

RAPPORT 2013

Le  
**COMITÉ STRATÉGIQUE**

DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

## Le Comité stratégique

Régi par le V de l'article 8 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010, par les articles 21 à 23 du décret n°2010-756 du 7 juillet 2010, le Comité stratégique de la Société du Grand Paris est un laboratoire d'idées et d'échange réunissant des élus et des représentants des acteurs socio-économiques. Véritable instance de concertation, le Comité stratégique associe également à ses travaux le Comité des Finances Locales, l'Association des Maires d'Ile de France et Paris Métropole.

Sa mission est d'accompagner la réflexion de la Société du Grand Paris pour la création du réseau Grand Paris Express. A ce titre la loi relative au Grand Paris lui confère notamment la possibilité d'émettre des propositions et de demander que des questions soient inscrites à l'ordre du jour du Conseil de surveillance. Le Comité stratégique travaille également en liaison étroite avec les équipes techniques de la Société du Grand Paris pour suivre et intervenir à différentes étapes de leurs travaux.

Pour contribuer à l'ambition et l'exigence du projet du Grand Paris Express, les membres du Comité stratégique ont définis leurs priorités en matière de réflexion et de méthode de travail. Afin d'assurer une complémentarité entre l'avancée des travaux et les contributions du Comité stratégique les équipes de la Société du Grand Paris accompagnent les membres du Comité.

Pour organiser leurs travaux, les membres du Comité stratégique ont constitué 3 groupes de travail autour des thèmes suivants :

- La qualité du service dans le réseau (Groupe A)
- Les gares (Groupe B)
- L'environnement des gares (Groupe C)

Afin d'accompagner les réflexions de la SGP au plus proche des réalités rencontrées sur le territoire francilien, le Comité stratégique peut faire émerger de nouveaux groupes de travail.

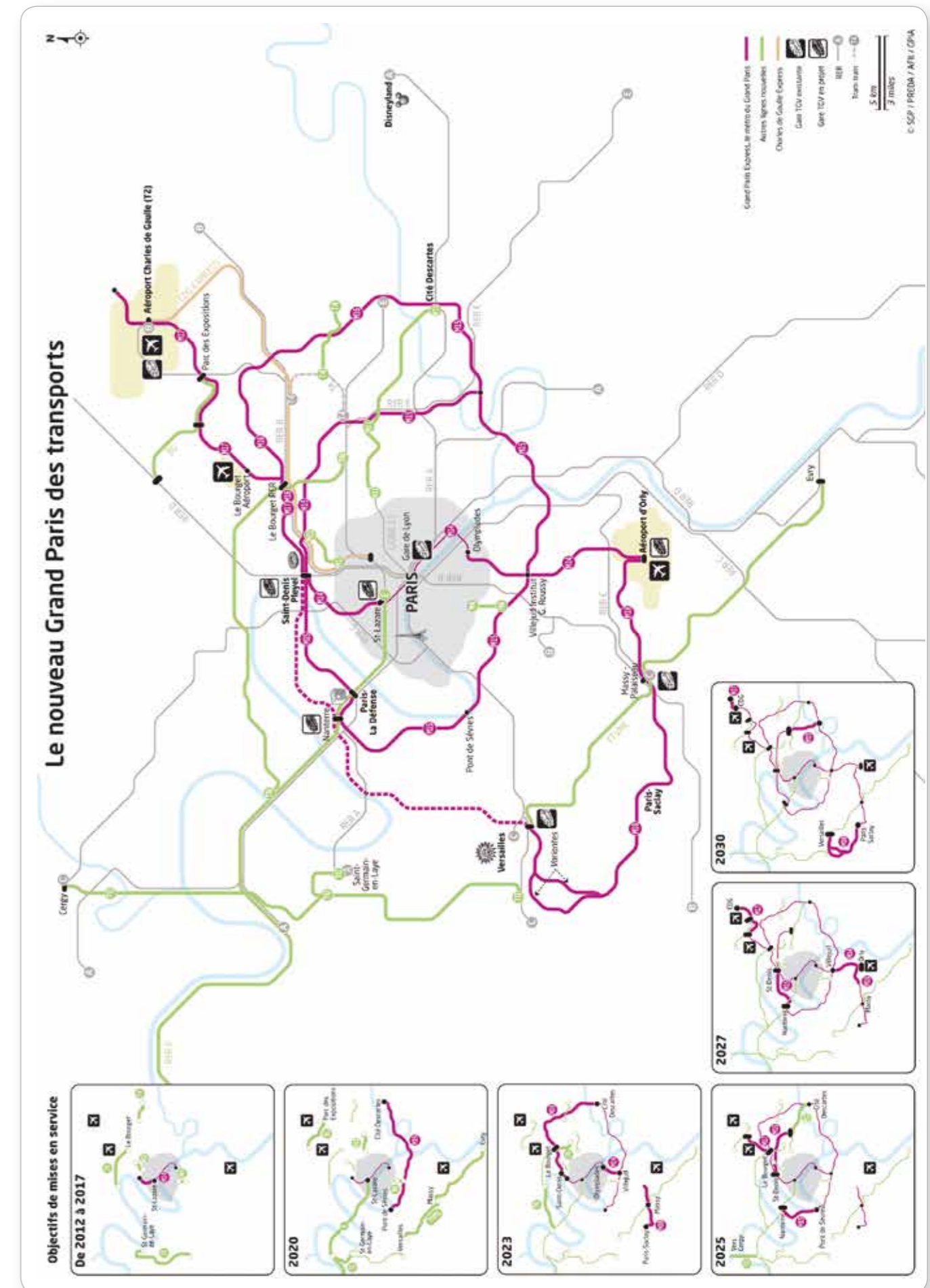
Depuis la dernière réunion plénière du Comité stratégique vendredi 14 décembre 2012, ses membres ont poursuivi leur réflexion et se sont réunis à 10 reprises, notamment lors d'une séance de point d'étape qui a permis :

- de faire un bilan sur les conférences de tronçon
- de présenter l'avis du Conseil scientifique de la SGP sur l'évaluation socio-économique du schéma d'ensemble et d'en débattre avec Michel VALACHE, Vice-Président de la CCIP-région Ile de France
- de présenter des consultations de maîtrise d'œuvre sur les gares
- de projeter le film de Jacques FERRIER sur l'architecture des gares

Cette année, à en juger la croissance du nombre de participants, le Comité stratégique s'est installé dans le paysage institutionnel du Grand Paris. Ainsi, plus de 210 personnes ont assisté aux réunions de travail animées par des rapporteurs afin de s'informer sur l'état d'avancement du projet et de l'enrichir par leurs propositions.

En présence des équipes opérationnelles de la Société du Grand Paris et d'intervenants extérieurs, de nombreux sujets ont été évoqués faisant ainsi ressortir un certain nombre de recommandations et de points de vigilance.

Après l'adoption du Rapport 2013 du Comité stratégique, l'intégralité de ces observations sera transmise et présentée aux présidents du Conseil de surveillance et du Directoire de la Société du Grand Paris par Jean-Yves LE BOUILLONNEC, président du Comité stratégique.



**C'est la seconde fois que le Comité stratégique se réunit en séance plénière pour débattre des travaux de ses groupes de travail et adopter son rapport annuel. Ce rapport qui comporte une série de recommandations et de pistes de réflexions vise à enrichir les études du Directoire et alimenter les réflexions du Conseil de surveillance.**

**Au terme de 2 ans d'existence, le Comité stratégique s'est positionné comme une instance de concertation incontournable dans le paysage institutionnel du Grand Paris.**

**Réunissant plus de 150 collectivités et institutions, le Comité stratégique s'attache à inscrire les habitants et les partenaires socio-économiques du Grand Paris et d'Ile de France, comme acteurs du projet de transport public « Grand Paris Express ».**

“ **Une voix pertinente,  
une autorité reconnue** ”

### Écouter, comparer, documenter

Pour sa deuxième année d'existence, le Comité stratégique de la SGP a su réunir au cours d'une dizaine de séances de travail des participants nombreux et venants d'horizons différents, tous motivés pour mettre leur expertise au service du projet du Grand Paris.

Les groupes de travail ont combiné la participation régulière des élus locaux concernés par le projet, d'experts locaux que sont les représentants des services municipaux dans les groupes de travail et d'experts métropolitains issus des différentes personnes publiques partenaires du projet: Société du Grand Paris, Syndicat des transports d'Ile-de-France, services de l'État, RATP, Atelier parisien d'urbanisme...

De nombreux experts extérieurs, français et étrangers ont été auditionnés : fabricants de rames de métro et designers, sociétés de transport étrangères (Transport for London), start-up françaises, économistes réputés...

Un voyage d'une journée à Londres qui construit de nouvelles lignes de métro a été organisé pour nourrir cette expertise d'exemples concrets.

Par ces démarches, le Comité stratégique de la SGP témoigne de sa volonté de comprendre, de comparer et de documenter les grands thèmes qu'il a choisi d'explorer en 2012 : la qualité de service dans le réseau, les gares et l'environnement des gares.

Le bilan des travaux 2013 qui figure dans ce rapport et les recommandations qui en sont issues confirment, par leur caractère concret, précis et détaillé, la consistance des réflexions conduites sous l'autorité des six co-rapporteurs.

Les préconisations en matière de confort dans les trains, les recommandations précises en matière d'information des voyageurs et la mise en place de l'observatoire des quartiers de gare sont des contributions très concrètes non seulement à la mission de la SGP, mais aussi plus largement à la mise en œuvre du Nouveau Grand Paris tant dans sa dimension transport que dans sa dimension sociale et urbaine.

### Anticiper et conduire une réflexion conjointe

La contribution très étroite des élus et de leurs collaborateurs à l'anticipation des effets de la mise en œuvre du projet témoigne de la mise en place d'une méthode de travail innovante.

Ainsi, la réflexion sur la communication en phase chantier a été engagée par le Directoire très en amont à la demande du Comité stratégique. Une étude s'appuyant sur l'observation de la communication de plusieurs grands chantiers et sur des interviews a permis de dégager des lignes directrices pour la mise en œuvre de la communication chantier. Ces orientations ont été partagées avec le Comité stratégique qui les a approuvées et enrichies. Il en ressort l'idée de développer un réseau de « Maisons de projet ». Ces espaces-relais permettront de créer un lien concret et physique avec les habitants pour expliquer les enjeux du Grand Paris Express au quotidien.

De même, la mise en place en 2013 à la demande du Comité stratégique de l'observatoire des marchés fonciers et immobiliers aux abords des gares du Grand Paris a conduit à traiter un sujet qui commençait à préoccuper professionnels et habitants au moment où il émergeait. Les professionnels de l'immobilier ont confirmé les analyses lors du comité de pilotage et la presse a largement relayé cette initiative et le contenu de la première lettre périodique publiée sur le sujet : les prix des logements entre 2006 et 2011 n'augmentent pas davantage aux abords des gares que dans le reste de la métropole.

À cette occasion, le Comité stratégique a précisé sa méthode d'observation en la limitant au périmètre d'influence immédiate des gares : le quartier compris dans un cercle d'un rayon de 800 mètres, soit ¼ d'heure à pied. Le choix de ce périmètre permet de comparer des territoires de taille équivalente, à une échelle appropriée aux observations et préconisations effectuées. Il permet aussi de ne pas se limiter aux frontières communales lorsque la zone d'influence des gares concerne le territoire de plusieurs communes.

Cette co-élaboration, au sein de la SGP, d'une réflexion poussée dans toutes les dimensions de la mise en œuvre du projet entre le Comité stratégique, le Directoire et les partenaires métropolitains est caractéristique de la méthode de travail qui s'est mise en place spontanément au sein du Comité stratégique.

Je compte bien que nous continuions dans cette voie en 2014, en poursuivant les travaux engagés et en explorant de nouveaux sujets comme la culture dans les gares, l'équipement numérique et l'efficacité énergétique du nouveau Grand Paris.

Je suis convaincu que cette culture collaborative originale permettra d'optimiser la mise en œuvre du Nouveau Grand Paris et ses effets sur les territoires et la qualité de vie des habitants.

**Jean-Yves LE BOUILLONNEC**

Député du Val-de-Marne  
Maire de Cachan

Président du Comité stratégique de la Société du Grand Paris



## GRUPE A

LA QUALITÉ  
DU SERVICE  
DANS LE RÉSEAU



**Bernard Gauducheau**

(Maire de Vanves)

**co-rapporteur du groupe A**

### Mobilisés pour la réussite du Grand Paris Express !

« Grand Paris Express va significativement améliorer les déplacements de 12 millions de franciliens, la qualité de vie et l'attractivité économique de la Région Capitale. Le Comité stratégique de la Société du Grand Paris est l'instance de concertation qui concentre les idées pour créer ce métro. La qualité du service de ce futur réseau en rocade y est un enjeu majeur et fait l'objet d'un groupe spécifique de travail dans lequel je me suis impliqué depuis 2 ans. Nous avons 2 priorités : le confort dans les trains et l'information efficace des voyageurs. En effet, Grand Paris Express va augmenter le nombre d'usagers dans les transports publics franciliens avoisinant déjà les 6 millions de voyageurs par jour actuellement. Nous sommes totalement mobilisés pour satisfaire les usagers ».



**Eric Berger**

(CESER)

**co-rapporteur du groupe A**

### Nous imaginons des structures avant-gardistes

Depuis 2 ans notre groupe de travail cumule somme de réunions et séances de réflexions pour anticiper et inventorier les attentes des Franciliens sur le réseau du Grand Paris à l'horizon 2030. Quel mode de vie, quels tendances et comportements, quels besoins pour nos concitoyens ? Nous travaillons ainsi sur des critères de qualité, de cohérence, sur son aspect pratique et sa coordination avec l'existant. Il s'agit d'imaginer les structures avant-gardistes dans les domaines du confort, des services et de l'information aux usagers, qu'elles soient de nature ponctuelle, sur la vie du réseau, d'infos pratiques ou d'actualité des communes traversées. Nous échangeons aussi dans le domaine de la sécurité des futurs usagers en consultation avec des spécialistes de la radio et de la vidéo surveillance. Ainsi, notre assemblée se mobilise à écouter les souhaits des franciliens et à rencontrer des prestataires et fabricants. Notre mission : Alimenter la Société du Grand Paris de nos réflexions en espérant que nos messages soient perçus et suivis d'effets !

## GRUPE B

LES GARES



**Alain Schumacher**

(Vice-Président de la CA  
Clichy Sous-bois Montfermeil)

**co-rapporteur du groupe B**

### Assurer l'information la plus complète possible

« Le Comité stratégique de la Société du Grand Paris a été prévu par la loi afin de prendre en compte le point de vue des utilisateurs au travers de leurs élus. Cette année encore, au sein du groupe de travail sur les gares, les recommandations faites portent sur des points essentiels pour l'utilisateur : ils concernent l'information en gare et l'exemple le plus marquant à mes yeux est la recommandation de maintenir du personnel en gare, visible et accessible à tous moments, en complément à tous les outils numériques connus ou futurs qui doivent être mis en œuvre pour assurer l'information la plus complète possible. »



**Alain Buat**

(CESER)

**co-rapporteur du groupe B**

### Le voyageur doit disposer de cette information à tout moment

« Pour que le projet du Grand Paris réponde à ses objectifs de construire une rocade autour de Paris en interconnectant les réseaux existants et les nouvelles lignes (verte, rouge, bleue et orange), il est indispensable que l'information à l'usage des voyageurs soit d'une grande précision, actualisée en temps réel, et parfaitement lisible. Qu'il soit dans les transports ou dans les gares, le voyageur doit disposer de cette information à tout moment. Qu'elle soit diffusée par les nouvelles techniques de communication, ou relayée par un personnel dédié, disposant lui-même d'un accès prioritaire aux informations en temps réel, cette information doit permettre au voyageur d'être tenu informé des changements qu'il devra effectuer pour se rendre à destination mais également des éventuels incidents sur son parcours (retards, incidents techniques ou humains, etc.) et des solutions alternatives qui peuvent lui être offertes. En gare, outre les informations concernant le voyage, il doit être renseigné sur les services et commerces présent dans, et à proximité de la gare, avec plan d'accès, nature de la prestation et horaires d'ouverture. Le groupe B du Comité stratégique de la Société du Grand Paris, sensible à ces aspects de la communication, recommande que cet aspect soit pris en compte notamment dans les réflexions concernant l'aménagement intérieur des gares ».

## GRUPE C

L'ENVIRONNEMENT  
DES GARES



**Jean-Pierre Fourcade**

(Ancien Ministre, conseiller  
municipal de Boulogne-Billancourt)

**co-rapporteur du groupe C**

### Des échanges d'expérience utiles

« Comme en 2012, les réunions du groupe de travail sur l'environnement des gares, ont été très suivies. Chaque participant a bien compris l'importance de l'aménagement de l'espace public autour des gares. Toutefois, les membres du comité sont bien conscients des différences très importantes qui existent aujourd'hui dans les zones de 800 mètres autour des gares. Les PLU doivent être progressivement harmonisés afin que la nouvelle gare devienne un déclencheur d'urbanisme moderne. Plus difficile sera l'intégration de ces quartiers de gare dans un urbanisme tenant compte de la transition énergétique et des enjeux métropolitains. »



**Jean-Pierre Hubert**

(CESER)

**co-rapporteur du groupe C**

### Doter la gare d'une offre élargie de services spécifiques

« Une réflexion engagée depuis deux ans sur l'aménagement de l'Environnement des gares, copartagée avec les responsables de la Société du Grand Paris et tous les Elus concernés par le projet, ne pouvait être qu'un exercice passionnant pour le Chef d'Entreprise que je suis au sein du CESER que je représente. S'agissant de concevoir le mieux-être des hommes, des citoyens et des salariés dans leurs nécessaires déplacements, en définissant pour ce faire en amont leurs besoins quotidiens et l'amélioration de leur capacité de mobilité, la nature même de ce projet autour d'un lieu incontournable : la gare, qu'il convient de doter d'une offre élargie de services spécifiques, s'est avérée pour moi particulièrement enrichissante. Quittant malheureusement le CESER ce mois-ci, je garderai un souvenir marqué de la très petite contribution que j'ai essayé d'apporter au Comité stratégique du Grand Paris. »

## LE GROUPE A

# « La qualité du service dans le réseau »

### Introduction présentant les thèmes et le contexte

La qualité de service du réseau est un enjeu stratégique du Grand Paris Express afin de répondre aux besoins des voyageurs et à leurs évolutions.

Aussi, en 2012, le comité a identifié les deux sujets prioritaires suivants : le confort dans les trains et l'information des voyageurs.

Compte tenu du calendrier des études de la SGP concernant la conception des trains des lignes 15, 16 et 17 (ces études ont débuté durant l'été 2013) et

des sujets prioritaires définis par le comité, le thème retenu au programme du groupe A pour 2013 est le design du train.

Ce thème du design du train permet au groupe d'avoir une approche globale de la contribution de la conception du train à la qualité de service du réseau : il englobe bien sûr le confort et l'information des voyageurs.

#### LES SÉANCES DE TRAVAIL DU GROUPE A

Le Groupe A s'est réuni à deux reprises en présence de 22 personnes représentant 11 collectivités :

- **Le 15 mai 2013** : présentations de la démarche du constructeur Alstom et du prescripteur RATP relatives au design du train ;

- **Le 6 juin 2013** : présentation de la démarche du constructeur Bombardier relative au design du train ; présentation des études de la SGP relatives au train ; visite sur site RATP des trains modernes sur pneu (train « MP05 ») de la ligne 1 transformée en ligne automatique début 2013 et des trains récents à roulement fer de la ligne 2 (train « MF01 »).

## Bilan des travaux

### Bilan / apport du groupe

Le groupe a mis en place une démarche de prise de connaissance des pratiques internationales les plus récentes en matière de design des trains afin d'identifier les principaux besoins exprimés par les opérateurs de réseau et de connaître les réponses apportées par les constructeurs à ces besoins.

A cet effet, le groupe a auditionné la RATP en tant que grand opérateur de réseau de transport et deux grands constructeurs de train : Alstom et Bombardier.



Il est à noter en préambule que le design des trains porte sur l'esthétique du train (livrée extérieure et intérieure) mais aussi notamment sur les aspects fonctionnels, le confort, les matériaux du train, la fluidité des voyageurs dans la voiture et lors de la montée / descente du train, l'ambiance intérieure, le sentiment de sécurité. L'enjeu du design est de susciter l'attractivité des voyageurs dans la durée.

Un des points significatifs de ces auditions est la démarche utilisée par les constructeurs et les opérateurs en matière de management du design. Deux grandes démarches de design sont possibles. La première consiste à définir en grande partie le futur design du train avant le choix du constructeur du matériel roulant. Elle implique bien sûr un travail en amont avec un cabinet de design. L'autre option consiste à prescrire des orientations générales de design et c'est le constructeur du train qui propose alors le design du train. Ainsi, certains opérateurs et constructeurs ont développé des compétences de design pour s'adapter aux différents projets à mener.

Un autre point significatif des auditions est la variété des besoins et des réponses de design. L'esthétique et le confort peuvent être notablement différents d'un réseau à l'autre car ce design est en général spécifique à chaque ville. Il doit aussi être en harmonie avec le design des gares desservies et l'identité du réseau.

Le point commun de ces besoins est la nécessité d'anticiper les évolutions des voyageurs par exemple en matière de taille des voyageurs, de services d'information des voyageurs.

Parmi les autres points significatifs, il faut aussi citer le besoin d'exploitabilité de la ligne qui contribue fortement à la régularité de la ligne et au confort des voyageurs. Ainsi, le design doit permettre une fluidité dans les voitures, par exemple par un aménagement adapté et évolutif des sièges (sièges fixes et mobiles) et des portes du train adaptées. L'objectif fonctionnel du design est alors d'optimiser le temps d'échange des voyageurs à quai pour contribuer à la capacité de transport demandée par l'opérateur.

Les échanges du groupe lors de ces auditions ont porté sur les problématiques relatives au transport de vélo, aux aménagements intérieurs des voitures, à la consommation électrique des trains et plus globalement à l'écoconception à la capacité des trains à absorber les évolutions de demande de transport à venir.

Concernant le transport des voyageurs avec vélos, celui-ci n'est possible qu'en heure creuse. Aussi le groupe privilégie une approche plus globale qui reste à mener pour intégrer d'autres solutions telles que le remisage des vélos personnels en gare ou la mise à disposition de vélos en sortie de gare (vélo en libre-service).

Pour ce qui concerne l'aménagement intérieur des voitures, le groupe note l'importance du nombre de places assises pour le confort des voyageurs dans un contexte de population vieillissante. De même cet aménagement peut améliorer le sentiment de sécurité des voyageurs par des dispositions techniques telles que la disposition des sièges, le traitement des ambiances, l'éclairage, l'intercirculation et la vidéo-assistance.

Les échanges relatifs à l'écoconception ont mis en avant l'importance de mettre en œuvre une démarche d'optimisation de la consommation électrique des trains par des dispositifs tels que la récupération d'énergie au freinage et l'utilisation prioritaire du freinage électrique. Le groupe note que cette démarche permet aussi de réduire les émissions de particules dans l'air.

L'information voyageurs est partie prenante de la qualité de l'aménagement intérieur : il s'agit de besoin d'information sur le transport et en temps réel mais aussi sur les événements de chaque gare. Le support de cette information doit être basé sur des produits technologiques du marché et dont le coût est en rapport avec le service offert. Les services d'information des voyageurs dans les trains doivent s'inscrire dans les orientations générales en cours de définition et en relation avec le groupe B en charge des gares.

Ces auditions ont été complétées par des visites des trains des lignes 1 et 2 de la RATP.

## Perspectives / propositions

Les premières propositions d'orientations pour le design des trains afin de viser une qualité de service du réseau répondant aux besoins des voyageurs sont les suivantes :

- Des trains qui répondent encore aux besoins de transport dans 30 ans pour intégrer notamment les évolutions de trafic.
- Hiérarchiser les besoins et priorités en matière d'offre de service dans les trains et sur le réseau.
- Intégrer la problématique vélo par une approche globale en menant une réflexion commune aux trois groupes de travail.
- Développer une démarche d'écoconception des trains.



## Pistes de travail pour 2014

Le groupe souhaite aborder deux nouveaux sujets :

- Le premier est relatif à la qualité de service perçue par les voyageurs sur le quai et le confort des riverains aux abords des lignes du Grand Paris Express lors de la circulation des trains, notamment concernant le bruit.
- Le deuxième est relatif à la gestion des modes dégradés d'exploitation et à la qualité de l'information des voyageurs.

Pour cela le groupe envisage des auditions de personnes compétentes.

Le Groupe A prévoit une visite à l'étranger de la nouvelle ligne automatique n°5 du métro de Milan mise en service le 10 février 2013.

La délégation sera accueillie par l'autorité locale de transport : l'Azienda di Transporti Milanesi (ATM) et par le constructeur de la ligne, la société Metro5. Cette visite permettra de rencontrer un troisième constructeur de train, la société Ansaldo Breda qui a fabriqué les trains de cette nouvelle ligne.

Le groupe souhaite aussi une information sur la démarche sécurité et sûreté prévue par la SGP pour le réseau.

## LE GROUPE B

# « Les gares »

## Introduction

Cette année, le groupe B a abordé plus particulièrement **le sujet de l'information comme levier d'intégration des gares sur les territoires.**

**D**ans une gare, les besoins en matière d'information sont tout d'abord orientés vers les fonctions essentielles directement associées au transport : signalétique de jalonnement pour orienter le voyageur dans la gare, information en temps réel sur le trafic, identification des modes de transport accessibles depuis la gare, etc.

Le STIF, en tant qu'Autorité Organisatrice, veille à la pertinence et à la cohérence du traitement de cette information de base, dans une logique de complémentarité des modes de transports et d'intermodalité à l'échelle de la Région Ile-de-France.

Pour répondre aux enjeux de mobilité et de lien entre les territoires portés par le Grand Paris, les gares du Grand Paris doivent l'excellence en matière de performance et d'exhaustivité de l'information de transport. Cette information doit être complète et adaptée suivant les besoins des voyageurs et les étapes de leurs parcours.

Pour être efficace, cette information intermodale doit être :

- actualisée en temps réel dans des délais minimum, particulièrement en cas de perturbations ;
- accompagnée de propositions d'itinéraires de remplacement ;
- être diffusée sur tous types de supports : écrans, supports fixes, équipements individuels mobiles, etc. ;
- relayée par du personnel dans la gare.

En plus de l'information sur les modes de transport (Train, RER, Métro, Tram, TramTrain, Bus, Car, Trolley bus, Vélo, Parking, Taxis, Piétons, etc...), l'ensemble des services associés à la mobilité doit également être traité (location / réparation de vélos, co-voiturage, etc...).

Mais au-delà de cette dimension transport, nécessaire et fondamentale, l'information est aussi un outil d'intégration des services et des commerces, d'ancrage du quartier dans la ville et la région et de complémentarité entre la gare et son environnement.

C'est au regard de ce contexte, à la croisée du monde des transports, de la ville, des services et des commerces, que le groupe B s'est interrogé sur la mise en place d'une information exhaustive, efficace et accessible à tous pour les gares du Grand Paris.

## Bilan des travaux

### Bilan / apport du groupe

#### Recommandations pour l'information dans les gares du Grand Paris

##### Garantir une chaîne d'information sans « coupure »

Afin d'estomper les limites de territoires, de domania- lité entre opérateurs et de donner une vision unifiée de parcours aux voyageurs, il est nécessaire de penser la diffusion et le traitement de l'information de manière à assurer une continuité harmonieuse, de « porte à porte », entre les différents systèmes rencontrés tout au long du déplacement du voyageur. Près des 3/4 des gares du Grand Paris sont connectées avec des gares existantes de métro, RER ou Transilien, des gares TGV ou des aéroports (Orly, Roissy-CDG et Le Bourget), et la majorité des futurs usagers du Grand Paris Express effectuera leur trajet en correspondance avec un autre mode : ce constat rend impératif la bonne articulation de l'information dans les gares du Grand Paris avec les systèmes d'information des réseaux existants.

##### Offrir une information sur les services et commerces de la gare et du quartier

La gare et son quartier doivent être abordés comme un tout cohérent afin de valoriser les complémentari- tés et les synergies entre les services et commerces en gare et ceux présents en ville. Afin d'assurer une

bonne intégration de la gare dans son quartier et d'apporter de la valeur ajoutée réciproque à l'offre de service, l'information en gare doit porter sur ces deux espaces : l'information devient un outil de synergies de développement économique local.

##### Offrir un accès facile et immédiat à l'informa- tion sur la vie urbaine et culturelle

En complément de l'information sur le transport, la Société du Grand Paris doit se fixer des objectifs supplémentaires et prospectifs pour répondre aux évolutions des besoins des voyageurs de 2020 et ancrer de manière plus forte les gares dans leurs quartiers. Ainsi les gares, en fonction des spécifici- tés de chaque territoire pourront proposer de l'infor- mation sur les ressources créatives des territoires : patrimoniales (monuments & sites historiques), culturelles & artistiques (musées, salles de spectacle, cinémas, œuvres d'art, friches artistiques, événe- ments culturels...), mais aussi naturelles, sportives, gastronomiques, sociales, politiques...

##### Valoriser la dimension internationale du Grand Paris

Pour les non francophones, les messages doivent être proposés dans plusieurs langues, de manière ciblée en fonction du public de voyageurs de la gare. Ainsi, tout particulièrement dans les gares « portes de la métropole », connectées aux aéroports et aux

### LES SÉANCES DE TRAVAIL DU GROUPE B

Le Groupe B s'est réuni à trois reprises en présence de 38 personnes représentant 17 collectivités :

- Le 21 mars 2013
- Le 5 juillet 2013
- Le 7 octobre 2013

La participation de nombreux intervenants à ces réunions a permis d'alimenter la réflexion et de consolider une logique de partenariats et d'échanges, notamment avec l'Autorité Organisatrice (le STIF).

Le Groupe B « Les gares » remercie l'ensemble des intervenants pour la qualité et la pertinence de leurs interventions :

- les étudiants de l'ENSCI pour la présentation de leur projet de "Kiosque de service à l'âge de l'accès"
- Vermon EVERITT, Chief Officer de Transport For London (TFL)
- Gaëlle GALAN, Chef de la Division Politiques de Services du STIF, accompagnée de mesdames Annick HAUDEBOURG, Michèle CHEVRANT-BRETON et Catherine LE GALL

- Anh-Vu NGUYEN, président et fondateur de la Société Fidzup
- Stephan MARROCOQ, représentant de la Société Wegatt

Liste des présentations étudiées (ces documents sont mis à disposition sur le site internet de la SGP « Infos et Publications ») :

- Présentation d'une étude de prospective sur « le kiosque des services » commanditée par la SGP à une équipe d'étudiants en design de l'ENSCI.
- Intervention de V. Everitt, Chief Officer (Directeur) de Transport for London (TFL) sur la politique d'information développée dans les transports londoniens.
- Intervention de G. Galan, direction de l'exploitation / division Politique de services et études d'exploitation du STIF sur les enjeux liés au développement intégré des systèmes d'information voyageurs en Ile-de-France.
- Interventions de A.V. Nguyen et de S. Marrocoq, fondateurs de start-up spécialisées dans les services innovants à destination du développement du commerce notamment de proximité, sur les traitements possibles d'une information partagée transport / services.

gares TGV, et dans les gares « emblématiques » desservant des quartiers d'affaires, les sites touristiques ou les zones de développement économique de la région Ile-de-France, les messages chercheront à s'adapter aux besoins de voyageurs internationaux.

#### Accompagner la diffusion de l'information par le personnel

A tous moments, le personnel doit pouvoir jouer un rôle important dans la diffusion des messages et l'aide à l'utilisation des supports d'information. Pour ce faire, l'architecture et le design (notamment du point d'accueil) doivent favoriser les contacts directs entre personnel et voyageurs.

### Points de vigilance

#### Permettre l'évolutivité et l'adaptabilité du système d'information

Les mises en service successives des gares du Grand Paris Express sur 10 ans entraîneront des modifications ou des ajouts successifs de messages. Le système d'information mis en place doit être capable d'anticiper et d'absorber ces transformations dans le temps.

Par ailleurs, l'évolution des technologies est également à prendre en compte. Il apparaît nécessaire de ne pas préjuger dès aujourd'hui des technologies de demain pour ne pas figer

#### Ouvrir, mettre à disposition et partager les données

Pour être efficace la diffusion de l'information doit être partagée par tous : autorité organisatrice, opérateurs de transport, gestionnaires et exploitants des espaces, commerçants, etc. Cet échange de données doit être complet, constant et durable en dépit des changements d'acteurs. Cette politique d'ouverture et de partage vise à développer une exploitation innovante des données, aussi bien par des acteurs institutionnels que privés, dans le but de produire de nouveaux outils au service des voyageurs et des habitants.

des solutions qui pourraient devenir obsolètes à l'horizon 2020-2030.

#### Veiller à la bonne hiérarchisation des contenus entre le transport, la ville, les services et les commerces

Pour gérer au mieux la cohabitation d'informations multiples, des principes de hiérarchisation forts doivent être mis en place dans les contenus, le traitement et le mode de diffusion de ces informations, afin que les informations liées au transport restent prédominantes et que les informations complémentaires soient bien intégrées dans le système.

#### Ne pas remplacer l'humain par le tout numérique

Si les informations sont multiples, le profil des utilisateurs l'est encore plus. Leurs attentes sont différentes et passent autant par le contact humain que par l'utilisation de nouvelles technologies. Ainsi, si les supports numériques offrent de nombreuses possibilités, ils ne peuvent répondre aux pratiques et aux besoins de l'ensemble des voyageurs. Différents types de médias, relayés par le personnel en gare (que l'on doit pouvoir aisément rencontrer à tous moments), doivent ainsi se compléter pour répondre aussi bien au besoin d'accompagnement individualisé qu'à la recherche d'autonomie complète : utilisation de supports traditionnels (statiques ou dynamiques), simple d'utilisation et accessible au plus grand nombre ; utilisation de mobiliers interactifs

innovants, utilisation de systèmes de géolocalisation sur supports personnels pour permettre un tri de l'information en fonction des besoins et des profils des utilisateurs (personnalisation de l'information).

#### Préfigurer l'arrivée de la gare

La mise en place d'une communication ciblée « gares du Grand Paris à venir » aux abords des emprises chantiers des gares doit être envisagée pour :

- gérer au mieux les relations avec les riverains en les informant au plus tôt des nuisances : bruits, circulation, relocalisation d'équipements et de commerces, etc.
- anticiper l'arrivée de la gare par la diffusion d'informations sur les services et commerces aux abords, la vie urbaine et culturelle, etc.

### Pistes de travail pour 2014

Le groupe de travail « gares » souhaite que les travaux réalisés en 2013 alimentent les études de la Société du Grand Paris qui seront conduites en 2014 sur le sujet de l'information « voyageurs » (définition d'un programme d'information « voyageurs », conception d'une charte graphique, réalisation d'une charte d'intégration des supports, etc.) et des services.

Le groupe de travail envisage d'explorer un nouveau sujet portant sur les actions culturelles dans les gares et les réseaux afin de produire si nécessaire des recommandations au regard des réflexions engagées sur ce thème par les équipes de la Société du Grand Paris.

# LE GROUPE C

## « Environnement des gares »

### Introduction

Ainsi qu'il l'avait proposé en bilan des travaux de l'année 2012, le groupe environnement des gares a consacré ses travaux 2013 aux différentes composantes de l'environnement des gares : constructions et règles d'urbanisme, espaces publics et commerces. Il a également examiné lors de la réunion des trois groupes la proposition d'observatoire des quartiers de gares qui répondait à une demande exprimée dès 2012 et confirmée au cours des travaux 2013 : catégoriser les quartiers de gares.

La diversité des situations autour des gares, que ce soit sous l'angle des tissus urbains, des règles d'urbanisme permettant de faire évoluer ces tissus ou des espaces publics, est encore une fois apparue comme une caractéristique essentielle de l'environnement des gares.

Tissus pavillonnaires, quartiers plus denses, constructions et règles disparates de part et d'autres des limites communales illustrent cette diversité pour ce qui est du bâti. Discontinuité de la trame viaire, franchissements impossibles des infrastructures par les piétons, reliefs rendant l'accessibilité difficile pour les vélos font partie du constat pour les espaces publics.

Ces observations confortent la nécessité de mettre en place l'observatoire des quartiers de gares dans sa double dimension de comparaison des quartiers entre eux pour dégager des typologies et de monographies pour approfondir la connaissance partagée de chaque quartier.

Ces observations confirment également la nécessité de concentrer les observations et les recommandations sur des périmètres bien définis, à proximité immédiate de la gare et de sa zone d'influence : le quartier compris dans un cercle d'un rayon de 400 mètres autour de la gare pour l'aménagement des espaces publics, et dans un cercle d'un rayon de 800 mètres, soit un quart d'heure à pied, pour les diagnostics urbains : observatoire des marchés fonciers et immobiliers aux abords des gares, observatoire des quartiers de gare. Le choix de ces périmètres systématiques permet de comparer des territoires de taille équivalente, à une échelle appropriée aux observations et préconisations effectuées. Il permet aussi de ne pas se limiter aux frontières communales lorsque la zone d'influence des gares intercepte le territoire de plusieurs communes. Il permettra enfin, le moment venu, de préconiser la localisation ou la rénovation d'équipements structurants en priorité dans ces périmètres : hôpitaux, lycées, équipements culturels, sportifs, récréatifs et commerciaux d'intérêt métropolitain.

Le groupe tient également à confirmer l'importance qu'il attache à la communication sur les chantiers, à sa mise en place rapide et en étroite coordination avec les élus et leurs services de communication, à la réactivité des structures mises en place.

Cette exploration des composantes de l'environnement des gares, environnement bâti, espaces publics et environnement économique permet de dresser le bilan 2013 du groupe environnement des gares et de dégager les pistes de travail pour 2014.

## Bilan des travaux

### LES SÉANCES DE TRAVAIL DU GROUPE C

Le groupe C s'est réuni à trois reprises en présence de 42 personnes représentant 24 collectivités :

- Le 24 janvier 2013 sur l'environnement bâti des gares
- Le 24 mai 2013 sur les espaces publics autour des gares
- Le 28 juin 2013 sur les commerces aux abords des gares

Le groupe C remercie l'ensemble des intervenants pour la qualité et la pertinence de leurs interventions :

- Nicolas JAEHRLING, ville de Cachan
- François Bertrand chargé de l'UT 92 - DRIEA
- Dominique ALBA directrice générale de l'APUR
- Patricia PELLOUX - APUR
- Audry JEAN-MARIE - APUR
- François MOHRT - APUR
- Société STRATEC

Liste de présentations étudiées (ces documents sont mis à disposition sur le site internet de la SGP, rubrique gouvernance, comité stratégique, documents des groupes de travail à télécharger)

Les PLU de la ligne 15 Sud - SGP  
Le potentiel de densification autour des gares des Hauts-de-Seine - UT 92 DRIEA  
La trame viaire du cœur de la métropole- APUR  
Les opportunités de création, de reconstitution et de reconfiguration de parkings publics aux abords des gares Grand Paris Express (STRATEC)

En outre, une réunion commune aux trois groupes, A, B et C, le 11 octobre 2013, a permis de présenter trois sujets : la communication projet en phase chantiers, les premières orientations pour l'observatoire des quartiers de gares et les outils réglementaires et opérationnels au service des collectivités pour maîtriser les mutations foncières aux abords des gares.  
Jean Claude RUYSSCHAERT, directeur régional et interdépartemental de l'équipement et de l'aménagement et Dominique Alba, directrice générale de l'APUR, sont remerciés pour leurs présentations au cours de cette réunion.

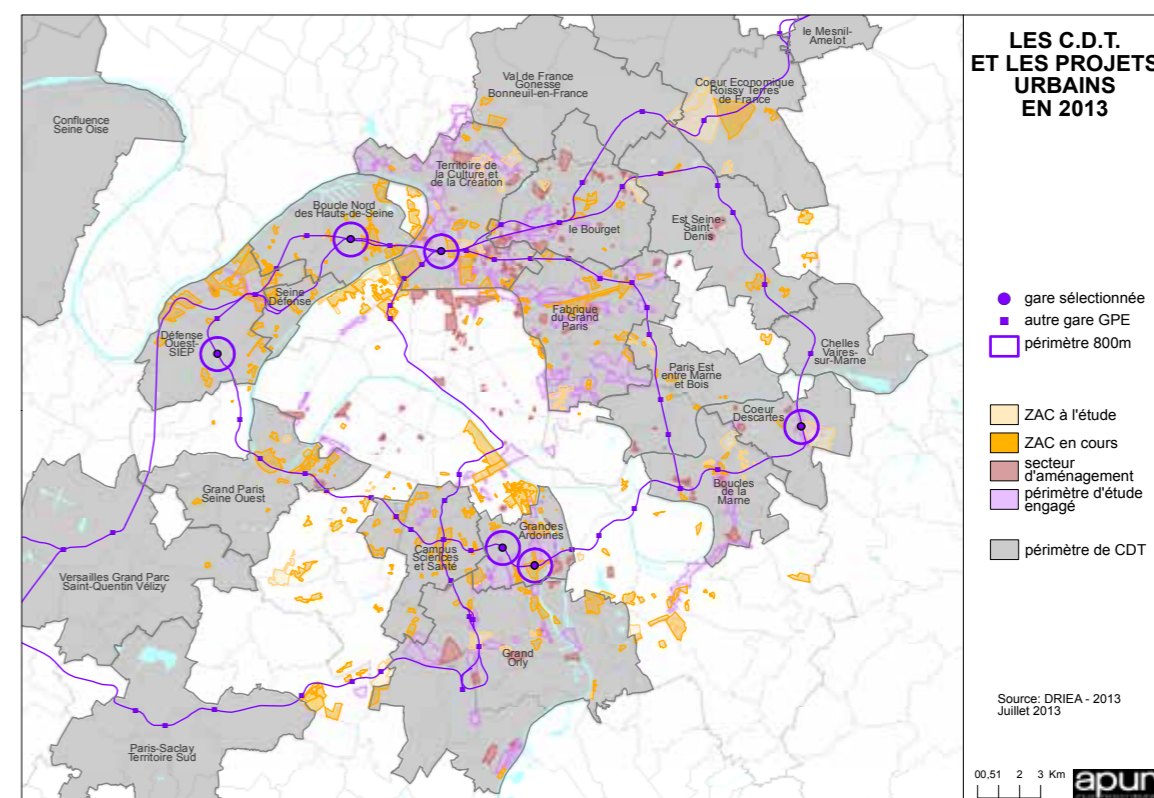
Le potentiel de densification autour des gares des Hauts-de-Seine - UT 92 DRIEA  
La trame viaire du cœur de la métropole- APUR  
Les opportunités de création, de reconstitution et de reconfiguration de parkings publics aux abords des gares Grand Paris Express (STRATEC)

### Recommandations 2013

#### L'observatoire des quartiers de gares :

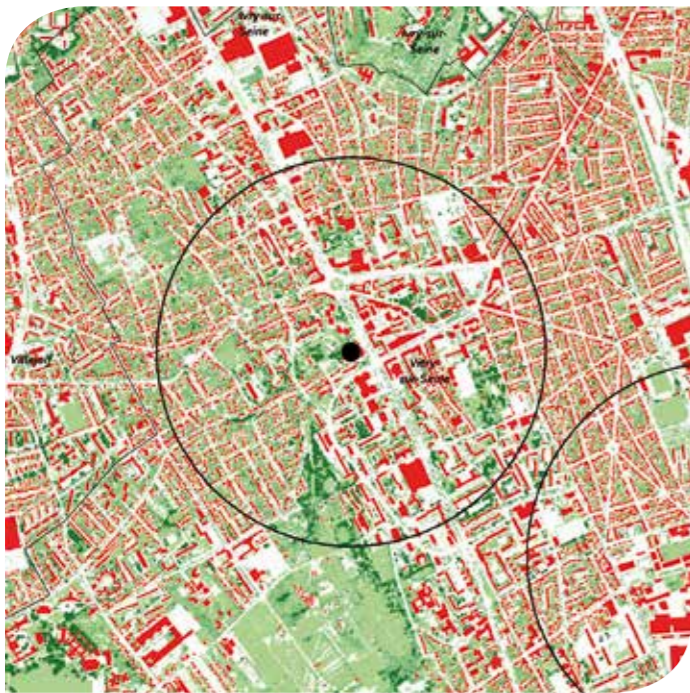
La préfiguration de l'observatoire des quartiers de gares réalisée par l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR) en partenariat avec la Société du Grand Paris et la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) est particulièrement riche d'informations et de comparaisons très stimulantes. Le groupe recommande que ce projet soit mené à son terme au cours des deux

années à venir, par une réalisation de monographie pour chaque gare, dans l'ordre de mise en service des tronçons, et par l'achèvement de la comparaison et du classement de toutes les gares. Les monographies relatives aux 16 gares du tronçon sud de la ligne 15 pourraient être produites pour l'été 2014. Le groupe recommande également que l'observatoire soit élargi au recensement des commerces existants aux abords des gares et souhaite que la chambre de commerce de Paris puisse y contribuer.



### Un recueil de bonnes pratiques en matière d'outils fonciers et de cohérence urbaine

Afin de favoriser les échanges d'expériences entre les membres du Comité stratégique en matière de politiques urbaines aux abords des gares, le groupe recommande que la SGP et la DRIEA réalisent avec la contribution des membres du Comité stratégique qui le souhaitent un recueil des expériences concrètes mises en place pour anticiper et organiser les mutations foncières et pour faire évoluer les PLU autour des gares. Ce recueil sera diffusé en priorité aux membres du Comité stratégique.



### Un guide de recommandations en matière d'aménagement des espaces publics aux abords des gares

Afin de favoriser les aménagements d'espaces publics aux abords des gares permettant de renforcer leur accessibilité en particulier par les piétons et les vélos, le groupe recommande que la SGP s'appuie sur l'APUR, le STIF, la DRIEA et la contribution des membres du Comité stratégique qui le souhaitent pour élaborer un guide de recommandations. En effet il est apparu que cette question de l'accessibilité des gares est cruciale, mais qu'elle relève d'une pluralité de maîtres d'ouvrage dans le périmètre immédiat de la gare dans un rayon de 400 mètres. Il est donc indispensable que les maîtres d'ouvrage puissent se référer dans la programmation du traitement des espaces publics aux abords des gares à des préconisations issues d'expériences éprouvées et comparables.

### Des relais locaux pour la communication de chantier

Le groupe de travail se félicite que le Directoire ait partagé très tôt avec le Comité stratégique ses réflexions sur la communication de chantier. Toutefois, le groupe de travail recommande de démultiplier le plus largement possible les dispositifs mis en place en s'appuyant sur des relais locaux identifiés avec chaque maire : « sentinelles locales », associations de riverains, groupes de travail ad hoc dans chaque ville, maisons de projet à mettre en place localement par les élus...

### Points de vigilance

Le groupe de travail recommande à l'ensemble des membres du Comité stratégique d'être vigilant sur trois sujets :

- veiller à la cohérence urbaine aux abords des gares en lien avec les directives du nouveau SDRIF,
- aménager en priorité les cheminements piétons vers chaque gare,
- veiller à ce que les nouvelles dispositions réglementaires pour lutter contre les recours abusifs soient bien connues des élus.

### Pistes de travail pour 2014

Le groupe de travail « environnement des gares » souhaite que les travaux engagés en 2013 soient poursuivis en 2014 : observatoires des prix des marchés fonciers et immobiliers aux abords des gares et observatoire des quartiers de gares et que ses recommandations soient mises en œuvre : recueil de bonnes pratiques en matière d'outils fonciers et d'harmonisation des PLU et guide de recommandations en matière d'aménagement des espaces publics aux abords des gares

Le groupe de travail envisage d'explorer trois nouveaux sujets concernant l'environnement des gares afin de produire si nécessaire des recommandations :

- la contribution possible des gares à l'efficacité énergétique des quartiers de gares,
- la contribution du réseau à l'offre d'équipements numériques aux entreprises installées aux abords des gares,
- le bilan de l'offre de services médicaux existante et souhaitable dans les quartiers de gare.

## Communes

**Alfortville**  
Richard ANANIAN  
*Maire adjoint*

**Antony**  
Jean-Yves SENANT  
*Maire*

**Arcueil**  
Christian METAIRIE  
*Maire adjoint*

**Asnières-sur-Seine**  
Sébastien PIETRASANTA  
*Maire*

**Aubervilliers**  
Odile FOURNIER  
*Maire adjoint*

**Aulnay-sous-Bois**  
Philippe GENTE  
*Maire adjoint*

**Bagneux**  
Marie-Hélène AMIABLE  
*Maire*

**Blanc-Mesnil**  
Didier MIGNOT  
*Maire*

**Bois-Colombes**  
Yves REVILLON  
*Maire*

**Bonneuil-En-France**  
Jean-Luc HERKAT  
*Maire*

**Boulogne-Billancourt**  
Jean-Pierre FOURCADE  
*Conseiller municipal*

**Bry-sur-Marne**  
Jean-Pierre SPILBAUER  
*Maire*

**Cachan**  
Jean-Yves LE BOUILLONNEC  
*Maire*

**Champigny Sur Marne**  
Georges CHARLES  
*Maire adjoint*

**Champs sur Marne**  
Maud TALLET  
*Maire*

**Chateaufort**  
Patrice PANNETIER  
*Maire*

**Chatillon**  
Jean-Paul BOULET  
*Maire adjoint*

**Chaville**  
François GUILLET  
*Maire*

**Chelles**  
Jean Paul PLANCHOU  
*Maire*

**Chevally-Larue**  
André DELUCHAT  
*Maire adjoint*

**Clamart**  
Philippe KALTENBACH  
*Maire*

**Clichy**  
Gilles CATOIRE  
*Maire*

**Clichy-sous-Bois**  
Olivier KLEIN  
*Maire*

**Colombes**  
Philippe SARRE  
*Maire*

**Courbevoie**  
Pierre BORDEAUX  
*Maire adjoint*

**Créteil**  
Serge LAGAUCHE  
*Conseiller municipal*

**Drancy**  
Jean-Christophe LAGARDE  
*Maire*

**Fresnes**  
Jean-Jacques BRIDEY  
*Maire*

**Dugny**  
André VEYSSIERE  
*Maire*

**Garches**  
Patrick SCHWARTZ  
*Conseiller municipal*

**Gennevilliers**  
Jacques BOURGOIN  
*Maire*

**Gentilly**  
Gilles ALLAIS  
*Maire adjoint*

**Gif sur Yvette**  
Michel BOURNAT  
*Maire*

**Gonesse**  
Jean-Pierre BLAZY  
*Maire*

**Gournay-sur-Marne**  
Claude KRANTZ  
*Maire adjoint*

**Guyancourt**  
François DELIGNE  
*Maire*

**Issy-les-Moulineaux**  
André SANTINI  
*Maire*

**Joinville**  
Olivier DOSNE  
*Maire*

**Kremlin-Bicêtre**  
Jean-Luc LAURENT  
*Maire*

**La Courneuve**  
Gilles POUX  
*Maire*

**La Garenne-Colombes**  
Jean-Pierre HERVO  
*Maire adjoint*

**Le Bourget**  
Albert CONTY  
*Maire adjoint*

**Le Mesnil-Amelot**  
Alain AUBRY  
*Maire*

**L'Haÿ-les-Roses**  
Patrick SEVE  
*Maire*

**L'Île-Saint-Denis**  
Philippe MONGES  
*Maire adjoint*

**Livry-Gargan**  
Alain CALMAT  
*Maire*

**Magny-les-Hameaux**  
Tristan JACQUES  
*Conseiller municipal*

**Maisons-Alfort**  
Michel HERBILLON  
*Maire*

**Malakoff**  
Joël ALLAIN  
*Conseiller municipal délégué*

**Marne la Coquette**  
Thierry MORAEL  
*Conseiller municipal*

**Massy**  
Vincent DELAHAYE  
*Maire*

**Mauregard**  
Marion BLANCARD  
*Maire*

**Montfermeil**  
Xavier LEMOINE  
*Maire*

**Montrouge**  
Jean-Loup METTON  
*Maire*

**Meudon**  
Hervé MARSEILLE  
*Maire*

**Nanterre**  
Patrick JARRY  
*Maire*

**Neuilly-sur-Seine**  
Jean-Christophe FROMANTIN  
*Maire*

**Noisy-le-Grand**  
Michel MIERSMAN  
*Maire adjoint*

**Orly**  
Christine JANODET  
*Maire*

**Orsay**  
David ROS  
*Maire*

**Palaiseau**  
Claire ROBILLARD  
*Maire*

**Paray-Vieille-Poste**  
Franck DEGIOANNI  
*Maire adjoint*

**Paris**  
Pierre MANSAT  
*Maire adjoint*

**Puteaux**  
Bernard GAHNASSIA  
*Maire adjoint*

**Rueil Malmaison**  
Denis GABRIEL  
*Maire adjoint*

**Rungis**  
Raymond CHARESSON  
*Maire*

**Saint Maur des Fossés**  
Sylvain BERRIOS  
*Maire adjoint*

**Saint-Aubin**  
Gaëtan LE GUILLEBON  
*Maire*

**Saint-Cloud**  
Eric BERDOATI  
*Maire*

**Saint-Denis**  
Didier PAILLARD  
*Maire*

**Saint-Ouen**  
Jacqueline ROUILLON-DAMBREVILLE  
*Maire*

**Sevran**  
Stephane GATIGNON  
*Maire*

**Sèvres**  
François KOSCIUSKO-MORIZET  
*Maire*

**Suresnes**  
Cécile GUILLOU  
*Maire adjoint*

**Thiais**  
Richard DELL'AGNOLA  
*Maire*

**Tremblay en France**  
Mathieu MONTES  
*Maire adjoint*

**Vanves**  
Bernard GAUDUCHEAU  
*Maire*

**Vauclouson**  
Virginie MICHEL-PAULSEN  
*Maire*

**Versailles**  
Thierry VOITELLIER  
*Maire adjoint*

**Ville-d'Avray**  
Denis BADRE  
*Maire*

**Villejuif**  
Claudine CORDILLOT  
*Maire*

**Villepinte**  
Nelly ROLAND-IRIBERRY  
*Maire*

**Villiers sur Marne**  
Jacques Alain BENISTI  
*Maire*

**Villiers-le-Bâcle**  
Jacques GIMEL  
*Maire*

**Vitry sur Seine**  
Michel LEPRÊTRE  
*Maire adjoint*

**Wissous**  
Régis ROY-CHEVALIER  
*Maire*

## EPCI

**CA\* Versailles Grand Parc**  
François de MAZIERES  
*Président*

**CA\* Marne la Vallée Val de Maubuée**  
Paul MIGUEL  
*Président*

**CA\* Marne et Chanteraine**  
Jean-Jacques MARION  
*Président*

**CA\* Clichy sous-bois Montfermeil**  
Alain SCHUMACHER  
*Vice-président*

**CA\* Terre de France**  
François ASENSI  
*Président*

**CA\* Plaine Commune**  
Patrick BRAOUZEC  
*Président*

**CC\* de la Plaine de France**  
Daniel HAQUIN  
*Président*

**CA\* de l'aéroport du Bourget**  
Vincent CAPO-CANELLAS  
*Président*

**CA\* Plaine centrale du Val de Marne**  
René ROUQUET  
*Vice-Président*

**CA\* Seine Amont**  
Daniel DAVISSE  
*Président*

**CA\* Val de Bièvre**  
Patrick DAUDET  
*Vice-Président*

**CA\* Sud de Seine**  
Joël ALLAIN  
*Conseiller communautaire*

**CC\* Châtillon-Montrouge**  
Jean-Pierre SCHOSTECK  
*Conseiller communautaire*

**CA GPSO\***  
Hervé MARSEILLE  
*Vice-président*

**CA\* Cœur de Seine**  
Eric SEYNAVE  
*Conseiller communautaire*

**CA\* Mont-Valérien**  
Christian DUPUY  
*Président*

**CA\* Seine-Défense**  
Eric CESARI  
*Conseiller communautaire*

**CA\* Les portes de l'Essonne**  
François GARCIA  
*Président*

**CA\* des Hauts-de-Bièvres**  
Georges SIFFREDI  
*Président*

**CA\* du plateau de Saclay**  
David BODET  
*Conseiller communautaire*

**CA\* Europe Essonne**  
Vincent DELAHAYE  
*Président*

**CA\* de Saint-Quentin en Yvelines**  
Robert CADALBERT  
*Président*

## Parlement

Jean-Pierre CAFFET  
*Sénateur*

Michel BERSON  
*Sénateur*

Sébastien PIETRASANTA  
*Député*

Pascal POPELIN  
*Député*

## CMA et CCI

**CMA d'IDF**  
Laurent MUNEROT  
*Président*

**CCI de l'Essonne**  
Thomas CHAUDRON  
*Représentant*

**CCI de Versailles Val d'Oise Yvelines**  
M. François BELLINI  
*Trésorier*

**CCI de Seine et Marne**  
Jean-Robert JACQUEMARD  
*Président*

**CCI de Paris - IDF**  
Pierre-Antoine GAILLY  
*Président*

## CESE Ile-de-France

Organisations syndicales

Bernard LACHAUX - CFE-CGC  
*Membre*

Alain LANDRE - CGT  
*Membre*

Jean-François LE JEUNE - FO  
*Membre*

Organisations professionnelles

Alain BUAT - CCIP 92  
*Membre*

Eric BERGER - MEDEF IDF  
*Membre*

Jean-Pierre HUBERT - CRCI  
*Membre*

## Partenaires

Paris Métropole

Philippe LAURENT  
*Président*

Jacques JP MARTIN  
*Représentant*

Association des Maires d'Île-de-France

Michel TEULET  
*Président*

Comité des finances locales

Gilles CARREZ  
*Président*

**Membres de droit**

Le Président du Conseil de surveillance de la SGP  
Le Président du Directoire de la SGP  
Le Préfet de la Région Île-de-France, entendu à sa demande

# Métro de Londres :

## Gares et espaces autour des gares

Lundi 15 avril 2013



*Dans le cadre des différents ateliers conduits par la Société du Grand Paris pour rendre les gares et leurs abords mieux adaptés aux attentes des usagers, les membres du Comité stratégique ont souhaité observer les exemples européens de réalisation de réseaux de transport en commun.*

*C'est dans cette logique qu'une délégation d'élus de la région Île-de-France, invitée par la Société du Grand Paris et Transport For London (TFL) a voyagé à Londres afin de découvrir le réseau de transport de la capitale britannique.*

*Lors de cette journée d'étude, les élus invités, tous concernés par une future gare du réseau de transport public Grand Paris Express, ont pu s'informer sur les méthodes de construction des différentes infrastructures.*

*Ce voyage d'étude a également permis de prendre connaissance des opérations de communication mises en place par TFL concernant l'impact des travaux pour les riverains.*

*Le prochain rendez-vous est prévu à Milan en 2014.*

### Station « Dalston Junction »



Direction la station de Dalston Junction par la Victoria Line et la ligne du London Overground. La photo illustre un exemple de valorisation foncière au-dessus de la station. On y voit un immeuble de logement au-dessus de la gare.



L'arrivée de la gare permet de reconfigurer un quartier, qui était autrefois vétuste. En arrière-plan de la photo ci-dessus, de vieux immeubles bientôt démolis.

### Salle olympique de Stratford et présentation de TFL



10h, Direction Stratford via Highbury et Islington line. Visite du site des Jeux olympiques de Londres 2012 via la gare rénovée de Stratford. Les équipes de TFL présentent la nouvelle ligne de métro circulaire Overground (ouverte en 2007) et le pôle d'échange de Stratford.

### Salle olympique de Stratford et présentation de TFL

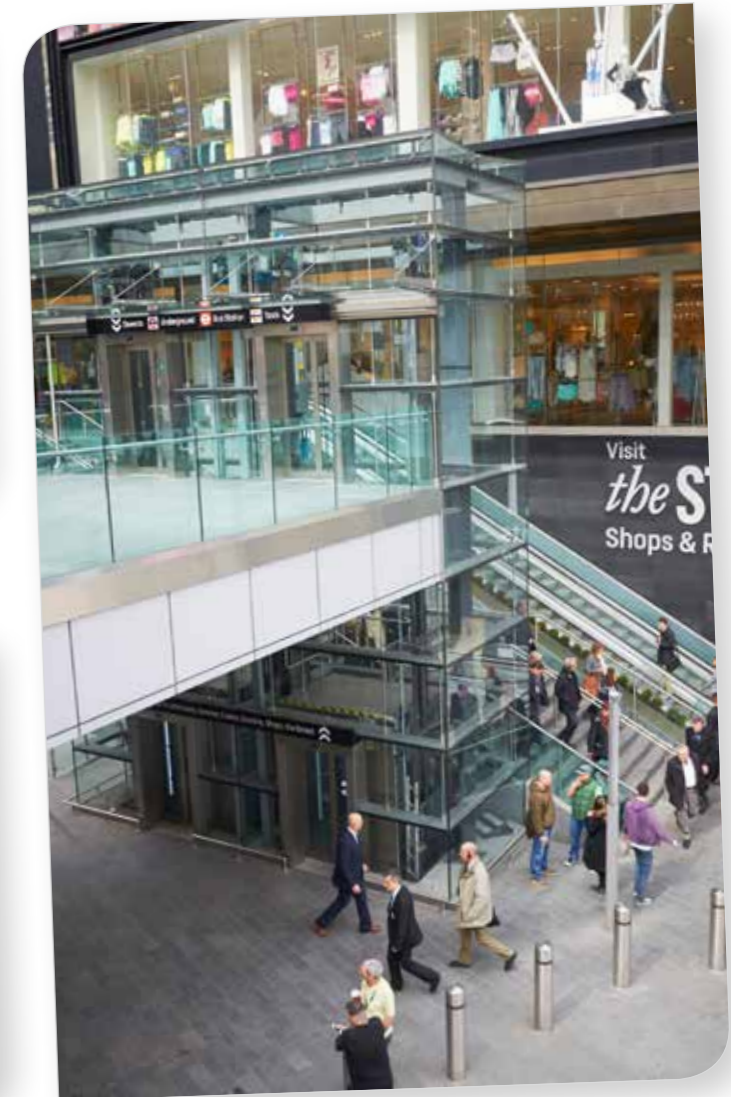


Sir Peter HENDY, Président de Transport for London (Autorité organisatrice des Transports pour le Grand Londres) est intervenu pour répondre aux nombreuses interrogations des maires.

### Site de Stratford et son Centre Commercial développé en lien avec le pôle d'échange



Traversée de la passerelle de Stratford. Cette infrastructure enjambe les lignes ferroviaires, reliant le centre commercial à la gare.



## Le chantier de la station de Tottenham Court Road vu depuis le 18<sup>e</sup> étage d'un immeuble adjacent



Quartier de Tottenham Court Road en plein cœur de ville : observation du chantier du métro, du 18<sup>e</sup> étage d'un immeuble adjacent.  
L'équipe de TFL présente le chantier et sa stratégie de communication concernant les diverses nuisances.  
Les thèmes abordés : Comment est traité l'impact du chantier sur le quartier ? - Quelles sont les difficultés rencontrées lors de la construction d'une gare dans un environnement urbain dense ? - Comment sont traités le bruit et les vibrations causées par le chantier ?

## Visite du centre d'information Crossrail



Présentation générale de la stratégie de communication sur le projet et des relations avec le public  
La photo montre une maquette du Grand Londres.





TFL est dirigé par un conseil d'administration. Ses membres sont nommés par le maire de Londres, qui y siège également. L'adjoint aux transports de Londres préside ce conseil, il s'agit actuellement de Peter Hendy depuis le 17 janvier 2006.

**Organisation :**

TFL est organisé en trois branches, chacune ayant la responsabilité de différents aspects et modes de transport. Les trois principales branches sont :

- London Underground : responsable de la gestion du réseau de métro de Londres, communément appelé « the tube ». Ce réseau est sous-divisé en trois unités de prestation de services.
- Transports dits « de surface » :
  - le réseau de bus londoniens ;
  - les services spécialisés pour handicapés ;
  - la prise en charge du réseau de voies navigables (Tamise), des bandes cyclables et des espaces piétons ;
  - la gestion du trafic, planification, signalisation et sécurité routières ;
  - l'entretien de ses voies terrestres ; le péage urbain de Londres ;
  - les taxis et autres véhicules de location ;
  - la station de bus « longues distances » ;
  - le « Freight Unit » qui développe un programme pour le transport de marchandises dans Londres.
- London Rail : responsable de la coordination des opérateurs qui amènent le National Rail dans Londres, notamment London Overground.



Immeuble Le Cézanne  
30 avenue des Fruitiers - 93200 Saint-Denis  
Tél.: 01 82 46 20 00

[www.societedugrandparis.fr](http://www.societedugrandparis.fr)