



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





SNCF Gares & Connexions

**—
Penser,
transformer,
construire
les gares
de France**

Sommaire

Nous livrons des gares 4E	8
Regards croisés	20
L'essentiel de SNCF Gares & Connexions	34
Quelques repères chronologiques	38
SNCF Gares & Connexions au sein du Groupe SNCF	44
La gestion de toutes les gares de France	46
Au service de 4 catégories de clients	48
Un ancrage territorial adapté à tous les types de projets	50
Le périmètre de la maîtrise d'ouvrage	52
Sur tous les fronts de la transformation des gares	54
Le maître d'ouvrage, un chef d'orchestre au service du projet	56
La conduite de projet	58
1. Culture du rail et expertise des bâtiments ferroviaires	60
2. Complète intégration des exigences d'exploitation ferroviaire	64
3. Maîtrise et planification des opérations complexes	70
4. Contrôle et optimisation des coûts à chaque phase	74
5. Dialogue suivi avec les territoires	78
6. Atouts de notre filiale de maîtrise d'œuvre	86
7. Conception post-carbone	96
8. Désaturation et amélioration du confort en gare	102
9. Promotion de toutes les mobilités et report modal	108
10. Ouverture sur la ville	114
Index & crédits	120

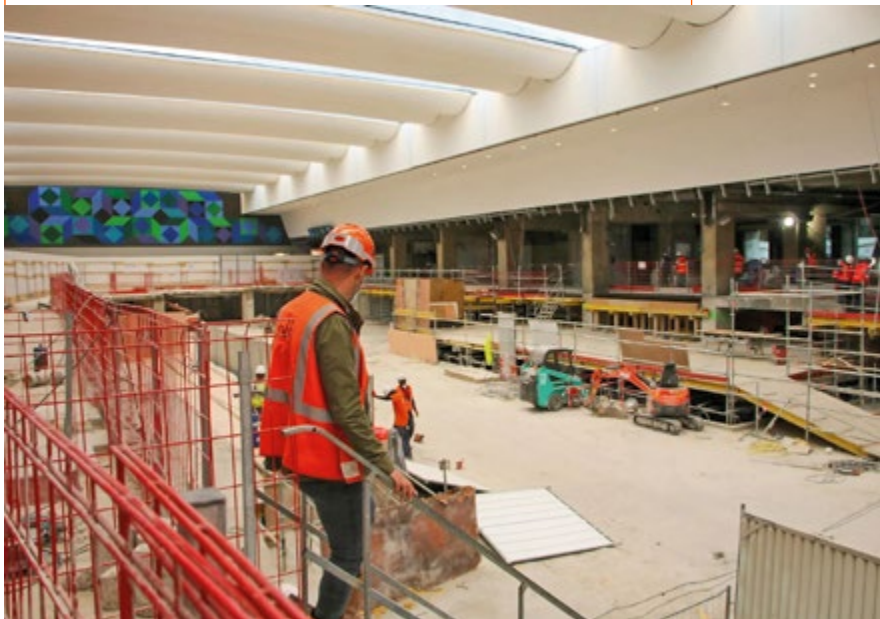
Notre métier, c'est la gare !

De la maîtrise d'ouvrage à la gestion des infrastructures, nous œuvrons au quotidien pour imaginer la gare de demain, et réinventer celle d'hier. La France dispose d'un patrimoine ferroviaire exceptionnel et nous avons la chance de veiller à la préservation et la transformation de ses gares, pour accompagner les évolutions de notre société, contribuer à réduire l'impact environnemental de ses infrastructures, anticiper dès à présent les usages à venir.

Concevoir une nouvelle gare comme à Nice ou à Marseille, développer des projets de services express régionaux métropolitains pour les grandes métropoles et les agglomérations françaises, faciliter l'accès à ces équipements... À l'échelle du territoire comme au fil des pages de cet ouvrage, nous nous efforçons de partager notre passion et notre savoir-faire pour penser et développer ces lieux si singuliers que sont les gares.

Nous mettons toute notre expertise au service de leur attractivité, d'une accessibilité plus grande et d'une intermodalité renforcée. Pour cela, nous développons les connexions aux réseaux de transports urbains, accompagnons le déploiement des modes de déplacement doux et la création des hubs de mobilité électrique. Nous améliorons la qualité des services et des commerces tout en fluidifiant les parcours au sein d'espaces fonctionnels, élégants.

Nous sommes convaincus que les gares, au même titre que les trains, et la qualité du réseau jouent un rôle majeur dans la transition écologique et sociale que nous appelons de nos vœux, et nous sommes fiers de pouvoir porter au plus haut niveau cette exigence de mieux se déplacer et vivre.



LE SAVIEZ-VOUS ?

La couleur orange fluorescent émet davantage de lumière visible qu'il n'en reçoit, raison pour laquelle il attire le regard. Cette qualité signalétique en fait la couleur privilégiée pour assurer la sécurité des personnes sur les chantiers. Revêtue par tous, c'est aussi un symbole énergétique de collaboration entre la multitude de compétences mobilisées pour réaliser chaque projet.



Nous livrons des gares 4E



Pour tous les projets conçus et réalisés par SNCF Gares & Connexions, nos équipes appliquent, dans une démarche intégrée, quatre principes fondamentaux. Exploitation facilitée, frugalité Économique, exigence Écologique et Élégance des partis architecturaux et techniques, au service d'une durabilité de l'ouvrage dans toutes ses dimensions.

Nous livrons ainsi des gares 4E.®

Exploitable



Paris Gare du Nord

Dimensionnement

Dimensionnement adéquat des espaces, conception technique adossée aux exigences de sécurité, prise en compte des usages : dès la programmation, les paramètres nécessaires à une exploitation ferroviaire optimale sont identifiés et intégrés.



Entretien

En phase de conception, en collaboration avec les équipes de maintenance, nous anticipons la vie de la gare : les modalités d'entretien sont facilitées et les interventions ultérieures, curatives comme préventives, sont optimisées.



Gare de Stade de France Saint-Denis

Fluidité

Nous concevons l'ensemble des équipements qui permettent l'exploitation ferroviaire et la fluidité opérationnelle : les centres opérationnels escale, l'information voyageurs...

Économiques



Gare de Besançon TGV

Anticipation

Nous nous engageons à livrer des ouvrages qui intègrent dès leur conception les trajectoires des charges d'exploitation et de maintenance, et notamment les dépenses énergétiques.



Gare de Paris-Montparnasse

Circularité

Les gares fonctionnent sur un modèle économique circulaire : la création de valeur commerciale est réinvestie dans l'infrastructure.



Gare de Rennes

Sobriété

Chaque projet est calibré pour apporter des réponses sobres et adaptées aux besoins, répondant ainsi à notre ambition d'optimisation et de contrôle des coûts.

Écologiques



Ombrières photovoltaïques du parking de la gare de Nîmes Pont-du-Gard



Gare de Lorient



Gare de Nîmes Pont-du-Gard

Énergies renouvelables

Nous défendons des objectifs écologiques et bas carbone ambitieux, avec la réduction de 25% de nos consommations énergétiques d'ici 2030 et de 50% nos émissions carbone correspondantes.

Cycle de vie

Conception bioclimatique, végétalisation des surfaces, production d'énergie verte et valorisation de la biodiversité... Nous poursuivons de grandes ambitions de réemploi des matériaux dans l'ensemble de nos projets de réhabilitation.

Résilience

L'adaptation des gares au changement climatique est de notre responsabilité. Aussi, tous les sujets pour accompagner cette transformation nécessaire sont adressés, de façon systématique et spécifique : énergie, matière, climat, carbone, biodiversité...

Élégantes



Gare du Pont de l'Alma

Intégration

Chacune de nos gares doit s'inscrire au mieux dans le territoire qu'elle dessert. Des partis-pris fonctionnels, architecturaux et techniques, affirmés et élégants, contribuent à cette bonne intégration.



Gare de Dax

Histoire

Les gares sont un patrimoine architectural exceptionnel qu'il nous importe de respecter, d'embellir et d'adapter aux modes de vie modernes. L'histoire de ces lieux singuliers nous est chère et nous en sommes les garants.



Paris Gare de Lyon, galerie des Fresques

Émotion

Vitrines architecturales, lieux de vie et d'échanges, les gares sont ancrées dans notre quotidien et dans notre imaginaire. Elles sont pour nous des lieux d'expériences, d'innovation et d'émerveillement.

Regards

croisés



Pièce maîtresse de la mobilité décarbonée en France, SNCF Gares & Connexions est engagée depuis 2020 dans un grand chantier national de réinvention des gares françaises. Objectif : inciter tout un chacun à prendre le train.

Réunis au siège de l'entreprise, dans l'ancienne usine Panhard Levassor du 13^e arrondissement de Paris, Éliane Barbosa, Stéphane Lerendu, et Pierre Labarthe, acteurs de la maîtrise d'ouvrage partagent avec Marlène Dolveck, directrice générale, leur vision stratégique et opérationnelle du métier. Regards croisés au cœur du réacteur.



Dans les prochaines années, qu'est-ce qui, selon vous, doit et va changer dans les gares de France ?

« Les gares françaises peuvent, doivent et vont servir les grandes bascules de notre temps. »



Marlène Dolveck
Directrice Générale
de SNCF Gares & Connexions

Titulaire d'un *executive* MBA à l'EDHEC et d'un master spécialisé CESB senior management bancaire à HEC, elle démarre sa carrière comme professeure d'économie avant de rejoindre le Crédit agricole puis La Banque postale où elle est membre du comex. Elle devient directrice omnicanal et membre du comex de la banque de détail d'HSBC France en 2017. En janvier 2020, elle rejoint SNCF Gares & Connexions en tant que directrice générale et devient membre du comex du Groupe SNCF. En octobre 2020, elle est nommée membre du conseil d'administration de Radio France au titre des personnalités indépendantes. En mai 2023, elle est nommée présidente du conseil d'administration de TSE (Toulouse School of Economics).

Marlène Dolveck L'amélioration de la mobilité est l'une des solutions aux différentes fractures de notre société. Cette amélioration doit être réalisée avec une mobilité plus durable, synonyme de liberté de choix et de mouvement pour tous les Français, une mobilité dont le rail constitue la « colonne vertébrale » pour reprendre les mots de la Première ministre Élisabeth Borne. J'ai une conviction, fondée sur mes échanges quotidiens avec les élus, les acteurs de l'aménagement du territoire, les partenaires de mobilité, les enseignes commerciales, les associations d'usagers et de citoyens : les gares françaises peuvent, doivent et vont servir les grandes bascules de notre temps. C'est en ce sens que nous œuvrons : depuis la création de la SA SNCF Gares & Connexions en 2020, elles font l'objet d'un ambitieux programme de rénovations, d'optimisations et d'innovations, des plus incrémentales aux plus expérimentales, des plus anodines aux plus remarquables.

Éliane Barbosa Activeurs de la mobilité responsable dans tous les territoires, nous voulons donner envie de gare à tous les Français pour les inciter à prendre le train. Nous visons donc en premier lieu une accessibilité de haut niveau et accompagnons les régions dans la mise en œuvre d'une intermodalité sans couture. À cela s'ajoutent d'importants enjeux patrimoniaux. Nos 3000 gares, ce sont des quais, des abris filants, des parvis, des grandes halles voyageurs, de l'élévatique, de l'informatique, de la vidéoprotection... à maintenir et à régénérer pour offrir la meilleure expérience à tous nos clients.



Stéphane Lerendu Donner envie de gare, c'est aussi améliorer sans cesse la gestion des flux. Il faut des gares capacitaires pour intégrer les augmentations de fréquentation liées au report modal de la route vers le train. Dans tous nos projets de transformation de gare, les flux font l'objet d'études très fines avec notre filiale AREP. Par ailleurs, nous travaillons à augmenter le niveau de services et de commerces en gare : nous y installons des commerces de qualité, une offre de restauration avec places assises, des fontaines à eau, de nouveaux espaces d'attente. Nous y organisons aussi des animations culturelles. Le voyage doit commencer en gare.

Pierre Labarthe J'ajouterais deux derniers défis à relever. D'abord, nous devons nous adapter au changement climatique : nos gares ne sont pas encore suffisamment fiables et confortables pendant les périodes de forte chaleur qui ne vont faire qu'augmenter. À nous d'anticiper, dès les phases de programmation, la protection des voyageurs et des équipements contre le soleil et la circulation de l'air dans les bâtiments. Enfin, nous devons continuer à progresser sur les questions de propreté et de sûreté, qui sont les attentes de base de nos usagers. Cela concerne les exploitants, mais aussi la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre à travers le choix de matériaux qui se nettoient facilement, la suppression des recoins, les apports de lumière en gare. Ce sont des combats que nous devons mener avec force et constance aussi longtemps qu'une femme seule ou qu'une personne âgée hésitera à aller en gare.



Comment abordez-vous le rôle de maître d’ouvrage ? Pourriez-vous nous citer un projet porté par vos équipes dont la conduite a été exemplaire ?

« Des premières estimations à la signature des marchés, nous allons chercher jusqu’à 16% de productivité. »



Stéphane Lerendu
Directeur des Grands Projets

Titulaire d’un DESS en droit de l’urbanisme et développement local, il entre de plain-pied dès 1992 dans le montage d’opérations et la maîtrise d’ouvrage sur de grands projets à forte dimension multimodale. Il consacre ensuite l’essentiel de son parcours professionnel à des programmes complexes d’aménagement, de grands équipements et d’immobilier de tourisme, avant de prendre la direction générale de la filiale de développement du groupe Pierre & Vacances-Center Parcs. Il est nommé directeur des grands projets de SNCF Gares & Connexions en janvier 2022.

Pierre Labarthe Le rôle du maître d’ouvrage, c’est d’abord de bien définir le programme du projet, sans rajouter de fonctions non nécessaires et en veillant à estimer au plus juste le coût du projet pour trouver les bons financements. Quand on gère 3 000 gares, et plusieurs centaines de projets actifs en France, on doit savoir combien coûte en moyenne une passerelle en fonction du nombre de voies traversées, la pose d’un ascenseur ou la rénovation d’une toiture. Ensuite, il s’agit de tenir les coûts et les délais du projet, en informant les cofinanceurs des mauvaises et des bonnes nouvelles ! Car globalement nos chantiers sont livrés dans les temps et leurs coûts sont tenus. On ne parle jamais assez des projets qui se passent bien. Prenons la mise en accessibilité de la gare de Viroflay Rive Gauche. Ce n’est pas un projet « hors normes » mais c’est un projet d’accessibilité utile pour les voyageurs, et bien mené par les équipes. Il a été salué par les élus locaux et IDF-Mobilités.

Stéphane Lerendu Notre premier objectif, tout à fait classique pour un maître d’ouvrage, est en effet de livrer nos opérations en respectant les coûts, les délais et le programme. Notre rôle se décline de la conception du projet à sa réalisation. Il consiste à rechercher les financements, définir les dates jalons, organiser les plateaux de projet, mettre en place les *process*, assurer le suivi du calendrier et du budget, gérer le volet administratif : dépôt de permis de construire, dossier loi sur l’eau, processus de concertation publique... Nos projets de Lyon Part-Dieu, Toulouse ou Paris-Nord sont exemplaires de ce point de vue. Aujourd’hui, nous sommes plus spécifiquement mobilisés sur deux axes forts : construire moins cher et construire avec les territoires. Des premières estimations à la signature des marchés, nous allons chercher jusqu’à 16 % de productivité. C’est un engagement très fort, inscrit dans notre contrat de



performance avec l’État, vecteur de grande satisfaction quand nous l’atteignons, comme dans le cas du projet de transformation de la façade de la gare de Lyon, côté Seine, qui favorisera le lien à la ville et améliorera les deux entrées rue de Bercy.

Éliane Barbosa En ce qui concerne la collaboration avec les territoires, notre fonctionnement intégré est une chance. Nous avons des équipes de maîtrise d’ouvrage, des exploitants et des mainteneurs partout en France. Au plus près des enjeux territoriaux, nos directeurs régionaux sont les interlocuteurs naturels des Autorités Organisatrices de Mobilités qui sont aussi nos financeurs. Dans chaque projet, on recherche l’optimum entre quatre critères : exploitabilité, économie, écologie, élégance. Parmi nos 5 000 projets, nombreux sont ceux qui cochent toutes les cases ! Je pense aux pôles d’échanges multimodaux d’Orange, d’Auray ou de La Rochelle primé cette année ; à la création des nouvelles haltes du Bouscat pour le SERM [Services Express Régionaux et Métropolitains] de Bordeaux, ou celle de Sainte-Musse pour le SERM de Toulon et bien entendu à la mise en accessibilité des gares comme Juan-Les-Pins, Albert, Albi, Ruffec, Mont-de-Marsan et bien d’autres.

Marlène Dolveck Le foncier ferroviaire français est exceptionnel sur les plans quantitatif et qualitatif. La SNCF est le deuxième propriétaire foncier de France après l’État, avec près de 10 millions de mètres carrés d’emprise au sol rien que pour les gares. Si le rail est la colonne vertébrale des mobilités durables, les gares sont très certainement le poumon, l’organe vital d’une société en mouvement. C’est pourquoi la mission de maintien et de développement des gares françaises confiée à SNCF Gares & Connexions est rendue plus stratégique encore.



SNCF Gares & Connexions met un point d’honneur à ne pas fermer les gares en chantier. Qu’est-ce que cela implique ?

« La notion de « petite gare » ne veut pas dire grand-chose : Le Bouscat est une simple halte mais elle est essentielle pour les habitants. »



Éliane Barbosa
Directrice des Opérations et des Territoires

Diplômée CNAM et de l'IAE de Paris, elle rejoint le groupe SNCF en 2001 sur différents projets de management et transformation RH. Depuis octobre 2020 elle dirige les opérations d'exploitation, de maintenance et les travaux des gares de province et des grandes gares parisiennes.

Éliane Barbosa En effet, nous ne fermons pas nos gares, y compris les petites gares. D’ailleurs, avec les projets de SERM, la notion de « petite gare » ne veut pas dire grand-chose : Le Bouscat est une simple halte mais elle est essentielle pour les habitants de l’agglomération bordelaise. Fermer une gare, c’est agir au détriment des populations qui ont besoin du train pour aller travailler. Ce choix a un coût : il implique que tous les jours, toutes les nuits, tous les week-ends de l’année sur l’ensemble du territoire français, des équipes de SNCF Gares & Connexions travaillent. C’est un choix qui exige aussi une réelle expertise, notamment dans les relations avec le gestionnaire du Réseau et dans la mise en œuvre des protocoles de sécurité, car le milieu ferroviaire est un milieu à risques.

Pierre Labarthe D’abord, la sécurité évidemment, est LA priorité. Un chantier en gare n’est pas un chantier comme un autre ! Ensuite, à plus long terme, notre responsabilité est d’optimiser l’« actif gare » au service de la robustesse du système ferroviaire. Nous devons donc « dés-ITC-iser » nos gares, c’est-à-dire faire en sorte qu’elles soient les moins consommatrices d’ITC [interruptions temporaires de circulation] tout au long de leur cycle de vie : construction, maintenance, exploitation, déconstruction. Le premier levier de développement du ferroviaire, c’est la fréquence et la régularité des trains. Encore plus, en Île-de-France qui représente 2 % du territoire, 12 % des gares, plus de 50 % du flux de voyageurs : chaque train compte. Par exemple, pour la régénération des abris filants sur les quais, notre doctrine est de les remplacer autant que possible par des abris de type « mobilier », loin du gabarit de passage des trains et loin des caténaires.

Stéphane Lerendu Intervenir en site exploité, cela implique de faire des installations de chantiers très progressives, de programmer, si possible, nos « opérations coups-de-poing » sur les mêmes fenêtres que les interventions de SNCF Réseau, de travailler plutôt la nuit, dans des conditions de sécurité très particulières, qu’il faut gérer avec l’ensemble des compagnons. Cela implique que nos zones de travaux soient complètement isolées des zones publiques. C’est la raison pour laquelle nous montons parfois des murs provisoires et nous enveloppons toujours nos échafaudages. Cela implique également de garantir l’accès de tous les commerces, en revoyant les parcours et en renforçant la signalétique. Pour finir, cela nécessite de gérer la co-activité avec les services techniques ou les avitailleurs, car nous sommes amenés à utiliser les mêmes zones de déchargement et les mêmes voies de circulation.



Les gares agissent sur les territoires. Comment travaillez-vous avec les partenaires territoriaux ?

« Une gare, c’est un territoire avec des élus qu’il faut prendre le temps d’écouter pour trouver des solutions qui conviennent à tous. »



Pierre Labarthe
Directeur des Gares d’Île-de-France

Diplômé de l’université Paris-Dauphine, il commence sa carrière au sein de la société de conseil BearingPoint, où il se spécialise sur le secteur de l’énergie. Il rejoint en 2013 SNCF Consulting, cabinet de conseil de la SNCF et y travaille sur la réforme ferroviaire de 2014. Il intègre SNCF Gares & Connexions en 2015. D’abord en charge de la stratégie et du pilotage de la transformation en SA, il devient directeur de cabinet de la DG et responsable des relations institutionnelles. En février 2022, il est nommé directeur des gares d’Île-de-France.

Marlène Dolveck Des petites haltes ferroviaires de nos zones rurales jusqu’aux grandes gares métropolitaines au rayonnement national, en passant par les stations multimodales ultramodernes qui sortent de terre dans le pourtour des agglomérations françaises, la gare est un « lieu-plateforme », un condensé d’urbanité. Aujourd’hui, on y vient pour y trouver la presse, faire ses emplettes, récupérer des médicaments ; on s’y restaure, on s’y retrouve. Cette polyvalence ne se retrouve pas dans toutes les gares françaises, mais à travers le pays, les gares changent, se verdissent, accueillent de nouveaux usages et génèrent de nouveaux liens, en symbiose avec les centres villes et les territoires : commerces de proximité, services à la personne, cafés, restaurants, cabinets médicaux, espaces de coworking, ateliers de réparation de vélo, etc. Au service des territoires, nous sommes en relation étroite avec leurs représentants et leurs acteurs. Nous allons à leurs devants, par exemple en leur montrant que nous pouvons les accompagner dans l’application de la LOM [loi d’orientation des mobilités].

Éliane Barbosa Petites ou grandes, les gares participent activement à la transition écologique des territoires, par le report modal vers le train, mais elles sont aussi des vecteurs de dynamisation de leur vie économique et sociale. Les collectivités l’ont bien compris : pour preuve, elles cofinancent à 80 % les projets entrepris par la DOT [Direction des Opérations et des Territoires]. Grâce à un maillage territorial très serré, nous avons une très bonne compréhension locale, ce qui nous permet d’anticiper les besoins, de co-construire et d’être force de proposition auprès des acteurs sur les projets de mobilités, d’intermodalités, les services et la place de la gare dans le territoire. C’est dans ce sens que nous avons mis en place des contrats de performance avec les Régions pour développer des partenariats de confiance autour des hubs de mobilité gare.



Stéphane Lerendu Pour les grands projets, la collaboration avec les collectivités est aujourd’hui formalisée par le dispositif d’« ateliers urbains », sortes de grands plateaux projets, qui nous permettent d’associer un maximum de partenaires à la conception. Bien avant d’aller présenter le projet aux élus, nous travaillons ainsi en interaction complète avec tous les services concernés. Car effectivement nous avons besoin de leurs éléments d’entrée, de leurs visions stratégiques urbaines. C’est parce que le projet de la gare de Nice-Aéroport est issu de ce processus, plébiscité par tous les participants, qu’il a été chaleureusement approuvé par le maire, Christian Estrosi.

Pierre Labarthe Effectivement, une gare, c’est un territoire avec des élus qu’il faut prendre le temps d’écouter pour trouver des solutions qui conviennent à tous. Il nous faut impliquer encore davantage tous les partenaires qui vivent la gare sur laquelle nous intervenons comme « leur gare ». En Île-de-France, être reconnu comme un partenaire à l’écoute est vraiment dans notre intérêt car les élus locaux ont aussi souvent des responsabilités au sein d’IDF Mobilités, l’Autorité Organisatrice qui rassemble à la fois des élus régionaux et locaux.



Pour conclure, pourriez-vous décrire la gare de vos rêves ?

Pierre Labarthe Évidemment, c'est une gare 4E ! Élégante, économique, écologique, exploitable – et j'insiste sur exploitable. Pour moi, c'est une petite gare très simple, idéalement en bois, avec un espace extérieur et intérieur très lisible, telle une halle de marché lumineuse et à l'abri du soleil direct. C'est une gare avec de la lumière le soir en novembre parce qu'on l'aura rendue modulable et donc capable d'abriter des activités tierces qui apporteront de la vie en gare. C'est une gare où l'on n'aura pas peur de s'asseoir, ni d'aller aux toilettes, parce que tout aura été fait pour qu'elle soit facilement nettoyable, du sol au plafond. C'est, une gare où j'aurai plaisir à aller même quand je serai âgé pour pouvoir, grâce à ses escaliers mécaniques et ses ascenseurs, continuer à voyager.

Stéphane Lerendu Je vais vous faire une confidence : petit, j'ai habité une gare du 19^e siècle, désaffectée face à la mer. La gare de mes rêves, c'est toujours celle-là ! Plus sérieusement, la gare de mes rêves, ça serait un mélange des gares de Lyon Part-Dieu et Paris-Austerlitz. Ce que nous sommes en train de réaliser à Lyon est un modèle de gare connectée à toutes les mobilités et plus largement à la ville – d'autant que la gare est traversée quotidiennement par de très nombreux Lyonnais qui ne prennent pas le train. La gare d'Austerlitz, patrimoniale et majestueuse, est son complémentaire parfait.

Éliane Barbosa Pour ma part, j'ai plutôt un rêve de connexions. La gare de mes rêves, ce sont les 3000 gares de France, connectées, accessibles, servicielles et vertes. C'est l'expérience dans chaque gare qui fait préférer à chaque Français le train jusqu'aux territoires les plus éloignés des métropoles.

Marlène Dolveck La gare de mes rêves est un espace dynamique et convivial, où la mobilité est facilitée, où les différents modes de transport se complètent harmonieusement et où le développement durable est au centre des préoccupations. Cette gare devient ainsi un symbole de progrès, de modernité et d'engagement pour un avenir plus vert et plus connecté.



L'essentiel de SNCF Gares & Connexions



Héritière de la grande épopée du ferroviaire français, la maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions enrichit l'expertise accumulée depuis plus de 20 ans en matière de transformation et de création de gares.

Morceaux choisis d'une histoire au long cours qui ne manque pas d'avenir.®

Quelques repères chronologiques



Juin 2001

Sur la nouvelle ligne à grande vitesse Méditerranée, les gares d'Avignon TGV, d'Aix-en-Provence TGV et de Valence TGV sont mises en service : premiers exemples d'une conception intermodale, elles irriguent leur territoire et sont complémentaires des gares de centre-ville.



Novembre 2007

La gare de Strasbourg, inscrite à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques, voit sa surface triplée. Transformée en pôle d'échanges multimodal (PEM), elle offre 1560 stationnements vélo en plein cœur de la ville.

8 décembre 2009

La loi ORTF (relative à l'Organisation et à la Régulation des Transports Ferroviaires) donne naissance à la direction Gares & Connexions au sein de la SNCF.

2009-2012

SNCF Gares & Connexions qui travaille en partenariat avec les collectivités locales se dote d'agences couvrant l'ensemble des régions. La dimension multimodale des gares est développée, ainsi que l'offre de services et de commerces.



Mars 2012

Le cœur de la gare de Paris Saint-Lazare est modernisé après un chantier complexe : l'ancienne salle des pas perdus est transformée sur trois niveaux offrant des commerces et des services, un parc de stationnement souterrain et de nouvelles liaisons avec le métro.



Mai 2017

La gare de Bordeaux Saint-Jean voit sa grande halle voyageurs, l'une des plus vastes verrières à charpente métallique et structure rivetée d'Europe, rénovée après trois ans d'un chantier hors normes : près de 3 000 tonnes d'échafaudage ont été mobilisées.

27 juin 2018

La loi pour un nouveau pacte ferroviaire prévoit la création d'une société anonyme, filiale de SNCF Réseau, bénéficiant d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière au travers d'un contrat pluriannuel avec l'État. Sa mission : développer de manière équilibrée les territoires et l'intermodalité, tout en assurant un service public de qualité, transparent et non discriminatoire pour les entreprises ferroviaires. De fait, SNCF Gares & Connexions changera de statut le 1er janvier 2020.



Décembre 2019

La nouvelle gare Nîmes Pont-du-Gard est mise en service après seulement deux ans de travaux. Elle est conçue selon le référentiel BDM (Bâtiment Durable Méditerranéen) : consommation énergétique inférieure de plus de 30 % au niveau réglementaire, production de 1,7GWH/an avec des panneaux photovoltaïques, grande ombrière en bambou pour garantir le confort visuel et thermique du hall, utilisation de matériaux bio-sourcés, structure bois, infiltration des eaux pluviales par noues et bassins.



Juin 2021

Les équipes bretonnes de SNCF Gares & Connexions mettent en service un nouveau bâtiment voyageurs à Auray dans le Morbihan pour accueillir confortablement le million de voyageurs annuels qui transitent par la gare lors de la saison estivale. L'intégralité du projet a été étudiée, réalisée et livrée grâce aux méthodes innovantes du BIM (*Building Information Modeling*) permettant de confirmer, ajuster et tester le projet intégralement en 3D.



Septembre 2021

Paris-Montparnasse achève sa transformation, engagée depuis 2017 : la gare est plus lumineuse, confortable, accueillante, et les parcours des voyageurs, toujours plus nombreux, y sont plus fluides. Avec un réseau ferroviaire puissant, une architecture unique, des boutiques et une offre de proximité, Paris-Montparnasse incarne la gare de demain.



Avril 2023

Récompensé par le Grand prix national de l'ingénierie 2021, le réaménagement de la gare de RER Saint-Michel-Notre-Dame améliore significativement le parcours des quelques 32 millions de personnes, touristes et voyageurs du quotidien, qui la fréquentent chaque année. Désormais baignée de lumière naturelle, la gare a renforcé son accessibilité au terme d'un chantier réalisé de manière écoresponsable, en privilégiant notamment la logistique fluviale.



Septembre 2023

La transformation de la gare de Toulouse-Matabiau, dont SNCF Gares & Connexions a assuré l'intégralité de la maîtrise d'ouvrage, combine mise en valeur de l'architecture et développement d'un pôle d'échanges multimodal. Un bel exemple de partenariat avec SNCF Réseau et les collectivités impliquées.



2024

Amélioration des accès métro, tramway et bus, 2000 places de vélos, 600 places de parking voiture, 250 places pour les deux-roues motorisés, un centre de location de véhicules, des espaces commerciaux et de services sur 6 500 m² : SNCF Gares & Connexions transforme profondément la gare de Lyon-Part-Dieu en faveur de l'intermodalité et des services à destination des usagers des transports comme des riverains.



2024

Les travaux de mise en accessibilité de la gare de Pau comportent, outre le rehaussement des quais et leur réaménagement, la création, au pied du château d'Henri IV, d'une passerelle d'accès aux quais à l'esthétique particulièrement soignée. Dans cet environnement exceptionnel, cette passerelle offrira également un lien entre la ville et les berges du gave de Pau.



2025

Le projet de rénovation de la grande halle voyageurs d'Angoulême comprend l'intégration à la toiture d'environ 2000 m² de panneaux photovoltaïques, permettant d'alimenter directement la gare en électricité. Les voyageurs pourront apprécier la qualité architecturale et environnementale de l'ouvrage tout en jouissant d'une nette amélioration du confort visuel ou thermique en gare.



2027

À Paris, la gare du Nord sera profondément remaniée sur la période 2024-2032 pour accompagner l'accroissement de la fréquentation, améliorer le parcours voyageurs, renforcer l'intermodalité et mieux intégrer la gare dans le tissu urbain. Ce programme ambitieux se traduira notamment par le développement du terminal Transmanche, la création d'une liaison de la gare avec le 18^e arrondissement au nord, une nouvelle vision servicielle, commerciale et logistique, ainsi qu'une liaison « bipôle » entre la gare du Nord et la gare de l'Est pour assurer la correspondance avec le CDG Express.



2028

La gare de Nice-Aéroport deviendra la première gare bioclimatique d'Europe : grâce à une conception naturelle dite de « filtration du climat », dans un site présentant un important potentiel de solarisation, elle offrira aux voyageurs un confort optimum en toute saison. Sa conception se caractérise par l'intégration d'une canopée, 4 200 m² d'espaces végétalisés de pleine terre pour remédier à l'effet d'îlot de chaleur et pour un retour de la biodiversité en ville, la réversibilité du bâtiment à usage mixte, l'emploi le plus large possible de matériaux géo- et bio-sourcés (approvisionnement en circuit court systématiquement étudié), et par le traitement du confort thermique de manière passive dans tous les espaces de passage et d'attente courte, avec une attention à la protection solaire et aux bénéfices apportés par le jardin. D'envergure métropolitaine, Nice-Aéroport doublera ainsi sa capacité d'accueil, portée à 4 millions en 2028, avec un objectif de 6 millions en 2035.



2035

SNCF Gares & Connexions est maître d'ouvrage des gares nouvelles et de l'ensemble des transformations de gares liées au projet de la Ligne Nouvelle Provence Côte-d'Azur (LNPCA), y compris une extension souterraine de la gare Marseille-Saint-Charles.

Dotée, depuis 2020, d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière qui lui permet d'assurer la gestion de toutes les gares de France, SNCF Gares & Connexions met à profit sa vision globale et unifiée de la gare quand elle endosse le rôle de maître d'ouvrage.

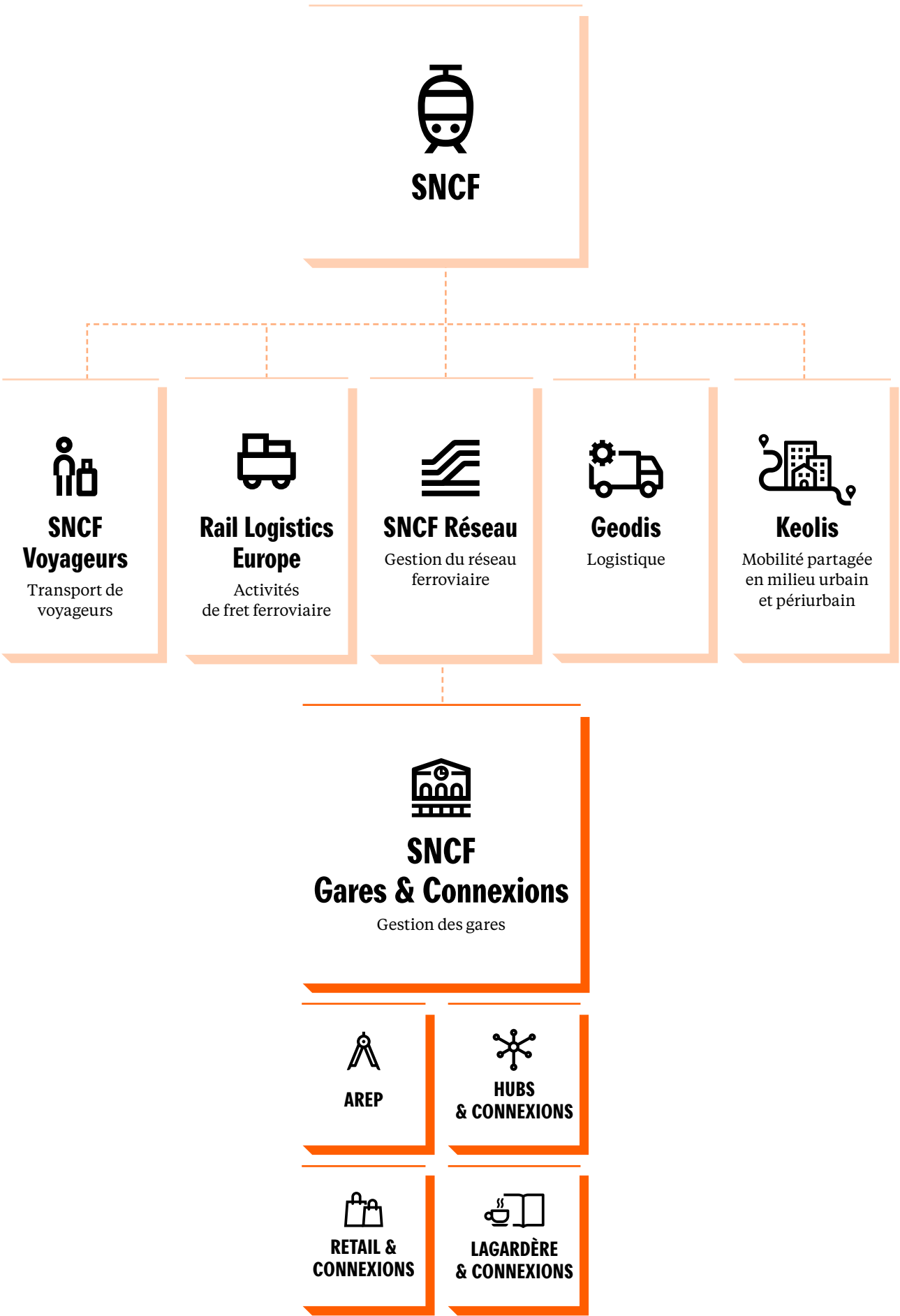
Profil complet en 7 points clés.®

SNCF Gares & Connexions au sein du Groupe SNCF

La SNCF s’organise autour d’une société mère et de SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, Rail Logistics Europe, SNCF Voyageurs, Geodis et Keolis.

Si SNCF exerce des pouvoirs de direction et de contrôle et assure le pilotage de l’ensemble des sociétés du groupe, SNCF Gares & Connexions, filiale à 100% de SNCF Réseau, est dotée d’une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière qui lui permet d’assurer, conformément aux principes du service public, la gestion unifiée des gares de voyageurs.

Dans l’accomplissement de cette mission, SNCF Gares & Connexions s’appuie sur les compétences de ses quatre filiales – AREP, SNCF Retail & Connexions, SNCF Hubs & Connexions et Lagardère & Connexions – qui positionnent l’entreprise sur l’ensemble de la chaîne de valeur de la gare, de la conception à l’exploitation en passant par la commercialisation.



La gestion de toutes les gares de France

SNCF Gares & Connexions assure l’exploitation et la maintenance au quotidien de près de 3 000 gares en France, regroupées en 6 grandes catégories ; soit 10 millions de mètres carrés.

- Les gares franciliennes appartiennent à l’un des plus importants réseaux de Mass Transit ferroviaire au monde. Elles répondent aux besoins de mobilité quotidienne au sein de la mégapole francilienne.
- Les hubs assurent des connexions à plusieurs réseaux (international, national, régional, urbain) et sont caractérisés par des espaces vastes et souvent complexes.
- Les gares de ville, situées en zones urbaines, se caractérisent par une densité de flux plus limitée et des espaces à taille humaine, plus faciles à appréhender. Les gares TGV, en périphérie de métropoles, viennent les compléter en offrant à la zone desservie les bénéfices de la grande vitesse.
- Les gares de proximité, de taille plus modeste que les gares de villes, proposent une offre de train exclusivement régionale pour permettre une mobilité quotidienne en zones périurbaines.
- Les haltes, sans personnel, permettent le maillage des territoires ruraux.

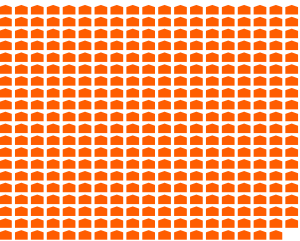


GARES FRANCILIENNES

Gares Île-de-France, hors Grandes Gares parisiennes et gares LGV

53 % des flux

379 gares

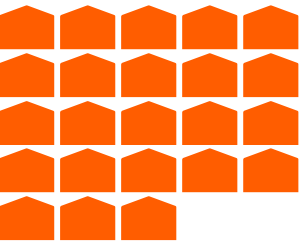


HUBS

Aux flux très importants, offre de train mixte, connectés à plusieurs réseaux, et dont les espaces sont vastes et souvent complexes

29 % des flux

23 gares

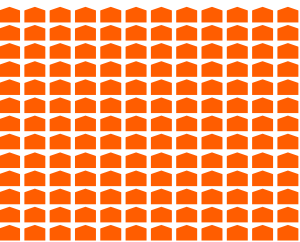
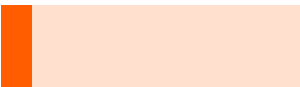


GARES VILLES - GARES TGV

Situées au cœur des villes sur ligne régionale ou en périphérie de métropole, sur ligne LGV

10 % des flux

156 gares

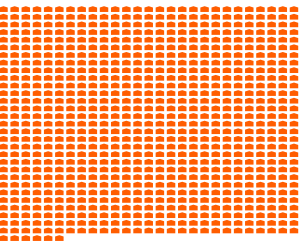
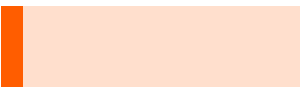


GARES DE PROXIMITÉ

Un trafic moins important, une offre de train exclusivement régionale et réponse avant tout aux besoins de déplacement de vie quotidienne. Présence de personnel en contact client sur tout ou partie de l’amplitude horaire de la gare.

6 % des flux

816 gares

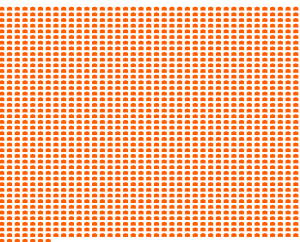
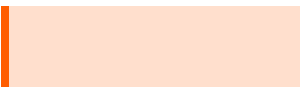


HALTES

Petites gares sans personnel

2 % des flux

1 606 gares



Au service de 4 catégories de clients

Forte de 4200 collaborateurs, SNCF Gares & Connexions doit répondre aux attentes de quatre catégories polymorphes de clients.

- Pour les voyageurs et les visiteurs, sont créés des parcours d'accès aux trains fluides et rassurants, au sein d'espaces proposant services physiques et numériques, commerces, animations et événements.
- Pour les entreprises de transport ferroviaire (SNCF Voyageurs, Renfe, Trenitalia, Deutsche Bahn, etc.), sont mis à disposition, de façon équitable, les différents services et espaces de la gare nécessaires à leur activité.
- Pour les Régions et les Autorités organisatrices de la mobilité, SNCF Gares & Connexions est un partenaire de confiance proposant des investissements autour des produits et des services en gare. L'entreprise leur offre également un appui à l'aménagement du territoire développé autour du ferroviaire et de solutions favorisant l'intermodalité et les mobilités douces.
- Pour les enseignes commerciales, SNCF Gares & Connexions propose des lieux attractifs, à même de soutenir leur développement et leur pérennité.

VOYAGEURS ET VISITEURS

10 millions
de voyageurs par jour



ENTREPRISES DE TRANSPORT FERROVIAIRE

7
transporteurs

15 000
trains par jour



RÉGIONS ET AUTORITÉS ORGANISATRICES DE LA MOBILITÉ



ENSEIGNES COMMERCIALES

180 000 m²
de surfaces
commercialisées

1 500
points de vente



Un ancrage territorial adapté à tous les types de projets

L’organisation interne de SNCF Gares & Connexions répond à la double nécessité de proximité et d’expertise. Elle repose sur trois directions.

- La Direction des Opérations et des Territoires (DOT) est organisée en six directions régionales dont les équipes, chargées des projets au service des territoires et des transports du quotidien, connaissent finement l’ensemble des gares de leur périmètre.
- La Direction des Gares d’Île-de-France (DGIF) a la caractéristique d’être organisée par ligne de transport afin de répondre aux nécessités d’un réseau urbain intensément dense.
- La Direction des Grands Projets (DGP) intervient sur l’ensemble du territoire, et porte les opérations affectant les très grandes gares et les projets immobiliers complexes.

En 2023, 94 projets supérieurs à 10 millions d’euros d’investissement, dont 5 supérieurs à 100 millions d’euros et 10 entre 50 et 100 millions d’euros.

Globalement, ils représentent près de 3 milliards d’euros et sont pilotés par 3 directions :

■ DGIF

Saint-Denis

1 592 M€

pour 41 projets

◆ DGP

Paris
Lyon
Marseille
Toulouse

763 M€

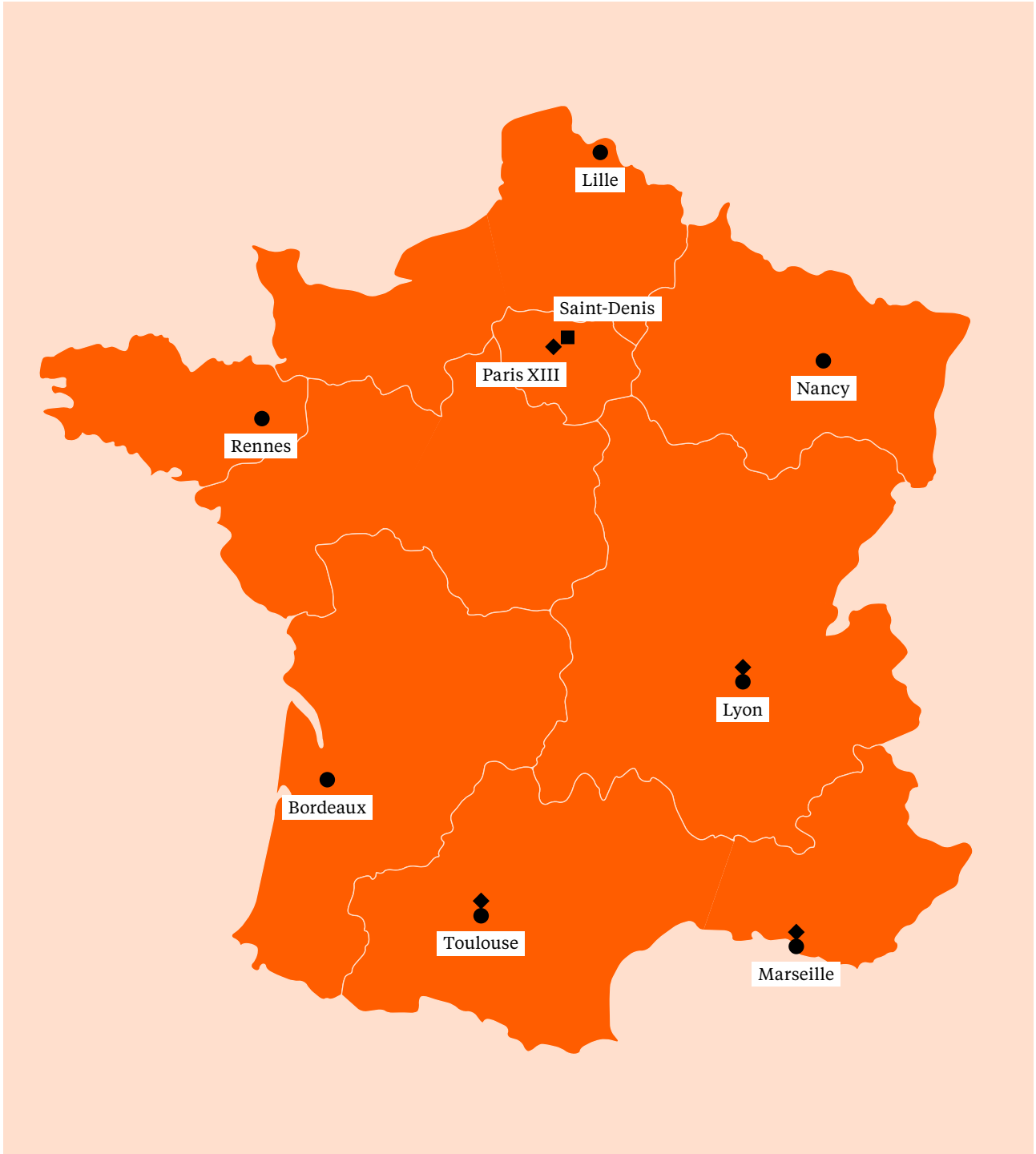
pour 18 projets

● DOT

Lille
Rennes
Bordeaux
Marseille
Lyon
Nancy

571 M€

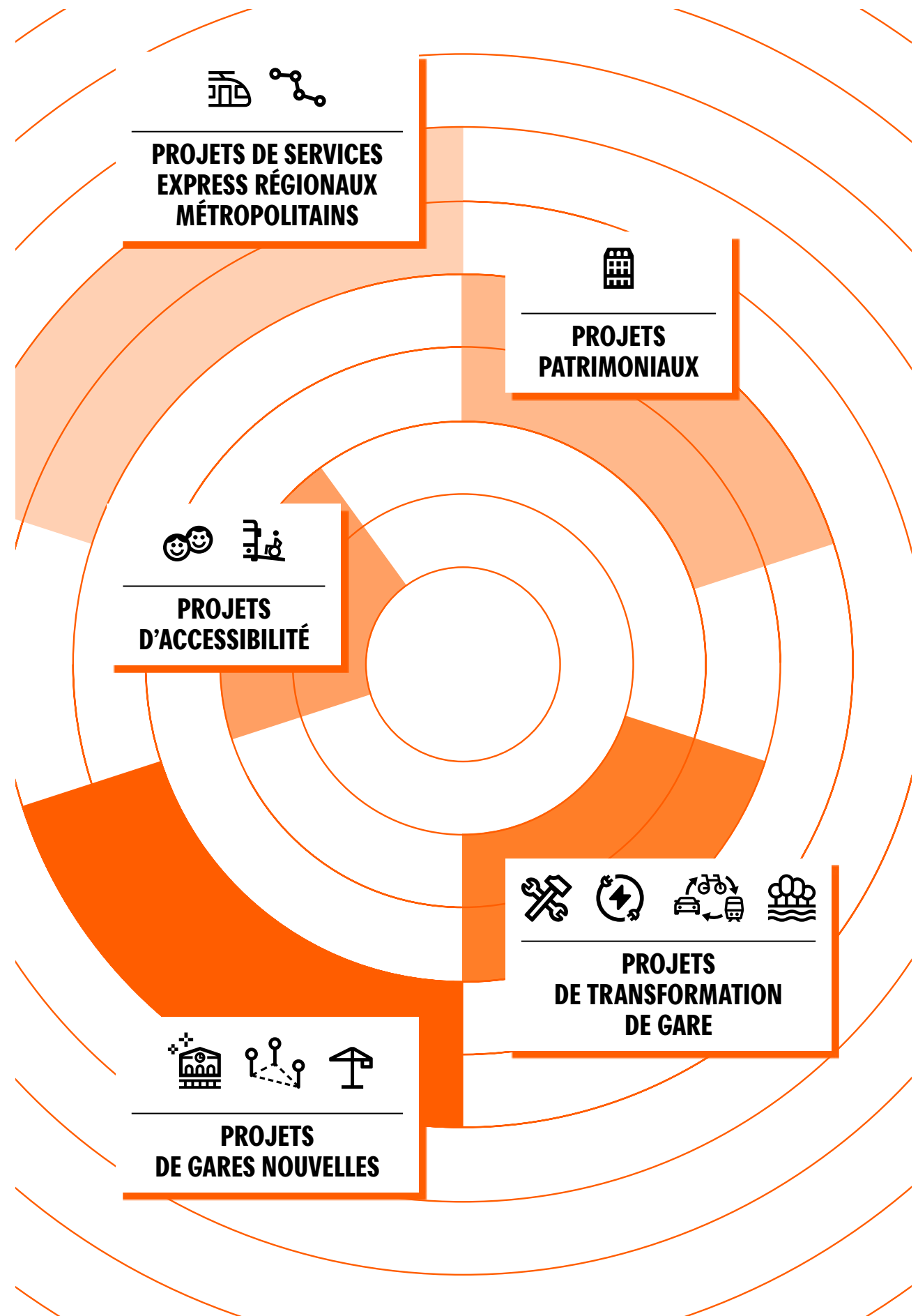
pour 35 projets



Le périmètre de la maîtrise d'ouvrage

En tant que maître d'ouvrage, SNCF Gares & Connexions porte cinq grands types de projets.

- Les projets de gares nouvelles, enjeux d'aménagement du territoire, accompagnent la création de nouvelles lignes régionales ou à grande vitesse.
- Les projets de services express régionaux métropolitains répondent à la nécessité d'offrir une alternative efficace à la voiture individuelle dans les territoires.
- Les projets d'accessibilité consistent à rehausser des quais, mettre en place des ascenseurs, des escaliers mécaniques, des rampes, des passerelles, etc.
- Les projets de transformation de gares visent à les rendre plus attractives (amélioration du niveau de services et montée en gamme des commerces), plus pratiques (amélioration des flux, création de nouveaux halls et accès pour désaturer, signalétique, information voyageurs), mieux connectées aux mobilités douces, aux mobilités électriques et aux réseaux de transports urbains (tram, métro, bus...) au sein de pôles d'échanges multimodaux. La transformation recouvre aussi l'amélioration des performances environnementales des gares.
- Les projets patrimoniaux visent à conserver et à valoriser l'architecture des gares dont certaines sont classées ou inscrites au titre des monuments historiques.



Sur tous les fronts de la transformation des gares

Forte de son expérience d’exploitant, SNCF Gares & Connexions engage une grande diversité de projets : développement, adaptation, réouverture voire déplacement de gares. Réalisés en surface comme en souterrain, les projets d’extension-développement accompagnent notamment l’augmentation des flux de voyageurs. La création de pôles d’échanges multimodaux (PEM) donne lieu à de nombreux aménagements : cheminement piétons, stationnements vélos, interfaces tramways, bus, métro, taxis, infrastructures de recharge pour véhicules électriques...

Les projets couvrent tous les aspects des gares : de la régénération « cœur de gare et quais » (structure, fondation, réseau...) à celle des bâtiments (toiture, électricité, mise en conformité incendie, performance environnementale...). Plus ciblés, ils peuvent viser la modernisation des systèmes d’exploitation (écrans d’information voyageurs, sonorisation, signalétique...) ou la rénovation des grandes halles voyageurs (GHV), ces spectaculaires structures de verre et de métal qui abritent les quais et les voies.

Chaque année, le volume d’investissements gérés par SNCF Gares & Connexions est d’environ un milliard d’euros dont près d’un tiers consacré au développement (gares nouvelles, SERM, PEM, etc.), et plus d’un quart à la mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite.



VOLUME D’INVESTISSEMENTS ANNUELS

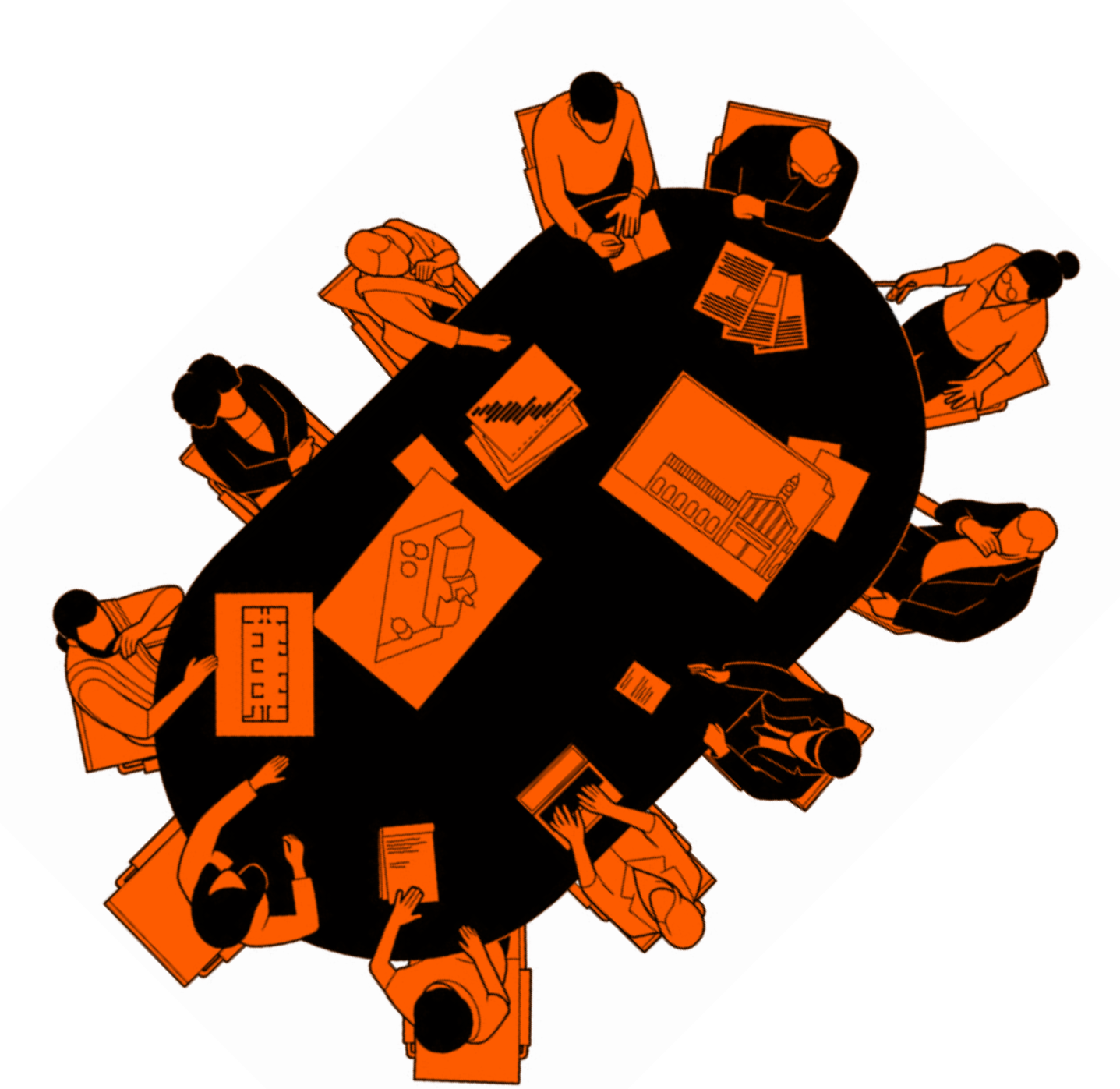
1 milliard d’euros

Répartition du montant total investi sur les 10 prochaines années

Types de projets financés		Pourcentage du volume d’investissements
	DÉVELOPPEMENT	30 %
	ACCESSIBILITÉ	26 %
	RÉGÉNÉRATION	25 %
	AMÉLIORATION DES SERVICES	9 %
	VALORISATION COMMERCIALE	4 %
	GARES VERTES	3 %
	AUTRES	3 %
	TOTAL	100 %

Le maître d’ouvrage, un chef d’orchestre au service du projet

SNCF Gares & Connexions coordonne, en tant que maître d’ouvrage, de très nombreux métiers– s’appuyant sur son expertise d’exploitant et sur sa maîtrise des modèles économiques de gares. Mais si ces deux compétences sont capitales, bien d’autres, internes comme externes, sont également mobilisées par les directeurs de projets, dont les parcours de formation renforcent la pluridisciplinarité. Maîtrisant les leviers du *contract management*, de l’optimisation de coûts, de la gestion des risques, du dialogue territorial, des questions d’accessibilité et de la performance environnementale, c’est toujours au service du projet qu’ils sollicitent les contributions de chacun – du programmiste à l’acheteur, en passant par l’ingénieur ferroviaire, l’expert des flux et de la logistique, l’économiste de la construction, le spécialiste de l’écoconception, l’urbaniste et l’architecte.



La maîtrise d'ouvrage s'appuie sur le haut niveau d'expertise des services supports de SNCF Gares & Connexions	Direction Finances, Juridique & Régulation Elle est essentielle pour la modélisation économique de chaque projet, l'élaboration de montages financiers spécifiques, le pilotage des investissements et des engagements. Elle élabore les tarifs des prestations régulées et assure l'interface avec l'Autorité de Régulation des Transports (ART). Appui des équipes projets, elle assure également la sécurité juridique des opérations et anime le réseau des conseils juridiques (avocats, notaires...). La direction des Achats participe, aux côtés des équipes de maîtrise d'ouvrage, à la définition de la stratégie de passation des marchés, à la préparation des dossiers de consultations, au lancement et à l'analyse des appels d'offres.	Direction de l'Architecture & de l'Environnement Elle assure la cohérence et la responsabilité de SNCF Gares & Connexions en tant qu'architecte. Elle anime et coordonne en transverse le déploiement du programme environnement, veillant à une synergie forte entre architecture et impact carbone.	Direction des Risques, de la Sécurité & de la Sûreté Elle s'assure de la maîtrise des risques majeurs dans les projets: sécurité de l'exploitation ferroviaire, risques naturels et technologiques, santé et sécurité au travail, sécurité Incendie, sûreté, sécurité des systèmes d'information. Elle coordonne et veille à la mise en œuvre des actions de prévention ou de correction des risques liés à la sécurité par les acteurs internes et externes de SNCF Gares & Connexions.	Direction de la Communication Elle pilote la stratégie de la communication et orchestre, en lien avec les équipes projets, les prises de paroles internes et externes de l'entreprise (relations médias, réseaux sociaux, événements, éditions, etc.). Elle vient aussi en appui des équipes de maîtrise d'ouvrage pour définir, avec l'ensemble des partenaires, la stratégie de concertation autour des projets et pour en assurer le suivi et l'organisation.	SNCF Retail & Connexions Cette filiale est en charge du développement, de la commercialisation et de la gestion de l'ensemble de l'offre commerciale dans les gares. Elle pilote aussi la conception et la mise en place des expositions culturelles en gare et participe à rendre les gares plus attractives pour en faire des lieux de vie à part entière.
--	---	--	---	---	---

La conduite de projet



1

Culture du rail et expertise des bâtiments ferroviaires



Structurellement liée à SNCF Réseau et pétrie de culture du rail, SNCF Gares & Connexions répond agilement aux spécificités procédurales et techniques, inhérentes au système et au patrimoine ferroviaire.

CULTURE COMMUNE

SNCF Gares & Connexions entretient un dialogue historique et régulier avec SNCF Réseau. Concrètement, les équipes mixtes se côtoient et se parlent quotidiennement : elles ont une connaissance réciproque de leurs ouvrages, process, projets en cours et à venir, qui rend fluide leur collaboration. C'est cette culture du rail, si spécifique, et cette proximité avec l'ensemble de la sphère ferroviaire (établissements de circulation, agents de conduite, agents d'exploitation, entreprises ferroviaires ...) qui permet à la maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions d'optimiser ses projets, d'anticiper les nécessaires procédures et contraintes telles que les interruptions temporaires de circulation, de piloter une maîtrise d'œuvre très spécialisée, habilitée à intervenir sur le réseau ferré. SNCF Gares & Connexions sait ainsi parfaitement travailler « en site exploité », en toute sécurité et dans les délais.

LE SAVIEZ-VOUS ?

SNCF Gares & Connexions se voit régulièrement confier des études ferroviaires par SNCF Réseau. Exemple parmi d'autres à Toulouse Matabiau : maître d'ouvrage de l'extension des passages souterrains de la gare, SNCF Gares & Connexions a piloté les études ferroviaires associées (dépose et repose des installations ferroviaires, allongement de voie, déplacement de heurtoir, régénération de voies.) Garante d'une conception et d'une planification cohérentes entre les différents chantiers, ce pilotage apporte aux partenaires et aux acteurs ferroviaires la simplicité d'un interlocuteur unique.

INSTANCES PARTENARIALES

Pour mener à bien les grands projets ferroviaires, les maîtrises d'ouvrage SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau animent diverses instances partenariales : comités de suivi, comités de pilotage, agences projets... Ces rendez-vous réguliers avec les collectivités et organismes publics garantissent une élaboration en toute transparence des projets, consolidée par des choix concertés.

PATRIMOINE ET PLOMB

Le patrimoine ferroviaire présente des spécificités auxquelles SNCF Gares & Connexions sait répondre. L'entreprise a développé une compétence dans la gestion du risque lié à la présence de plomb, notamment sur les grandes halles voyageurs. Le recours systématique à des diagnostics plomb avant travaux permet d'anticiper en phase de conception les modalités techniques de poursuite des chantiers dans un environnement totalement sécurisé tant pour les entreprises du bâtiment destinées à intervenir sur les ouvrages que pour les voyageurs et les multiples usagers des gares. SNCF Gares & Connexions dispose de la maîtrise des protocoles de travaux sous plomb, détaillés dans une publication (*Guide de déplombage*).

Saint-Michel Notre-Dame : prouesse d'ingénierie pour une gare souterraine en bord de Seine



À Paris, la gare SNCF de Saint-Michel Notre-Dame, créée en 1898, est située le long de la Seine, au cœur des sites historiques de la capitale inscrits au Patrimoine mondial de l’UNESCO. Quatorzième gare nationale en termes de trafic, fréquentée par 32 millions de voyageurs annuels (touristes et pendulaires), elle est un nœud stratégique du réseau ferroviaire d’Île-de-France, desservie par les RER B et C, et le métro (ligne 4), dont elle permet l’interconnexion.

Localisation	Paris
Maîtrise d’ouvrage	SNCF Gares & Connexions
Maîtrise d’œuvre	DGIF - EMT / Infrapôle SNCF RESEAU (Paris Sud-Ouest) / AREP, assistance à maîtrise d’œuvre
Partenaires	Projet financé à 100 % par IDFM
Surfaces	3 072m ²
Coûts	32 M€
Livraison	2 ^e trimestre 2023
Distinctions	Grand Prix National de l’Ingénierie 2021

Prouesse d’ingénierie, le projet associait à la rénovation générale de la gare, la valorisation des éléments patrimoniaux, l’amélioration de l’accessibilité et le réaménagement complet du parcours voyageur dans un contexte urbain ultra dense, en secteur patrimonial soumis aux risques de crue. Pièces maîtresses de l’opération, une trentaine de baies vitrées ont été spécifiquement développées pour apporter à cette gare souterraine une abondante lumière naturelle, permettre le renouvellement de l’air, absorber les bruits de l’exploitation ferroviaire, tout en étant capables de résister à la pression d’une crue centennale. Autres interventions, moins visibles mais non moins importantes : la sécurisation des installations électriques, le traitement des structures métalliques (stabilité feu), le déploiement d’un système de sécurité incendie (SSI) et d’un système de sonorisation de sécurité (SSS), la création de deux escaliers mécaniques et d’un ascenseur. Le tout a été réalisé sous très fortes contraintes : courts délais, accessibilité réduite et site exploité.

Chiffres clés	
18 mois de chantier	60m ² supplémentaires accessibles au public
2 000 tonnes de gravats évacuées en barge	28 baies vitrées installées
600 tonnes de matériel approvisionnées en barge	1 ascenseur créé
150 rotations de barges soit l’équivalent de 1000 camions	2 escaliers mécaniques créés



2

Complète intégration des exigences d'exploitation ferroviaire



L'ensemble des métiers qui concourent au fonctionnement d'une gare est aujourd'hui réuni au sein de SNCF Gares & Connexions. À l'écoute des équipes d'exploitation, la maîtrise d'ouvrage mène et livre des opérations soigneusement adaptées à leurs cahiers des charges.

PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ

À l'instar du groupe SNCF dont elle est une entité, SNCF Gares & Connexions fait de la sécurité sa priorité n°1. Pour ses activités de maîtrise d'ouvrage, de la conception à la remise de l'ouvrage, elle garantit la sécurité à l'exploitant, au mainteneur et aux voyageurs. Pour ce faire, elle anticipe les impacts de chaque opération dès les premières études en intégrant une vision de sécurité globale, partagée avec tous les acteurs. Risques ferroviaires en gare, santé et sécurité au travail, sécurité incendie, risques naturels et technologiques, sûreté et vidéoprotection, etc. : de multiples sujets sont ainsi analysés et traités. En outre, chaque projet est mené en étroite collaboration avec l'Inspection Générale de Sécurité Incendie de la SNCF, membre de droit des commissions de sécurité départementales.

FLUX LOGISTIQUES

Si la régulation des flux de voyageurs est la clé de l'exploitation, SNCF Gares & Connexions ne néglige pas pour autant les flux logistiques. Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, par exemple, tous les transporteurs doivent pouvoir accéder au centre d'avitaillement, zone logistique permettant d'assurer le service de restauration à bord des trains – un défi que les équipes de maîtrise d'ouvrage anticipent d'ores et déjà.

FLUX VOYAGEURS ET INFORMATION

SNCF Gares & Connexions remplit aujourd'hui pleinement son rôle de « régulateur » des gares : aux manettes des Centres Opérationnels d'Exploitation de Gare (COEG), ses équipes pilotent les flux de voyageurs sur les quais comme dans le reste de la gare, en veillant à bien les informer par le biais des écrans dynamiques ou des annonces sonores. Depuis 2020, la modernisation de ces centres est engagée au profit de COEG « nouvelle génération ». Plus modernes, ils sont aussi mieux organisés pour assurer à la fois la production des trains et la gestion de la plateforme (prise en charge des clients, information voyageurs, gestion de flux) en situation nominale comme en situation perturbée, et cela quel que soit le transporteur (TER, TGV, Ouigo, Trenitalia, Eurostar, Renfe, etc.). En tant que maître d'ouvrage de projets de création de nouveau COEG, SNCF Gares & Connexions est donc particulièrement soucieux de la bonne intégration de l'Information Voyageurs et de sa prise en compte précoce dès la conception.

Paris-Montparnasse : une nouvelle génération de Centre Opérationnel d'Exploitation Gare



Les Centres Opérationnels d'Exploitation Gare (COEG) sont des équipements stratégiques pour la supervision du complexe ferroviaire. Au sein de la gare Montparnasse à Paris, l'ancienne zone de fret est investie pour devenir le lieu de regroupement des métiers ferroviaires nécessaires au bon fonctionnement de la gare, également point de ralliement des agents du sol et du bord en cas de perturbations.

Localisation	Paris
Maîtrise d'ouvrage	SNCF Gares & Connexions
Maîtrise d'œuvre	SNCF Gares & Connexions, Direction de l'architecture et de l'environnement / AREP, assistance à maîtrise d'œuvre
Surfaces	2 500 m ²
Coûts	12 M€
Livraison	Juillet 2022, mise en service septembre 2022

La création du COEG Montparnasse, le plus grand de France, s'inscrit dans le programme d'amélioration de l'information voyageurs. L'enjeu du projet est la bonne implantation de ce lieu éminemment stratégique pour l'exploitation en gare. En cas de situation perturbée, ce centre nouvelle génération devient en effet le point de ralliement de tous les agents (SNCF Gares & Connexions et transporteurs) afin d'améliorer la coordination et le captage des ressources. Équipée d'un mur de 24 écrans, la salle opérationnelle permet la gestion des flux en temps réel sur l'ensemble des quais, ainsi que la production des trains. Au-delà de cet enjeu stratégique, le projet, qui transforme des espaces sombres et exigus en un lieu de travail dégagé et agréable, est un défi d'intégration architecturale. En faisant pénétrer la lumière naturelle au centre d'un bâtiment de 35 m de profondeur, en tirant parti des niveaux pour offrir de nouvelles perspectives visuelles, en optimisant les qualités acoustiques et thermiques (raccordement au réseau de chaleur urbain), la conception priorise le confort d'usage de tous les employés.

Chiffres clés

1 200m²
d'espaces communs exclusivement
SNCF Gares & Connexions

7
entreprises ferroviaires accueillies
dans le COEG

270
allers-retours quotidiens
de TGV InOUI, OUIGO, TN, TER

200 000
voyageurs quotidiens

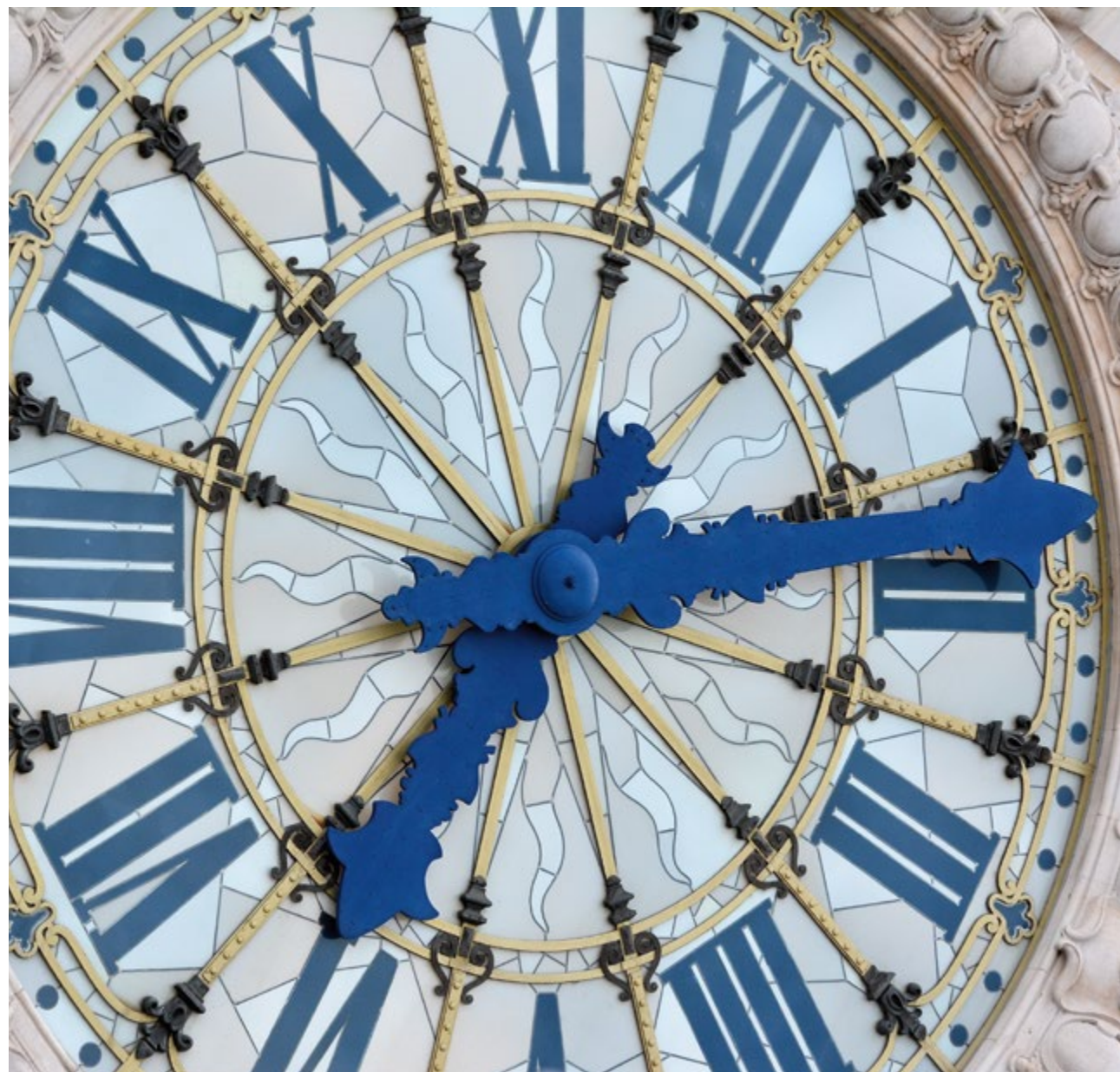




Gare de Paris Saint-Lazare

3

Maîtrise et planification des opérations complexes



Les projets de développement de gares nécessitent de compétences de haut niveau en montage juridique, ainsi qu'en ordonnancement, pilotage et coordination. SNCF Gares & Connexions compte, dans ses équipes, des spécialistes en capacité de relever les défis liés à cette complexité.

COMPLEXITÉ CONTRACTUELLE

Parce qu'ils s'insèrent dans des zones urbaines denses, parce qu'ils mobilisent de nombreux opérateurs, parce qu'ils sont réalisés tout en maintenant les activités de la gare, de nombreux projets nécessitent des montages contractuels complexes auxquels les équipes de maîtrise d'ouvrage et la direction juridique de SNCF Gares & Connexions sont rôdées. Ces contrats peuvent concerner aussi bien la maîtrise du foncier (cession, baux, découpage en volume, organisation des ensembles immobiliers en ASL ou en AFUL), que les plannings, les participations financières, la définition des limites de prestations entre opérateurs. Il est d'usage par ailleurs, pour de très grands projets, de renforcer les équipes avec des spécialistes du *contract management*, afin de définir la stratégie contractuelle, garantir la sécurité juridique des contrats, contrôler de manière très resserrée les enjeux financiers, suivre les marchés de travaux.

FAISABILITÉ RÉGLEMENTAIRE

SNCF Gares & Connexions s'assure au plus tôt de la faisabilité juridique de ses projets en vérifiant leur adéquation avec les documents d'urbanisme. En partageant dès que possible ses intentions avec les services instructeurs, la maîtrise d'ouvrage se voit confirmer le cadrage réglementaire applicable au projet envisagé et limite, autant que possible, les risques de recours. Elle veille également à bien évaluer les impacts environnementaux (études acoustiques, flux, dossier loi sur l'eau, etc.). Ces évaluations sont de précieux outils d'aide à la décision, qui permettent d'optimiser et d'orienter les projets vers les options les plus favorables à l'environnement.

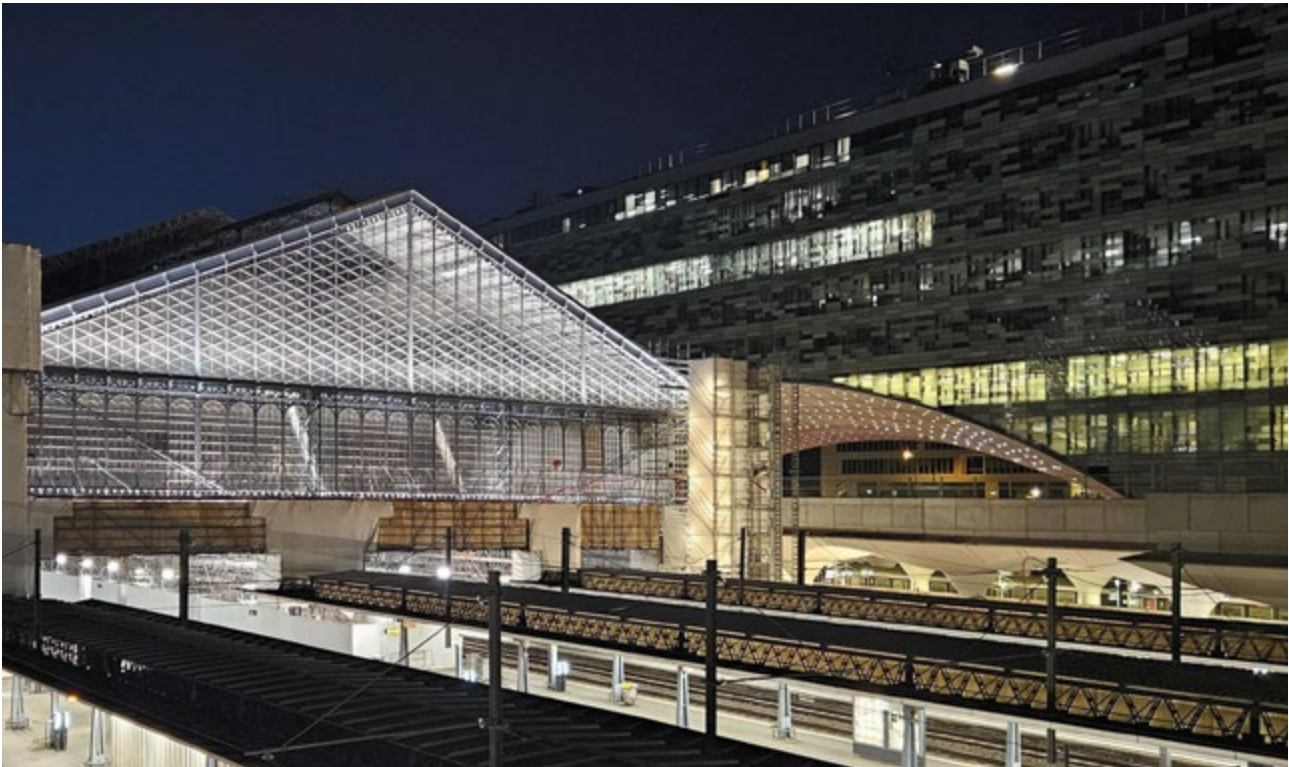
PLANNINGS ET PHASAGES

Clés de la réussite des projets en site exploité, les compétences en ordonnancement, pilotage et coordination sont internalisées chez SNCF Gares & Connexions. Les personnes en charge de l'OPC (ordonnancement, pilotage et coordination) élaborent et pilotent des calendriers sur différentes échelles de temps : planning de projets pluriannuels dès les phases de montage (autorisations administratives, achat...), planning de ressources capacitaires pour intervenir sur le domaine ferroviaire ou aux abords du domaine ferroviaire nécessitant une anticipation de plusieurs années. Afin de sécuriser les zones de chantier, d'éviter les nuisances, de maintenir le service ferroviaire, les services aux voyageurs et les commerces en gare, les OPC combinent également données spatiales et temporelles. Ils élaborent les phasages de chantiers, à l'échelle d'une gare ou d'un quartier, et les phasages des zones de travaux, dont certaines peuvent être évolutives sur 24 heures (travaux de nuit, restitutions matinales, modification de positionnement des trains, etc.).

LE SAVIEZ-VOUS ?

Chaque gare a pour fonction première de permettre l'écoulement des flux des voyageurs entre le train et la ville. C'est pourquoi SNCF Gares & Connexions s'appuie tout au long des études sur des simulations de flux grâce à des outils uniques parfaitement adaptés au système ferroviaire. Ainsi, sur le projet d'élargissement du souterrain nord de la gare de Toulouse Matabiau, les simulations de flux ont montré que ce souterrain pouvait être fermé au public pendant 18 mois et ont permis de définir la signalétique et l'assistance humaine à mettre en œuvre dans la gare et sur les quais pour garantir le bon fonctionnement de la gare. Dans l'année qui a précédé les travaux, des tests de fermeture *in situ* ont permis de confirmer les conclusions des études et d'affiner la préparation des différentes phases du chantier.

Paris-Austerlitz : un projet complexe au cœur d'un programme de requalification urbaine



Infrastructure clé de la ZAC Paris Rive Gauche, la gare d’Austerlitz est repensée pour tenir compte de la mixité des usages proposés, en cohérence avec le programme global. Le projet, dans un emboîtement d’échelles, participe à l’animation et l’activation de chacune d’entre elles : la gare, le quartier, la ville. Il met en lumière la capacité de SNCF Gares & Connexions à mener des projets multi-maîtres d’ouvrage à forts enjeux programmatiques, fonctionnels et urbains.

Localisation	Paris
Maîtrise d'ouvrage → gare	SNCF Gares & Connexions (circulations gare, espaces services voyageurs, rénovation patrimoniale, intermodalité, espaces publics extérieurs) / Altarea Cogedim (exploitants commerces)
Maîtrise d'ouvrage → ensemble immobilier	Kaufman&Broad (promoteur immobilier) / Élogie Siemp (bailleur social, logements sociaux et intermédiaires, résidence étudiante) / Indigo (parking public) / Semapa (aménageur public) / RATP (exploitant métro et bus)
Maîtrise d'œuvre → gare	SNCF Gares & Connexions - Direction de l'architecture et de l'environnement / AREP, assistance à maîtrise d'œuvre / Wilmotte & Associés / Serted / AE75
Maîtrise d'œuvre → ensemble immobilier	Wilmotte & Associés (coordinateurs) / Dietmar Feichtinger Architectes (mandataires) / Atelier Zundel et Cristea / Trevelo & Viger-Kohler / Inspace Architecture / Henke&Schreiek / Tank Architectes
Livraison	2 ^e trimestre 2027

Complexe s’il en est, le projet de transformation de la gare d’Austerlitz réunit trois opérations d’aménagement de haute technicité :

- une rénovation patrimoniale, avec la régénération de la grande halle voyageurs (150 M€) ;
- une modernisation globale pour plus d’intermodalité (trains, RER, métros, autobus, taxis, ...) et de fluidité, de commerces et de services en gare ;
- une intégration à un vaste ensemble immobilier associant bureaux, logements et hôtel, et un centre logistique en gare.

Mobilisant plusieurs partenaires institutionnels, maîtrises d’ouvrage et maîtrises d’œuvre, il illustre la capacité de SNCF Gares & Connexions à prendre en charge une organisation contractuelle à la fois bilatérale et multilatérale, la gestion de procédures administratives démultipliées, et l’orchestration d’une gouvernance complexe, afin de garantir la conformité des travaux.

Chiffres clés

90 000

salariés dans un rayon de 10 minutes à pied

45 000

étudiants dans un rayon de 15 minutes à pied

40 000

habitants dans les quartiers voisins des 5^e et 13^e arrondissements

2 millions

de visiteurs/an au Jardin des Plantes

1,5 millions

de visiteurs/an à la Cité de la Mode et du Design

30 millions

de voyageurs/an à l'horizon 2030 (23 millions actuellement)

7 000m²

de commerces créés en cœur de gare pour 60 enseignes

730

stationnements vélos créés soit au total plus 1000 places au abords de la gare



4

Contrôle et optimisation des coûts à chaque phase



Gare multimodale de Nanterre-Université - Façade latérale

La maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions s'est donné comme objectif de productivité une réduction substantielle du coût unitaire des projets d'investissement : un volontarisme qui porte aujourd'hui ses fruits, sans baisse de qualité.

MODÈLE ÉCONOMIQUE FIABLE

Le lancement de tout projet est conditionné à la capacité de financement de SNCF Gares & Connexions et de ses partenaires co-financeurs mais également à l'impact des coûts du projet sur les tarifs des transporteurs. Le modèle économique des gares repose en effet sur la notion de coût complet : les redevances facturées aux transporteurs reportent strictement les charges afférentes, dont celles découlant des projets. Toutes les équipes de la maîtrise d'ouvrage sont donc formées pour acquérir les réflexes d'une analyse d'impacts économiques aux bornes de l'ensemble du système ferroviaire.

APPROCHE *DESIGN TO COST*

SNCF Gares & Connexions fixe des objectifs de réduction des coûts à toutes les phases des projets (APS, APD, PRO et ACT). Les équipes sont accompagnées dans cette démarche : un référentiel liste les leviers à exploiter et deux cents collaborateurs ont été formés. Les résultats sont probants. Année après année, l'engagement pris dans le contrat de performance conclu avec l'État de maîtriser les coûts des grands projets est respecté. Dans un contexte inflationniste, l'approche *design to cost* fait nettement ses preuves. Et, à travers le nouveau contrat cadre liant SNCF Gares & Connexions à AREP, cette frugalité systématique est désormais étendue à la maîtrise d'œuvre.

PRODUCTION EN SÉRIE

À titre d'exemple, la standardisation des équipements est l'un des leviers d'économie identifié par la méthode *design to cost*. Du fait de l'important volume de projets portés par l'entreprise, mobiliers et petites structures peuvent être produits en série. Choisir des équipements parmi ce catalogue de référence garantit la qualité des aménagements au meilleur coût.

Paris Gare de Lyon Coté Seine : une conception sobre et élégante aux coûts optimisés



Requalification de la promenade haute et amélioration des espaces plantés, projet

Première gare grandes lignes de France, accueillant chaque année 140 millions de voyageurs, la gare de Lyon présente, côté Seine, une très longue façade. Création de véritables entrées de gare, renforcement de l’intermodalité et de l’information voyageurs, développement de nouveaux services et commerces ouverts sur la ville, végétalisation : autant d’axes d’amélioration pour renforcer cette interface urbaine et dynamiser le quartier.

Localisation	Paris
Maîtrise d'ouvrage	SNCF Gares & Connexions
Maîtrise d'œuvre	SNCF Gares & Connexions, Direction de l'architecture et de l'environnement / AREP, assistance à maîtrise d'œuvre
Surfaces	20 400 m²
Coûts	64 M€
Livraison	2028

Rue de Bercy, la façade de la gare de Lyon court sur près de 400 m, longue interface avec la ville qui était mal valorisée. Mis en concertation, le projet de modernisation de la façade a évolué, pour finalement se fixer sur un programme permettant une économie substantielle de 20 % par rapport à l’esquisse initiale, sans sacrifier aucun des grands axes d’améliorations (intermodalité, nouveaux commerces, requalification de la façade urbaine, végétalisation). Spectaculaire, cette optimisation des coûts résulte de choix de conception et d’exploitation plus frugaux, comme la conservation des locaux existants, la limitation des relogements (temporaires comme définitifs) ou encore l’optimisation des surfaces, entre autres de circulation. Un nouvel espace sous dalle de 8 200 m² est ainsi créé pour renforcer l’attractivité de cet accès et faire de la rue de Bercy la grande porte intermodale de la gare de Lyon.



Façade rue de Bercy, état existant



Façade rue de Bercy, projet

Chiffres clés

-20 %

d'économie sur les coûts travaux par rapport à la première estimation

400m

de façade modernisée

8 200m²

de nouvelles surfaces créées sous la dalle existante

6 700m²

de locaux d'exploitation réaménagés

600

stationnements vélos sécurisés

Intermodalité

Trains, Transilien R, RER A, RER D, M1, M4, 9 lignes de bus, 14 lignes Noctilien

CHIFFRAGE PAR PHASE	COÛT (CE 2022)	ÉCONOMIE
Faisabilité (avril 2022)	48,5 M€ HT	—
Reprogrammation (juillet 2022)	41,8 M€ HT	-6,7 M€
Scénario retenu (novembre 2022)	38,7 M€ HT	-3,1 M€
Total		-9,8 M€

5

Dialogue suivi avec les territoires



Au service des territoires, les opérations portées par SNCF Gares & Connexions ne sauraient être réalisées sans échanges réguliers et nourris avec l'ensemble des parties prenantes, permettant une parfaite compréhension des enjeux territoriaux. Une nécessité pour la réussite des projets.

ATELIERS URBAINS

La réussite d'un projet de développement et de rénovation de gare se mesure, notamment, à son adaptation aux spécificités locales. C'est pourquoi SNCF Gares & Connexions conduit aujourd'hui tous ses projets en étroite collaboration avec les territoires, en organisant des « ateliers urbains ». Ce dispositif, qui se déploie sur plusieurs mois, 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.

CONTRATS DE PERFORMANCE AVEC LES RÉGIONS

Conformément à ses engagements au titre des contrats de performance avec les Régions, SNCF Gares & Connexions veille à ce que la gouvernance des projets financés par ces collectivités soit réellement partagée. La vie du projet est ainsi ponctuée de rendez-vous réguliers avec les services concernés et les élus : une réunion technique mensuelle, deux comités techniques pour préparer les deux comités de pilotage annuels. Un tel calendrier permet un suivi fin du contrat tout en alimentant une culture commune du projet, garante des meilleurs arbitrages opérationnels.

GOVERNANCE DES PROJETS DE NOUVELLES GARES

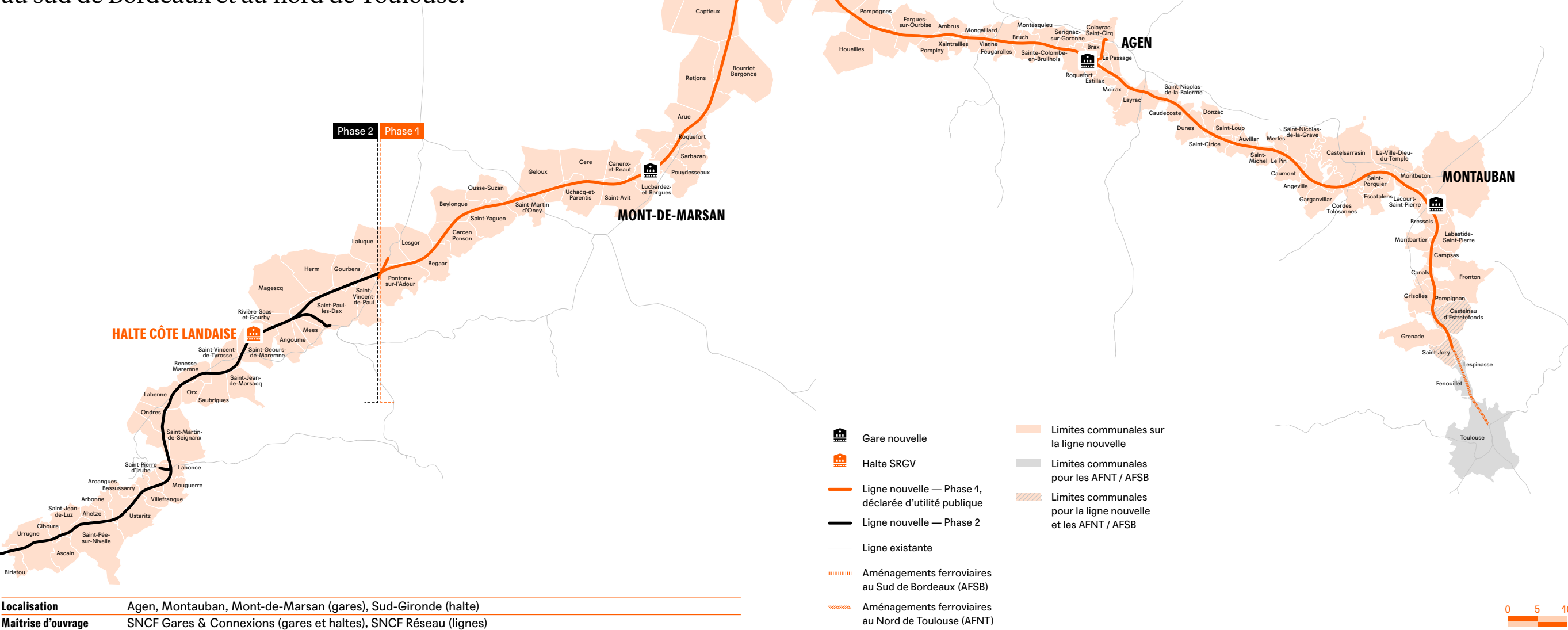
Qui dit nouvelles gares, dit nouveaux faisceaux, nouveaux plateaux de voies, nouveaux ouvrages d'art : ces projets impliquent une collaboration entre les maîtrises d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau. Des « agences projet » sont créées pour organiser les échanges avec les partenaires territoriaux dans ces cas spécifiques de pilotage dual. Dirigée par un coordonnateur, l'agence regroupe, sur un plateau commun, les équipes des deux maîtres d'ouvrage, qui préparent ensemble et de manière unifiée tous les rendez-vous avec les collectivités (comités de pilotage, comités techniques, etc.).

PARTAGE DU PROJET AVEC TOUS LES USAGERS

Pour susciter l'adhésion et alimenter la confiance, un projet doit être expliqué. Pour la maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions, il ne saurait donc être question de négliger la communication de chantier. Distribution de plaquettes en boîtes-aux-lettres, envoi hebdomadaire d'une newsletter « Flash Travaux », affichages sur palissades et rencontres avec les associations : les actions menées sont diverses, adressées aux élus, aux riverains ou aux voyageurs, en privilégiant les actions éco-responsables.

GPSO : trois nouvelles gares et une halte pour améliorer les services ferroviaires dans le Sud-Ouest

Le GPSO, « Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest » vise à améliorer la mobilité longue distance et les transports du quotidien dans le Sud-Ouest. Il se traduit, en matière d’infrastructures, par la création de lignes nouvelles sur l’axe Bordeaux-Toulouse et vers l’Espagne, la création de gares nouvelles ainsi que la réalisation d’aménagements ferroviaires sur la ligne existante au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse.



Le dialogue territorial autour du GPSO a été confié aux préfets de départements, et se traduit par la création de « comités départementaux de suivi du GPSO » organisé avec l’appui des maîtres d’ouvrage, les élus des territoires intéressés par le tracé, les organismes publics et les associations représentatives concernés. En phase de déploiement, ce comité permet d’informer sur l’avancement du GPSO et de poursuivre la concertation selon le calendrier des opérations. Il permet également de s’assurer du respect, par les maîtres d’ouvrage, des mesures inscrites dans le dossier des engagements de l’État, et de réaliser le suivi des mesures compensatoires environnementales.

Il est par ailleurs prévu, pour certains départements, la mise en place de comités spécifiques pour les gares. Depuis avril 2023, la coordination du projet est assurée par l’Agence GPSO, pour une gouvernance unifiée au sein du groupe SNCF, réunissant les deux maîtrises d’ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions. Ainsi, les deux maîtres d’ouvrage agissent en totale collaboration au sein de cette agence.



LE SAVIEZ-VOUS ?

Témoignage de deux siècles d'histoire nationale, le bâti ferroviaire s'est progressivement transformé, aménagé, reconstruit pour s'adapter aux besoins évolutifs de la société. Modestes ou extraordinaires, classées, inscrites ou simplement familières, les gares de France représentent un précieux patrimoine pour tous les Français.



RELIGIEUSE DEVANT LA CATHÉDRALE NOTRE-DAME
PARIS, FRANCE, 1953
© Marc Riboud / Fonds Marc Riboud / MUSEUM



SOLDAT... LE PH...
© 1953... Fonds Marc Riboud / MUSEUM



FEMME DANS LA RUE LE
JOUR DE L'INDÉPENDANCE
ALGER, ALGERIE, 1962
© Marc Riboud / Fonds Marc Riboud / MUSEUM

6

Atouts de notre filiale de maîtrise d'œuvre



Filiale à 100 % de SNCF Gares & Connexions, AREP est l'agence de conception post-carbone spécialiste des gares en France. Les projets conçus par cette maîtrise d'œuvre, qui assiste la direction de l'architecture et l'environnement et travaille en synergie avec la maîtrise d'ouvrage, profitent d'une expérience unique, de plus de 25 ans.

EXCELLENCE AREP

Créée en 1997, AREP est spécialiste de la conception des espaces de mobilité. Forte de plus de 1000 salariés, organisée en 6 grands métiers, l'agence se distingue par sa capacité à concevoir tous types de projet, en France et à l'international, quelle que soit leur complexité et à répondre à une très grande diversité de commandes : assistance à conception architecturale, programmation, étude de flux, étude environnementale, expertise ingénierie et ferroviaire, signalétique, etc.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Gares, abris, passerelles, ateliers et grandes halles voyageurs : les ouvrages ferroviaires sont souvent classés, inscrits à l'inventaire des monuments historiques ou soumis à l'avis des architectes des Bâtiments de France. Constituée de diplômés de l'École de Chaillot, l'équipe AREP Patrimoine accompagne SNCF Gares & Connexions sur ses projets, apportant l'expertise nécessaire à leur gestion et à leur élaboration.

CONTRAT CADRE SÉCURISANT

SNCF Gares & Connexions et AREP sont liés par un contrat cadre qui permet la commande directe – un gain de temps non négligeable. Ce contrat fait d'AREP le bras armé de la maîtrise d'ouvrage, garante de l'économie du projet et de son optimisation. Il prévoit aussi un système de bonus/malus sur la performance environnementale, ce qui constitue une innovation dans les contrats de maîtrise d'œuvre.

PROXIMITÉ ET AGILITÉ

L'organisation d'AREP est similaire à celle de SNCF Gares & Connexions. Déployées sur l'ensemble du territoire, les équipes travaillent en proximité avec leurs interlocuteurs et, pour y vivre et y travailler au quotidien, connaissent parfaitement les enjeux du territoire sur lequel elles interviennent. La taille et la multidisciplinarité d'AREP permet une grande agilité, en un seul point d'entrée, au service de SNCF Gares & Connexions. Cette organisation en miroir permet aux deux entreprises de proposer aux collectivités des montages innovants, comme l'organisation de concours internes afin de proposer différentes variantes de projets.

ÉCONOMIE ET ÉCOLOGIE

La direction de l'Architecture et de l'Environnement de SNCF Gares & Connexions et AREP partagent des méthodes de travail, une culture de projet et l'ambition de mener des projets exemplaires en terme d'écoconception. En étroite collaboration avec les équipes de maîtrise d'ouvrage, cette approche commence dès les phases de programmation et permet de définir le juste besoin. L'ensemble de la conception est guidé par la recherche de sobriété constructive et technique. Tout au long du projet, cette attention à l'écoconception est également adossée à une recherche de maîtrise et d'optimisation des coûts. Combinées, les exigences d'écologie et d'économie sont, de fait, des vecteurs d'innovation.

Nice-Aéroport : la première gare bioclimatique d'Europe



À Nice, le futur pôle d'échanges multimodal remplacera la gare de Saint-Augustin dans le cadre de la création de la « Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur ». Le nouveau bâtiment, directement connecté au centre-ville et à l'aéroport par le tramway, associera une gare routière à la gare ferroviaire (TGV et TER). Le projet réinvente l'architecture azurienne par un geste fort, qui fait du confort de tous les publics une priorité. Il illustre aussi l'ambition de Nice à être « la ville verte de la Méditerranée ».

Localisation	Nice
Maîtrise d'ouvrage	SNCF Gares & Connexions (coordination), SNCF Réseau
Maîtrise d'œuvre	SNCF Gares & connexions, Direction de l'architecture et de l'environnement / AREP, assistance à maîtrise d'œuvre
Partenaires	Région PACA (financement à 100 %), Métropole Nice Côte-d'Azur, EPA Nice Écovallée
Surfaces	5 000 m² pour la gare routière
	3 000 m² d'espaces voyageurs hors stationnement et intermodalité
	1 500 m² de commerces et services
Coûts	125 M€ (SNCF Gares & Connexions), 107 M€ (SNCF Réseau)

Sous l'impulsion de SNCF Gares & Connexions, afin de répondre à l'ambition architecturale et environnementale de la métropole, un concours interne est lancé, duquel trois projets contrastés ont émergé. Ce concours fait suite à la tenue de nombreux ateliers de co-construction qui ont permis de préciser le cahier des charges. La proposition retenue concilie l'insertion fine du bâtiment à son contexte et l'aménagement d'espaces publics de qualité sur des zones à caractère sismique et inondable. Une canopée recouvre un axe paysagé qui structure le projet et permet de rejoindre, par un itinéraire vert, le futur parc des expositions depuis la promenade des Anglais. L'aménagement du parvis, tout en permettant la fermeture nocturne de la gare, fluidifie les cheminements et favorise l'animation du quartier. La superposition des espaces, distribués par un escalier monumental, baignés de lumière zénithale et couronnés par une toiture-esplanade (gare routière) réduit l'emprise du bâtiment pour limiter l'imperméabilisation. Au total, 4 200 m² d'espaces végétalisés de pleine terre remédient à l'effet d'îlot de chaleur et favorisent la biodiversité au cœur du Grand Arenas. Globale, la démarche d'écoconception satisfait à la réversibilité du bâti (parking), privilégie l'emploi le plus large possible de matériaux géo- et bio-sourcés ainsi que leur approvisionnement en circuit court, optimise le confort thermique dans tous les espaces de passage et d'attente courte en combinant la prise en compte des conditions aérauliques, la protection solaire et les bénéfices apportés par le jardin.

Chiffres clés	
4 200m²	1 500m²
d'espaces végétalisés de pleine terre	de commerces et services
3 000m²	20 000
de surfaces réversibles (îlot 2.5) actuellement affectées à 100 places de parking	voyageurs /j à l'horizon 2035
5 700m²	800
de surface disponible pour produire environ 1,5 GWh / an d'électricité solaire	stationnements vélos
3 000m²	700
d'espaces voyageurs hors stationnement et intermodalité	places de parking

« Depuis la Gare du Sud en 1871, nous n'avons plus réalisé de gare à Nice. J'attends de ce futur bâtiment, qui sera présent pendant plus d'un siècle, qu'il soit d'une architecture emblématique du 21^e siècle avec plusieurs fonctionnalités ».

Christian Estrosi, maire de Nice, président de la métropole Nice Côte d'Azur





LE SAVIEZ-VOUS ?

Qualité architecturale et performance environnementale : c'est toujours cette double exigence que SNCF Gares & Connexions insufflé dans la centaine de projets portée chaque année par sa maîtrise d'ouvrage, du hub métropolitain à la halte de village.

AREP invente le futur post-carbone

« Depuis 2020, notre stratégie met l'urgence écologique au cœur de notre ambition. Nous militons pour désartificialiser, construire différemment, parfois moins, et ce, avec discernement. Nous accompagnons nos clients pour le « juste dimensionnement » à l'échelle de l'usage. »



Raphaël Ménard
Président d'AREP
Architecte et ingénieur

Formé à Polytechnique, aux Ponts ParisTech et à l'École d'architecture de Paris Belleville, Raphaël Ménard débute sa carrière chez RFR (conception de la passerelle Simone de Beauvoir, verrière de la gare de Strasbourg). En 2003, il fonde Elioth, une équipe de concepteurs spécialisée dans l'innovation bas-carbone. Il enseigne à l'École d'architecture de Paris-Est, dans le cadre du troisième cycle Architecture Post-Carbone. Raphaël a théorisé sa pratique dans de nombreuses publications, dont sa thèse Énergie, Matière, Architecture. Fin 2018, après Jean-Marie Duthilleul, puis Étienne Tricaud, il devient président du directoire d'AREP.

Mue par la volonté de répondre concrètement à l'urgence climatique, l'agence AREP a imaginé la démarche EMC2B et l'applique systématiquement à l'ensemble de ses projets. EMC2B pour énergie, matière, carbone, climat et biodiversité. Canevas pour rendre le post-carbone opérationnel, cette démarche permet d'apprécier tout projet, de très petite taille jusqu'à l'échelle territoriale, à l'aune des cinq transitions majeures à engager.

ÉNERGIE

- Engager les démarches de sobriété et d'efficacité, questionner le confort apporté par rapport aux besoins réels.
- Encourager les systèmes constructifs bioclimatiques de l'implantation générale jusqu'aux détails.
- Comprendre et tirer parti des contraintes physiques du site avant de recourir à la technique.
- Tirer profit des systèmes passifs partout où cela est possible.
- Identifier et qualifier les technologies low-tech qui pourraient être mises à profit ainsi que les économies de coûts (construction-exploitation-maintenance) et les délais associés.
- Se sevrer des hydrocarbures et de la surconsommation énergétique, créer des sources d'énergie renouvelables et diffuses.

MATIÈRE

- Dès la programmation, questionner l'usage et programmer les espaces à leur juste emprise.
- Choisir en conscience la performance des matériaux mis en œuvre en fonction des usages (par exemple, la performance des vitrages) et de la durée de vie de l'ouvrage. Préférer l'intervention qui préserve le plus l'existant.
- Privilégier l'économie de matière, la facilité de mise en œuvre et de maintenance.
- Enrayer la ponction sur les ressources non renouvelables, construire « léger » avec un recours majoritaire au réemploi, au biosourcé et au géosourcé.
- Minimiser le poids des éléments, le nombre des matériaux et des composants mis en œuvre par l'emploi de trames adaptées.

CARBONE

- Mobiliser l'information du poids carbone pour orienter les partis architecturaux dès la phase amont.
- Utiliser, autant que possible, des matériaux permettant de réduire l'empreinte carbone du projet, de stocker du carbone biogénique par la matière construite, de limiter au minimum les émissions induites par l'exploitation du carbone.
- Utiliser la métrique de « temps de retour carbone » afin d'ajuster les choix de parti de conception et prendre en considération la durée d'obsolescence comme un paramètre essentiel.

CLIMAT

- Anticiper le réchauffement climatique (épisodes caniculaires, augmentation des risques naturels, etc.) en adaptant les espaces pour préserver santé et confort : création d'îlots de fraîcheur, de refuges climatiques, étude de l'aérodynamique des sites, régulation naturelle des eaux pluviales, augmentation de l'albedo des surfaces exposées, rafraîchissement des volumes, etc.

BIODIVERSITÉ

- Faire cohabiter le vivant avec les ouvrages en travaillant sur l'usage, la biophilie des agencements, la capacité de l'enveloppe et des aménagements extérieurs à s'intégrer à un écosystème.
- Préserver la biodiversité, travailler avec la topographie existante, concevoir un paysage de végétation à plusieurs strates, fusionner les franges urbaines avec les espaces verts ouverts.



Façade « Cour Chalon » de Paris Gare de Lyon

7 Conception post-carbone



Projet « Horizon 2024 », Paris Gare du Nord

Acteur clé des mobilités décarbonées en France, SNCF Gares & Connexions a aussi un grand rôle à jouer pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur du bâtiment. Plaçant l'écoconception au cœur de leur processus, ses équipes s'y appliquent méthodiquement.

GRANDE RESPONSABILITÉ

Les gares représentent les portes d'entrée des mobilités durables : elles doivent donc donner envie de prendre le train et être exemplaires en termes de standards environnementaux. Avec 6 milliards d'investissements pour 2020-2025, SNCF Gares & Connexions porte une responsabilité importante. On estime l'ordre de grandeur de l'impact carbone de ces investissements à l'équivalent des émissions annuelles d'un million de personnes, en phase avec l'objectif de neutralité carbone et d'une trajectoire compatible avec une hausse des températures moyennes en deçà de 2°C par rapport aux niveaux préindustriels.

CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE INCITATIF

La législation incite à agir. La Stratégie Nationale Bas-Carbone de novembre 2015 donne des orientations pour mettre en œuvre la transition vers une économie bas-carbone, circulaire et durable. Elle définit une trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre jusqu'à 2050. La loi ELAN (Évolution du Logement, de l'Aménagement et du Numérique), de novembre 2018, vise à réformer le droit immobilier. Elle prévoit plusieurs réglementations : le décret tertiaire (« Dispositif Éco Énergie Tertiaire », pour l'obligation de réduction énergétique des bâtiments tertiaires existants de plus de 1000 m² et la réglementation environnementale RE 2020, en lieu et place de la RT 2012, pour les bâtiments neufs, entrée en vigueur en 2021. Ce contexte réglementaire et le suivi de ses évolutions est parfaitement maîtrisé par SNCF Gares & Connexions, notamment par la direction de l'Architecture et de l'Environnement.

TOUS IMPLIQUÉS

SNCF Gares & Connexions s'appuie sur sa filiale de maîtrise d'œuvre AREP et sur sa démarche EMC2B, qui interroge à chaque phase d'un projet les impacts des choix de conception en matières d'énergie, matière, climat, carbone et biodiversité. En phase émergence, la maîtrise d'ouvrage questionne le besoin afin que le projet y réponde au plus juste, en accord avec ses partenaires financeurs. Elle identifie ensuite les enjeux énergétiques *via*, entre autres, le diagnostic de performance énergétique de la gare existante, et peut alors fixer les différents objectifs. En phase de conception, la maîtrise d'œuvre s'appuie sur des outils permettant de répondre à ces objectifs et sollicite les différents spécialistes d'AREP. Des échanges réguliers entre la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre permettent d'éventuels arbitrages afin d'obtenir un projet écologique, économique, efficace et élégant. Tout au long du projet, la maîtrise d'ouvrage, avec la maîtrise d'œuvre, vérifient les performances environnementales atteintes. Elles s'assurent également que les informations nécessaires au pilotage de cette performance seront bien transmises au mainteneur et à l'exploitant, à travers le DOE (Dossier des Ouvrages Exécutés).

LE SAVIEZ-VOUS ?

Le plan photovoltaïque de SNCF Gares & Connexions la place au cœur de la transition énergétique et des mobilités durables en France : il vise à déployer 1,1 million de mètres carrés de panneaux solaires sur le patrimoine des gares d'ici 2030. Dans ce cadre, l'entreprise a lancé en 2022 un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI), remporté par la société Ténergie.

Chiffres clés

-25 %

des consommations d'énergie d'ici 2030 par rapport à 2019.

1 million

de mètres carrés de panneaux solaires d'ici 2030, afin de contribuer à la production d'autant d'électricité que celle consommée dans les gares à ce même horizon.

100 %

des déchets recyclables dans les gares orientés vers une filière de valorisation d'ici 2030.

-50 %

d'émissions de gaz à effet de serre liées à l'immobilier d'ici 2030 vs 2015.



Ombrières photovoltaïques du parking de la gare de Nîmes Pont-du-Gard

A wide-angle photograph of the exterior of the new bus station at the University of the Pacific. The structure features a large, modern canopy with a wooden slat roof supported by dark metal columns. The building is constructed of red brick with large glass windows. People are walking on the paved plaza in front of the station. The sky is blue with some clouds.

Localisation	Mantes-la-Jolie
Maîtrise d'ouvrage	SNCF Gares & Connexions
Maîtrise d'œuvre	SNCF DGIF-EMT / AREP, assistance à maîtrise d'œuvre
Surfaces	2 000 m² (bâtiment sud)
	2 500 m² (bâtiment historique)
Coûts	22 M€ (travaux)
Livraison	2019 (bâtiment sud), 2023 (bâtiment historique)
Distinctions	HQE

A photograph of a modern brick building with a large glass facade and a covered walkway. The building is constructed of red brick and features a large section of glass windows. A covered walkway with a metal roof and glass panels extends from the building. In the background, a tall brick tower is visible under a clear blue sky.

des déchets de chantier valorisés

Des bâtiments résolument confortables : effet de protections solaires, utilisation exclusive de matériaux sains, des espaces convenablement éclairés en lumière naturelle

8

Désaturation et amélioration du confort en gare



Espace d'attente en gare d'Aéroport Charles de Gaulle 2 TGV

L'objectif de la SNCF est de renforcer la part modale du train d'ici 2030. Pour être au rendez-vous de ce formidable défi, SNCF Gares & Connexions s'emploie dès à présent à donner envie de gares, en les désaturant et en maximisant leur confort d'usage.

DÉSATURATION ET FLUIDIFICATION

Le comité d'orientation des infrastructures (COI), instance consultative placée auprès du ministre délégué chargé des Transports, préconise dans son rapport du 24 février 2023 de lourds investissements pour la désaturation des nœuds ferroviaires et la création de pôles d'échanges multimodaux fluides et efficaces. L'objectif de la SNCF est de favoriser le report modal vers le train (voyageurs et transport de marchandises) à horizon 2030. Complexes, les opérations de désaturation des gares se traduisent par de nombreuses interventions : extensions des bâtiments, créations de quais, de nouveaux accès, de passages souterrains, de passerelles... Pour SNCF Gares & Connexions, fluidifier le parcours voyageurs est une priorité, et tout ce qui y participe fait l'objet d'une grande attention de la part des équipes de la maîtrise d'ouvrage et d'œuvre : la lisibilité des cheminements, la clarté des espaces, la facilité de passer d'un mode à l'autre...

AMÉLIORATION DU CONFORT

Offrir un temps d'attente et une expérience en gare la plus confortable possible est un souci permanent chez SNCF Gares & Connexions. Désormais systématique, la démarche d'écoconception améliore le confort climatique : la ventilation naturelle, la maîtrise des apports de lumière naturelle, la lutte contre l'effet d'îlot de chaleur, la végétalisation participent de l'adaptation des gares au réchauffement climatique. Outre la maîtrise du climat intérieur, la maîtrise d'ouvrage veille jusqu'au moindre détail des aménagements, de l'installation du mobilier à l'implantation de fontaines.

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Garantir l'accès à tous est l'un des fondamentaux de SNCF Gares & Connexions. Pour ce faire, l'accessibilité des gares est gérée de bout en bout : des parvis jusqu'aux trains, en passant par le bâtiment voyageurs et les quais. Familles nombreuses et très chargées, personnes malvoyantes, personnes à mobilité réduite, groupes scolaires, personnes âgées peu mobiles, etc. : face à la diversité des profils accueillis, afin de concevoir des gares véritablement inclusives, la maîtrise d'ouvrage veille à adopter une approche universelle, échangeant régulièrement avec les associations de personnes en situation de handicap.

Chiffres clés

300 millions

d'euros investis chaque année pour la mise en accessibilité.

424

gares nationales et régionales ont été officiellement reconnues accessibles en 2022, sur les 736 prévues d'ici 2025.



Expérimentation de signalétique Mass Transit, gare de RER Bibliothèque François Mitterrand

Lyon Part-Dieu : agrandissement et transformation de l'une des premières gares de correspondance d'Europe



Conçue en 1983 pour accueillir 35 000 personnes au quotidien, la gare Lyon Part-Dieu accueille aujourd’hui 130 000 voyageurs et visiteurs. Apportant une réponse de long terme à cette saturation, dans un contexte de croissance continue de la fréquentation, le projet modernise en profondeur la première gare régionale française. Au programme : capacité d’accueil, confort, accessibilité, prise en compte des enjeux climatiques, développement de l’intermodalité et ouverture sur l’un des plus importants quartiers d’affaires d’Europe.

Localisation	Lyon
Maîtrise d'ouvrage	SNCF Gares & Connexions
Maîtrise d'œuvre	SNCF Gares & Connexions, Direction de l'architecture et de l'environnement / AREP, assistance à maîtrise d'œuvre
Coûts	200 M€
Livraison	2026 (tranche 1)
Distinctions	BIM d'argent 2021

La gare de Lyon Part-Dieu répond à une multitude d’usages. S’y croisent quotidiennement 130 000 personnes : voyageurs ferroviaires, accompagnants, chalands, usagers intermodaux, simples passants traversant la gare pour accéder à l’autre côté du quartier. Pour les accueillir plus confortablement, le projet comprend la création d’entrées, d’une galerie d’accès aux quais et d’une 12^e voie. Il double, surtout, la surface totale du bâtiment voyageurs et triple celle des circulations, proposant une offre enrichie de services et de commerces. Par ailleurs, l’ensemble du pôle d’échanges multimodal, de première importance pour la métropole lyonnaise, se transforme pour améliorer les accès aux mobilités actives (piétons, vélos) comme collectives (métro, tramway, bus, etc.) et multiplier les solutions de stationnement pour tout type de véhicules. Hors normes, le chantier est réalisé en totale coordination avec le grand programme de transformation du grand quartier d’affaires, en maintenant la gare en exploitation.

Chiffres clés

33 000m²

soit le doublement de la surface du hall de gare

1

nouvelle voie ferrée

1

nouvelle dépose minute

3

nouvelles galeries

+ 2 000

stationnements vélos

6

nouveaux accès aux quais

+ 250

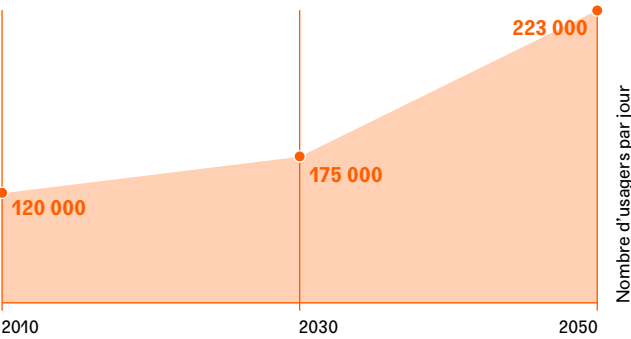
places pour les 2 roues motorisées

1

nouvelle station taxis

+ 6 500m²

de commerces et services



9

Promotion de toutes les mobilités et report modal



Parvis multimodal de la Gare de Bordeaux Saint-Jean

SNCF Gares & Connexions œuvre à développer une alternative crédible à la voiture individuelle : ses équipes veillent, dans tous les projets, à la qualité des interfaces entre le transport ferroviaire et les autres modes de déplacement.

EXPERTISE DE L'INTERMODALITÉ

L'une des missions de SNCF Gares & Connexions fixée par la loi, est de favoriser la complémentarité des modes de transport et leur intermodalité en aménageant les abords des gares. Cette mission de service public se traduit, dans les faits, par la création de pôles d'échanges multimodaux (PEM). SNCF Gares & Connexions a ainsi acquis une expertise unique en matière de spatialisation des usages : cheminement piétons, stationnement vélos, interfaces tramway, bus ou métro, zone de covoiturage ou d'autopartage, bornes de recharge pour véhicules électriques, stations de taxis... La capacité des équipes à unifier l'information voyageurs participe également de la qualité de l'expérience usager, en facilitant le passage d'un mode à l'autre. À ces compétences de conception appuyées par les expertises d'AREP, s'ajoute un savoir-faire de coordination – une nécessité pour ce genre de projets qui impliquent tout aussi bien les services de la voirie des collectivités, que les régies de transports publiques, les associations de riverains que les représentants des professionnels du taxi.

PROMOTION DES MODES ACTIFS

Pour offrir à tous une solution de transport écologique de bout en bout, et rééquilibrer les usages au profit des mobilités décarbonées, SNCF Gares & Connexions s'attache notamment à développer l'intermodalité train-vélo en enrichissant le bouquet de services et d'équipements en gare et dans les environs immédiats. Outre le stationnement sécurisé des vélos, désormais systématisé dans les projets, des stations de réparation, pompes de gonflage, consignes, bornes de recharge électrique, peuvent être installées. Ce type de dispositif, toujours pensé en étroite collaboration avec les collectivités, est entièrement modulable et adaptable aux besoins de chaque territoire.

INTERMODALITÉ AIR/FER

SNCF Gares & Connexions travaille par ailleurs à des projets d'intermodalité air/fer, indispensables dans un contexte de restriction des vols intérieurs pour limiter les émissions de CO₂. Le projet de transformation de la gare de TGV et RER Aéroport Roissy-Charles de Gaulle avec la mise en service prochaine du CDG Express en 2027, par exemple, anticipe une augmentation significative de la fréquentation, passant de 15 à 20 millions de voyageurs annuels d'ici 2035. Réaménagements de mobiliers, changement des espaces commerciaux, simplification et amélioration de la signalétique : différents types d'interventions sont prévus pour améliorer la fluidité des déplacements, à la fois sur les périmètres du groupe Aéroport de Paris et de SNCF Gares & Connexions.

Chiffres clés

30 000

places de stationnement vélos sécurisées en gares fin 2022, dont...

... 20 000

dans les 350 gares concernées par la loi d'orientation des mobilités (LOM).

Cagnes-sur-Mer: plus d'intermodalité pour réduire l'usage de la voiture en ville



À Cagnes-sur-Mer, le nouveau pôle d'échanges multimodal s'implante dans un milieu très contraint, entre établissement scolaire, axes routiers et autoroutiers, zones inondables et rivière souterraine. Comprenant la construction d'un bâtiment voyageurs, d'un parvis arboré, d'une gare routière, d'un parking relais et d'un stationnement vélos sécurisé, le projet favorise le report de la voiture vers le train, incite à l'usage du vélo et redonne une place juste aux piétons. Sous la maîtrise d'ouvrage unique de SNCF Gares & Connexions, il illustre la transition en cours vers un modèle de déplacement urbain plus durable.

Localisation	Cagnes-sur-Mer
Maîtrise d'ouvrage	SNCF Gares & Connexions
Maîtrise d'œuvre	SNCF Gares & Connexions, Direction de l'architecture et de l'environnement / AREP, assistance à maîtrise d'œuvre
Livraison	2024

La gare de Cagnes-sur-Mer, à mi-chemin entre Nice et Antibes, bénéficie du fort potentiel touristique régional qui fait croître sa fréquentation. Pour répondre à l'augmentation du flux de voyageurs, le projet comprend la création d'un parvis et la construction d'un nouveau bâtiment voyageurs qui s'ouvre vers le centre-ville. C'est la déviation de l'avenue principale de la ville qui permet de dégager un espace de 2 000m² et de constituer le nouveau pôle d'échanges multimodal (PEM), accessible en toute autonomie aux personnes à mobilité réduite. Élaboré en concertation avec les services techniques de la Ville, la Métropole, le Département et la Région, le PEM favorise le report vers le train avec la création d'un parking relais permettant aux automobilistes se dirigeant vers Cannes, Nice ou Monaco de garer leur voiture et de prendre le train. Le parvis piétonnier devient le lieu de convergence de tous les modes, reliant de manière simple et confortable la gare ferroviaire à la nouvelle gare routière, à la station de taxis et aux bornes de vélos en libre service. À l'opposé de la situation initiale composée d'un immense carrefour routier, il offre désormais aux riverains comme aux voyageurs un vaste espace public apaisé et arboré.

Chiffres clés

280

places de parking relais avec possibilité d'extension à 400 places dont 20% avec recharge pour véhicules électrique

100

stationnements vélos sécurisés





Gare de Lorient

10 Ouverture sur la ville



Gare de Besançon Viotte

Soucieuse de conforter les gares dans leur rôle de centralité, SNCF Gares & Connexions met son important patrimoine immobilier – 10 millions de mètres carrés – et toutes ses compétences au service de la vitalité urbaine.

VALORISATION IMMOBILIÈRE

SNCF Gares & Connexions est, depuis 2020, à la tête d'un important patrimoine immobilier : 10 millions de mètres carrés, constitués de terrains, de bâtiments, d'ouvrages d'art. Les équipes en ont une connaissance fine grâce à l'élaboration et la mise à jour permanente de schémas directeurs immobiliers. Les surfaces constitutives de la gare y sont recensées et analysées selon qu'elles sont plus ou moins nécessaires à l'exploitation ferroviaire. Spécificité du « complexe gare », qui ne se réduit pas au seul bâtiment voyageurs, les surfaces nécessaires peuvent être réparties tout autour. Selon l'évolution du trafic et des usages, sont également projetés les futurs besoins en surfaces à travers plusieurs scénarios de recomposition de la gare et des ensembles immobiliers connexes. C'est donc sur des données particulièrement solides que la valorisation immobilière des quartiers de gare est menée en interface avec les collectivités locales et les opérateurs privés.

JUSTE INSERTION URBAINE

Les équipes de SNCF Gares & Connexions savent imaginer et porter des projets de gares ouvertes sur la ville, bien au-delà du périmètre bâtiminaire. Une nouvelle entrée, un nouveau passage, une nouvelle passerelle pourront faciliter l'accès à la gare tout en redynamisant un quartier enclavé. Un parvis capable d'accueillir une diversité d'usages, en complément de l'accueil des flux aux heures de pointe, apportera une plus-value urbaine indéniable. L'insertion urbaine de chaque projet est donc soigneusement élaborée par la maîtrise d'ouvrage, en concertation avec tous les intéressés, au premier rang desquels les riverains.

PERTINENCE DE L'OFFRE DE SERVICES ET COMMERCIALE

Les gares que conçoit SNCF Gares & Connexions facilitent la vie des voyageurs et des riverains en proposant tout un panel de services et de commerces : points colis, distributeurs de billets, services postaux, pharmacies, etc. À cette fin, en phase amont de tout projet d'aménagement ou de réaménagement, la maîtrise d'ouvrage se fait accompagner par sa filiale SNCF Retail & Connexions, pour ajuster ou adapter le programme, en précisant la configuration des espaces alloués aux commerces et à la solidification du modèle économique du projet en évaluant les redevances attendues. Elles suivent ensuite le déploiement des emplacements commerciaux, en vérifiant que les espaces mis à disposition des occupants répondent aux besoins techniques de leur activité. La pertinence de l'offre de commerces et de services, élaborée à l'écoute des collectivités, participe de l'attractivité de gares conçues non plus, comme de simples lieux de transit, mais comme des lieux profitables aux commerces de centre-ville.

RAYONNEMENT CULTUREL

Les gares, qui accueillent 10 millions de voyageurs et de visiteurs quotidiens, offrent des opportunités inégalées de partager la connaissance, susciter l'émotion, réveiller les consciences... C'est pourquoi, depuis sa création, SNCF Gares & Connexions s'engage dans une politique d'action culturelle volontariste : en résonance avec leurs territoires, une riche programmation d'expositions, d'actions et d'événements gratuits se déploient dans les gares, y compris lors des chantiers.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Avec plus de 3000 sites, 9000 plans de bâtiments, 300 000 équipements techniques, 31 000 bâtiments et ouvrages d'arts, SNCF Gares & Connexions se donne deux ans pour déployer sur l'ensemble du territoire les méthodes et outils de la gestion d'actifs industriels. Ce nouveau mode de pilotage des investissements basé sur la connaissance fine du patrimoine, de son état et de son vieillissement, constitue un véritable levier de performance pour le patrimoine des gares et au final nos clients.

Chiffres clés

250

expositions et animations chaque année, avec une soixantaine de partenaires culturels très divers

Avignon-Centre : une nouvelle porte d'entrée pour la cité, conviviale et fonctionnelle

Le projet de requalification du parvis et de rénovation du bâtiment voyageurs d'Avignon-Centre traduit le souhait de faire de cette gare la porte d'entrée principale de la cité, conviviale et fonctionnelle au quotidien comme en temps de festival. Alliant rénovation du patrimoine, aménagements intermodaux et création d'espaces verts, il métamorphose le quartier. Financé par la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, la Ville d'Avignon, le Grand Avignon, SNCF Gares & Connexions et l'État, subventionné par le Fonds Européen de Développement Régional et l'agence de l'eau, il témoigne de l'engagement de nombreux partenaires au service d'un projet structurant à l'échelle urbaine comme régionale.

À la croisée des enjeux patrimoniaux, architecturaux et urbains, le projet de réaménagement de la gare d'Avignon-Centre vise la création d'une porte d'entrée accueillante pour le centre-ville, qui réponde aux attentes quotidiennes des Avignonnais tout en étant adaptée au pic de fréquentation en temps de festival. Si le réaménagement intérieur du bâtiment voyageurs et la valorisation de la façade historique de la gare en sont des volets importants, le traitement de l'espace public est particulièrement remarquable. Libéré de la circulation, le parvis-jardin est soigneusement composé, mêlant le minéral au végétal : place haute et placette basse, grands emmarchements et rampe ombragée, glacis arboretum, clairière de jeux, jardin humide, etc. Carrefour d'échanges au cœur de la ville, il assure un lien continu, sans rupture esthétique, depuis la gare jusqu'aux remparts. À cette qualité paysagère s'ajoutent des aménagements en faveur de l'intermodalité, qui mettent en connexion trains, tramways, bus urbains, interurbains et à haute fréquence, tout en développant l'usage des modes actifs.

Chiffres clés

500

stationnements vélos (libres, sécurisés, offre en libre service)

46

arbres conservés sur 52

80

arbres plantés

70

arbustes plantés

35 %

de surface de site d'espaces verts à terme contre (6 % initialement)



Localisation	Avignon
Maîtrise d'ouvrage	SNCF Gares & Connexions
Maîtrise d'œuvre	SNCF Gares & Connexions, Direction de l'architecture et de l'environnement / AREP, assistance à maîtrise d'œuvre
Surfaces	12 240 m²
Livraison	2024



Passerelle du pôle d'échanges multimodal d'Auray

Index &

crédits



Index thématique

Accessibilité	P. 40 P. 52 P. 54 P. 103
Biodiversité	P. 76 P. 77 P. 88 P. 89 P. 96 P. 97 P. 116 P. 117
Carbone	P. 16 P. 17 P. 88 P. 89 P. 96 P. 97 P. 100 P. 101 P. 108 P. 109
Chantier complexe	P. 70 P. 71 P. 72 P. 73 P. 106 P. 107
Climat	P. 16 P. 17 P. 40 P. 41 P. 88 P. 89 P. 96 P. 97
Collectivité	P. 63 P. 78 P. 79 P. 80 P. 81 P. 88 P. 89 P. 110 P. 111 P. 114 P. 115
Commerces	P. 38 P. 72 P. 73 P. 76 P. 77 P. 88 P. 89 P. 106 P. 107 P. 115
Concertation	P. 77 P. 81 P. 111 P. 114
Écoconception	P. 16 P. 17 P. 86 P. 87 P. 88 P. 89 P. 96 P. 97 P. 100 P. 101
Énergie	P. 16 P. 17 P. 40 P. 41 P. 96 P. 97 P. 100 P. 101
Ferroviaire	P. 44 P. 45 P. 60 P. 61 P. 62 P. 63 P. 65 P. 68 P. 69 P. 108
Flux	P. 46 P. 47 P. 48 P. 49 P. 65 P. 71 P. 102 P. 103 P. 106 P. 107
Insertion urbaine	P. 78 P. 79 P. 88 P. 89 P. 106 P. 107 P. 110 P. 111 P. 114 P. 115 P. 116 P. 117
Intermodalité	P. 40 P. 48 P. 73 P. 76 P. 88 P. 106 P. 108 P. 110 P. 116
Maîtrise d’œuvre	P. 86 P. 87 P. 88 P. 89 P. 92 P. 93 P. 96 P. 97
Matière	P. 96 P. 97
Organisation	P. 44 P. 45 P. 50 P. 51 P. 56 P. 57
Outils et méthodes de suivi, gestion d’actifs	P. 56 P. 57 P. 70 P. 74 P. 75 P. 114 P. 115
Patrimoine	P. 18 P. 61 P. 62 P. 82 P. 83 P. 116
Végétalisation	P. 16 P. 17 P. 78 P. 79 P. 116 P. 117

Publications

	La France des gares <i>Rapprocher les mobilités de demain</i> SNCF Gares & Connexions – 2023		Guide d’éco-conception SNCF Gares & Connexions SNCF Gares & Connexions – 2021
	Atlas bioclimatique des grandes gares parisiennes <i>Stratégie et plan d’action d’aujourd’hui à 2050</i> Arep éditions – 2023		L’invention de la gare post-carbone Raphaël Ménard AREP éditions – 2021
	Architecture, Recherche, Engagement, Post-carbone <i>Book AREP</i> Arep éditions – 2023		

Crédits

Yann Audic P. 14 P. 16 P. 20 P. 22 P. 24 P. 25 P. 26 P. 27 P. 28 P. 29 P. 30 P. 31 P. 32 P. 60 P. 67 P. 78 P. 86 P. 90 P. 102 P. 104 P. 105 P. 112	Fred de Gasquet P. 68 P. 82 P. 83	SNCF Gares & Connexions — Sylvain Perichon P. 06 P. 66
David Giancatarina P. 111	Jérôme Glay P. 90	Alex Profit P. 12 P. 13
AREP — M. Autret P. 18 P. 83	Sébastien Godefroy P. 06	Matthieu Raffard P. 06 P. 07 P. 58 P. 64 P. 82
Sophie Billardon P. 06	Maxime Huriez P. 12 P. 18 P. 40 P. 63 P. 82 P. 83 P. 92	AREP — Cédric Rivière P. 06 P. 117
Arthur Bonifay P. 57	AREP — Inuit P. 40	Sandrine Rivière P. 40 P. 107
Didier Boy de la Tour P. 25 P. 33 P. 38 P. 39 P. 91 P. 96	AREP — Alvinio Ioannidou P. 06	Antoine Seguin P. 08 P. 09 P. 15
AREP — Sergio Capasso P. 116	Jeudi Wang P. 41 P. 88 P. 89 P. 96	SDEL RAIL P. 72
SNCF Gares & Connexions — Marie-Reine du Bourg P. 06	AREP — Ji-Hyun Kim-Hong P. 07 P. 40 P. 90	Sébastien Sindeu P. 18
Sylvain Cambon P. 62	Claude Le Breton P. 19	SNCF Gares & Connexions – DGP P. 07 P. 73
Juan Cardona P. 39 P. 118 P. 119	Eric Lecourt P. 101	Alexandrina Striffling P. 83
AREP — Marine de Champs - Studio MIHO P. 41	Fabien Luis P. 40	AREP — Studio MIHO P. 110 P. 111
Alex Cretey Systemans P. 06	T. Manco P. 91	Grzegorz Tomczak P. 17
Faber Picturae P. 76 P. 77	Rémi Noël - Michael Lewis P. 90	SNCF Gares & Connexions — Christophe Urbain P. 108
Olivier Foulon P. 16 P. 98	Pexels — Adrien Olichon P. 120 P. 121	Mathieu Lee Vigneau P. 06 P. 14 P. 35 P. 39 P. 74 P. 84 P. 90 P. 94 P. 95 P. 100 P. 101 P. 114
Philippe Fraysseix P. 77	David Paquin P. 84	Webcam SPL Lyon Part-Dieu P. 106
Donatien Frobert P. 70		

SNCF Gares & Connexions 16 avenue d'Ivry 75013 Paris www.garesetconnexions.sncf	Conception-rédaction Travaux-Pratiques, Claire Henneguez	Impression Le Réveil de la Marne
Direction de la publication Marlène Dolveck	Conception éditoriale et graphique Travaux-Pratiques, Thanh-Phong Lê, Antonin Bertrand, Marianne Poinso	Couverture Noir + pantone 8301
Direction éditoriale Stéphane Lereu		Intérieur Quadrichromie + pantone 811
Responsables éditoriales Sandrine Jayet, Christine Pottier, Céline Portaz, Zoé Casel	Illustration Arthur Bonifay	Papier Couverture Arena Rough, 120g
		Intérieur Arctic volume white, 130g
		Édition juillet 2023

