



6 questions à



Véra Broëz

architecte-urbaniste

Grand prix d'architecture de l'académie des Beaux-Arts en 1987, Véra Broëz est architecte DPLG de l'École d'architecture Paris (1989) et urbaniste. De 2008 à 2015, elle a été architecte – partenaire et directrice de l'urbanisme de l'agence Groupe 6. Auparavant, entre 1994 et 2008, elle a travaillé à la direction de l'Aménagement (SNCF), AREP, AREP-Ville, comme responsable de l'activité «urbanisme et mobilité» au



(© J.P. Gonssault)

sein du pôle aménagement urbain. Véra Broëz a créé en janvier 2016 l'agence Vera Broëz architecture urbanisme mobilité. Son parcours lui a permis de développer une activité autour de la problématique des gares et d'aborder des projets complexes: « Porta Susa » à Turin (Italie), restructuration du pôle gare de Rennes, quartier gare de La Rochelle ou vision du cœur transport de La Défense à horizon 2030.

A l'image de celles du futur Grand Paris Express, qui sont censées l'être, les gares ferroviaires deviennent progressivement multimodales ou des pôles d'échange, bien insérées dans le tissu urbain. Comment cette évolution se traduit-elle sur le terrain? Quelle est votre vision de ces aménagements et de la manière dont ils sont réalisés?

En France, les gares du 19^{ème} siècle sont venues tanger les villes, contrairement aux États-Unis où elles les ont précédées et impulsé leur développement. Elles étaient déjà intermodales, la plupart possédaient une «cour de gare» pouvant accueillir les voitures à cheval, les taxis, les premiers autobus ou tramways. La cour de gare, c'est l'ancêtre du pôle intermodal et l'interface urbaine de la gare.

Les préoccupations environnementales des dernières décennies ont donné un coup de pouce à la recherche de l'intermodalité efficace, à la priorité aux modes actifs (piétons, vélos) et aux transports en commun. L'objectif premier des nouveaux aménagements est d'améliorer l'accessibilité aux gares pour tous et d'optimiser l'intermodalité entre tous les modes afin d'augmenter leur efficacité et leur attractivité. Les pôles d'échanges sont devenus des lieux de vie, d'autant plus qu'ils sont souvent associés à des quartiers historiques. Notre objectif est de dépasser les notions fonctionnelles et techniques pour en faire des espaces publics à part entière, malgré leur complexité. Une complexité due également à leur caractère d'interface, à cheval sur plusieurs périmètres de maîtrise d'ouvrage.

Ainsi, les villes, les communautés d'agglomération, les syndicats des transports, la SNCF, la RATP, la Région ou les autorités organisatrices prennent l'initiative d'engager des études, parfois séparément, parfois, plus rarement, regroupées au sein d'une

convention d'étude. Ces conventions facilitent l'adhésion au projet et son financement par la suite, évitant que ce dernier ne se réduise au contrat de pôle (court terme) en laissant de côté la dimension urbaine, faute de méthode, de moyens ou de porteur d'une vision globale. Or, les gares et les pôles d'échanges sont les générateurs des villes, ils précèdent leur évolution.

Alors que les lignes de cars interurbains, «libérées» par la loi Macron, se multiplient, les gares ou arrêts routiers sont en majorité en déshérence (faible implantation et plutôt anarchique, aménagements ou services déficients, etc). Comment remédier à cette situation et selon quelles règles? Les gares ferroviaires doivent-elles être aussi des gares routières?

Sur cette question complexe, je me limiterai aux problématiques spatiales et urbaines. En effet, les gares routières sont généralement vétustes et reléguées dans des espaces techniques, voire déshumanisés. Il faut ce-

« Les gares et les pôles d'échanges sont les générateurs des villes, elles précèdent leur évolution. »

pendant distinguer deux types de gares routières: la gare routière interurbaine «relais», qui est complémentaire aux trains et qui redistribue les voyageurs dans les communes de l'agglomération; et la gare routière «alternative» au train, devenu trop cher. Les gares routières «relais» sont en principe déjà pré-

sentes dans les pôles d'échanges des gares. Cette intermodalité train /TC doit être efficace pour devenir plus attractive encore et représenter une réelle alternative au mode VP. Lorsque nous concevons une restructuration intermodale, la gare routière est le programme le plus dimensionnant du site - souvent contraint - et l'hypothèse de son positionnement est généralement la base des scénarios du pôle d'échange. La part modale des gares routières relais n'est généralement pas la plus importante en termes de fréquentation, alors que c'est bien la plus consommatrice d'espace. Or, les transporteurs et exploitants, tous modes confondus, tant sur la localisation que sur l'organisation et l'attribution des quais, sont généralement peu ouverts aux dessertes dynamiques, pourtant plus économes en quais et en espace urbain, alors même que le STIF (en Ile-de-France) les préconise. L'insertion au sein des pôles d'échange de la gare routière «alternative» au train serait naturellement idéale par rapport aux critères de l'accessibilité et de la sécurité des voyageurs. Mais elle soulève les questions de l'espace physique, devenu rare, et du financement. Si ce type de gare routière doit impérativement trouver sa place au sein du pôle d'échange de la gare ferroviaire, il faut sortir des modèles établis, imaginer de nouvelles organisations et modèles (verticalité, empilement, ascenseurs comme pour les voitures...), de nouveaux financements et consensus.

Il faut aussi interroger le réflexe systématique de tout concentrer sur un même lieu, autour des gares ferroviaires, un périmètre contraint qui doit prioritairement s'ouvrir aux modes actifs et TC relais. Une gare routière interurbaine alternative aux trains trouverait peut-être mieux sa place aux abords des centralités, pour bénéficier de plus de fluidité et de facilité d'accès en se connectant rapidement aux grands axes routiers. Elle peut générer à son tour un



pôle d'échange spécifique, qui facilite l'accès des utilisateurs et les place dans des conditions de voyage adaptées et confortables.

Quelle place les nouvelles mobilités doivent-elles occuper dans les gares ou à proximité? Comment ces espaces doivent-ils être partagés avec la présence de parkings? Ces derniers restent-ils nécessaires et dans quelles limites?

Les modes actifs doivent être encouragés et stimulés par des aménagements qualitatifs, lisibles et confortables, pour devenir plus attractifs encore. Au-delà d'une certaine limite de distance, de 500 mètres à 1 km pour les piétons, 2 à 3 km pour les vélos, ils sont relayés par les TC (bus, BHNS, TCSP, tramway, cars...).

Dans les agglomérations faiblement desservies en TC, la gare-centre reste un point attractif que l'on doit encore relier en véhicule particulier. Il est alors important de prévoir des espaces dédiés au covoiturage et à l'autopartage, qui en termes de positionnement et d'efficacité intermodale, doivent devenir prioritaires par rapport au mode individuel. La disponibilité de l'espace physique - de plus en plus rare - et les préoccupations environnementales, nous obligent à marquer une hiérarchie entre les modes : les modes actifs et les TC sont en principe prioritaires, puis les taxis et le covoiturage/autopartage, les VP arrivant en dernier.

Il faut toutefois se méfier des dogmes et se soumettre au « site ». C'est pourquoi nous attachons une grande importance au diagnostic afin de n'omettre aucune facette de sa spécificité. En ayant eu la chance d'aborder, avec l'ingénierie RATP, le site d'insertion de la gare Maison-Blanche, dans le 13^{ème} arrondissement parisien, dès les études de tracé ferroviaire, nous avons pu déceler l'importance et le rôle que pourrait jouer plus tard la présence de la Petite Ceinture dans l'usage des modes actifs et le désenclavement des quartiers. C'est aussi le moyen de donner plus de respiration à une gare particulièrement contrainte et de mettre en valeur la richesse de tous les niveaux de la ville induits par la topographie originelle.

Si les nouveaux usages ne sont pas anticipés, en croisant les enjeux urbains et les enjeux transport, nous courons le risque de livrer des aménagements dépassés avant-même qu'ils ne soient ouverts au public (exemple : les gares TGV Méditerranée, victimes de leur succès).

Outre la réforme ferroviaire, la récente réforme territoriale et son application progressive devraient-elles faciliter vos relations avec les maîtres d'ouvrage, en particulier en ce qui concerne l'aménagement des gares?

Les difficultés que nous rencontrons aujourd'hui sont essentiellement dues à la séparation des commandes : d'un côté les AOT qui lancent les études sur les pôles d'échange, de l'autre les agglomérations ou villes qui

mènent des réflexions sur les quartiers ou qui renouvellent les aménagements des espaces publics autour des gares sans associer les représentants du transport (SNCF, RATP, STIF...). Ces aménagements sont parfois inadaptés aux spécificités de ces lieux complexes. L'exemple de l'étude cœur transport La Défense à horizon 2030 est à cet égard assez remarquable pour être citée. Nous avons pour mission de le réorganiser à l'horizon de l'arrivée des nouvelles gares, Eole positionnée sous le CNIT en 2024, et Grand Paris Express sous le centre commercial des Quatre-Temps en 2027, soit douze mètres sous le niveau du RER actuel, accentuant les questions de congestion, de saturation, de sécurité et d'usage. Grâce à la présence de l'ensemble des maîtres d'ouvrage concernés, réunis à l'initiative de la RATP et coordonnés par la DRIEA(1), nous avons d'abord mis sur un même plan tous les projets à court, moyen et long terme, avant de proposer un projet d'ensemble, phasé et associé au développement de ce quartier d'affaires d'envergure internationale. Le dialogue, le partage d'informations mais aussi l'émulation ont donné

« Il faut interroger le réflexe systématique de tout concentrer sur un même lieu, autour des gares ferroviaires, un périmètre contraint qui doit prioritairement s'ouvrir aux modes actifs et TC relais. »

naissance à des propositions riches qui transforment ces lieux souterrains, parfois saturés et anxiogènes, en parcours fluides simplifiés tranchant avec le caractère labyrinthique de certains modes - comme celui vers la gare routière. On peut espérer que ce schéma d'aménagement influencera durablement l'évolution de ce pôle d'échanges complexe, afin que son usage soit vécu comme une parenthèse plaisante et non comme une astreinte quotidienne.

La réforme territoriale, à l'image de cet exemple, devrait favoriser, voire systématiser, une vraie stratégie d'ensemble, maîtrisant à terme l'étalement urbain et la mobilité. Par contre, cette réforme, qui réduit le nombre de maîtres d'ouvrage et impose le plus souvent que l'ingénierie soit mandataire, risque de rendre plus difficile encore l'accès à la commande pour des sociétés d'architecture de taille modeste, rendant improbable les conditions d'une réflexion de fond.

Existe-t-il des questions spécifiques aux villes petites et moyennes? Quelle démarche fait-il adopter pour elles?

Il existe en effet des spécificités inhérentes aux villes moyennes. Ils se caractérisent généralement par des organisations bipolaires ou en voie de le devenir. L'infrastructure ferroviaire constitue encore une rupture urbaine forte que la réorganisation de l'intermodalité est en mesure d'atténuer. A Lorient, dès 2000, nous avons pu ainsi aborder le repositionnement de la gare à travers la problématique de l'intermodalité, qui a impulsé la mise en valeur de la façade ferroviaire - un peu à l'image de la reconquête de la façade maritime industrialo-portuaire -, réduisant son impact dans la ville. L'agglomération et la ville, dans le cadre de la révision du PLU, ont parfaitement compris que la maîtrise urbaine est étroitement liée à la problématique transport et mobilité : l'intensité urbaine limite l'étalement urbain, permet de renforcer l'efficacité des TC - plus rentables pour les exploitants - et la fréquence des dessertes - plus attractives pour les clients. Il reste une réelle pédagogie à poursuivre auprès des élus et de la population sur l'imbrication de ces deux thématiques.

Plus globalement, quelles solutions doivent-elles être trouvées et quels problèmes restent à résoudre pour que les gares ferroviaires et routières offrent de vrais services multimodaux, un accès facile tout en étant « génératrices » de ville? Quels sont les bons exemples, en France et/ou à l'étranger?

Il faut poursuivre la vision globale, rompre avec les logiques séparées - d'un côté la question intermodale, de l'autre le projet urbain des gares. Par exemple, une passerelle piétonne de franchissement des voies ferrées ne peut à la fois desservir les quais et servir de traversée urbaine. Soumise à cette contrainte, elle devient plus imposante en taille, plus difficile à insérer au sein du pôle et de l'espace urbain, plus coûteuse et donc plus difficile à financer. L'intermodalité est indissociable de la spécificité urbaine, à la fois outil de désenclavement et d'articulation des quartiers. Cette mutualisation, qu'imposent le bon sens et les enjeux de développement durable, est rendue difficile par la séparation des périmètres par maîtrise d'ouvrage encore en vigueur.

Accessibles et bien connectées, les gares ferroviaires et routières sont génératrices de flux et deviennent capables d'engager de réelles dynamiques de transformations urbaines et économiques, parfois d'envergure, en attirant des offres de services, des commerces et des programmes innovants. A l'image de la cour de gare historique, ouverte à tous, les pôles d'échanges sont en voie de redevenir des espaces publics à part entière, le cœur d'une ville ouverte à la mixité et à l'intensité urbaines, conçue comme un lieu de vie attractif et ludique car modelé par chaque identité du territoire. ■

(1) Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement.