, maintenance, conciergerie... La liste est longue. Il y aura bien entendu de nouveaux métiers à développer et un nouveau modèle économique à trouver, avec les acteurs publics et les opérateurs de tous modes.

« Nous ne nous contentons pas de concevoir et de livrer des ouvrages, nous les faisons vivre au quotidien et sur la durée. »

À Toulouse, vos équipes ont pour la première fois structuré une solution digitale d'information voyageurs multimodale : trains, métros et bus. Quelle perspective cela ouvre-t-il ?

MD SNCF Gares & Connexions gère l'information voyageurs ferroviaire. C'est énorme : 15 000 trains circulent chaque jour sur le réseau. Nous collectons tous les plans des transporteurs et leurs modifications en temps réel, nous enrichissons cette information du contexte de la gare avant de la diffuser sur une grande diversité d'écrans. De là à devenir l'intégrateur global de l'information multimodale, il n'y a qu'un pas, que nous sommes en train de franchir. Ce que nous avons fait à Toulouse préfigure la plateforme unique que nous allons construire autour de l'information multimodale et qui permettra d'intégrer de manière flexible tous les modes possibles en fonction des besoins locaux.

Comment SNCF Gares & Connexions agit-elle en faveur du développement des territoires, le troisième rôle que vous énonciez tout à l'heure ?

MD Pour les territoires, nous représentons une expertise complète de la gare dotée d'une capacité à contribuer et à développer des projets urbains et périurbains d'envergure. Je tiens d'ailleurs à réaffirmer ici notre disponibilité et notre fiabilité. Nous allons devenir une force de proposition pour bâtir les pôles d'attractivité de demain, tant aux portes des grandes métropoles qu'autour des gares de SERM.



Sur le parvis de la gare Toulouse Matabiau, une connexion fluide avec le métro.

Cependant, construire à l'heure du changement climatique n'est pas anodin. Que faites-vous pour que « développement territorial » rime avec « durable » ?

MD Les enjeux climatiques sont au cœur de notre ingénierie de projet. Nous devons nous adapter, rendre nos infrastructures résilientes, mais aussi les transformer en îlots de fraîcheur. Nous devons aussi limiter notre impact environnemental et particulièrement notre empreinte carbone. Sur ce point, nous avons pris de l'avance : la future gare de Nice-Aéroport, première gare bioclimatique d'Europe, le démontre. L'agence pluridisciplinaire AREP, notre maîtrise d'œuvre, a écrit et documenté nos ambitions, et y a adossé une méthode opérationnelle dite EMC2B [énergie, matière, carbone, climat, biodiversité]. Appliquée à Nice, cette méthode est étendue à l'ensemble de nos projets de pôles pour en faire un standard de référence. Nous cherchons, plus globalement, à réduire l'ensemble de nos émissions – ce qui ouvre bien d'autres réflexions structurantes pour enrichir notre référentiel d'intermodalité.

« Pour les territoires, nous représentons concrètement une expertise complète de la gare dotée d'une capacité à contribuer à des projets urbains et périurbains d'envergure. »

L'action des équipes en région

À Lyon, nous avons réuni Sandrine Azémard, à la tête de la direction régionale des gares en Auvergne-Rhône-Alpes et Bourgogne-Franche-Comté, et deux de ses collaborateurs, responsables de l'exploitation et du développement de projets nouveaux. Comment naissent les projets intermodaux autour des gares ? Et comment les équipes régionales participent concrètement au développement de l'intermodalité ? La discussion est lancée.



De gauche à droite

Henrique De Almeida
Responsable du Pôle
Commerces et Services

Sandrine Azémard
Directrice Régionale
des Gares
Auvergne-Rhône-Alpes
et Bourgogne-Franche-Comté

**Marie-Laure
Reype-Allarousse**
Responsable de la
Direction Émergence et
Valorisation immobilière

MLRA

Un projet de PEM [pôle d'échanges multimodal] est avant tout un projet de territoire. Pour les collectivités, nous sommes un interlocuteur sur le volet ferroviaire mais nous pouvons aussi faire valoir notre expertise de l'intermodalité. Nous pilotons des études très amont, jusqu'à assurer la MOA [maîtrise d'ouvrage]. Quoi qu'il en soit, le travail est toujours très partenarial.

SA

Sur les questions d'intermodalité, nous dialoguons avec des collectivités qui n'ont ni les mêmes besoins ni les mêmes ressources. Cela induit des postures très différentes. Après des Métropoles, qui ont des compétences internes, c'est notre souci du parcours client que nous mettons en avant. Après des EPCI [établissements publics de coopération intercommunale] au périmètre plus limité, nous sommes aussi des conseillers, techniques et financiers. Nous tenons le crayon car elles n'ont pas les équipes pour le faire.

MLRA

Il nous arrive de proposer nos compétences quand on perçoit une dynamique. Et inversement, des collectivités viennent nous chercher. C'est notamment le cas quand elles souhaitent travailler sur leur quartier de gare, dans le cadre des programmes « Petites villes de demain » ou encore « Action cœur de ville ».

HDA

Pour les collectivités, le manager de gare est un point de contact très accessible, à portée de main. Il est bien identifié par les élus et leurs services, qui ne vont pas hésiter à le solliciter. S'il perçoit un développement en perspective, il passe le relais à ses collègues de l'équipe chargée du développement.

MLRA

Dans mon équipe, ce sont les chargés de secteur qui sont nos relais sur le terrain, en contact direct avec les acteurs locaux – élus, associatifs, tissu économique. Issus du monde de l'urbanisme, de l'aménagement, des sciences politiques, ils connaissent la chose publique et ont cette intelligence des territoires qui fait que tous se sentent entendus et compris. Nous avons également des collaborateurs aux compétences plus techniques, qui peuvent répondre aux services des collectivités et à nos collègues de SNCF Réseau. Cette organisation nous est propre, mais toutes les DRG [directions régionales des gares] disposent de ces deux types de profils complémentaires.

L'une de nos plus-values du point de vue externe, c'est aussi notre rôle de porte d'entrée sur la SNCF. Car cela peut faire peur de travailler sur les abords de la gare, où les fonciers sont morcelés entre SNCF Réseau, Fret SNCF, etc. ! En tant qu'entité du groupe, nous savons manœuvrer dans cette complexité. On s'appuie aussi beaucoup sur nous pour coordonner les différents acteurs des mobilités autour d'une gare. La direction régionale sert d'interface entre la Communauté de communes ou l'Agglomération, la Ville, la Région, le Département... Nous sommes un outil neutre, apolitique. C'est une force, notamment quand les partenaires ne sont pas tous du même bord.

SA

MLRA

Lors des études d'émergence, nous mettons souvent sur pied un système de financement conventionné, pour impliquer tous les acteurs dans la gouvernance du projet. C'est une méthode qui fonctionne bien : elle permet, en abordant des questions concrètes, de converger vers des projets de PEM. Nous sommes vraiment des accoucheurs de projets !

HDA

Autre point : quand des PEM fonctionnent bien, ce sont des démonstrateurs qui font des petits ! Aujourd'hui SNCF Gares & Connexions a développé énormément d'outils qui permettent de collecter des *verbatim* clients et de mener des enquêtes de satisfaction. Nos exploitants prennent en compte ces éléments pour faire progresser le parcours clients au sein du PEM. Et à partir du moment où nous pouvons démontrer nos réussites, cela nous aide à convaincre d'autres partenaires. Je pense notamment à la gare routière de Dijon : nous avons été jusqu'à développer de l'information voyageurs dynamique, et aujourd'hui, un chef de gare routière accompagne tout cela au quotidien.

SA

Actuellement, autour des projets de SERM [services express régionaux métropolitains] de Lyon et de Grenoble, sans oublier le Leman Express, nous priorisons le sujet des flux intermodaux. Ils sont en augmentation depuis 2019, jusqu'à +30% sur certaines gares, et vont forcément continuer à progresser avec la mise en service de trains plus fréquents ou plus capacitaires, le développement de lignes de cars et de bus... Il va falloir créer de nouveaux PEM, en un temps relativement rapide.

HDA

Nous démontrons par ailleurs notre capacité à nous engager au-delà de notre foncier, pour assurer un niveau de service cohérent du point de vue des voyageurs, à un coût maîtrisé. Nous avons déjà conclu de nombreuses conventions d'exploitation sur l'emprise des parvis de gares, des prestations croisées avec des partenaires extérieurs... Nous savons faire cela pour le compte des collectivités et à leurs côtés.

SA

Et puis, par ailleurs, nous sommes aussi exploitants de gares routières, comme à Valence-TGV et Bourg-Saint-Maurice. Pour mes collègues de la Région Sud, un prestataire exploite également des consignes collectives pour vélo. Lorsque nous ne portons pas l'exploitation directement, nous savons l'organiser – une autre de nos compétences à faire connaître !

Nous connectons toutes les mobilités

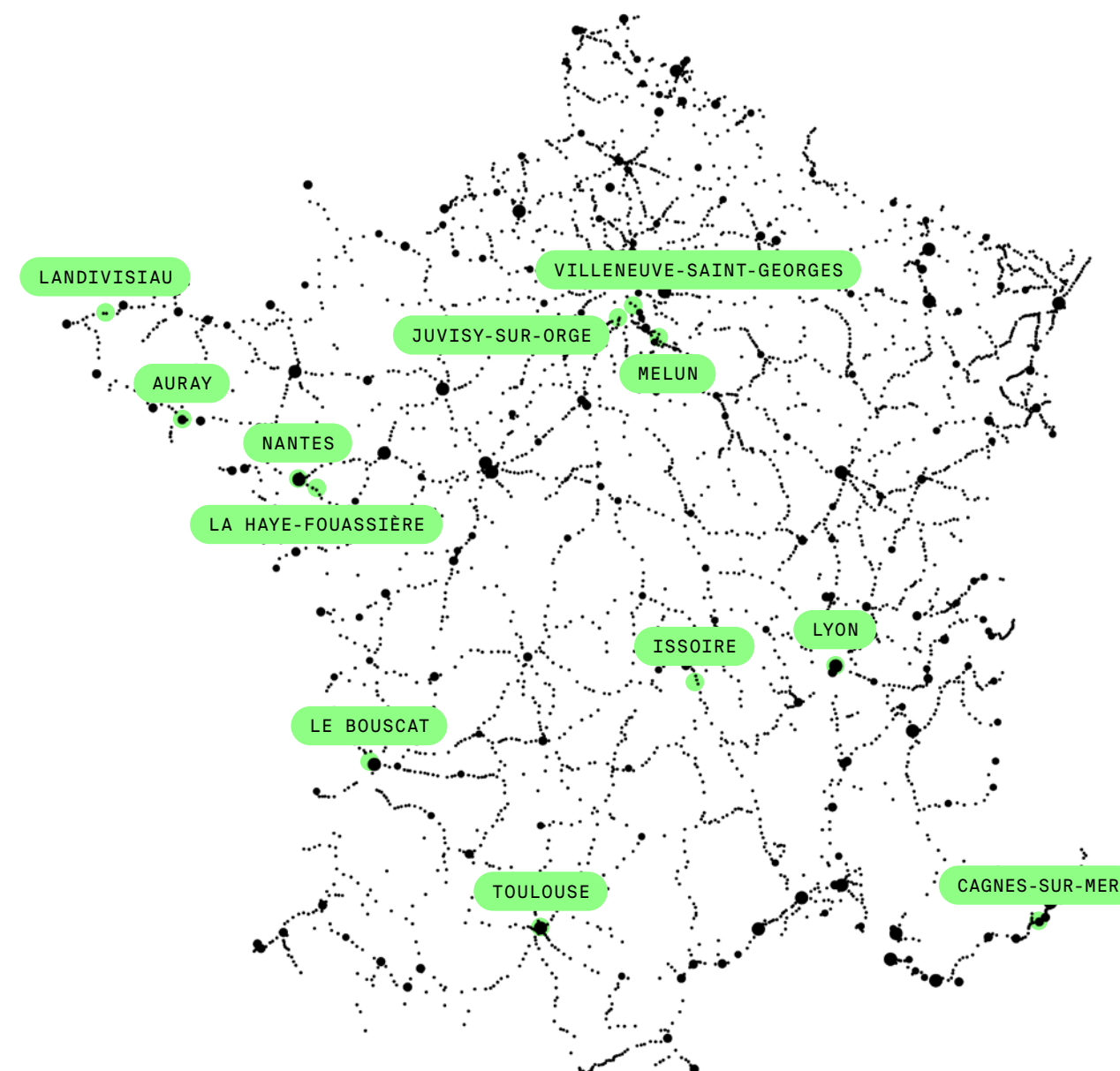


autour de nos gares

L'intermodalité facilitée en 12 exemples concrets

Qu'elles soient au centre des étoiles ferroviaires métropolitaines ou appartiennent au réseau de *mass transit* francilien, qu'elles assurent la liaison entre lignes nationales et régionales ou desservent des zones peu denses, les gares ferroviaires sont au cœur des stratégies de mobilités des territoires. Comment agréger une diversité de modes autour d'elles ? Et comment faciliter les transferts entre ces modes ? Focus sur douze projets, comme autant de variations sur le thème de l'intermodalité.

Douze sites aux quatre coins de l'Hexagone : diversité contextuelle et résolutions adaptées



Aperçu des modes de déplacement pouvant s'agréger autour d'une gare



Interconnexion

Pôles multimodaux situés en zones urbaines, interconnectant plusieurs modes de transport urbains, interurbains et ferroviaires structurants, ainsi qu'un rabattement vers des modes doux.

Toulouse Matabiau



Région
Occitanie

Partenaires
Union européenne, État, Région Occitanie, Grand Matabiau, Pays d'Oc

La nouvelle ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse devrait faire tripler la fréquentation de la gare de Matabiau. Dans cette perspective, le projet NeÔmatabiau restaure le bâtiment historique, simplifie les parcours, enrichit l'offre de commerces et de services : salle d'attente accueillante, sanitaires modernes, espaces de billetterie, etc. Pour permettre l'accessibilité du parvis jusqu'au train, le Hall 1 et son accès au souterrain ont été réaménagés. Le passage souterrain desservant le centre des quais a été doublé en largeur, tandis que l'accès direct au métro est désormais possible aux personnes à mobilité réduite. Une signalétique dynamique intermodale facilite les correspondances entre les autres modes de transport : train, métro, bus, navettes aéroport, etc. De l'autre côté des voies, la création par la Région d'une Halle des transports renforcera encore plus les connexions entre la ville, le réseau de métro et la gare ferroviaire.

Nantes



Région
Pays de la Loire

Partenaires
Union européenne, État, Région Pays de la Loire, Département Loire Atlantique, Nantes Métropole

La gare de Nantes était saturée lors des périodes de pointe. Le projet y remédie en dédiant plus d'espace à l'attente, aux services et à l'ensemble des modes de transport. Avec ses commerces, ses arbres, ses mobiliers, ses cheminements piétons, la nouvelle gare est conçue comme une rue, qui rétablit le lien avec le quartier Euronantes, au sud. La connexion entre le tramway et la gare est assurée par un parvis piéton apaisé, les taxis sont installés en un seul point, à proximité de la gare routière. Prouesse organisationnelle, la construction d'un nouvel ouvrage au milieu du faisceau ferroviaire a nécessité six cents nuits de travaux afin de maintenir l'exploitation en journée. Conduit simultanément à la rénovation du parvis et de la station de tramway, le chantier a, par ailleurs, exigé une coordination fine des maîtrises d'ouvrage.

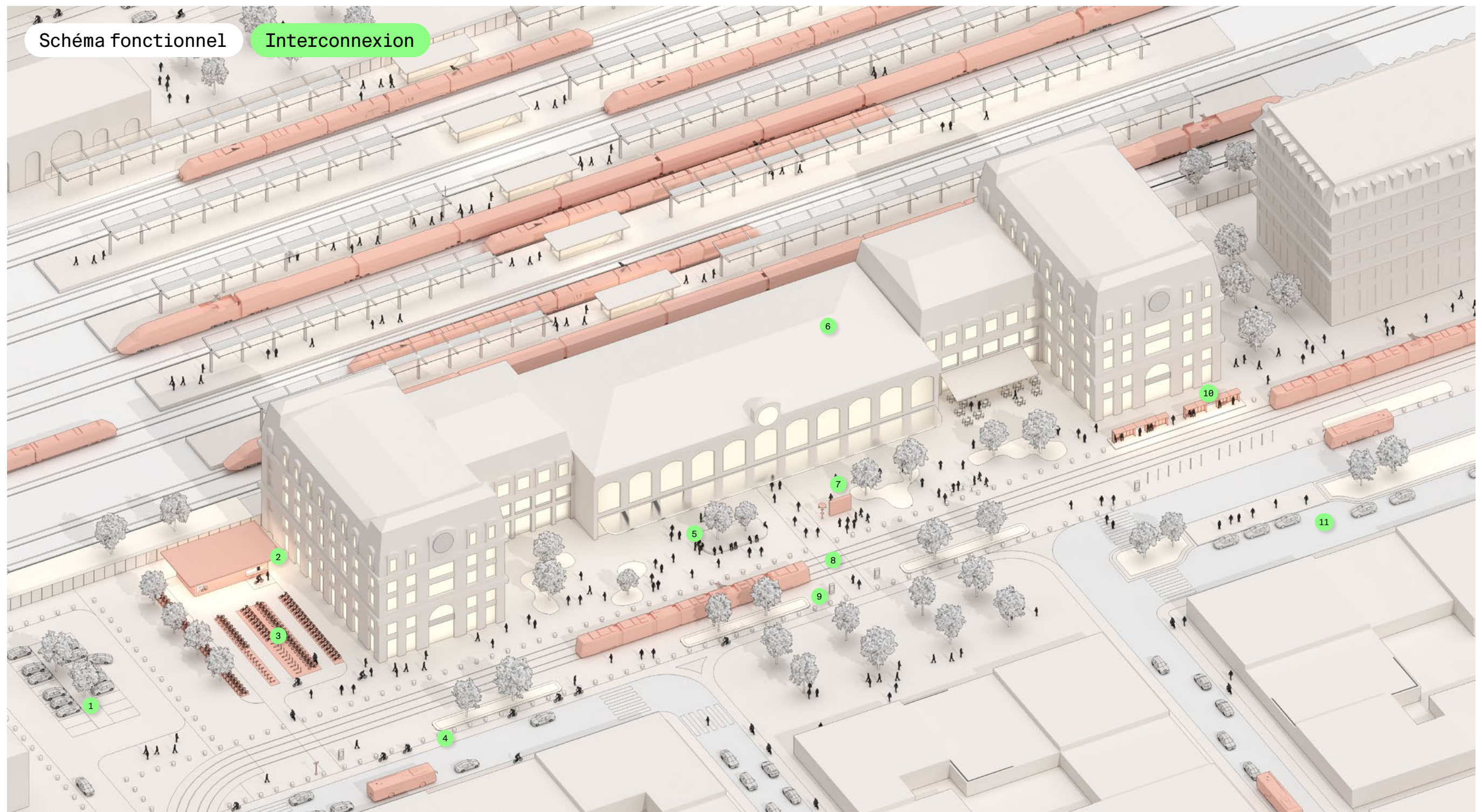


Lyon Part-Dieu

Région
Auvergne-Rhône-Alpes

Partenaires
État, Région AURA, Métropole de Lyon, Union européenne

Pièce maîtresse d'un projet urbain d'ampleur, la transformation de l'ancienne gare biface de Lyon Part-Dieu en un vaste quadrilatère répond à une situation de saturation et anticipe la forte croissance des flux. Passant de 5 000 m² à 15 000 m², les surfaces de circulation sont triplées ; 6 500 m² d'espaces commerciaux et de services supplémentaires sont proposés. En parallèle et simultanément, l'accessibilité du pôle d'échanges est améliorée et ses capacités sont augmentées avec notamment le réaménagement des accès métro, tramway et bus ; la création de 2 000 places au sein de deux vélo-stations sécurisées ; de 600 places de parking voiture et 250 places pour les deux-roues motorisés ; d'une seconde station taxi, d'un second dépose-minute et d'un centre de location de véhicules. Cette opération partenariale inscrit tout le quartier dans le XXI^e siècle.



1 La place de la voiture est de plus en plus minoritaire ; un parking est réservé au covoiturage, et les parkings pour un usage personnel sont souterrains et payants.

2 Des espaces et services dédiés aux mobilités actives : station de gonflage et de réparation, consignes pour le petit matériel, information, parking sécurisé, arceaux vélos, etc.

3 Des mobilités actives en flotte libre organisée.

4 Des pistes cyclables connectées au réseau urbain.

5 Des espaces adaptés au changement climatique : revêtements de sol perméables, parvis végétalisé, îlots de fraîcheur (ombragés, arborés) où sont concentrés les dispositifs d'information et d'attente extérieurs.

6 De nombreux services du quotidien : consignes à bagages, commerces, conciergerie, etc.

7 Une information voyageurs dynamique intégrant tous les modes de transport sur le parvis, de façon accessible et hiérarchisée.

8 Un traitement de sol spécifique (matérialité et nivellement) permettant de sécuriser le périmètre piéton, et de rendre accessibles les espaces du pôle.

9 Une signalétique guidant et informant sur les modes, services et espaces accessibles, les points d'intérêts de la ville et du quartier alentour.

10 Des distributeurs et valideurs de titres de transport interopérables.

11 Les espaces dédiés aux VTC et taxis sont capacitaires et intégrés au pôle.

Zone dense

Pôles multimodaux situés en zones urbaines, dont les accès se font essentiellement par des modes alternatifs à la voiture.

Issoire



Région	Partenaires
Auvergne-Rhône-Alpes	Ville d'Issoire, Région Auvergne-Rhône-Alpes, État

Issue d'une étude de faisabilité menée par AREP sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions, le projet de pôle d'échanges multimodal d'Issoire consiste, entre autres, en la requalification des abords et des accès de la gare, sa mise en accessibilité (création de deux ascenseurs et extension du passage souterrain), la végétalisation et la piétonisation du parvis ainsi que son équipement pour les mobilités douces (20 arceaux à vélos), et la création d'un parking public de courte durée (30 minutes) comprenant un dépose-minute. Pour faciliter la conduite de projet, considérant l'imbrication des ouvrages et des deux périmètres de maîtrise d'ouvrage, SNCF Gares & Connexions exerce la maîtrise d'ouvrage unique pour le compte de la Ville.

Auray



Région	Partenaires
Bretagne	AQTA (Auray Quiberon Territoire Atlantique), État, Région Bretagne, Département du Morbihan, SNCF Réseau

À moins de 3 heures de Paris, la gare d'Auray devrait recevoir 1,4 million de passagers par an à l'horizon 2030 – augmentation de 93% que le premier pôle d'échanges multimodal n'était pas en capacité d'absorber. Structurant pour le territoire, le projet de 28 millions d'euros a réhabilité la gare actuelle, son parvis, ses accès et les stationnements. La reconfiguration du PEM visait à rendre plus efficace et fluide l'articulation entre les différents modes, et à augmenter les connexions, les capacités d'accueil et les aménagements dédiés à toutes les mobilités (vélos, cars, taxis, voitures, piétons) dans un souci d'égal accès aux prestations et services. Le stationnement a par ailleurs été renforcé et prend en comptes les différentes contraintes de temps des usagers. Le tout est intégré avec soin dans le tissu urbain environnant.



Cagnes-sur-Mer

Région	Partenaires
Provence-Alpes-Côte d'Azur	Union européenne, État, Région PACA, Département des Alpes-Maritimes, Métropole Nice Côte d'Azur, Ville de Cagnes-sur-Mer

Bien que située en plein centre, à quelques minutes à pied de la mairie et des plages, la gare de Cagnes-sur-Mer est coupée des espaces publics de la ville par un réseau routier et ferroviaire particulièrement dense. Mettant autant l'accent sur l'efficacité que sur la qualité d'accueil, le projet de requalification du pôle d'échanges multimodal consiste en la reconstruction d'un bâtiment voyageurs et d'une gare routière, l'aménagement d'un parvis et d'un kiosque, la reprise d'un quai et la construction d'un parking silo de 280 places. Il s'insère dans un secteur sensible aux inondations et à la qualité de l'air très dégradée, notamment du fait des circulations routières (A8 et voiries locales). La maîtrise d'ouvrage unique est portée par SNCF Gares & Connexions.



Juvisy-sur-Orge

mass transit

Région
Île-de-France

Partenaires
Département de l'Essonne, Ville de Juvisy-sur-Orge,
Communauté d'agglomération Les Portes de l'Essonne,
SNCF Réseau

Nœud majeur du sud francilien, la gare de Juvisy-sur-Orge était engoncée dans un îlot complexe. Face à la hausse continue de la fréquentation, la refonte intégrale du pôle multimodal était devenue essentielle. Les objectifs du projet étaient multiples : faciliter le passage d'un mode de transport à l'autre, notamment entre les RER C et D, les trois gares routières et le futur tramway ; optimiser le cheminement des piétons et l'accueil des cyclistes ainsi que le franchissement des voies ferrées ; et développer l'accessibilité. Ouvert sur trois quartiers différents (Mairie, Seine et Condorcet), comptant cinq accès à la gare et deux passages souterrains, le nouveau pôle a fait l'objet d'un phasage de chantier particulièrement minutieux entre les quatre maîtres d'ouvrage, toutes les étapes du chantier s'articulant les unes aux autres.

Villeneuve-Saint-Georges

mass transit



Région
Île-de-France

Partenaires
État, Région Île-de-France,
Île-de-France Mobilités

Implantée entre Seine et RN6, la gare de Villeneuve-Saint-Georges est mal configurée pour accueillir les 28 000 voyageurs qui la fréquentent quotidiennement : espaces d'accueil étroits, trottoirs inadaptés pour les arrêts de bus, souterrains encombrés... Via la création d'une passerelle et d'un nouveau bâtiment voyageurs sur trois niveaux, le projet vise la désaturation des quais et des souterrains, la mise en accessibilité de toute la gare et la sécurisation de l'exploitation en cas de crue. Côté RN6, pour assurer une continuité avec l'entrée du centre ancien récemment réaménagé, le recul de quelques mètres du nouveau bâtiment voyageurs dégage un parvis piéton et facilite les connexions aux bus. Connecté aux souterrains et à la passerelle, un second accès est aménagé, côté Seine.

Melun

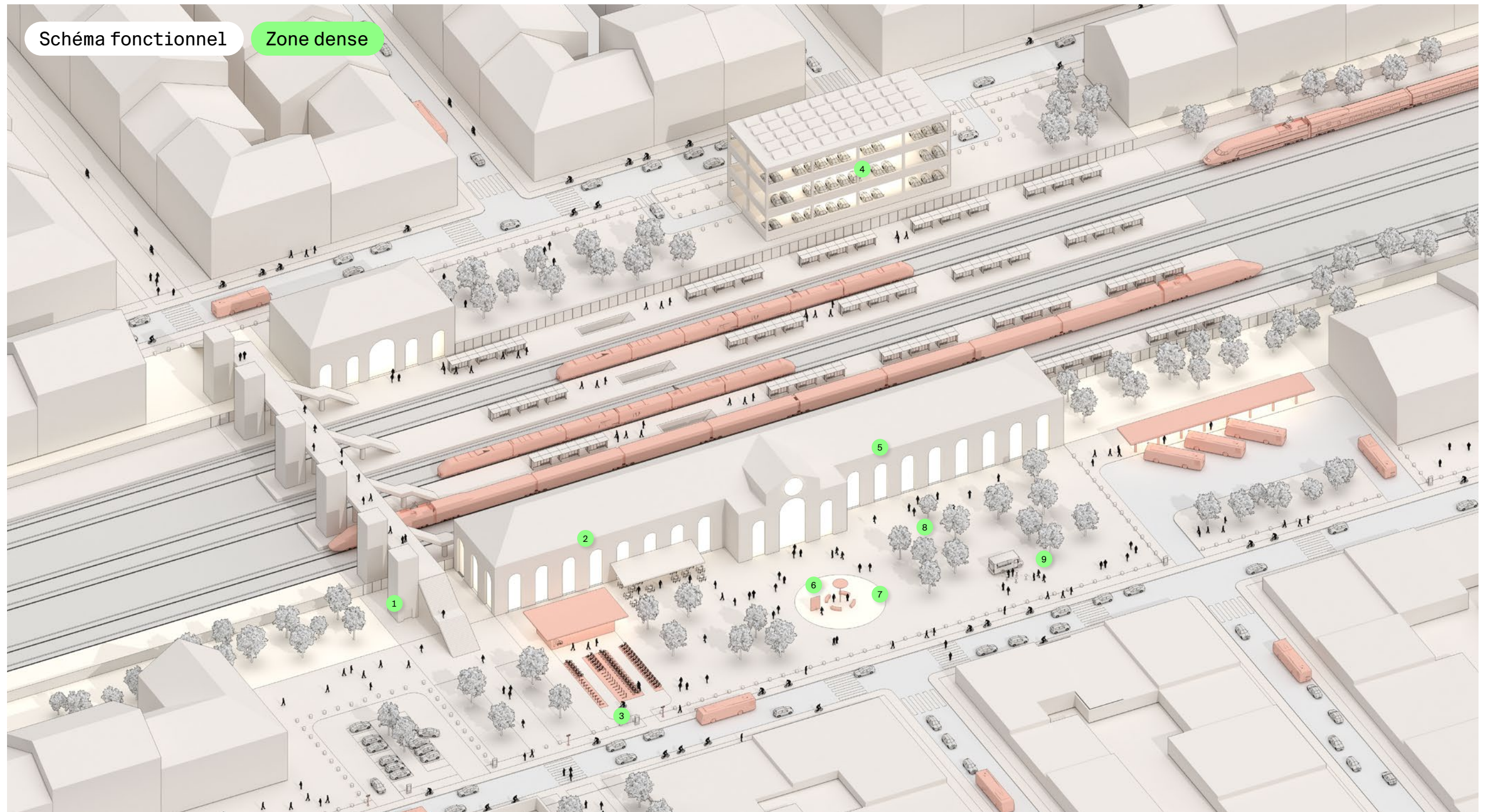
mass transit



Région
Île-de-France

Partenaires
SPL Melun Val de Seine, État, Région
Île-de-France, Département de
Seine-et-Marne, Communauté
d'agglomération Melun Val de Seine,
IDFM

Le réaménagement du pôle gare s'insère dans un projet plus large de renouvellement du quartier conjuguant, entre autres, la création de deux parvis nord et sud, la reconfiguration des gares routières, l'aménagement d'une coulée verte, l'arrivée d'une ligne de bus à haut niveau de service, et un projet tertiaire en remplacement de l'ancienne halle SERNAM. Sur le périmètre ferroviaire, le projet de mise en accessibilité a principalement consisté à créer un passage souterrain accessible depuis les parvis assurant une nouvelle liaison urbaine, rénover le passage souterrain existant, remplacer les lignes de contrôle automatique de billets par un système plus capacitaire, rehausser les quais, renouveler le mobilier, et installer des dispositifs pour les non-voyants.



1 Des espaces intérieurs et extérieurs accessibles aux personnes à mobilité réduite.

2 Des comptoirs proposant une palette de services adaptés (accompagnement, services du quotidien, commerces éphémères, relais courrier-colis, petite consigne, etc.).

3 Une signalétique de jalonnement à l'échelle du pôle pour opérer les interconnexions et les liaisons avec la ville.

4 Un parking voitures payant et réversible (pensé pour être facile à transformer pour accueillir d'autres usages).

5 Des distributeurs et valideurs de titres de transport interopérables.

6 Une centralité d'information multimodale au cœur du pôle.

7 Un véritable espace urbain qui favorise le lien avec la ville et les quartiers alentour.

8 Des îlots de fraîcheur urbains (zones ombragées, arborées) équipés d'écrans d'information.

9 Des pôles accueillants et vivants garantissant une présence humaine constante grâce aux services offerts aux voyageurs et habitants du quartier.

Bassin de vie

Pôles multimodaux situés aux franges de zones urbaines, dont les accès se font essentiellement par les modes motorisés.

Le Bouscat-Sainte-Germaine



Région	Partenaires
Nouvelle-Aquitaine	Union européenne, Région Nouvelle-Aquitaine, Bordeaux Métropole, Ville du Bouscat

La réalisation de la halte du Bouscat et de son pôle d'échanges multimodal est l'un des premiers jalons du SERM visant à offrir des alternatives attractives à l'automobile pour les liaisons périphériques, traversantes et internes à la Métropole Bordelaise. Le réaménagement des espaces publics, mené par Bordeaux Métropole, a permis la réalisation d'un parvis végétalisé, équipé en mobilier, doté d'un abri à vélos sécurisé, et la fluidification des échanges entre bus, taxis, véhicules en autopartage et véhicules électriques, côté avenue. Conduits en bonne intelligence avec la Métropole, les chantiers portés par SNCF Gares & Connexions se sont concentrés sur la halte ferroviaire avec la création de deux quais de 144 mètres de long, équipés d'abris et de mobiliers, ainsi que des escaliers et des ascenseurs qui en permettent l'accès.

La Haye-Fouassière



Région	Partenaires
Bretagne	Région Bretagne, Ville de La Haye-Fouassière

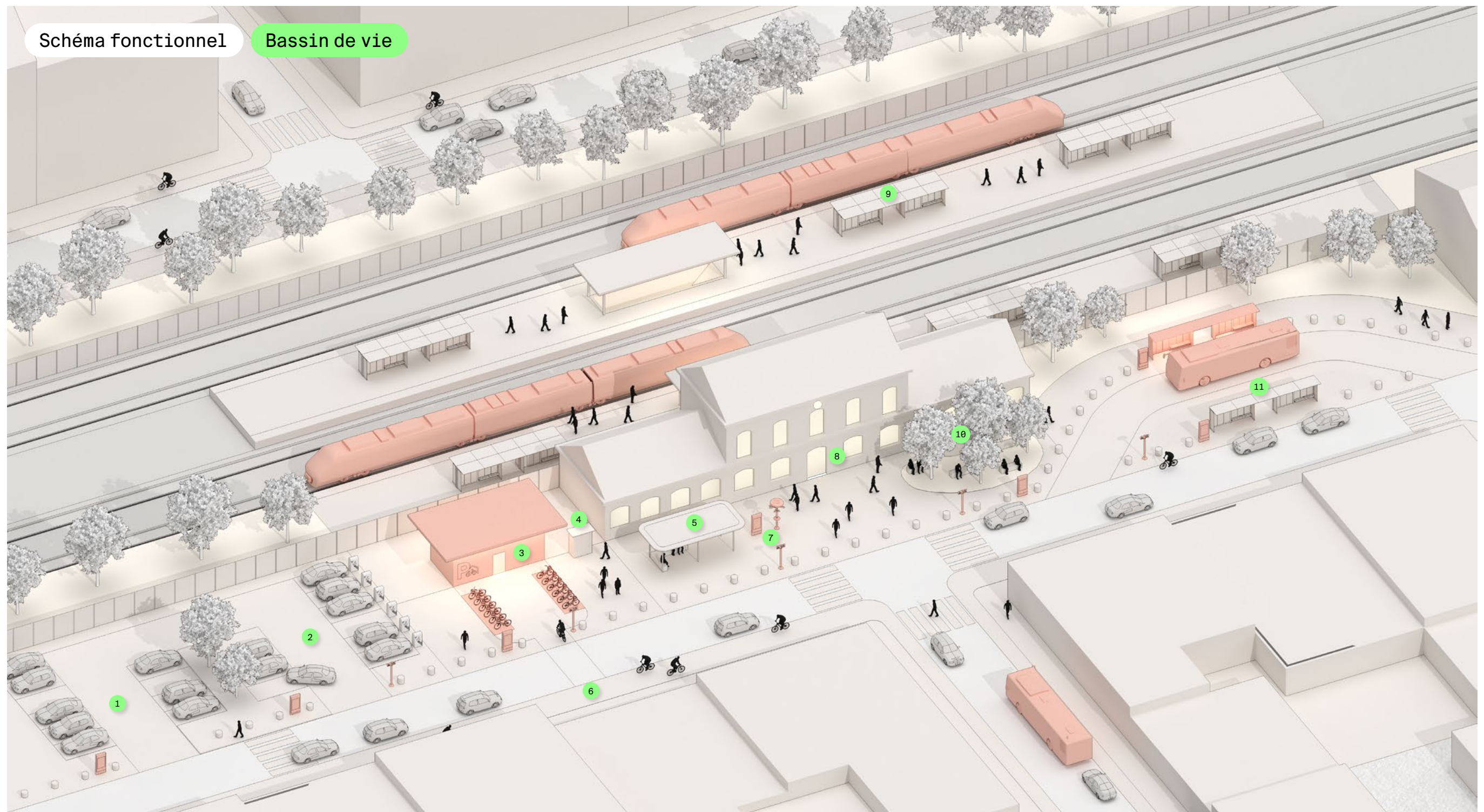
La gare de La Haye-Fouassière est une halte modulaire éco-durable, concept déployé par SNCF Gares & Connexions depuis plusieurs années. S'adaptant aux besoins et spécificités de chaque site, ces haltes se caractérisent par leur conception bioclimatique (auvent photovoltaïque, orientation selon les vents dominants, récupération des eaux de pluie), le recours à des matériaux renouvelables et recyclables, la végétalisation des surfaces et la production d'énergie verte, l'optimisation des consommations, notamment celles liées à l'éclairage (détecteurs de présence, interrupteurs crépusculaires, éclairage basse consommation). Soigneusement pensés, les abords de chaque halte permettent par ailleurs d'optimiser la connexion aux autres modes, notamment doux (accès piéton, abris ou accroches vélo).



Landivisiau

Région	Partenaires
Bretagne	Région Bretagne, Ville de Landivisiau

La modernisation de la gare de Landivisiau a donné lieu à la création d'un nouveau concept d'abri, testé en amont auprès des voyageurs selon des méthodes inspirées du design de service. La nouvelle halte est ainsi composée d'un porche permettant l'accès aux quais, d'un espace couvert à destination des deux-roues motorisés et non motorisés, et d'un espace d'attente couvert et éclairé, équipé d'assises et d'un automate de vente. La mise en place de l'abri s'est accompagnée d'un réaménagement des abords et d'une modification de la signalétique et des marquages du parking public, du dépose-minute, de la zone dédiée à la navette communale, des nouvelles places de stationnement PMR et des cheminements piétons.



1 Des parkings dimensionnés avec justesse, perméables et délimités par des haies bocagères, pouvant être mis à disposition de la collectivité (brocante, marché, festivités, etc.).

2 Une zone dédiée au covoiturage pour diminuer l'usage de la voiture personnelle pour les derniers kilomètres et favoriser la mise en relation des utilisateurs.

3 Un petit parking vélo sécurisé.

4 Des distributeurs de produits issus de producteurs et de commerçants locaux (légumes, pains, etc.).

5 Une zone d'attente extérieure, confortable et rassurante, équipée d'information voyageurs dynamique intermodale globale.

6 Un pôle connecté aux voies vertes piétonnes et cyclables.

7 Des principes de conception des espaces qui augmentent le sentiment de sécurité par la présence d'une borne d'appel pour une mise en relation rapide avec un agent à distance.

8 Des distributeurs et valideurs de titres de transports interopérables.

9 Des quais accessibles, sûrs et protégés de la pluie et du soleil.

10 Des îlots de fraîcheur munis d'équipements urbains, sportifs ou ludiques, pour animer le parvis et divertir les voyageurs.

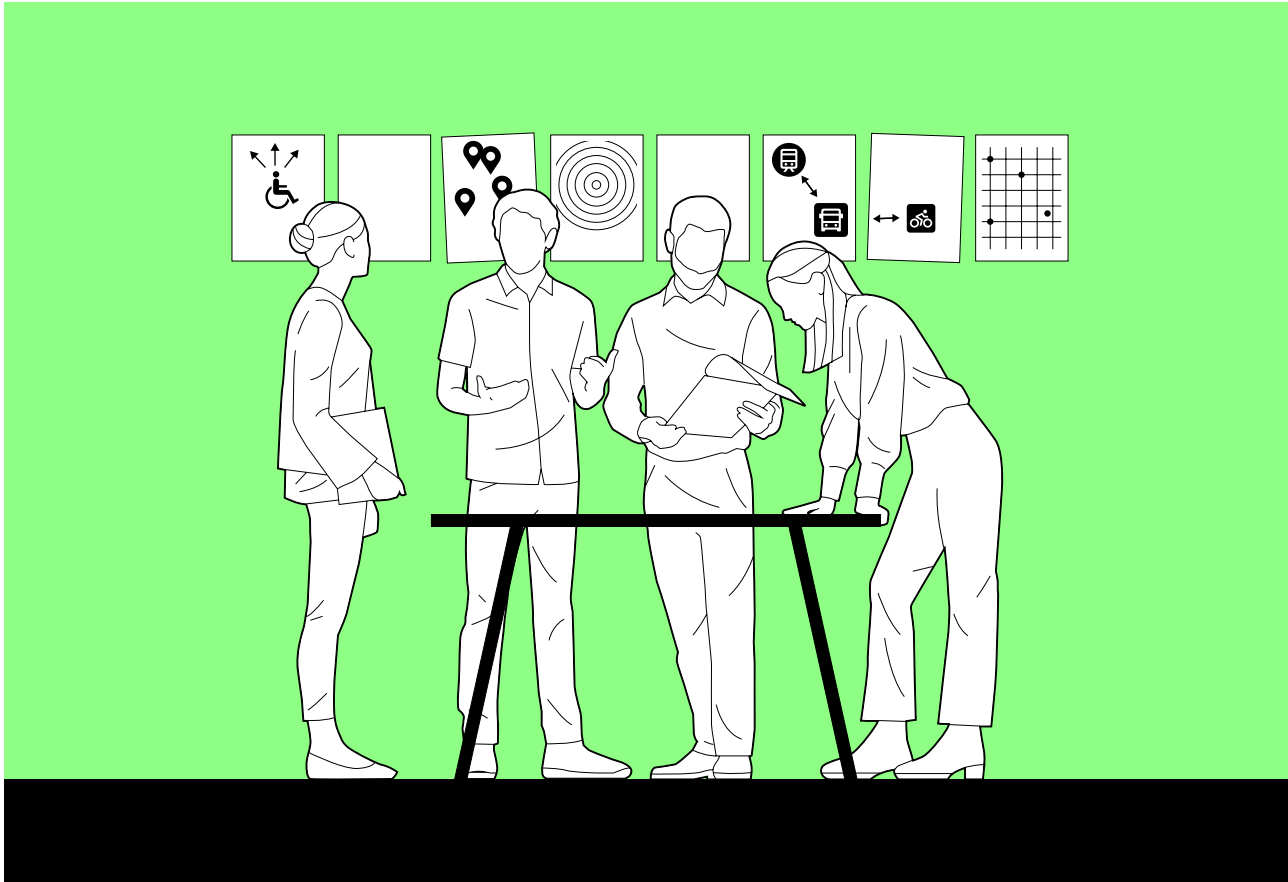
11 Des services et espaces mutualisés : abris communs entre la gare routière et la zone de transport à la demande, information dynamique, etc.

Le dialogue territorial



au cœur de la conduite
de projet

Auprès des collectivités, SNCF Gares & Connexions se positionne comme un interlocuteur aidant et sachant sur les sujets ferroviaires et intermodaux dont la gare constitue le point focal. Une posture d'accompagnement qu'illustrent ces trois points.



1 Ateliers de projets

SNCF Gares & Connexions accompagne le développement de projets intermodaux comme elle conduit tous ses projets : en étroite collaboration avec les territoires. Pour ce faire, notamment en phase amont, les équipes de maîtrise d'ouvrage des différentes directions régionales peuvent contribuer, aux côtés des collectivités, à l'élaboration d'ateliers de co-construction de projet, et y participent toujours activement.

Quant à la direction des grands projets, elle est systématiquement à l'initiative d'« ateliers urbains » pour les opérations affectant les très grandes gares et les projets complexes. Se déployant sur plusieurs mois, ce dispositif réunit l'ensemble des parties prenantes – élus et services d'urbanisme, maîtrises d'œuvre, acteurs du territoire. Le cahier des charges d'une insertion urbaine et territoriale réussie est ainsi établi collectivement, au fil de séances qui permettent d'identifier les attentes et de partager les enjeux partenariaux.



2

Contrats opérationnels de mobilités

Apparu dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités (LOM), le contrat opérationnel de mobilité (COM) est un nouvel outil de gouvernance applicable à l'échelle du bassin de mobilité, nouveau découpage territorial. En tant que gestionnaire des gares, SNCF Gares & Connexions est signataire de ces contrats pluriannuels, qui sont conclus par la Région avec les EPCI du bassin, les syndicats mixtes et le Département, et qui définissent des modalités d'action communes.

C'est par le biais de ses directions régionales des gares que SNCF Gares & Connexions est impliquée dans la mise en place progressive des COM. Aidant à la rédaction pour tous les sujets ferroviaires et intermodaux, ses équipes sont d'autant plus mobilisées depuis l'adoption de la loi relative aux services express régionaux métropolitains, fin 2023, conditionnant l'obtention de financements de l'État à la signature rapide d'un COM. Partenaires privilégiés des collectivités pour développer l'usage combiné des mobilités douces, du covoiturage et des transports en commun dont le train, SNCF Gares & Connexions s'engage également, à travers ces contrats, à poursuivre la mise en accessibilité des gares ferroviaires.



3

Mise en accessibilité des gares

Des bâtiments voyageurs aux quais, SNCF Gares & Connexions poursuit le grand chantier de mise en accessibilité des gares prioritaires, dans le cadre des schémas directeurs national et régionaux d'accessibilité - agendas d'accessibilité programmée (SDA - Ad'AP). Si les efforts ont été soutenus en Île-de-France dans la perspective des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, ils ne faiblissent pas pour autant dans les autres régions de France. Soucieuse de répondre aux fortes attentes locales, SNCF Gares & Connexions a fait de l'accessibilité une priorité stratégique, prévoyant de consacrer à ces travaux plus de 3 milliards d'investissements sur 10 ans (2024-2032).

Avec près de 400 mises en accessibilité de gare à son actif, l'entreprise dispose par ailleurs d'équipes de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre particulièrement expérimentées en la matière. Hors schémas directeurs, ce savoir-faire très spécifique peut être mis au service des collectivités lors de la création de pôles d'échanges multimodaux et pour faire face à l'augmentation de la fréquentation des gares, attendue du fait du développement de lignes à grande vitesse ou de SERM.





Christelle Morançais
Présidente de la Région
Pays de la Loire

En octobre 2023, la signature d'un contrat de performance entre la Région Pays de la Loire et SNCF Gares & Connexions venait consacrer un partenariat déjà largement mis en pratique – l'occasion d'interroger Christelle Morançais sur sa vision des gares et ses grands objectifs en matière d'intermodalité.

Que représente pour vous ce contrat de performance récemment signé ? Quelle est sa valeur ajoutée ?

C'est un contrat ambitieux ! Ma volonté est de faire des gares, d'une part, des lieux de vie, de services quotidiens, accessibles à tous ; et d'autre part, des outils performants d'intermodalité, connectant cars, covoiturages, vélos, transports à la demande... Grâce à nos gares, nous rendrons nos mobilités durables encore plus attractives. La valeur ajoutée de ce contrat, c'est une ambition chiffrée ! 65 M€ d'investissements sont envisagés sur toute sa durée. Ces investissements serviront à rendre les gares accessibles aux personnes à mobilité réduite : six des sept gares nationales des Pays de la Loire le sont d'ores et déjà, et les derniers travaux de mise en accessibilité de la gare du Mans devraient être finalisés en 2025. Ils contribueront également à développer l'intermodalité et à faire des gares des hubs de mobilité, entre autres, par l'installation d'abris à vélos sécurisés ; à améliorer l'information voyageurs par l'installation d'écrans ; à apporter du confort d'attente par l'installation d'abris. Enfin, ces investissements permettront d'offrir des espaces adaptés aux commerces et aux activités dans les gares, afin d'en faire des lieux de services et de vie.



Gare du Mans

« La valeur ajoutée de ce contrat de performance, c'est une ambition chiffrée ! 65 millions d'euros d'investissements sont envisagés sur toute sa durée. »

Plus globalement, que pourriez-vous dire de votre collaboration avec SNCF Gares & Connexions ?

Elle est excellente et permanente. Pôles d'intermodalité, les gares sont aussi des marqueurs forts de l'identité d'une région : j'y prête donc toute l'attention nécessaire. Au regard des projets que je souhaite développer pour tous les habitants de la région, cette collaboration a vocation à perdurer dans le temps. Je pense notamment au développement des SERM et à notre ambition régionale pour le vélo et ses pratiques dont les gares sont des éléments centraux.

Quel rêve d'intermodalité nourrissez-vous pour les Pays de la Loire ?

Ce n'est pas un rêve d'intermodalité que je nourris mais un travail quotidien que je mène pour que les Ligériens puissent bénéficier de solutions de mobilités adaptés à leurs besoins de transports – solutions de mobilités qui permettront d'accompagner le développement démographique et économique de la région dans un esprit de transition écologique.

Les experts



du sur-mesure

Gestionnaire des 3 000 gares de France, SNCF Gares & Connexions favorise activement la complémentarité des modes de transport et le développement équilibré des territoires en mettant ses nombreuses compétences internes, ainsi que celles de ses filiales AREP ou SNCF Retail & Connexions, au service de projets urbains toujours uniques.

De l'étude de flux au montage juridique, en passant par la gestion d'actifs ou la maintenance, SNCF Gares & Connexions s'appuie sur des expertises pointues et l'organisation territorialisée de ses équipes de maîtrise d'ouvrage et d'exploitation, pour se faire l'alliée des collectivités.

Modéliser les déplacements des voyageurs pour garantir sécurité, fonctionnalité et confort

Un appui pour les maîtres d'ouvrage, les concepteurs, les exploitants

L'équipe Flux et Mobilités d'AREP intervient à tous les stades d'avancement du projet : très en amont pour juger de son opportunité ; lors des études préliminaires pour tester des hypothèses et *in fine* alimenter son programme ; au cours des études de maîtrise d'œuvre pour accompagner les concepteurs dans l'optimisation du design. Nous sommes également mobilisés pour nous assurer que l'accès au service ferroviaire sera maintenu dans de bonnes conditions en phase chantier. Enfin, une fois le projet réalisé, parce que la fréquentation de la gare a fortement évolué, ou en préparation d'événements entraînant des pics de fréquentation, l'exploitant nous sollicite pour des missions de conseil sur la gestion des flux. Les études peuvent porter sur différentes échelles, d'un des composants de la gare (escalier, quai, passage souterrain...) à la gare dans son ensemble et ses interfaces avec la ville. Elles visent toujours à concevoir des espaces de circulations, de déambulation et d'attente qui permettent de garantir la fonctionnalité de la gare (accès aux trains, correspondances), le confort des voyageurs (lisibilité et fluidité des cheminements) et leur sécurité – en évitant les attroupements trop importants, qui durent trop longtemps ou qui se répètent trop souvent, et risquent d'entraîner des chutes ou des comportements dangereux.

Une expertise hyper spécifique

Nous disposons de nombreux logiciels, dont certains développés en interne, qui sont utilisés en fonction de l'objectif de l'étude et de l'état d'avancement du projet. Les outils très macroscopiques servent à dégrossir les sujets ; d'autres, très fins, permettent de simuler de manière dynamique les déplacements des usagers. Tous sont alimentés par des données, fournies par les autorités organisatrices de la mobilité ou les transporteurs. Ces données entrantes peuvent aussi être recueillies dans le cadre de nos études, à travers des campagnes d'enquêtes et de comptages. D'ici peu, l'analyse de données massives de téléphonie mobile devrait permettre d'affiner encore plus nos études.

Accompagner le déploiement des SERM

Déjà à l'œuvre pour le déploiement des services express régionaux métropolitains, l'équipe projette l'évolution des flux qu'engendrera des trains plus fréquents et plus capacitaires, confronte les gares dans leur état actuel à ces hausses de fréquentation et identifie les enjeux liés à la capacité, l'accessibilité, la sécurité, aux services et à l'intermodalité (démarche Radar Prospectif). Dans ce cadre, ont été étudiées, exemples parmi d'autres, les gares de Bordeaux Saint-Jean, où est envisagée la création d'un nouveau quai côté Belcier, et de Saint-Cyr-Les-Lecques, futur terminus ouest du SERM de Toulon.



Matthieu Goudeau,
Responsable Unité Flux et Mobilités,
AREP

« Notre rôle : savoir comment les gens se déplacent aujourd'hui et comprendre pourquoi, afin d'inventer pour demain des solutions de mobilités inclusives répondant aux enjeux environnementaux. »

Concevoir des espaces de mobilités qui sont aussi des espaces publics

Savoir entendre le territoire

Au sein d'AREP, j'accompagne SNCF Gares & Connexions lors des études de faisabilité : nous sommes des apporteurs d'idées, des maïeuticiens des projets. Cruciale, cette phase amont exige d'entendre le territoire, de mettre tout le monde autour de la table et de répondre aux attentes des partenaires pour susciter chez eux l'envie de porter le projet sur la durée. Issu de mois d'entretiens et d'enquêtes, notamment une compréhension du contexte historique, le produit final de ce travail est une esquisse – une stratégie de projet spatialisée – que mes collègues d'AREP ou d'autres maîtrises d'œuvre affineront en phase projet. À ce stade, j'ai surtout la responsabilité de poser de bonnes bases. Il s'agit d'éviter les fausses bonnes idées, de s'inscrire sur des tracés urbains majeurs.

Une démarche partenariale pour tous les projets

Nous intervenons sur toutes les échelles de projets. Il est aussi intéressant, par exemple, de travailler sur les espaces d'intermodalité de la Gare du Nord à Paris que sur la réouverture de la halte de Vars, au nord d'Angoulême. Modeste du point de vue des flux, ce projet, qui va profondément améliorer la vie de la collectivité, a nécessité de collaborer avec le Département pour infléchir le tracé de la voirie, avec la Ville pour réaliser un espace central et installer des services, la Région et différentes entités de la SNCF. Il est exemplaire de tous ces projets qui ne sont pas des pôles d'échanges multimodaux mais demandent

d'organiser l'intermodalité en ayant su, en amont, faire converger les partenaires sur une proposition d'aménagement, dont chacun va se saisir dans son périmètre d'intervention jusqu'à la mise en œuvre.

Des ingrédients communs, une expression unique

Les projets intermodaux superposent des sujets techniques (croisement de flux, girations de cars, etc.), urbains (histoire, géographie, sociologie) et environnementaux. Leur point commun est l'espace piéton – par conséquent la végétalisation, l'accueil des mobilités douces, la place accordée aux terrasses de cafés... À nos yeux, il est important de traiter le parvis de gare comme un espace public qui reçoit des fonctions de mobilités et non comme un espace strictement fonctionnel : il doit accueillir tous les flux au pic d'intensité et redevenir, aux heures creuses, une place à la hauteur des autres places de la ville. Car malgré leurs points communs, nos projets sont tous uniques, inspirés du contexte spécifique et nourris d'éléments patrimoniaux propres à chaque ville.



Gauthier Hitter,
Diplômé en architecture-urbaniste,
AREP

« L'aménagement des abords de gares offrent des potentiels de revitalisation, de cohésion, de développement économique. Si l'on se focalise sur la technique sans se soucier des questions d'insertion urbaine et paysagère, elles finissent toujours par vous rattraper. »

Porter l'ambition environnementale dès l'émergence du projet

Le juste dimensionnement

La « sobriété carbone » est d'abord affaire de dimensionnement : un mètre carré construit représente une tonne de CO₂ émise. Aussi, pour tout projet, les équipes de maîtrise d'ouvrage chercheront-elles à programmer les espaces à leur juste emprise, c'est-à-dire en intensifiant leur usage et en intégrant des marges d'évolutivité. Dans cette perspective, SNCF Gares & Connexions encourage, par exemple, la réversibilité des parkings en ouvrage construits à proximité des gares qui, d'ici 30 ans, devront pouvoir accueillir du tertiaire ou d'autres types de véhicules.

Décarboner la mobilité en apaisant l'espace public

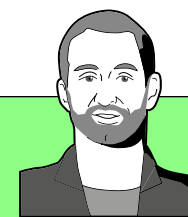
En ce qui concerne l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux, nous promovons un espace public apaisé, particulièrement accueillant pour les modes actifs : cheminements piétons adaptés et sécurisés, prise en compte des itinéraires cyclables au plus près des pratiques et intégration de stationnements sécurisés pour les vélos, conformément à la LOM [loi d'orientation des mobilités]. À ce jour, plus de 31 000 places ont déjà été déployées, 50 000 places le seront d'ici fin 2024.

La désartificialisation et le réemploi au service de la qualité d'accueil

Corollaire à la promotion des modes actifs, nous faisons de la désimperméabilisation et de la végétalisation une priorité. Outre la réduction des risques d'inondation, ces deux principes d'aménagement participent au confort thermique autour des gares et à la qualité d'accueil des parvis piétonnés. Par ailleurs, les aménagements extérieurs représentent des opportunités d'économie circulaire. Nous privilégions donc le réemploi des matériaux, notamment *in situ* pour les revêtements de sol. Le groupe SNCF est lui-même un gisement intéressant : des traverses non-traitées et déclassées par SNCF Réseau se voient offrir une seconde vie par SNCF Gares & Connexions sous forme de mobiliers, parquet ou bardage.

Le déploiement massif du photovoltaïque

Dans le cadre de notre plan stratégique et sous l'impulsion réglementaire, le déploiement du photovoltaïque sur les bâtiments et les parcs de stationnement s'accélère. Bientôt, les gares de Paris Nord, Grenoble, Angoulême ou la future gare de Nice disposeront d'installations en autoconsommation, réalisées sur fonds propres. Les projets intermodaux plus modestes offrent également des beaux potentiels de solarisation – une valorisation des surfaces qui permet d'assurer une production locale d'électricité tout en améliorant le confort de tous.



Kastriot Jaka,
Référént Écoconception,
SNCF Gares & Connexions

« Les leviers majeurs d'optimisation de la performance environnementale sont à actionner lors de l'expression des besoins. Dès la programmation, j'accompagne donc nos équipes de maîtrise d'ouvrage dans le cadrage des objectifs et la mise en place des indicateurs de suivi. »

Anticiper le maintien du patrimoine de l'État et accompagner le développement territorial

La priorisation des investissements

À partir d'importants volumes de données, la gestion d'actifs industriels consiste à déterminer, anticiper et prioriser les besoins en investissement de SNCF Gares & Connexions. Il ne s'agit pas tant de connaître l'état de nos actifs, que de caractériser leur criticité, c'est-à-dire leur niveau d'importance pour que SNCF Gares & Connexions remplisse les missions qui lui ont été assignées par la loi. Ces besoins d'investissement répondent en premier lieu au vieillissement naturel des actifs, mais également à des obligations réglementaires (accessibilité, fontaines à eau...), à des nécessités commerciales (remise à neuf des coques entre deux contrats) et à l'évolution des mobilités. En effet, pour permettre le report modal vers le train, de nombreuses gares péri-métropolitaines vont être amenées à se développer.

La valorisation immobilière et foncière

La projection de la réserve foncière à maintenir pour la gare permet, par différence, de déterminer précisément ce qui peut être mis au service d'un projet de territoire. Sur cette base, croisant données internes et données externes (documents d'urbanisme, statistiques socio-économiques, jeux de données de transport en *open data*, etc.), nous devenons force de proposition auprès des collectivités. En cours de déploiement dans toutes nos équipes de maîtrise d'ouvrage réparties sur l'ensemble du territoire, ces compétences prospectives vont permettre d'apporter rapidement des éléments de cadrage aux collectivités qui nous sollicitent.

Demain, la reconstitution des flux gare par gare

Prochainement, le développement des pôles d'échanges multimodaux s'appuiera sur l'agrégation et le croisement de données d'usages. L'étude de données GPS anonymisées, disponibles auprès des opérateurs téléphoniques permettra, par exemple, de connaître et d'analyser la fréquentation exacte de chaque gare, petite ou grande : les points de départ ou d'arrivée, les modes de déplacements, les ruptures de charge. Une telle finesse de reconstitution des flux de voyageurs, mais aussi de non-voyageurs, offrira un socle encore plus solide de connaissances pour imaginer des projets répondant aux besoins des usagers des gares, créateurs de valeurs pour SNCF Gares & Connexions et pour les territoires.



Henri Vignoles,

Directeur Département Émergence et Asset management,
Direction des Grands Projets, SNCF Gares & Connexions

« En nous appuyant sur de grandes masses de données internes comme externes, nous faisons émerger et construisons des projets créateurs de valeurs financières et extra-financières, pour SNCF Gares & Connexions et les territoires. »

Cadrer légalement tout le cycle de vie de la gare et de ses abords

Une équipe multicompétente

La direction juridique de SNCF Gares & Connexions que je dirige intervient sur tout le cycle de vie de la gare et de ses abords – de l'émergence du projet, en passant par sa conception, sa réalisation et jusqu'à l'exploitation de l'ouvrage. Sollicitée aussi bien par la direction des grands projets que par les directions régionales de gares, notre équipe agrège une grande diversité de spécialités : des publicistes, spécialistes du droit de l'environnement, du droit de l'urbanisme ou des marchés publics, et des privatistes. Elle interagit avec l'ensemble des partenaires : autorités organisatrices de la mobilité (AOM), préfectures, collectivités territoriales, maîtrise d'œuvre, constructeurs.

Un panel de solutions pour les projets de PEM

Particulièrement pointus sur les questions de domaine public – SNCF Gares & Connexions étant affectataire de l'État –, nos juristes ont une fine connaissance des contraintes des collectivités territoriales, mise à profit lors de la rédaction des divers documents contractuels. Dans le cas des projets de pôles d'échanges multimodaux qui se développent sur des mosaïques foncières, l'équipe procède à la vérification des droits domaniaux et élaborent, au besoin, des conventions de superposition d'affectation, de transfert, d'occupation temporaire, etc. À l'écoute des AOM, les meilleures solutions sont également élaborées pour la bonne conduite du projet : maîtrise d'ouvrage unique confiée à SNCF Gares & Connexions, dans le cadre d'une opération unitaire, mais aussi délégation de maîtrise d'ouvrage ou groupement de commandes.



Laetitia Guibout,

Directrice Juridique et Conformité,
SNCF Gares & Connexions

« Nous sommes des architectes de solutions juridiques et contractuelles. Pour chaque projet, nous élaborons le montage le plus adapté. Tous sont des cas particuliers et, contrairement à ce que l'on pourrait penser, la complexité n'est pas nécessairement indexée à la taille du projet. »

Garantir une haute qualité de services

Des standards pour mieux répondre aux attentes

La direction que je pilote a été créée en 2020, à l'arrivée de Marlène Dolveck qui tenait à développer une approche globale et systématique de l'expérience clients – voyageurs, visiteurs, transporteurs, autorités organisatrices de la mobilité. Dans les faits, nous définissons les standards de services à appliquer par grands types de gares, recouvrant les prestations de base (accessibilité, orientation, information voyageurs, propreté, sûreté...) et complémentaires (confort d'attente et ambiance, services autour du voyage, mise en avant du patrimoine, animation des gares...). L'ensemble est répertorié, mis à la disposition des exploitants, accompagné de nombreux référentiels, contrats cadres et guides de déploiement. C'est également dans cette direction que sont conçus les outils technologiques pour accompagner la gestion des services. Afin de suivre la mise en œuvre des prestations, nous produisons par ailleurs des indicateurs et recueillons l'avis des clients au travers de grands baromètres de satisfaction. En d'autres termes, nous sommes les garants de la qualité de service et de la satisfaction clients, sur lesquelles nous nous engageons fermement.

Un catalogue de produits qui ont fait leurs preuves

L'établissement de standards va de pair avec l'industrialisation. À titre d'exemples, une poubelle ou une assise n'intègrent notre catalogue qu'au terme d'un développement d'une à deux années, après avoir fait leurs preuves sur le terrain. Nous sommes ainsi en mesure de proposer à nos directeurs de gares des agrès robustes, faciles à entretenir et qui répondent à tout ce qui est réglementairement exigé dans les établissements recevant du public de type GA – ce qui simplifie aussi nettement les propositions de valeur à soumettre aux autorités organisatrices de la mobilité.

Une offre de services intermodaux

L'intermodalité constitue, comme il se doit, l'une de nos briques de services. Sous l'égide de la DGITM [Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités] au sein du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, nous mettons en place le cadre réglementaire des pratiques intermodales et organisons l'ensemble de l'accès et du stationnement de toutes les mobilités autour des gares. Nous établissons les référentiels concernant les zones de stationnement des taxis, VTC, et des mobilités douces (vélos et engins en libres services). Nous gérons également toute l'offre des gares routières et celles des parkings – plus de 200, dont la plupart confiés à notre filiale Effia, avec laquelle nous développons des points de recharge électrique, du photovoltaïque, et d'autres services pour les automobilistes. Enfin, nous sommes chargés de l'information voyageurs multimodale, qui doit renseigner sur toutes les mobilités du pôle d'échanges multimodal.



Morgane Castanier,
Directrice Clients Marketing et Technologies,
SNCF Gares & Connexions

« Nous établissons les grands marqueurs d'expérience qui font que, quand vous passez dans une gare puis dans une autre et même si elles sont très différentes, vous avez l'impression d'être dans un univers cohérent. »

Orchestrer l'opération à l'écoute de tous les partenaires

Le métier du maître d'ouvrage

En tant que maîtrise d'ouvrage, nous avons trois responsabilités essentielles : la définition du programme – sans doute le point le plus important car la précision et la qualité de la programmation fait la qualité du projet –, la définition du planning et celle du budget. Nous devons également savoir constituer une équipe capable de mener à bien le projet. Enfin, nous sommes en charge de toutes les procédures administratives et assurons les relations externes pendant toute la durée du projet, pour *in fine* remettre l'ouvrage à l'exploitant.

Un pôle d'une ampleur remarquable

La transformation de Lyon Part-Dieu, dont j'assure la direction, est née d'une réflexion simultanée de la SNCF sur la capacité de sa gare et de la Métropole sur l'avenir de son quartier d'affaires. Opération majuscule visant à doubler les surfaces de la gare, elle a nécessité un investissement inédit de plus de 300 millions d'euros sur le périmètre ferroviaire en comptant la réalisation de la nouvelle voie L par SNCF Réseau. Au-delà, c'est tout le pôle d'échanges qui est également remanié. La caractéristique de Lyon Part-Dieu réside en effet dans l'importance des flux intermodaux, entre les dessertes de bus, de tram, de métro qui se sont agrégées de part et d'autre de la gare. Biface, le projet de PEM est remarquable par son ampleur et n'aurait pu voir le jour sans la très forte implication de la Métropole de Lyon.

Constitué d'objets extrêmement imbriqués, il a nécessité une co-conception puis une co-réalisation entre les cinq maîtrises d'ouvrage impliquées. L'expérience des projets de cette échelle est une plus-value indéniable pour SNCF Gares & Connexions.

Une approche innovante de la logistique urbaine

Autre caractéristique de l'opération : une approche innovante de la logistique urbaine. En sous-sol, se déploiera une aire logistique commune à la gare et aux occupants de la place basse et de la tour. SNCF Gares & Connexions en sera l'exploitant unique via un prestataire qui assurera le contrôle d'accès, la sécurisation des manœuvres, l'organisation et la régulation de tous les flux de marchandises et de déchets, ainsi que la maintenance des équipements sur le passage de ces flux. Exemple, cette innovation démontre la volonté de SNCF Gares & Connexions d'élargir ses périmètres d'exploitation. Des discussions sont d'ailleurs en cours avec nos partenaires pour plus de cohérence à l'échelle du PEM, notamment en ce qui concerne la sûreté, la propreté et la maintenance de l'élévatique.



Frédéric Longchamp,
Directeur du projet de transformation de la gare de Lyon Part-Dieu,
SNCF Gares & Connexions

« La leçon de Lyon Part-Dieu, applicable à tout projet de PEM, c'est la nécessaire implication et coordination de toutes les collectivités et autorités organisatrices autour du projet, qu'il faut savoir susciter. »

Assurer au quotidien la pérennité des actifs

Des agents disponibles à tout moment

À la direction Facility Management Technique, notre mission principale est d'assurer le pilotage de la maintenance, plus exactement des Agences Bâtiments Énergie (ABE) réparties sur l'ensemble du territoire – plus de 1 200 agents techniques, pour partie habilités à travailler près des voies. Au sein de ces agences, les équipes comptent de nombreuses compétences, dont certaines très pointues, afin de répondre à la diversité des actifs à maintenir : bâtiments, équipements (escaliers mécaniques, ascenseurs...), ouvrages d'art (quais, passerelles, passages sous voies...), installations électriques (haute tension, basse tension...). Spécificité de SNCF Gares & Connexions, l'organisation des ABE permet d'assurer une astreinte 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

Un rôle de bureau des méthodes et de référent technique

Deux rôles complémentaires nous échoient par ailleurs : celui de bureau des méthodes et de référent technique national. À l'apparition ou l'évolution d'une nouvelle opération de maintenance – ce qui arrive constamment –, nous accompagnons les agents par le biais de « fiches d'aide à la production », de séances de formation, de tournées sur le terrain. Nous faisons par ailleurs de la veille, de la préconisation technique et établissons les politiques de maintenance : sur tel actif, tel type d'opération, à telle fréquence.

Une capacité à spécifier des équipements robustes

Sollicités par les équipes de maîtrise d'ouvrage en tant que spécificateurs, nous mettons également notre expertise au service des collectivités sur les projets de pôles d'échanges multimodaux. Élaborés d'expérience, nos cahiers des charges, pour prendre l'exemple des ascenseurs, permettent en effet d'obtenir de la part des fournisseurs des équipements suffisamment robustes, quasiment sur mesure. En étant intégrés tôt dans l'équipe projet, nous pouvons également anticiper la téléopération et le report d'alarme en gare. Toutes choses nécessaires au bon fonctionnement du site.

L'industrialisation de la télésurveillance et de la téléopération

Enfin, depuis 2020, nous déployons le programme Smart station : 700 sur les 3 000 gares exploitées seront bientôt connectées. Concrètement, l'intégration de capteurs sur les équipements essentiels permet désormais, via une application dédiée, de les télésurveiller, voire de les téléopérer. Nous développons par ailleurs l'ouverture et la fermeture programmée de gares. Après plusieurs prototypes fonctionnels, la mise au point industrielle devrait aboutir cette année. Elle est particulièrement attendue pour maintenir l'accès aux bâtiments voyageurs, en l'absence d'agent – un savoir-faire qui concourra au déploiement des SERM.



Emmanuel Laurans,
Directeur Facility Management Technique,
SNCF Gares & Connexions

« Aujourd'hui, nous télésurveillons massivement nos équipements dans l'enceinte des gares. Mais déployer des capteurs au-delà du périmètre bâtiminaire ne poserait, en soi, pas de difficulté technique. D'ailleurs, nous le faisons déjà pour les ascenseurs de passerelles. »

Établir un continuum de sécurité dans le parcours client

L'assemblage des services de sécurité présents sur site

La Direction Risques, Sécurité et Sûreté connaît et analyse le contexte sûreté de chaque site. Elle commande et pilote les prestations de surveillance de gare réalisées par le service interne de sécurité de la SNCF ainsi que des prestations de sécurité privées. La Sûreté Ferroviaire s'appuie sur un solide maillage national d'équipes d'agents opérationnels, disposant de pouvoirs et prérogatives spécifiques pour assurer la sécurité des voyageurs, du patrimoine (matériel, bâtiments) et du personnel travaillant en gare. Son action conjointe à celle des personnels de sécurité privés contribue à dissuader les auteurs d'incivilités et à renforcer le sentiment de sécurité dans les gares. En outre, SNCF Gares & Connexions est en relation avec les services de police municipale, de police nationale, des douanes et de gendarmerie pour coordonner les actions et ainsi permettre la continuité de la sûreté du parcours client au-delà des emprises ferroviaires, au plus près des problématiques de sûreté locales.

L'expérience des déploiements de la vidéoprotection

Forts d'une expérience de déploiement massif de la vidéoprotection dans les gares (18 000 caméras dans les gares aujourd'hui), nous maîtrisons l'environnement réglementaire et technique de ce type de projet, et assurons une veille constante pour intégrer les solutions innovantes – savoir-faire et connaissances que nous mettons à profit pour optimiser la couverture du périmètre de chaque gare. En outre, nous pouvons collaborer avec les partenaires de notre maîtrise d'ouvrage pour analyser les continuités de vidéoprotection et l'exploitation des données.

La maîtrise du risque ferroviaire

Lors des phases de conception des pôles d'échanges, nous apportons nos connaissances réglementaires et notre expérience du risque ferroviaire (risque électrique, risque de heurt par un train et chute) dans le traitement des ouvrages à proximité immédiate des voies, des ouvrages de franchissement de voies (passerelles, tunnels) et des accès aux quais (rampes, escaliers, escaliers mécaniques). Nous définissons et déployons la signalétique réglementaire et directionnelle afin de diriger les clients vers les passages dédiés et de limiter les franchissements sauvages.



Patrice Lucciardi,
Directeur Risques, Sécurité et Sûreté,
SNCF Gares & Connexions

« Nous accueillons 10 millions de voyageurs par jour dans nos 3 000 gares. D'où l'importance, pour prévenir toutes sortes de risques, d'assurer une veille permanente sur les enjeux de sécurité du public et des salariés. »

Faire de la gare le lieu de préférence du quotidien

Une approche contextuelle et prospective

Filiale de SNCF Gares & Connexions, SNCF Retail et Connexions est le gestionnaire des espaces commerciaux qui génèrent chaque année 1,7 milliard de volume d'affaires par les commerçants. Nous intervenons sur la programmation, la commercialisation et la gestion quotidienne des commerces en gares (exploitation, gestion locative, etc.) Soucieux d'apporter des réponses sur mesure, et forts des retours d'expérience alimentés par les 1400 points de vente en gares, nous prenons soin d'étudier la gare dans toutes ses dimensions : nature et volumes des flux, environnement urbain, contexte institutionnel, dynamiques locales. Cette approche contextuelle s'enrichit d'une vision prospective (commerce physique et digital) et d'une capacité à dialoguer avec les opérateurs de chaque secteur d'activité ainsi que les acteurs du territoire.

Une offre alliant intérêt général, expérience et commodité

Pôle naturel de croisement des flux, la gare et ses services répondent à un triple objectif de praticité (boutiques de presse, supérettes, casiers fraîcheur, retrait de colis), d'utilité pour les voyageurs et les riverains (crèche, santé, maisons de la mobilité, intermodalité) et d'utilité territoriale (boutiques locales, artisanat...).

La commune de La Roche-en-Brenil (Côte-d'Or) et SNCF Gares & Connexions se sont ainsi associées pour transformer l'ancienne gare en centre de santé. Autre lieu, autre offre : le bâtiment voyageurs de la gare de Rezé-Pont-Rousseau (Loire-Atlantique) abrite aujourd'hui une librairie indépendante et un espace de travail partagé. Nous sommes, par ailleurs, attachés à faire des gares des lieux facilitateurs de la vie quotidienne, grâce à des services de dépannage alimentaire, des *lockers pick up* multi enseignes, des points La Poste en magasins Relay, etc.

Une vitrine du territoire

Porte d'entrée ou point de départ, la gare peut aussi servir de vitrine aux territoires. Le Re'peyre, en gare d'Aumont-Aubrac (Lozère), est à la fois un bar à vins et épicerie de produits locaux. À Nantes, c'est le pâtissier et chocolatier Vincent Guerlais, à la réputation locale bien établie, qui s'est installé en gare. Enfin, la programmation commerciale peut mettre en valeur le patrimoine architectural d'une gare, comme à Paris-Gare-de-Lyon avec Le Train bleu ou à Limoges-Bénédictins avec le nouveau restaurant Léo Léa.



Clarisse Barré,
Directrice Valorisation et Émergence,
SNCF Retail & Connexions

« La compréhension de l'environnement urbain ou rural est essentielle : c'est la clé pour veiller à la pertinence territoriale de notre programmation commerciale et pour imaginer un nouvel avenir à nos gares. »

Mettre à profit les gares pour faire rayonner les territoires

Une riche programmation partout en France

La Direction des Affaires Culturelles que je pilote conçoit et produit plus de 300 expositions et animations culturelles chaque année dans les gares partout en France. Nous travaillons en étroite collaboration avec les acteurs culturels locaux et nationaux pour produire des installations et animations dans les gares, en écho à des expositions temporaires, collections permanentes, festivals... Cette riche programmation met à profit le maillage de nos gares : nous donnons, par exemple, un aperçu du festival Les Rencontres d'Arles à travers une sélection de photographies au format XXL, exposée dans les gares d'Avignon-TGV, d'Arles, de Marseille-Saint-Charles mais aussi de Paris-Gare-de-Lyon.

Donner envie de continuer le voyage

À travers nos installations, notre objectif est de faire rayonner l'actualité culturelle des territoires et de donner envie aux visiteurs et voyageurs de venir découvrir ou redécouvrir ces lieux, autour de chez eux ou en empruntant le train. Nous avons, par exemple, eu des retours très significatifs de la part du Musée des Ursulines à Mâcon dont une exposition a connu une fréquentation parisienne trois fois plus importante que d'ordinaire après une collaboration avec nous à Paris-Gare-de-Lyon, la gare de référence pour cette destination. Nos expositions incarnent ainsi depuis plus de 10 ans une forme innovante et engagée d'intermodalité, incitant nos clients à continuer leur voyage dans les lieux culturels autour de la gare ou desservis par celle-ci.

En gare et au-delà

Si le cœur de gare accueille la plupart de nos dispositifs, depuis quelques années, nous sortons de l'enceinte ferroviaire et investissons les parvis avec des totems rétroéclairés (Paris-Gare-de-Lyon et Marseille-Saint-Charles). Les grandes gares métropolitaines ne sont pas les seules à recevoir notre attention : nous travaillons également l'expérience culturelle dans les gares qui ne sont pas ou plus dotées de bâtiment voyageurs, avec un concept baptisé « L'Instant Curieux » qui se déploie directement sur les quais, les abris voyageurs et les grilles.



Sylvain Bailly,
Directeur des Affaires culturelles,
SNCF Gares & Connexions

« Chaque jour, 10 millions de voyageurs fréquentent nos 3 000 gares : nos installations touchent donc un très large public. Nous contribuons ainsi activement à démocratiser la culture, mais aussi à faire rayonner les territoires et à renforcer leur économie locale. »

Le Lab

Libourne



Le déploiement des services express régionaux métropolitains insufflé de nouvelles ambitions aux pôles d'échanges multimodaux et aux territoires dans lesquels ils s'implantent. C'est le cas à Libourne. Laboratoire opérationnel, le projet en cours, élaboré en collaboration étroite avec toutes les parties prenantes, démontre l'expertise de l'intermodalité de SNCF Gares & Connexions, au service des territoires. Livraison prévue en 2029.



PROGRAMME • Requalification du parvis, du dépose-minute, de la zone taxis et de la gare routière • Aménagements cyclables et création d'abris vélos sécurisés • Création d'un parking en ouvrage	MAÎTRISE D'OUVRAGE UNIQUE SNCF Gares & Connexions	MAÎTRISE D'ŒUVRE AREP
	PARTENAIRES / CO-FINANCEURS • Ville de Libourne • CALI - Communauté d'agglomération du Libournais • Région Nouvelle Aquitaine • Préfecture de la Région Nouvelle-Aquitaine • UE	SURFACES 34 000 m²
		PHASE EN COURS AVP, démarrage PRO au S1 2024

1 ↑

En interface quasi immédiate avec le centre-ville, à une dizaine de minutes à pied des principaux équipements de Libourne, le nouveau pôle d'échanges multimodal s'étire le long d'une avenue structurante de la cité. Orienté nord-sud, il se compose de quatre espaces successifs bien différenciés : le parking, le dépose-minute autour de nouveaux projets immobiliers, le parvis principalement destinés aux piétons et aux cycles ainsi qu'aux taxis sur son périmètre et la gare routière. De grandes traversées piétonnes structurent l'ensemble, tandis que les flux motorisés sont limités et soigneusement déviés du parvis central.



← 2

La surface végétalisée du site est plus que triplée. Une centaine de nouveaux sujets renforce les rangs des quarante arbres préservés. De tige ou de cépée, ils accompagnent les cheminements nord-sud, unifiant et animant l'expérience piétonne depuis le parking jusqu'à la gare routière, et inversement.



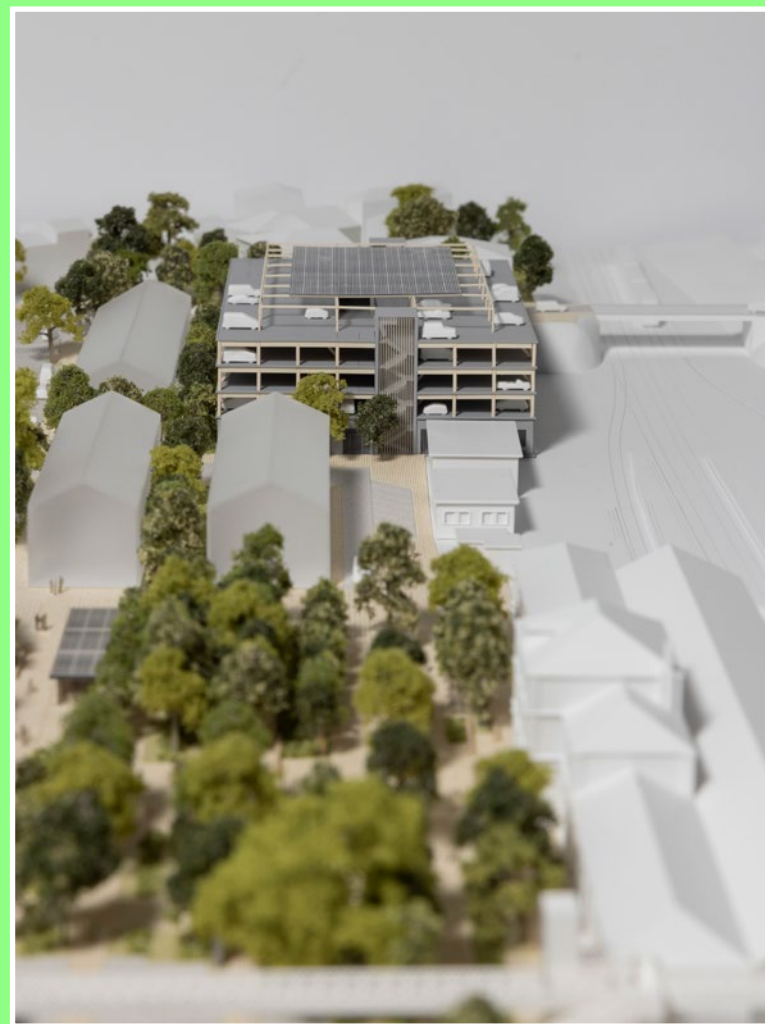
← 4

À l'est, le pied de la passerelle est réaménagé – dépose-minute, aire de stationnement pour les deux-roues motorisés, abri vélos sécurisé et arceaux à vélos. Une nouvelle halle technique destinée au remisage et à l'entretien des trains du SERM a également fait son apparition.



3 →

Perpendiculaires à ces cheminements, une perspective est dégagée, dans le prolongement de la rue de Chanzy qui file vers la bastide. La passerelle, dont on aménage l'accessibilité, poursuit cet axe est-ouest, reconnectant le quartier de l'Épinette, situé au-delà des voies, au centre historique de Libourne.



5 ↑

Au nord, le parking en ouvrage répond au besoin de stationnement des habitants, qu'ils soient ou non usagers du SERM. Bien aménagé, ventilé naturellement, il produit en toiture une bonne quantité d'énergie solaire.



6 ↑

Au centre, le parvis généreusement planté devient le point focal du quartier. Espace d'attente à ciel ouvert agréablement ombragé en été, il est équipé de totems d'information voyageurs multimodale, et doté d'un mobilier confortable et ludique. Invitant à la marche, l'aménagement ne néglige pas pour autant les autres modes actifs, vélos et trottinettes. Équipées d'arceaux, plusieurs aires de stationnement sécurisées sont aussi mises à disposition.



← 7

Remarquable de loin, un abri sécurisé pour les vélos est implanté en front de parvis, à proximité immédiate des nouvelles pistes cyclables qui bordent l'avenue de Gallieni. L'apaisement général de l'espace public se perçoit d'autant mieux que le sol est traité de manière continue, dans une déclinaison de tons clairs en harmonie avec la pierre calcaire utilisée pour le parvis.

↓ 8

Au sud, la gare routière de vingt-six quais n'est accessible qu'aux bus urbains, cars régionaux et transports scolaires : la circulation de l'ensemble du quartier s'en trouve fluidifiée. À l'abri d'une ombrière solarisée, le long quai central sanctuarise un espace d'attente sécurisé pour tous les usagers.





Philippe Buisson
Maire de Libourne
Président de la Cali
– Communauté
d'agglomération
du Libournais

Équité entre métropole et périphérie, report modal vers les transports en commun, requalification des quartiers de gare, attractivité territoriale renforcée par le SERM. Alors que le projet de pôle d'échanges multimodal de Libourne vient de franchir une étape importante, Philippe Buisson en rappelle les enjeux et nous explique pourquoi il fait confiance à SNCF Gares & Connexions.

Le 21 novembre 2023, vous avez signé avec Marlène Dolveck, directrice générale de SNCF Gares & Connexions, une charte portant sur la réalisation du futur pôle d'échanges multimodal (PEM) de Libourne. Que représente cette étape ?

Avec cette charte, nous appuyons sur le bouton *On*. Pour la ville de Libourne et la Cali, c'est un moment important et l'aboutissement d'un long processus, ce qui n'a rien d'anormal pour un projet de cette ampleur. En six ans, nous sommes parvenus à une construction précise qui convient à toutes les AOT [autorités organisatrices des transports] impactées, et à embarquer des co-financeurs dans l'aventure : l'Union européenne à travers le FEDER, l'État, la Région et la Métropole de Bordeaux. Je crois d'ailleurs que c'est la première fois qu'une Métropole va financer un PEM hors de son périmètre. Cela en dit long sur les coopérations entre les métropoles et leurs périphéries.

Comment expliquez-vous une telle mobilisation ?

Le PEM est à la croisée de plusieurs priorités actuelles. Alors même que Bordeaux est une vitrine internationale exceptionnelle, le mouvement des « gilets jaunes » a été très puissant en Gironde. L'emploi se concentre sur la métropole, or le logement abordable se trouve dans le grand vignoble et les mobilités sont thrombosées. Quelqu'un qui habite le Libournais et travaille à Bordeaux passe chaque jour entre 2 h et 2 h 30 dans sa voiture, alors que nous sommes à 30 km. C'est peut-être la normalité en Île-de-France, mais en Province, c'est une exception insupportable. Le PEM va nous connecter au reste du monde. C'est aussi un outil du report modal, qui va pousser toujours plus de personnes à délaisser leurs véhicules pour prendre les transports en commun. Le projet s'inscrit également dans le dispositif national « Action cœur de ville » dont la deuxième édition privilégie l'aménagement des quartiers de gare, traités comme des entrées de ville.

« La maîtrise d'ouvrage unique est une marque de confiance, une volonté d'efficience et de simplification. Je laisse la SNCF parler à la SNCF. Faire entrer un tiers compliquerait le dossier. »

À cela s'ajoute le déploiement des services express régionaux métropolitains...

Et je remercie ceux qui l'ont décidé ! C'est un autre niveau de réponse pour améliorer les mobilités sur les territoires péri-métropolitains et cela a donné un coup de *boost* au projet. Je suis extrêmement honoré que la ligne de SERM Libourne-Bordeaux-Pessac-Arcachon soit l'une des premières de France à voir le jour.

Vous évoquiez la requalification du quartier de la gare. Le PEM est donc bien plus qu'un objet technique...

L'acronyme ne rend pas justice au projet. Un centre aquatique comme celui que j'ai inauguré il y a trois ans, on voit très bien ce que c'est. Mais le PEM reste encore vaporeux pour les Libournais. Or cela remplit une fonction de connexion intermodale, mais c'est aussi éminemment structurant pour la réhabilitation du quartier. Le PEM est un objet urbain majeur pour Libourne, dont la gare se trouve en cœur de ville.

SNCF Gares & Connexions est maîtrise d'ouvrage unique pour cette opération. Qu'est-ce qui vous a poussé à adopter ce type de montage ?

Jean-Pierre Farandou, dans un dialogue assez performant avec l'association des villes moyennes et sous l'influence de l'État, a fait de l'intermodalité une priorité de la SNCF, en s'appuyant en interne sur le savoir-faire de Gares & Connexions et d'AREP [filiale de SNCF Gares & Connexions]. Ce n'était pas gagné, il y a quelques années ! Je suis très heureux qu'il ait décidé de faire de ce PEM un laboratoire du savoir-faire, mais aussi du savoir-être de la famille SNCF vis-à-vis des territoires.

Nous avons besoin de partenaires pointus sur les questions ferroviaires qui comprennent aussi nos enjeux. La maîtrise d'ouvrage unique est une marque de confiance, une volonté d'efficience et de simplification. Je laisse la SNCF parler à la SNCF. Faire entrer un tiers compliquerait le dossier.

Projetons-nous en 2029. Quels changements pour les habitants du Libournais ?

Je veux d'abord rappeler que la gare de Libourne est aujourd'hui la sixième gare de la Nouvelle Aquitaine, avec plus d'1,6 millions de voyageurs annuels. C'est déjà considérable et l'on constate une augmentation de fréquentation à deux chiffres. On sera donc très vite très au-delà des 2 millions. En 2029, peut-être même avant, Libourne sera à un quart d'heure du cœur de Bordeaux, tous les quarts d'heure. Cela change le destin d'un territoire. On le voit déjà : la promesse du SERM, que je préfère appeler le RER métropolitain, et des aménités qui l'accompagnent comme le PEM, rendent le territoire hyper-attractif. En 2029, je ne sais pas si Libourne sera un eldorado, mais ce sera un lieu exceptionnel !

« L'acronyme ne rend pas justice au projet : le PEM remplit une fonction de connexion intermodale, mais c'est aussi un objet urbain majeur pour Libourne, dont la gare se trouve en cœur de ville. »

Derrière l'acronyme, la vie ! Le PEM de Libourne sera bien plus qu'un lieu de passage, une nouvelle centralité animée. Ce bout de ville réaménagé pour faciliter toutes les mobilités au quotidien offrira également une foule de services, petits et grands, rendant la vie encore plus douce en Libournais. Micro-trottoir vers le futur.



« Je sors du SERM, j'ai fait une course au supermarché coopératif puis à l'annexe de la pharmacie en gare, et me voilà de retour au parking relais. Dans 5 minutes, je serai à la maison. »

● Marine, 48 ans, sur-organisée, gare chaque jour sa voiture pour sauter dans le train.

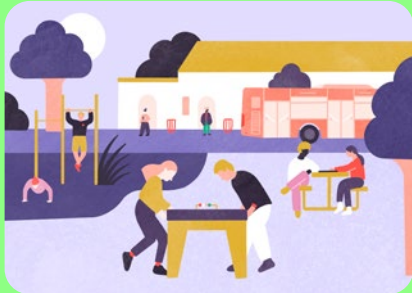
Parc relais pour les usagers du SERM, le parking répond aussi au besoin de stationnement urbain. Lumineux, bien aménagé, ils offrent de nombreux services tels que la charge de véhicules électriques ou l'autopartage.



« Vélo en charge au parking, à l'heure pour mon SERM puis vélo en libre-service à Cenon. Ça roule quoi. J'ai la pêche tous les matins depuis que je viens à vélo ! »

● Élixa, 32 ans, habite à 5 km de Libourne, pédale 5 jours sur 7.

Au cœur du pôle, le parking vélos sécurisé avec recharge, les places de stationnement vélo, l'atelier vélo, les casiers, l'atelier d'auto-réparation et l'information voyageurs garantissent un parcours intermodal sans couture aux voyageurs cyclistes.



« On s'est bien défoulés là ! Heureusement que le car arrive dans 5 minutes, on est cuits ! »

● Paulo et Maïa, collégiens, peaufinent leurs *trick shots* à la sortie des cours.

À proximité de la gare routière, des mobiliers urbains spécifiques animent le parvis et divertissent les collégiens et les lycéens attendant leurs cars scolaires.



« J'adore attendre mon train ici, à l'ombre des arbres et au calme, avec toujours un œil sur les horaires. »

● Sophie, 42 ans, commerciale, bénéficie du service d'information voyageurs multimodale en temps réel, sur le parvis.

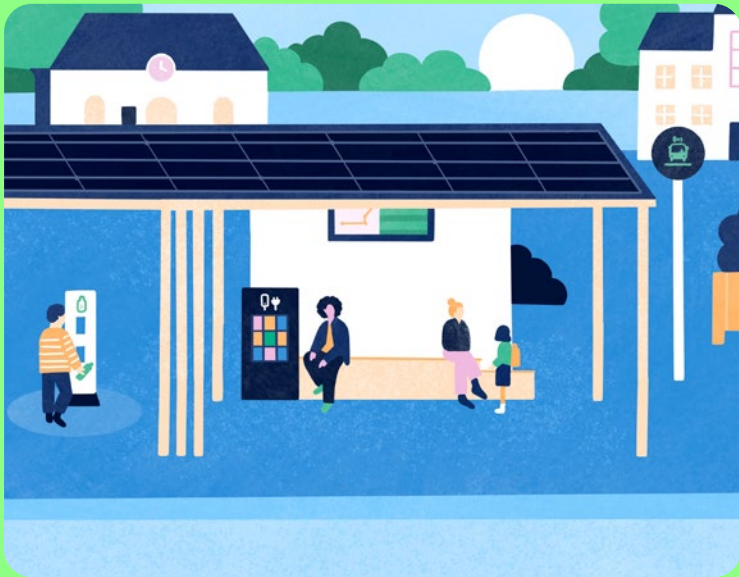
L'attente est étendue sur le parvis, en extérieur des gares routières et ferroviaires, pour tous les voyageurs des différents modes de transport : SERM, TGV, bus, etc. Il est ainsi possible de profiter confortablement des beaux jours, sur le parvis ombragé et vivant, sans rater son départ !



« C'est bien pratique, quand on n'a pas d'ordinateur. Je prépare mes prochains déplacements, et après je prends une baguette au dépôt de pain et je retourne direct dans mon coin de verdure. »

● Pierrot, 81 ans, retraité, habitué du comptoir de services. Utile à tous, le comptoir propose une palette de services au cœur du pôle multimodal.

Espace d'accueil et d'information, accompagnement, réservations de petits services du quotidien, relais courrier-colis, petite consigne... Des services bienvenus pour les riverains comme pour les voyageurs, pratiques pour les habitants de la ville et des petites stations de la ligne.

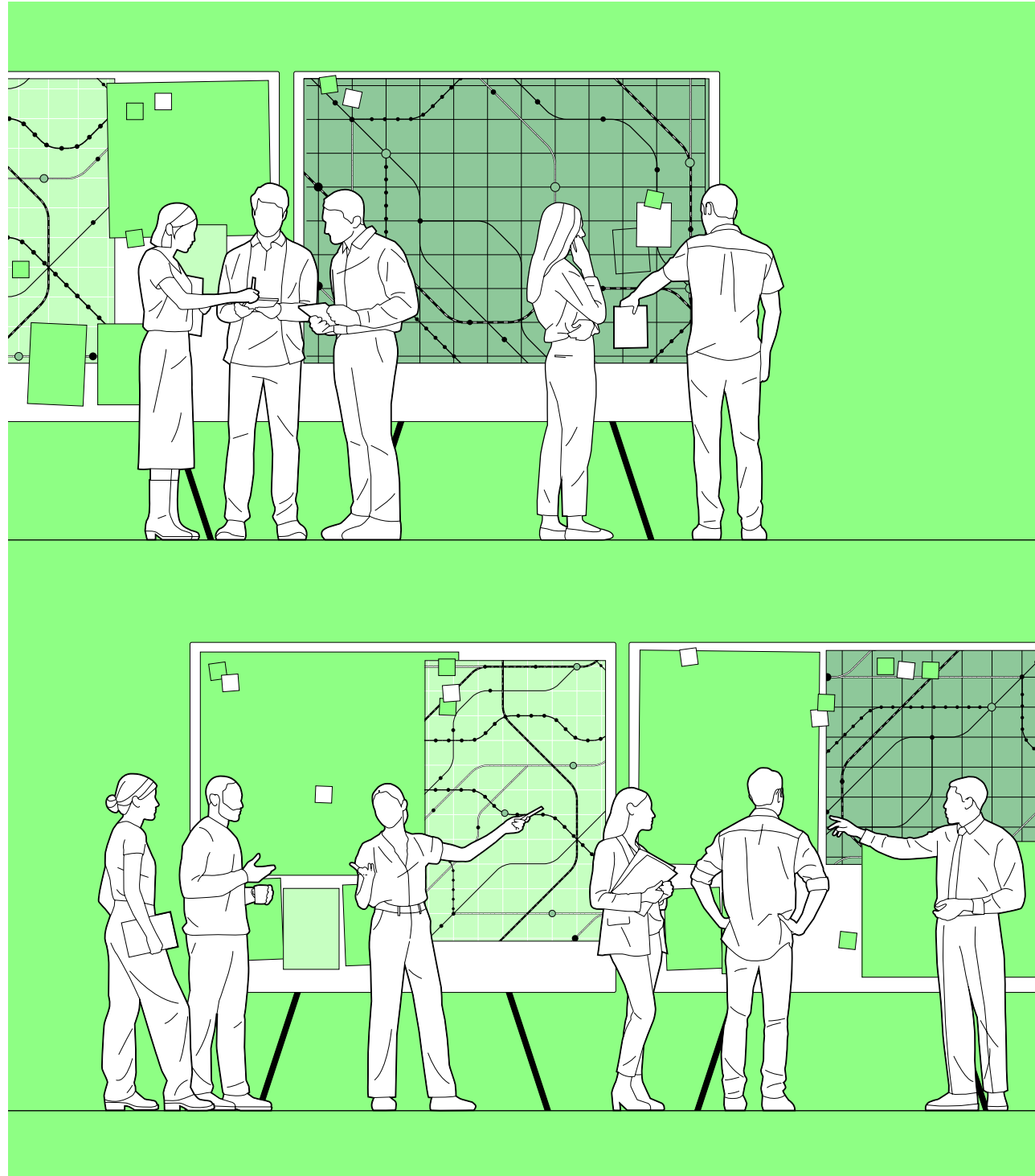


« C'est plutôt bien d'attendre son bus ici, j'ai de l'ombre et même de quoi recharger ma gourde et mon téléphone. »

● Faouzi, 28 ans, pâtissier, recharge ses batteries après le boulot.

Sous son ombrière productrice d'énergie, la gare routière propose fontaine à eau et ports de recharge de téléphones, tout en diffusant en temps réel l'information horaires. À terme, cet aménagement saura évoluer pour pouvoir accueillir des dispositifs de recharge électrique des véhicules ou des véhicules de micro-logistique.

Se mobiliser collectivement



L'adoption de la loi sur les services express régionaux métropolitains, fin 2023, atteste d'une volonté politique forte d'améliorer les mobilités du quotidien et de désenclaver les territoires aujourd'hui mal desservis. La mettre en œuvre exige une mobilisation générale des acteurs de la mobilité, dont nous sommes, une mise en partage et en complémentarité de nos expertises.

Cette mobilisation est d'autant plus nécessaire que nous devons être à la hauteur des défis de la transition. L'intelligence et la prise de conscience collectives nous semblent être les seules réponses valables pour renforcer de façon notable l'offre de transport en commun, tout particulièrement ferroviaire, et réduire ainsi de manière significative les inégalités sociales et territoriales, tout comme les émissions de CO₂ et leur impact sur l'environnement.

Notre connaissance des gares, notre savoir-faire relatif à leur aménagement comme à leur exploitation sont des atouts précieux que nous souhaitons vivement mettre au service d'une mobilité décarbonée et d'une intermodalité efficace – du vélo au train, du train au covoiturage, etc. Nous sommes confiants en notre capacité à rendre accessibles et désirables ces mobilités combinées, quotidiennes ou occasionnelles, et en la capacité de toutes et tous à les choisir, autant par confort que respect de l'environnement.

Publications



La France des gares
Rapprocher les mobilités de demain
SNCF Gares & Connexions – 2023



Guide d'éco-conception
SNCF Gares & Connexions
SNCF Gares & Connexions – 2021



Penser, transformer,
construire les gares de France
SNCF Gares & Connexions – 2023

Crédits

Archi Graphi
P.31

AREP — Clémentine d'Abbundo
P.76-77

AREP
P.32-33 P.38-39 P.42-43

Yann Audic
P.16-17 P.26 P.30 (NANTES)
P.52-53 P.66-73

Laurianne Bernard
P.36 (ISSOIRE)

Thierry Borredon
P.18

Didier Boy de la Tour
P.06-07 P.51

La Cali
P.74

Juan Cardona
P.34 (AURAY)

INUI
P.37 (MELUN) P.37 (VILLENEUVE-ST-GEORGE)

Studio Miho
P.37 (CAGNES)

Agence Brunet-Monié
P.50

Metho
P.41

Arthur Péquin
P.40 (LE BOUSCAT)

Nicolas Rodet
P.22

Sébastien Sindeu
P.21 P.30 (TOULOUSE)
P.44-45 P.47 P.48-49

SNCF — AREP
P.01 P.40 (LA HAYE-FOUASSIÈRE)

Travaux-Pratiques
P.04 P.13-15 P.46 P.55-65 P.78

Mathieu Lee Vigneau
P.36 (JUVISY)

SNCF Gares & Connexions
16 avenue d'Ivry 75013 Paris
www.garesetconnexions.sncf

Direction de la publication
Marlène Dolveck

Direction éditoriale
Stéphane Lerendu

Responsables éditoriales
Hiba Debouk, Sandrine Jayet,
Céline Portaz, Camille Neuville

Conception-rédaction
Travaux-Pratiques,
Claire Henneguez

Conception éditoriale
et graphique
Travaux-Pratiques,
Thanh-Phong Lê,
Marianne Poinot

Impression
Die Keure

Papier
Couverture
Arctic volume white, 250g

Intérieur
Arctic volume white, 130g

Édition mars 2024

