



→ Sommaire

→ Gare TGV et développement économique

- 2 Du réseau européen et régional à l'espace gare
- 3 L'effet TGV
- 4 Mobilisation des collectivités, stratégie et politique d'accompagnement
 - L'Association des villes européennes
 - Rafael, club des villes né du TGV
 - Rovaltain, Syndicat Mixte
- 11 Le rôle des gares

→ Gare TGV, mobilité et pôle d'échange

- 14 Poitiers, un pôle d'échanges pour remodeler la ville
- 16 Valence, la Drôme parie sur l'interconnexion
- 18 Pôle d'échanges d'Angers

Gares nouvelles :

- 20 Avignon
- 22 Aix en Provence

→ Gare TGV, centre de vie et d'affaires

- 24 Le Mans, Centre d'affaires Novaxis

→ Gare TGV, architecture

- 27 AREP, l'Agence des gares
- 28 RFR, bureau d'études d'ingénierie

→ Gare TGV, repères bibliographiques

- 29 Ouvrages, Etudes, Sites internet, Articles de presse, Organismes

Du réseau européen et régional à l'espace gare

Source : Les cahiers scientifiques du transport n° 31/1997 – Valérie Mannone – Gares TGV et nouvelles dynamiques urbaines en centre ville - Association des villes européennes de la grande vitesse – « Gare TGV et stratégie de valorisation »

Si l'absence du TGV peut être fatale, à l'inverse, disposer d'une gare branchée sur le nouveau réseau, ne constitue pas un gage automatique de développement. La grande vitesse ferroviaire n'apporte rien. Elle accélère les flux dans les deux sens. Elle peut amener des richesses mais aussi contribuer à les exporter vers des régions mieux équipées.

Et paraît donc indispensable de penser la grande vitesse dans une perspective globale d'aménagement qui prenne en compte la notion de territoire ou de bassin à grande vitesse.

Cela suppose de réfléchir son rôle et son aménagement selon deux niveaux :

Le premier, à l'échelle régionale, pour lequel il s'agit d'organiser au mieux la diffusion de la grande vitesse à l'ensemble de l'arrière-pays.

Le second à l'échelle de la ville, pour lequel il convient de repenser la place de la gare dans son environnement et en faire un pôle de transport attractif et multimodal, participant pleinement à la vie de l'agglomération.

Définir une stratégie globale d'accueil et de valorisation

Si l'on veut profiter des effets positifs de l'arrivée de la grande vitesse dans une agglomération, il faut l'anticiper.

Aussi, les collectivités doivent-elles se doter de stratégies volontaristes et dynamiques visant à renforcer leur potentiel local de développement.

Ces politiques sont d'autant plus efficaces qu'elles dépassent le cadre strict de la commune d'accueil et doivent se développer dans le cadre élargi du bassin d'affluence de la grande vitesse, en privilégiant les démarches intercommunales.

L'effet TGV

Source : Association des villes européennes de la grande vitesse

Le TGV a un effet d'entraînement sur les villes qu'il dessert....

Nier l'effet TGV serait passer sous silence Nixford à Lyon-La Part Dieu, les Mutuelles du Mans sur la Technopole du Mans, les projets immobiliers à Tours et Poitiers...

Pourtant pour que l'effet soit maximum, il faut que la grande vitesse soit le plus confortable possible, c'est-à-dire alliant vitesse, fréquence (être à une heure de Paris n'est pas une réalité si on ne dispose que de 3 ou 4 navettes quotidiennes, il faut donc obtenir le plus de fréquences possible) et horaire adapté. Il faut donc permettre aux usagers d'arriver dans les grands centres d'affaires internationaux aux horaires de bureaux : avant 10 h, départ entre 12 et 14 h, retour entre 18 et 20 h.

Pour obtenir cette qualité de desserte, la condition sine qua non est de faire venir un maximum de clients sur la gare TGV il faut donc irriguer le mieux possible l'hinterland (arrière pays)

Faire de la gare un pôle de transport

Il faut que sur cette gare se croisent les réseaux urbains des transports, les réseaux départementaux (car, route), les réseaux régionaux (TER et donc possibilité de desserte sur la gare des trains régionaux, et non comme on le voit souvent des gares TGV ne pouvant accueillir qu'un seul type de train, le TGV) et bien sûr, les trains à grande vitesse. Sur ce pôle de transport, les réseaux ferrés classiques ne doivent pas être délaissés mais servir la multimodalité.

A chacun selon ses moyens ou la nécessité d'une typologie de villes

Rennes et Vendôme, Mâcon et Lyon ne peuvent être considérées comme des villes TGV, sans prendre en considération leurs différentes situations. D'un côté, vous avez des Eurocités où le TGV n'est « qu'un » élément de plus dans le facteur d'attractivité, de l'autre vous avez des cités où le TGV est le pivot de toute politique économique. Pour rendre compte de cette situation, trois situations urbaines possibles :

Les villes étapes (ville de taille réduite où l'offre tertiaire est minime et où le TGV représente l'atout pour l'implantation de nouvelles activités)

Les villes étapes institutionnelles (capitale départementale)

Les villes têtes de lignes (Eurocités françaises, destination privilégiée des TGV car garantie d'une clientèle abondante).

Le moyen : collaboration entre les diverses collectivités locales

Avec la nécessité de plus en plus actuelle de financements locaux pour obtenir les lignes TGV désignées comme peu rentables (moins de 8 % pour la SNCF), avec la conditions indispensable de faire de la gare le pôle de transport régional, émerge l'idée, non pas de la ville TGV coupée de son environnement, mais du territoire desservi par la grande vitesse.

Mobilisation des collectivités, stratégie et politique d'accompagnement

Source : Les cahiers scientifiques du transport n° 31/1997 – Valérie Mannone – Gares TGV et nouvelles dynamiques urbaines en centre ville

Les projets de gares nouvelles ont été précocement intégrés dans des stratégies de développement associé à une implication financière plus importante. Les collectivités locales ont constitué des *SEM, des syndicats intercommunaux* afin de lever les obstacles institutionnels qui pourraient nuire à l'essor de nouvelles zones d'activités autour de ces gares.

Les collectivités territoriales ont enfin pris conscience de la nécessité de faire de ces sites *des pôles de services* afin de renforcer leur attractivité .

Pourtant, la présence d'une gare TGV, même intégrée au réseau de transport régional, n'apparaît pas comme un élément suffisant au développement d'une zone d'activités en l'absence de mesures concrètes favorisant l'implantation des entreprises.

La réussite ou l'échec de l'effet d'entraînement de la grande vitesse dépendra de la qualité de la collaboration entre les collectivités locales : intercommunalité pour l'emplacement de la gare et la construction de nouveaux projets à vocation économique ou de services.

Dans ce cadre, les collectivités dont notamment la Région ont un rôle décisif à jouer afin de permettre l'irrigation de la gare par le TER et donc de faire profiter la grande vitesse d'un large bassin de population. En participant au financement des nouvelles lignes TGV, celles-ci devront nécessairement participer à l'intégration de la grande vitesse sur leur territoire en termes de tracé et d'exploitation.

La grande vitesse représente pour les villes l'opportunité de réaliser de nouveaux programmes urbains autour de l'espace gare

Ces programmes sont majoritairement immobiliers mais doivent également être urbains.

Néanmoins, si pour des raisons de rareté de l'espace en centre-ville ou pour des raisons techniques, la grande vitesse ne peut arriver en centre-ville, il convient de créer en zone périurbaine une gare-bis dont la qualité de desserte et un des critères importants pour sa localisation. Cependant, entre une gare-centre et gare-bis, il existe une nouvelle alternative, si l'on considère que la gare doit être développée en fonction d'une logique d'aménagement urbain et non d'une logique de transport.

L'association des villes européennes de la grande vitesse

Source : villeseuropeennes.org



Date de création : 1991

André Billardon, son fondateur, en a été le premier président. , André Rossinot lui a succédé de 1994

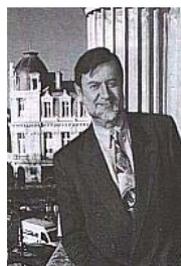
Elle regroupe près de **50 collectivités européennes**, parmi lesquelles :

Dijon, Limoges, Metz, Pau, Namur, Kaiserslautern, ou encore le Conseil Régional Midi-Pyrénées.

Elle plaide pour que la grande vitesse ferroviaire soit accessible au plus grand nombre, y compris au sein des territoires dépourvus de gares. Interlocutrice des sociétés européennes de Chemins de Fer et des Ministères, elle considère que l'aménagement du territoire européen ferroviaire doit s'orienter vers :

- la continuité des axes de la grande vitesse ferroviaire
- la création de nouvelles lignes indépendamment des lignes existantes pour générer une véritable politique de fret
- la modernisation et l'augmentation de l'offre de trains régionaux en relation avec la grande vitesse ferroviaire et l'établissement de systèmes tram-train dans le péri-urbain
- l'institution d'un partenariat actif entre les États, les collectivités locales concernées et les autorités organisatrices de transport
- l'intégration très en amont de l'arrivée de la grande vitesse dans les politiques urbaines et pour cela réinventer la gare du XXIème siècle.

Pour mieux évaluer l'impact du TGV, elle s'apprête à financer trois études, portant sur la grande vitesse et les gares bipolaires (par exemple le Mans ou Nancy), sur l'effet TGV dans les grandes villes, et sur l'impact sur le fret de la libération des lignes classiques avec le TGV. Elle s'apprête d'autre part à publier à la rentrée une étude de Gilles Rabin intitulée « Ville et grande vitesse en France et en Allemagne.



Actuellement, Jacques Santrot, maire de Poitiers et président de la Communauté d'agglomération assure la présidence de cette association.

D'après un entretien accordé à la Vie du Rail du 10 juillet 2002, Jacques Santrot déclare : « Dès le début, nos efforts se sont portés sur un point : faire en sorte que la SNCF prenne en compte toute la chaîne des déplacements, dans laquelle le TGV est un maillon, certes essentiel, mais un maillon. Cela suppose de mieux mettre en correspondance les différents modes de transports locaux, régionaux, nationaux et européens.

Rafael, club des villes né du TGV

Source : www.rafhael.org



Réseau des agglomérations de Flandres, du Hainaut, de l'Artois et du Littoral

RAFHAEL est issu d'une **association de lobbying** en faveur du TGV Nord, créée en 1987, par Pierre MAUROY, maire de Lille.

« RAFHAEL est une Association de droit français, régie par la loi de Juillet 1901 »

Celle-ci nommée "TGV Gare de Lille" regroupait des institutions, des entreprises, des chambres consulaires et même des particuliers !

En 1993, elle atteignit son objectif en accueillant le TGV-Nord au cœur de Lille plutôt qu'en rase campagne, TGV qui irrigue également un certain nombre de villes de la région Nord-Pas de Calais.

C'est en 1995, sur la base d'une dynamique historique que TG-Villes-RAFHAEL se constitua en **Réseau de Villes**, en associant toutes les villes du Nord-Pas de Calais désireuses de travailler ensemble sur les retombées du TGV.

La Bataille du Rail de la fin des années 80 a légué son expérience à toute une région et même au-delà, puisque les belges, flamands ou wallons, se retrouvent maintenant dans une même structure qui défend des intérêts communs dans ce domaine majeur qu'est l'accessibilité.

En décembre 1997, l'Etat français reconnaissait officiellement l'activité de l'association en la labellisant "Réseau de Villes" au cours d'un Comité Interministériel de Développement et d'Aménagement du Territoire.

Cette labellisation lui a permis de rejoindre rapidement le Club National qui compte actuellement une vingtaine de Réseaux de Villes en France.

Le 11 juillet 2000, dans un souci de simplification, de meilleure lisibilité et de correspondance plus adaptée aux nouvelles orientations (plus exclusivement focalisées sur le TGV), TG-Villes-RAFHAEL est devenu **RAFHAEL**.

Elle constitue en fait un club de villes et d'intercommunalités. Une instance que la région juge intéressante : Michel Delebarre, président du Conseil régional, est également président de l'association. Son secrétaire général Dominique Cresson, considère qu'elle joue **un rôle « de facilitateur, pas d'acteur »**.

Rafael, club des villes né du TGV (suite)

Les objectifs de l'association

Organiser le dialogue entre les villes et les acteurs des villes

C'est-à-dire aboutir à une communication spontanée et naturelle entre villes, mais aussi entre les acteurs de la Ville au sein de chacune des communes du Réseau. Il s'agit également d'associer des partenaires privés.

Ceci passe aussi par l'initiation de réseaux thématiques.

Fédérer les acteurs (politiques, administratifs, socio-économiques, culturels, sportifs, ...) autour de projets innovants, facteurs de développement économique au sens large.

Souligner la dimension euro-régionale du Réseau.

Faire prendre conscience aux habitants du Réseau qu'ils appartiennent à une communauté euro-régionale dynamique, par le biais d'actions concrètes, de services supplémentaires initiés par le Réseau.

Mutualiser les compétences et les moyens en échangeant les expériences entre villes du Réseau ; informer aussi sur ce qui se passe sur d'autres territoires.

Valoriser chaque ville à travers des points d'attraction forts, ce qui permet d'organiser la complémentarité et la cohérence du développement des agglomérations vis-à-vis de leur territoire.

Générer une émulation saine entre les villes du Réseau.

C'est le meilleur moyen de se maintenir sur la pente ascendante du développement.

Composition

Le réseau est composé de Villes, d'Agglomérations, mais aussi d'institutions et d'entreprises qui ont fait le choix de soutenir l'activité du réseau.

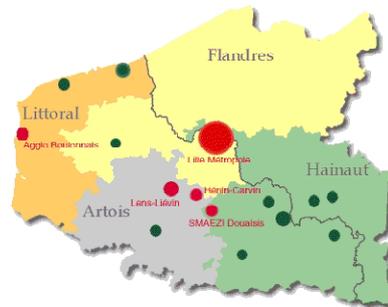
14 villes



Arras, Avesnes-sur Helpe, Boulogne-sur-mer, Cambrai, Douai, Dunkerque, Liévin, Lille, Mons, Roubaix, Tourcoing, Valenciennes, Villeneuve d'Ascq, Ypres (un total de 2 millions d'habitants, répartis dans le Nord, le Pas de Calais, la Flandre Occidentale, le Hainaut)

Rafael, club des villes né du TGV (suite)

5 structures intercommunales



- Communauté Urbaine de le Lille Métropole (1 million d'hts)
- Communauté d'Agglomération du Douaisis (ex – Syndicat Mixte pour l'Aménagement et l'Equipement des Zones industrielles du Douaisis), créée le 1er janvier 2002
- Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin
- Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin
- Communauté d'Agglomération du Boulonnais

1 institution régionale

- Conseil Régional Nord-Pas de Calais

2 organismes consulaires

- Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille Métropole
- Chambre de Commerce et d'Industrie du Nord-Pas de Calais

8 « entreprises » partenaires

- Euralille
- Lille Grand Palais
- SORELI
- Union régionale CFE – CGC
- La Générale Routière
- La BPN
- Le Crédit Lyonnais

Source : valentinois.com

Rovaltain, Syndicat Mixte



L'objectif de Rovaltain est de penser et de conduire, en partenariat avec la Région Rhône - Alpes, le Département de la Drôme et l'Etat, l'aménagement de ce site en vue d'y construire un projet de développement structurant pour le Sud Rhône Alpes autour d'un parc à thème d'activités économiques et touristiques.

La nouvelle gare d'interconnexion est au cœur de cette problématique d'aménagement et de développement

Création d'une ZAD

Dès 1994, un périmètre de **330 hectares** a été créé autour de la future gare et classé Zone d'aménagement différé (ZAD).

Et en 1998, un premier secteur de **160 hectares** a été défini.

A ce jour, Rovaltain assure **la maîtrise de 60 de ces 160 hectares**.

Pour y faire quoi ?

Une zone d'activités high tech

D'abord une première zone d'activités high tech d'une vingtaine d'hectares, **un investissement estimé à 15 MF** par Rovaltain qui en sera le maître d'ouvrage.

Un quartier de la gare

Ensuite un "quartier de la gare", de part et d'autre du bâtiment ferroviaire, pour accueillir **des établissements hôteliers et des sièges sociaux d'entreprises** à 2 h 12 de Paris et 1 h de Marseille.

Un parc à thème

Le syndicat mixte de Rovaltain projette d'ouvrir en 2006 **un parc récréatif et éducatif, d'ambition internationale**.

Et enfin un **parc d'activités économiques** autour du **thème de la sensorialité**, sur une centaine d'hectares.

"Plusieurs équipes de concepteurs ont été sollicitées.

L'idée serait de créer un parc tout à la fois informatif, éducatif, gastronomique accueillant aussi des activités de production, de recherche, de démonstration et des salons ou colloques sur les thèmes des rapports de l'homme et de la nature, des odeurs, des saveurs, du développement durable" développe Henri Bertholet. Reste maintenant à valider l'idée avec une étude de faisabilité de 15 à 20 mois, puis auprès d'investisseurs potentiels.

A 12 kms de Bésayes, un parc à thème « la porte du sud »

Situé à proximité de la gare TGV de Valence Rhône-Alpes Sud, ce parc dénommé "la Porte du Sud" s'étendrait sur une **centaine d'hectares**.

Il abordera le thème de **la sensorialité** en jouant sur l'éveil des cinq sens et la perception par l'homme des renseignements sur son milieu extérieur. Le personnage de Gilgamesh, l'un des mythes héroïques fondateurs de la civilisation millénaire méditerranéenne, servira de guide aux visiteurs en assurant le fil rouge entre les trois sites du parc: ludique, économique et scientifique.

Un contrat d'objectifs vient d'être conclu entre la Région, la préfecture, le département de la Drôme et le syndicat mixte afin de mener les études de faisabilité déterminant le fonctionnement, l'organisation du parc et ses délais de construction.

La Région finance à hauteur de **720 000 F** la réalisation de ces enquêtes et alloue une subvention de **1 540 000 F** sur trois ans au programme d'études du grand projet.



Extrait d'un entretien de Denis DONGER

Directeur artistique et fondateur et le directeur du théâtre de la Courte Echelle à Romans, est impliqué dans le projet Rovaltain.

Entre le Futuroscope, le Puy du Fou et un univers de cascades virtuelles...

Le projet Rovaltain est présidé par **M. Bertholet**, qui est **le maire de Romans**.

C'est un projet qui est commun à Romans, Valence et Tain l'ermitage, d'où le nom de ROVALTAIN... En fait, il s'agira d'un parc de 300 hectares, s'inscrivant dans le projet de la nouvelle gare TGV, avec une ouverture sur **les richesses naturelles de la région, avec le Goûteroscope et l'arômoscope**, qui ont été lancés au salon du goûter de valence...

Pourrais-t'on dire que ce projet ressemblerait au Futuroscope ?

D'une certaine manière oui, puisqu'il y a la fois l'aspect ludique "parc d'attraction" et l'aspect à la fois scientifique et culturel... En fait, Joël, mon frère, et moi-même, avons fondé une association, "Cyber-Scénique", qui découle d'un concept architectural tournant autour de l'occupation de l'espace représenté par la salle de spectacle dans sa globalité. C'est ce qui nous a amené à monter un projet et à le présenter au comité de pilotage de Rovaltain. En fait, on se situerait quelque part entre le Futuroscope, le Puy du Fou (avec notamment son spectacle sons et lumières) et un univers de cascades virtuelles...

Les partenaires du projet

L'Etat, la Région, et le Département ont voté un budget de **3 millions de francs** pour une étude de faisabilité plus poussée. Parmi les partenaires important, on peut aussi mentionner **Sanoflor**, avec R.Balz qui en est le directeur technique et scientifique, J.M Lopez qui est le président des **Sidérurgie Lopez**, et encore **le Centre Mondial des Arômes**...

Le rôle des gares TGV

Source : *Les cahiers scientifiques du transport n° 31/1997 – Valérie Mannone – Gares TGV et nouvelles dynamiques urbaines en centre ville - Association des villes européennes de la grande vitesse – « Gare TGV et stratégie de valorisation »*

« Réinventer la gare »

Il convient de repenser le rôle de la gare, qu'elle soit gare de centre-ville ou gare-bis. Celle-ci doit être impérativement redéfinie non plus comme un lieu ferroviaire, mais comme un pôle de transport où se croisent et s'échangent les différents modes de transport régionaux et urbains.

De fait, la gare n'est plus simplement un bâtiment fonctionnel où l'on prend son train ; **elle est également un lieu où l'on consomme, où l'on travaille, où l'on se rencontre et où l'on se cultive.**



Devenue centre de services participant à la vie d'un quartier ou d'une ville, elle s'adresse autant aux voyageurs qu'aux citoyens.

« Imaginer pour créer une gare grande vitesse au concept novateur »

Les premiers programmes de gares TGV relevaient d'autres équipements qui supportaient les grands thèmes de la symbolique urbaine : aérogares, équipements culturels... et qui ont permis de développer de nouvelles approches. Aussi, la tendance actuelle invite à réfléchir à un nouveau concept de gare grande vitesse qui intégrerait à la fois ce qui relève des **contraintes fonctionnelles : interconnexion, intermodalité, fonctionnalité** et ce qui relève des **contraintes emblématiques : modernité, monumentalité, identité**

En effet, le modèle de la gare tel qu'il est appréhendé aujourd'hui a évolué notamment grâce à la dynamique grande vitesse et les interrogations que suscite son aménagement.

L'appel d'idées dont le projet a fait l'objet d'une présentation favorable à la Direction Générale des Transports de la CEE, a été développé à partir de trois thèmes majeurs, dans le **cadre de plusieurs études de cas déterritorialisées : transport et desserte, développement urbain, rapport au site.**

Le rôle des gares TGV



Rencontre avec Marie Duthilleul Architecte de la SNCF

Source : *D'Architectures* n° 92 Source
Grandes lignes TGV – Oct 1994. Isabelle Ferré-Lemaire

Lieux de gare

Lieux de brassage social, de croisement de foules, de côtoiement de cultures et d'émotions, de rencontres, les gares occupent une place particulière dans nos vies et nos imaginaires.

A la fin du XIXème siècle, elles devinrent des lieux mythiques de la vie sociale en donnant accès à nouveau mode de transport qui révisa la géographie.

Porte de la ville sur le royaume du voyage, elles furent déçues par la voiture, plus souple, et l'avion, plus rapide, qui affaiblirent ensemble le mythe des grands trains.

Aujourd'hui, la situation se renverse : le TGV leur redonne leurs lettres de noblesse et fédère une nouvelle architecture qui va faire signe dans la cité et dont les acteurs locaux s'emparent comme un fleuron et un moteur qui aidera l'économie à remodeler ses trajectoires.

Il faut revaloriser les gares, faciliter leur accès, créer leur quartier. Les lois sur la décentralisation étayent le dialogue entre la SNCF et les élus auxquelles elles donnent de nouvelles possibilités d'intervention sur l'urbanisme et l'aménagement des villes.

Que recouvre le concept de la gare aujourd'hui ?

La gare est l'endroit où l'on peut réinventer la ville moderne car c'est là que se croisent tous les transports mécanisés inventés au cours du xxème siècle : trains à grande vitesse ou régionaux, métros, tramways, RER, autoroutes et routes de toute nature. C'est donc à la fois un carrefour d'infrastructure de transports et en même temps un quartier de ville. C'est cela le paradoxe de la gare.

Un lieu de gestion des flux et celle de l'attente

Dans une gare, on ne vient pas pour attendre. On vient pour vivre : partir, rêver, flâner. Du coup, les gens veulent pouvoir inventer la tranche de vie qu'ils vont y passer. Il faut que toutes les fonctions de la ville soient présentes dans la gare comme dans la ville. La ville est véritable concentré de ville, un lieu d'aventures dans la vie quotidienne.

L'arrivée du TGV a-t-il changé la conception des gares ?

C'est surtout l'attention portée par la société au train et à la gare qui a changé. Le TGV a redonné une importance à la gare, reconsidérée par les collectivités locales comme une véritable porte de la ville.

« Porte d'entrée dans une agglomération, la gare moderne irrigue la ville »

Une gare n'est plus un point mais un trait. Elle s'étend au moins sur 500 mètres et partout dans le monde se pose la question de la relation entre ville, développement et quartier. La gare agit comme un catalyseur sur l'ensemble des forces de la ville. La force du projet architectural va tirer la programmation d'un quartier.

La gare marque aujourd'hui une rupture avec la notion fonctionnelle du transport. Elle est devenue un lieu noble à qui le TGV a redonné magie et fulgurance.

Hier, les gares s'assimilaient à des lieux de crise et d'arrêt, arrières de ville, chargés de nostalgie. Aujourd'hui elles se fondent dans le flux de la ville, elles l'irriguent.

Le rôle des gares TGV (suite)

« Faire une gare » consiste en effet à conduire une opération d'aménagement. »

Donner une identité à ce qu'on appelle les pôles multimodaux fondés sur l'idée d'un lieu à double appartenance : celle de la ville ou du site qui les accueille et celle du train. Les nouvelles gares ont pour point commun d'avoir été conçues pour la plupart simultanément à l'aménagement de leur environnement immédiat.

Ces nouveaux lieux d'échanges fournissent l'occasion de renforcer la vocation tertiaire de la ville, d'étudier la meilleure accessibilité à la nouvelle gare et de peaufiner le service rendu aux habitants et aux voyageurs. Le paysage se structure, de nouveaux quartiers émergent en donnant du souffle à la ville entière. Mais le vent économique ne suit pas nécessairement les mêmes couloirs que le train et l'expérience a prouvé que l'infrastructure ne crée par automatiquement le développement économique. La ville doit alors se fortifier en services, affiner son urbanité à travers la recherche, la haute technologie, le commerce, le tourisme...



Dans le cas des grandes interconnexions, la gare sert de prétexte et de moteur à la recomposition urbaine. Elle redéfinit le lieu d'échanges que furent les villes à leur origine et restitue une mémoire de la mixité et du mouvement qui lui permet de recomposer les liaisons entre le quartier de la gare et le centre. Simple accommodage du tissu urbain ou vastes projets à l'échelle d'une agglomération, les gares suscitent autour d'elles des aménagements pour la plupart très ambitieux.

La gare : « site urbain d'importance stratégique, objet d'aménagement complexe »

Repenser le rôle de la gare signifie tout d'abord la définir non plus comme nœud ferroviaire mais comme pôle de transport, lieu d'échanges accessible par-dessus et par-dessous. Espace en trois dimension, pôle plurimodal. Inutile de gagner du temps avec un train performant si c'est pour le perdre avant et après dans les correspondances intermédiaires !

Son accessibilité et sa transparence doivent contribuer à l'intégrer harmonieusement à son quartier. L'intérieur et l'extérieur de la gare deviennent plus flous, le quartier se transforme en site urbain d'importance stratégique, objet d'aménagement complexe .



➔ Gare TGV , mobilité et pôle d'échange



Poitiers, un pôle d'échanges pour remodeler la ville

La réalisation du pôle d'échanges constitue une opération phare pour l'Agglomération de Poitiers. Elle a pour premier objet de faciliter le transit et , au-delà, de remodeler le Poitiers d'après-guerre, édifié dans la vallée, au pied de l'oppidum sur lequel est juchée la ville historique. Joli cas d'école qui permet de voir, « comment on peut recomposer un quartier en partant du TGV ».

La démarche s'inscrit dans une réflexion plus vaste, esquissée avant 1990. D'où ce projet d'ensemble dont une partie a déjà été réalisée, et qui ne sera pas mené à son terme avant 2010.

Situation



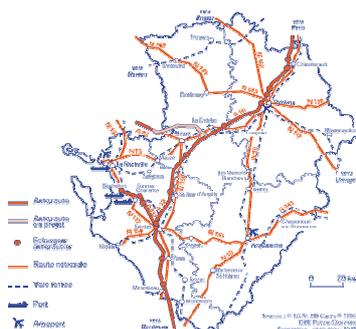
La région Poitou-Charentes bénéficie d'infrastructures routières et ferroviaires, qui la rendent facilement accessible : Autoroute A 10 et TGV Atlantique relient Paris à Bordeaux et desservent Poitiers, Angoulême et Noirt, La Rochelle. Depuis juin 2000, une nouvelle station TGV-Parc du Futuroscope met le Parc à 90 minutes de Paris.

Paris Montparnasse : 1H27 (15 A/R quotidiens)

Poitiers - La Rochelle : 40 mn

Poitiers - Bordeaux : 1H45

Infrastructures et transports



En matière routière, la région souhaite s'accrocher à un axe routier est-ouest puissant, que sera la route Centre Europe Atlantique et ses deux branches terminales qui seront au nord, la liaison Limoges-Poitiers-Nantes et, au sud, Limoges-Angoulême-Royan.

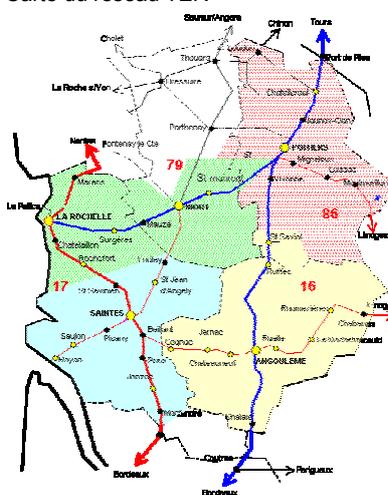
Bâtiment / Architecture



Le hall de la gare TGV du Futuroscope de Poitiers est un hall triangulaire d'environ 10 000 m³

Environnement / Equipement

Carte du réseau TER



Navette Gare-Futuroscope

Pôle d'échange multimodal
 Quartier d'affaires programmé pour 2004
 Ce nouveau quartier d'affaires ne manquera pas d'atouts, puisqu'il sera situé à 1h30 du centre de Paris (grâce au TGV) et à quelques centaines de mètres du centre de Poitiers

Entre 6 000 et 8 000 m² de bureaux et commerces

une halte routière composée de 15 quais

une station de taxis

700 places de stationnement

des cheminements piétons et cyclistes

un hall "multimodal" avec des aires d'accueil et d'information.

Maîtrise d'ouvrage

Communauté d'Agglomération - Ville de Poitiers -SNCF- le Conseil Général- la Région- l'Etat – SEP

Financement

13 millions d'euros
 Etat (9 millions de F) Région (7,5 millions de F), qui a inscrit ce dernier au contrat de plan 2000-2006,

Maîtrise d'œuvre

AREP

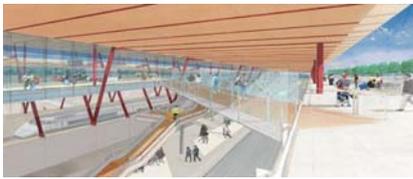
Trafic

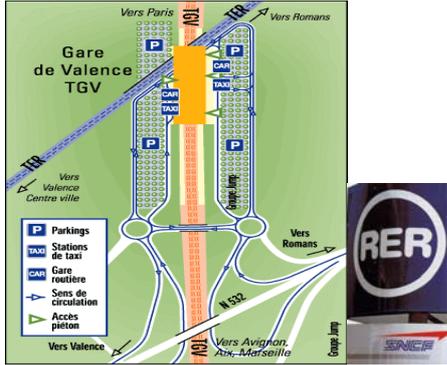
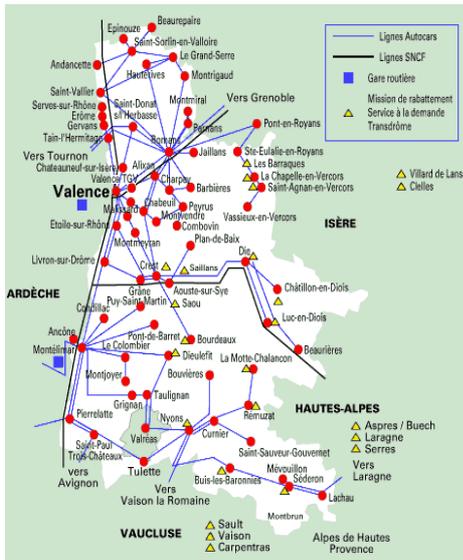
➔ Gare TGV , mobilité et pôle d'échange



Valence, la Drôme parie sur l'interconnexion

La zone d'attraction de la gare s'étend sur cinq départements : Drôme, Ardèche, Vaucluse, Isère, Alpes du Sud avec une nette prédominance de la Drôme :70 % dont la moitié pour les agglomérations de Valence et de l'Ardèche 20 % environ. Première gare située au Nord de la ligne TGV Méditerranée, Valence TGV est un exemple de réalisation unique et innovante. Gare intermodale par excellence, elle réalise l'interconnexion avec les TER

<p>Situation</p> 	<p>Située dans une tranchée de 300 mètres, au croisement de la ligne nouvelle, de la ligne Grenoble-Valence et de la Route Nationale 532</p>
<p>Bâtiment / Architecture</p>  	<p>La gare s'articule autour d'un bâtiment-pont construit au-dessus des voies TGV, large de 50 mètres et reposant sur des murs à l'aide de poteaux et de poutres métalliques</p> <p>Le concept architectural laisse une impression de grande fluidité associant une structure en acier de 2600 tonnes et d'importantes surfaces vitrées assurant la transparence de l'ensemble et permettant aux voyageurs de profiter des paysages de la Drôme, du Vercors et de l'Ardèche depuis le hall en pente revêtu d'un plancher bois.</p> <p>Un hall de 200 m de long sur 10 m de large, revêtu d'un plancher de bois exotique, accueille l'ensemble des services.</p> <p>Sa particularité : il est en pente douce afin de rejoindre plus facilement la gare TER.</p> <p>Deux lignes pour 2 niveaux avec au niveau supérieur de la gare, les quais TGV au niveau inférieur, les trains TER (ligne Valence-Grenoble). Cette organisation permet un passage rapide d'un train à l'autre et un accès aisé à tous les autres moyens de transport</p>
<p>Environnement / Equipement</p>	<p>Intermodalité TGV/Train express régional (TER) / gare routière en prise directe sur le hall de gare</p> <p>32 trains RER par jour</p> <p>Des bus interurbains</p>

 	<p>Une navette routière rapide entre les gares de Valence TGV et Valence Ville (20 mn)</p> <p>1 200 places de parking</p> <p>Plus de 60 % des voyageurs accèdent à la gare ou la quittent en voiture</p> <p>Les transports collectifs bien organisés, devraient représenter : près de 40 % de ces rabattements (trains TER 15 %, autocars 17 %)</p> <p>La gare TER est essentiellement utilisée par une clientèle en correspondance, dans un premier temps, puis, dans le cadre de développements ultérieurs, par une clientèle spécifique (domicile/travail).</p> <p>La clientèle TGV est majoritairement une clientèle "affaires" surtout en hiver. Elle sera plus équilibrée affaires/voyage privé en été.</p> <p>Des services complémentaires sont envisageables avec le développement de la gare à l'intérieur de celle-ci (restaurant gastronomique, vitrine régionale, espace affaire) ou à proximité (motel, station service).</p>
<p>Maitrise d'ouvrage</p>	<p>Etat – Région Rhône Alpes – Conseil Général de la Drôme – Syndicat mixte Rovaltain</p>
<p>Financement</p>	<p>430 MF (total)</p> <p>SNCF – RFF : 267 MF</p> <p>Conseil Général de la Drôme : 33 MF</p> <p>Région Rhône-Alpes : 130 MF</p>
<p>Maitrise d'œuvre</p>	<p>Architectes : Jean-Marie Duthilleul, Etienne Tricaud, Marcel Bajard, Pierre Saboya, Jean-Pierre Lequeux</p>
<p>Trafic</p>	<p>35 TGV quotidiens</p> <p>1,5 million de voyageurs par an</p>

➔ Gare TGV , mobilité et pôle d'échange



Le pôle d'échange d'Angers

La nouvelle gare d'Angers devient un outil remarquable pour le développement économique de l'ensemble du département. Non seulement la configuration de la gare doit répondre à un objectif qui dépasse très largement l'enjeu urbanistique, mais l'accès et les facilités de connexion avec les autres modes de transport sont déterminants pour créer les effets d'entraînement attendus.

<p>Situation</p>	<p>Au centre du réseau des grandes villes de l'Ouest, à 90 mn' de Paris par T.G.V. (14 aller-retours/jour)</p> <ul style="list-style-type: none"> - A moins de 2 heures de Nantes, Rennes, Le Mans, Poitiers, Tours, Laval, La Roche sur Yon... - des liaisons à l'international dans un environnement de qualité (3 autoroutes, un aéroport international à 1 h et 3 aéroports d'affaires à proximité)
<p>Bâtiment / Architecture</p>	<p>Un bâtiment tout en verre et acier, équipé de lampes lumineuses</p>
<p>Environnement / Equipement</p>	<p>TGV directs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Angers - Paris (90 mn') : 14 aller-retour / jour . - Angers - Lyon (4 h) : 2 aller-retour / jour . - Angers - Lille (3 h 30) : 3 aller-retour / jour - Saumur - Paris (100 mn') : 1 aller-retour / jour

Environnement / Equipement (suite)



Plan du réseau TER Pays de la Loire

Les interconnexions permettent de se rendre 4 fois par jour à Lyon (4h),

6 fois par jour à Lille (3h30), à Roissy (2h30), Bruxelles (3 h 40) et Londres (5 h) sans changement

450 places de parking (coût : 5,5 millions d'euros)

A l'horizon 2004 :

- création d'une gare routière
- création de 15 quais à proximité du parvis d'accueil

A l'horizon 2010 :

- réflexions autour d'un projet de transport public type tramway ou trolley

Programmation de trois immeubles tertiaires sur le site, superficie 10 000 m², coût 15,3 millions d'euros
Le promoteur, Bouygues immobilier lance la construction la première tranche (3 500 m²) début 2002, pour une livraison en 2003.

Maîtrise d'ouvrage



3 maîtrises d'ouvrage et plusieurs propriétaires fonciers d'où la signature d'un protocole de partenariat entre l'Etat, le conseil Régional, le conseil Général, la municipalité, RFF signé en 1999.

Il a pour objet de définir l'engagement de chaque cocontractant en ce qui concerne «les caractéristiques essentielles des ouvrages et leur coût estimé, la répartition des maîtrises d'ouvrage, le financement mis en œuvre par chacun des cocontractants, les délais pour la conduite des études et travaux, et donc la durée de la présente convention.

Financement

- RFF pour l'aménagement des quais et de leur accès : 1,4 million d'euros

- SNCF pour la démolitions et la reconstruction du bâtiment voyageurs, la galerie des transports et le hall des bus : 9,2 million d'euros

- La Ville d'Angers pour les travaux de voirie, la gare routière et l'aménagement des abords : 5 millions d'euros

Coût total du chantier de la ZAC : 40 millions d'euros

Maîtrise d'œuvre

AREP

➔ Gare TGV , mobilité et pôle d'échange



La gare TGV d'Avignon

Toutes les images qui la décrivent traduisent un fort pouvoir de séduction qui tient à ses formes audacieuses, bien sûr, mais également aux intérieurs décorés de bois lazurés et à l'acoustique feutrée. Déjà, le bâtiment est à la hauteur d'un site avec vue sur le Palais des Papes, dans le centre-ville historique d'Avignon, à la confluence de la Durance et du Rhône, entre soleil et mistral...

Situation



Située en zone de Courtine à 10 minutes du centre historique, elle place Avignon à 2h38 de Paris et à 30 minutes du centre de Marseille.

40 TGV par jour (dans les deux sens) dont 13 liaisons quotidiennes vers Paris (2h40), ainsi que de nombreuses liaisons directes vers Roissy, Nice, Toulon, Montpellier, Marseille, Lyon, Dijon, Metz, Bruxelles, Lille, Rouen, Rennes, Nantes, Genève.

Bâtiment / Architecture



15 hectares plantés (3 000 arbres)

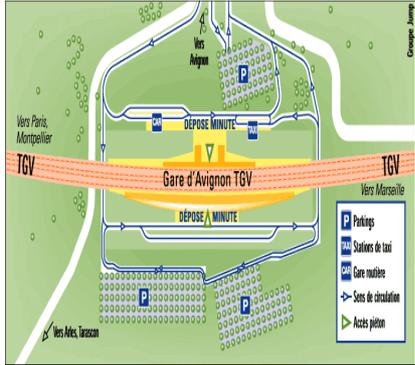
Quartier d'orange stylisé, lentille étirée, ogive décroissante, coque de bateau renversée. À la lisière de la ville, la gare TGV d'Avignon s'allonge interminablement sur 400 m de long. Le bâtiment laisse juste ressortir les deux têtes du train qui lui confèrent les allures d'un bien curieux scolopendre.

Concept résolument original, le bâtiment de cette gare-quai est un tube qui s'ouvre sur les voies. Le voyageur pourra attendre à l'abri, et même s'y asseoir, prendre un café, à l'endroit où s'arrêtera sa voiture. Une solution astucieuse pour éviter de courir tenant bagage d'une main, billet de l'autre en cherchant le bon numéro de wagon...

Les quais sont en Ipé rainuré. L'intérieur est entièrement revêtus d'un parement d'épicéa lazuré en blanc.

Environnement / Equipement

Navette routière avec Avignon centre toutes les 15 minutes
Parking : 1 600 places

<p>Environnement / Equipement (suite)</p>  <p>Le plan de la Gare d'Avignon TGV illustre la configuration des voies et des services. Les voies sont orientées vers Paris/Montpellier au nord et vers Marseille au sud. Des zones de dépôt à minute sont indiquées. Le parking est équipé de bornes d'embarquement rapide et d'un centre d'entretien automobile MIDAS. Des stations de taxi, une gare routière et des accès piétons sont également représentés.</p>	<p>100 boîtes fermées</p> <p>La gare d'Avignon TGV s'organise en deux espaces : un pavillon "départ" au sud, un pavillon "arrivée" au nord.</p> <p>Le hall du pavillon "départ", d'une superficie de 5 000 m² regroupe l'ensemble des services : tabac-presse, restauration, produits fins, maroquinerie, boutique de téléphonie, bureau de l'Office du Tourisme... et location).</p> <p>A noter, la présence d'un centre d'entretien automobile MIDAS sur le parking et de bornes d'embarquement rapide à quai qui vous permettent de changer votre billet sans attendre.</p>
<p>Maîtrise d'ouvrage</p>	<p>Etat – Région Rhône Alpes – Conseil Général de la Drôme –</p>
<p>Financement</p>	<p>47, 26 millions d'euros dont 22,87 pour les infrastructures</p>
<p>Maîtrise d'œuvre</p>	<p>Architectes : Jean-Marie Duthilleul, Etienne Tricaud, Marcel Bajard, Pierre Saboya, Jean-Pierre Lequeux</p>
<p>Trafic</p>	<p>1,7 million par an</p>

➔ Gare TGV , mobilité et pôle d'échange



La gare TGV d'Aix-en-Provence

Gare dans la garrigue, écologiquement non correcte, ferroviairement contestable puisque située hors des voies existantes et des centre villes, doublon de Marseille Saint-Charles... avant même sa naissance, celle que l'on appela longtemps gare de l'Arbois a sans nul doute alimenté son "trop" plein de polémiques. C'est pourtant celle dont, aujourd'hui, les responsables de la SNCF estiment qu'elle peut apporter le plus de clientèle nouvelle, venue d'autres horizons de transports, vers le train. "Complément indispensable" et non concurrent de l'irremplaçable gare Saint-Charles.

Situation



Gare TGV à la technopole de l'Arbois (2h50 de Paris ou 45 min de Lyon)

Le cœur de la zone d'attraction de la gare s'articule autour de l'agglomération d'Aix-en-Provence (350 000 hts) des communes situées à l'Est de l'Etang de Berre.

La gare offre aux communes du pays d'Aix un nouvel accès au TGV, évitant de se rendre à Marseille. Elle permet aussi aux voyageurs de l'agglomération phocéenne de choisir leur gare en fonction de leur destination finale.

Bâtiment / Architecture



Conçue toutes en lumière et en arrondis, cette gare se veut en effet aussi fluide dans ses lignes que dans ses accès. Jouant avec les transparences, la façade vitrée est doublée d'une protection solaire constituée de lames en bois orientables.

Dotée d'une organisation très fluide, la gare s'étend sur 4 niveaux. Côté ouest (départ) au rez-de-chaussée, est regroupé l'ensemble des services et des commerces, complété à l'est par un pôle destiné aux voyageurs arrivant.

<p>Environnement / Equipement</p>  <p>Le plan illustre la gare d'Aix en Provence TGV avec ses voies TGV, les quais, les parkings, les stations de taxi, les accès bus et les accès piétons. Des directions sont indiquées vers Paris, Aix-en-Provence, Marseille, et la Montagne Sainte-Victoire.</p>	<p>Accès à la gare : automobile + transports en commun</p> <p>Aménagement spécifique de voie permettant aux cars et autobus circulant sur la RD9, de desservir efficacement la gare. Ces aménagements doivent produire un rééquilibrage de la répartition entre les motifs de voyages privés et professionnels.</p> <p>Une zone d'attente confortable, au niveau 1, offre un beau point de vue sur la Montagne Sainte-Victoire et le plateau de l'Arbois.</p> <p>Point presse, restauration, produits régionaux, loueurs de voiture sont disponibles dans la gare : Avis, Hertz, Europcar, Budget, National Citer, ADA.</p> <p>Départ d'Aix, gare routière, située à 500 m de la gare SNCF Toutes les 30 minutes et 15 minutes en heure de pointe Navette routière: desservant Aix en Provence TGV et l'Aéroport Marseille Provence.</p> <p>633 places de parking</p> <p>Plantations : 600 arbres, oliviers, pins d'Alep, chênes blancs et verts, micocouliers.</p>
<p>Maîtrise d'ouvrage</p>	<p>SNCF – RFF- Conseil Général de s Bouches-du-Rhône – Conseil Régional</p>
<p>Financement</p>	<p>350 MF 250 MF répartis entre la SNCF et RFF, 50 MF Conseil Général 50 MF Conseil Régional</p>
<p>Maîtrise d'œuvre</p>	<p>Architectes : Jean-Marie Duthilleul, Etienne Tricaud, Marcel Bajard, Pierre Saboya, Jean-Pierre Lequeux</p>
<p>Trafic</p>	<p>1,5 million par an</p> <p>28 TGV quotidiens</p>

➔ Gare TGV, centre de vie et d'affaires

Le Mans, centre d'affaires Novaxis



« Le TGV un indiscutable effet aménageur »

Le Mans offre l'exemple d'une réussite indéniable liée au TGV. C'est réussite a un nom : Novaxis. Une Technopole lancée en 1988 par la ville du Mans pour accompagner l'arrivée du TGV, maintenir et dynamiser les entreprises locales.

Situation



Une étoile autoroutière à 5 branches

Paris : 200 km - 1 h 45

Nantes : 180 km - 1 h 30

Rennes : 150 km - 1 h 15

Le Mans, avec l'A28, sera directement reliée à Tours, Rouen, Calais et ainsi en Angleterre et l'Espagne.

Des liaisons TGV ouvertes sur la France et l'Europe

Paris Montparnasse : 54 mn

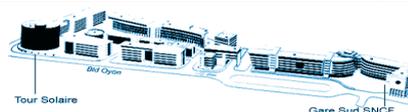
Roissy-Charles de Gaulle : 1 h 45

Orly : 1 h 30

Rennes, Nantes : 1 h 15

Lyon, Bruxelles : 3 h 30

Londres : 4 h 30



Le Centre d'affaires Novaxis



Entreprises / secteurs

En 1989, « le syndicat Mixte d'Aménagement et de Promotion de la Technopole du Mans » programme la réalisation du quartier d'affaires Novaxis

Le quartier d'affaires **Novaxis** dresse ses bureaux directement sur les quais.

Novaxis concentre des entreprises dont les activités relèvent du secteur tertiaire

Trois secteurs sont particulièrement représentés :

- le secteur des **Assurances** avec la présence du groupe Mutuelles du Mans Assurances, du groupe Eurofil et du Gan

	<p>- le secteur de l'informatique représenté par le GIE SESAM VITALE, les SSII CAP GEMINI et R2I SERVICES ...</p> <p>- le secteur « du marketing et communication »</p> <p>De nombreuses entreprises ont implanté leur siège social sur le site Novaxis. C'est le cas du groupe pharmaceutique SMITH & NEPHEW, de la société TELEFLEURS, du groupe SECURITEST....</p> <p>2 500 emplois</p> <p>60 000 m2 / 73 entreprises</p> <p>Tranche 1 : superficie de 18 000 m2 comprenant la gare, l'hôtel Bleu Marine jusqu'au bâtiment des Mutuelles du Mans. Démarrage des travaux en décembre 1988 Livraison en février 1990 sachant que l'inauguration de la première tranche s'est déroulée le 18 janvier 1989.</p> <p>Tranche 2 : démarrage des travaux en octobre 1989 par la réalisation du bâtiment Smith & Nephew et livraison en février 1991.</p> <p>Tranche 3 : démarrage des travaux en janvier 1998 par la réalisation de la Résidence Lagune (Dom'Ville'Services)</p> <p>Construction du bâtiment Centaure d'une superficie de 1 500 m2, février 1999 , livraison en juillet 1999.</p> <p>Le GIE SESAM VITALE a intégré en avril 2000 l'ensemble de son personnel dans la Tour Solaire d'une hauteur de huit étages avec un restaurant inter-entreprises d'une capacité de 600 couverts.</p> <p>Le bâtiment « Les Pléades » (4 355 m2) abrite les services de la SNCF livré en juin 2001.</p> <p>Tranche 4 : un bâtiment d'une superficie de 6 774 m2 à usage de Poste pour le rez-de-chaussée et des MMA (Mutuelles du Mans) pour le reste des étages livré en juin 2001.</p> <p>Tranche 5 : un autre bâtiment à usage des MMA est sorti de terre sur l'ancien terrain de l'hôpital psychiatrique, d'une superficie de 5 509 m2 livré en décembre 2001.</p> <p>En complément, une pépinière de 2 000 m2 accueille de jeunes entreprises et leur offre toute l'assistance dont elles ont besoin pour se développer.</p>
Emplois	
Locaux	
5 tranches de travaux	

<p>Le Club d'entreprises NOVAXIS</p>	<p>Création : 1991 A l'initiative des entreprises installées sur le site du Technopole Gare TGV, le Club Novaxis est une association Loi 1901 dont l'objectif principal est de créer une synergie entre les sociétés en présence</p> <p>Les missions s'articulent autour de 5 pôles principaux :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Accueillir les entreprises nouvellement installées à Novaxis 2. Mener des actions de communication externe afin de promouvoir le quartier d'affaires en France et à l'étranger 3. Mener des actions de communication interne visant à informer et à fédérer les chefs d'entreprises 4. Contribuer à l'amélioration des conditions de vie du site 5. Créer une animation culturelle
<p>Environnement / Equipement</p>	<p>Les bâtiments de Novaxis disposent d'un système de télécommunications avancées (ZTA avec un réseau RNIS câblé pour les transmissions vocales et numériques) et sont desservis par le câble avec accès à Internet.</p>
<p>Maîtrise d'ouvrage</p>	
<p>Financement</p>	
<p>Maîtrise d'œuvre</p>	<p>AREP</p>
<p>Trafic</p>	<p>17 liaisons par jour dans chaque sens</p>

➔ Gare TGV, architecture

AREP, Agence des gares



AREP est une filiale du groupe SNCF rassemblant 450 sociétés pour un CA de 25 milliards de F
Création en janvier 1997
Aujourd'hui c'est plus de 200 personnes,
Plus de douze nationalités,
Plus de 100 000 KF de C.A EN 2000,
Plus d'une centaine de projets couverts.

Jean Marie Duthilleul, né en 1952, est directeur du développement à la SNCF. Polytechnicien (1975) il est également diplômé de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (1977) et a obtenu son diplôme d'architecte en 1979. Il est actuellement responsable de tous les projets de développement urbain et architecturaux à la SNCF. Parmi ses travaux citons : la Gare Montparnasse et la Gare du Nord à Paris, les nouvelles gares de Lille-Europe et de l'aéroport Charles de Gaulle, Eurodisney et d'autres gares importantes en France 3 gares nouvelles Aix, Avignon, Valence mais aussi à Séoul.

Quelques réalisations architecturales de l'AREP



La gare de Séoul

La gare d'Avignon

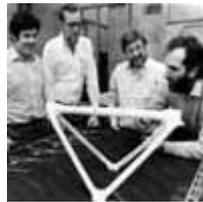
La gare de Pékin



La gare Reggio Emilia en Italie

➔ Gare TGV, architecture

Le bureau d'études d'ingénierie RFR



RFR, le bureau d'études d'ingénierie fondé en 1981 à Paris par Peter Rice avec Martin Francis et Ian Ritchie, a pour objet l'exploration, la conception et la réalisation de structures élégantes, rigoureuses et innovantes. Ce travail, construit depuis plusieurs années, se situe sur la frontière qui sépare ordinairement l'architecture de l'ingénierie et cherche à retrouver une cohérence profonde entre ces deux disciplines.

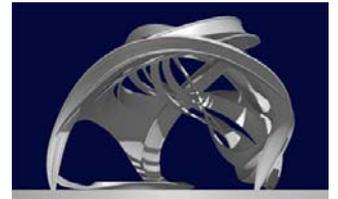
L'équipe comprend actuellement une trentaine d'ingénieurs et architectes de multiples nationalités.

Ce riche mélange d'expériences trouve son reflet dans la diversité de projets qui lui sont confiés, qui s'étend ainsi du génie civil, viaducs, ponts et passerelles, gares, jusqu'à des projets à moindre échelle et souvent de caractère plus avant-gardistes comme la réalisation de sculptures géantes.

Le champ initial de compétence de RFR est la conception des structures en verre et des enveloppes vitrées. Cette expérience unique a pour origine le système de vitrage développé pour les serres de La Cité des Sciences à la Villette.



Ce système, qui a été breveté a été mis en place dans la toiture et les façades de la Gare TGV à l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle en collaboration avec les architectes de la SNCF et Paul Andreu.



Par ailleurs, RFR a été responsable de la réalisations de la couverture de la gare TGV de Lille

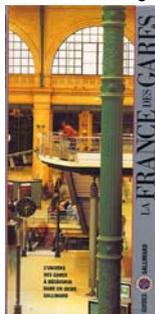




➔ Gare TGV, Repères bibliographiques

➔ Ouvrages – Etudes

La France des gares ; éditions Gallimard, 2000



Nouveaux rythmes urbains et organisation des transports- Conseil National des Transports.- 2001

Les pôles d'échanges, entre théorie et pratique. Marseille Saint-Antoine, une position contrastée
Singler (Céline) – Mémoire de maîtrise IUP.- 2000

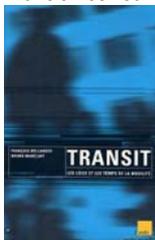
Les pôles d'échanges secondaires dans le Pays d'Aix – Atelier séminaire du DESS 1999
Institut d'Aménagement Régional.- 2000

L'aménagement de pôles de rabattement : outil ou conséquence de recomposition urbaine ?
Marguail (Fabienne) – Transport environnement circulation n° 155, oct 1999

Le transport collectif urbain, instrument de réduction des décalages de territoires
Sautret (Florence) – Mémoire de Diplôme d'Etudes Supérieures Spécialisées, 1999

Politiques et pratiques d'intermodalité
Goulet-Bernard (Sandrine) – GART, 1999

Transit : les lieux et les temps de la mobilité – BELANGER (F), La Tour d'Aigues, édition de l'Aube , 1996



Atlas des pôles d'échanges, appréhender l'organisation spatiale des lieux de la mobilité
Bajard (Marcel) – AREP, 1999

Villes en gares
Joseph (Isaac) -La Tour d'Aigues, édition de l'Aube, 1999

Les cahiers scientifiques du transport n° 31/1997 – Gares TGV et nouvelles dynamiques urbaines en centre ville.-
Valérie Mannone.- UFR de géographie d'Aix-en-Provence

➔ Gare TGV, Repères bibliographiques

➔ Ouvrages – Etudes (suite)

ANNALES DE GEOGRAPHIE : TROIN Jean-François,
"Gares (les) TGV et le territoire : débat et enjeux" (FRA) no 593-594, janv.-avr. 1997.-

DESS Aménagement du Territoire et Développement, Université de Poitiers, 2001 – Le Plan bleu : contenu et cohérence avec les autres schémas d'aménagement.-Abbassi Alexandra

Région des Pays de la Loire – Conseil économiques et social 28 mai 1993 – Le transport multimodal

Gares et urbanisation n° 89

Développement des gares (le)
R.gen. des chemins de fer n°4, avril 1998

Agences des gares : AREP
Parcours 1988 – 1998
Paris, Agence des gares – SNCF / AREP, 1998

Dimensionnement des espaces publics. Les gares
Quoy (Olivier)- ENPC, 1998

Gares et quartiers de gares. Bilan et perspectives du programme 1997
Joseph (Isaac), 1998

Méthodologie de création d'un pôle d'échanges multimodal en site urbain. Synthèse
Agence d'urbanisme de la région de Nantes, 1998

Transition et transaction : pôles et places d'échange
Gille (Laurent), 1997

Gares intelligentes, accessibilité urbaine et relais de la ville dense
Joseph (Isaac) / Régie autonome des transports parisiens, 1999

Peter Rice, An Engineer Imagines, Mémoires d'un ingénieur, Editions Le Moniteur, 1998



➔ Sites internet

sncf.com
enpc.fr
villeseuropeennesdelagrandev
itesse.org
rfr.fr
arep.fr
batiactu.com
business-in-europe.com
nouvelouest.com
zae-lemans.com

cr-rhone-alpes.fr
entrepreneurs-fr.com
poitiers.cci.fr
valentinois.com
cg26.com
valence-major.fr
iaurif.org
monde.fr
rff.fr

➔ Articles de presse

D'architectures n°92, mai 1999 – Tgv Méditerranée : les gares « paysages »
D'architectures n°60 – Eurallille au scanner, de Marie Marques et François Rambert
Architecture intérieure – Gares et quartiers de gares, architecture et pari européen
AMC, 1993 – Grandes Verrières
Connaissances des Arts n° 523 - Gares
Urbanisme n° 302, octobre 1998 – Des gares TGV hors la ville : une aberration française
Urbanisme n° 287 – Les paradoxes du TGV
Le Monde 7 juin 2001 – Les gares s'ouvrent de nouveau aux voyageurs
Le Monde 17 février 2001 – Le Mans, charme discret de l'embourgeoisement
La vie du rail n° 2855 – L'effet TGV , comment les villes moyennes profitent de la grande vitesse
La vie du rail n° 2804, juillet 2001 – Avignon, Aix-en-Provence, Valence : les trois nouvelles gares à l'épreuve des faits
La vie du rail n° 2546, mai 1996 – Les gares du TGV Méditerranée
La vie du rail, 5 juin 2002 – Gares nouvelles : après l'effervescence des premiers temps, la sérénité
La vie du rail et des transports n° 39 (Edition professionnelle), juillet 1998 – Une gare tous transports pour Marseille
La vie du rail n° 2789, mars 2001 – Aix et Avignon deux gares au milieu des champs
La vie du rail n° 72, 1999 – Les défis de l'intermodalité
Le Moniteur des TP n° 4937 – TGV Méditerranée : les chantiers des gares démarrent
Le Moniteur des TP, 1991 - Villes et architectures, – Les aérogares du futur à Roissy
Le Moniteur des TP n° 4506 – Lille : Un centre d'affaires international
Le Moniteur des TP n° 4542 – Eurallille : 60 hectares d'architecture
Grandes lignes TGV, octobre 1994 – Les villes correspondances
Poitiers Magazine n° 68 – La future gare régionale
Poitiers Magazine n° 68 – L'impérieuse nécessité du TGV
Nouvel Ouest n° 46 – Le Mans s'apprête à livrer sa seconde bataille du rail
Diagonal n° 143, juin 2000 – Gares : les projets ne marquent pas d'arrêt
Transport public n° 978, 1999 – Toute gare est un espace public avant d'être un lieu de passage
Transport public international vol. 48, 1, janv.1999 – Pôles d'échanges intermodaux, circulation et aménagement du territoire
RATP savoir-faire n°26, 2^{ème} trim juin 1998 -Luquet (Fabienne) -La gestion des pôles d'échanges
Entre les lignes n° 80, avril 1998 – Pôle multimodal, lieu d'échanges
Annales de la recherche urbaine n° 71 – Gare en mouvements
Techniques et Architectures n° 395 – L'ambition lilloise
Flux n° 38, oct-déc. 1999 – Les gares : deux ou trois choses que les chercheurs m'ont apprises (note de recherche)
Transport Environnement Circulation n° 152, mars-avr.1999 – Stratégies intermodales et partenariats locaux dans les aires urbaines françaises
Transport Environnement Circulation n° 156, nov-déc. 1999 – Des parcs relais pour une stratégie de déplacement métropolitaine : vrais enjeux et innovations nécessaires

➔ Gare TGV, Repères bibliographiques (suite)

➔ Rencontres – Colloques

Colloque Villes et TGV – Lyon, décembre 1993 – Gare TGV et stratégie de valorisation.
Colloque Maison de la RATP – Paris, 14 et 15 mai 1997 Villes en gares. Pôle d'échanges relais et ressources de la ville.
Séminaire lieux-mouvements de la ville : 5 La gare : dedans, dehors. Séances des 11 octobre et 15 novembre 1996.
Colloque du 11 juin 1992 – Le rôle du promoteur dans le complexe d'échanges, nouvelles centralités
Rencontre Nationale des Agences d'Urbanisme, Strasbourg 26-27-28 septembre 2000 «ère urbaine, aires urbaines : les enjeux de la gouvernance »

➔ Organismes & structures professionnelles

Direction de la Prospective et des Etudes d'aménagement, région Rhône-Alpes
78 route de Paris
69751 Charbonnières-les-bains
Tel 04 72 59 57 21

Agence de développement du Mans (ADEMA)
Gare TGV Technopôle Novaxis
72 100 Le Mans
tel 02 43 57 72 24

Conseil régional
BP 19
79 751 Charbonnière-les-bains
tel 0 472 594 000

Carrefour Entreprise Sarthe
tel 02 43 57 72 72

CCI du Mans et de la Sarthe
tel 02 43 21 00 00

Comité d'Expansion de la Sarthe
tel 02 43 57 43 01

CCI de la Vienne
47 rue du Marché BP 229
89006 Poitiers cedex

Laboratoire Sanoflor
Les Chaux
26 400 Gigors et Lozeron
tel 04 75 46 60

Valence Major
Syndicat intercommunal des services de l'agglomération valentinoise
50 rue Denis Papin
26 000 Valence
tel 0 475 813 030

AESAV (Association des entreprises du sud de l'agglomération valentinoise)
Fax 0 475 758 704

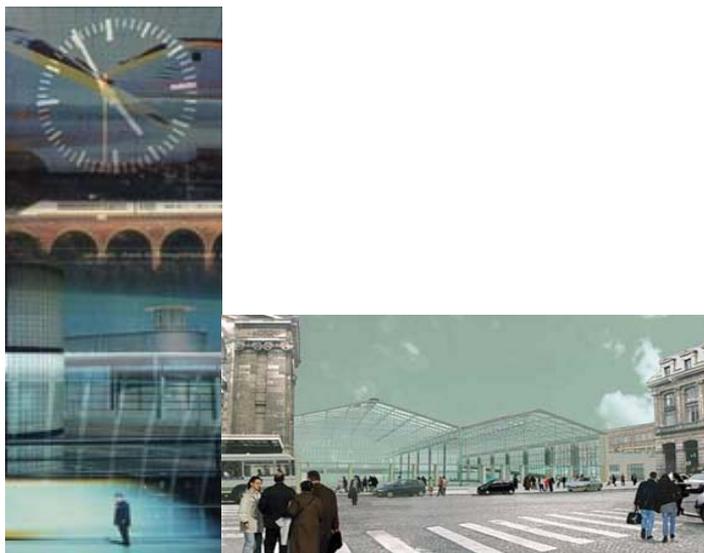
SEDRO
(Société d'équipement du département de la Drôme)
tel 0 475 566 188

AFT-IFTIM Formation transport logistique (France)
Publications, actualités, données
APTA American Public Transit Association
AASHTO American Association of State Highway and Transportation Officials
ATC Association des Transports Canadiens
CEPR Centre Européen de Prévention des Risques
FIF Fédération des Industries Ferroviaires Françaises
GART Groupement des Autorités Responsables de Transport
l'organisation des transports publics en France : chiffres-clés
GRRR Groupement Régional Nord-Pas de Calais pour la Recherche dans les Transports
IRU International Road Transport Union
chiffres du transport routier, temps d'attente aux frontières, conférences
ITE Institute of Transportation Engineers
Institute of Advanced Motorists (GB)
liens sur le thème de la conduite
PTRC Planning and Transport Research and Computation Ltd
Missions, bibliothèque, formations, European Transport Forum
STP Syndicat des Transports Parisiens
Chiffres, communiqués, SIG, actualité
TRB Transportation Research Board
Missions, programmes, collaborations, bibliothèque, conférences, liens sur des ressources transport
UITP Union internationale des transports publics
centre de documentation, publications, conférences

Les gares TGV

Août 2002

Etude Documentaire



TGV

