



# Cerema

Centre d'études et d'expertise sur les risques,  
l'environnement, la mobilité et l'aménagement

## Quels services pour les gares régionales ?



© Citizens' Rail

Cyprien Richer, Chargé de recherches  
en collaboration avec Marion Cauhopé, Emmanuel Perrin,  
Gilles Bentayou, Sophie Hasiak et Malvina Richez.

Cerema Nord-Picardie  
cyprien.richer@cerema.fr  
 @cyprien\_richer



Creil – Rencontre régionale de la ville durable et du réseau "une voirie pour tous" – 9 juin 2016 : « Se déplacer autrement avec le train »



## 1⇒ Contexte des travaux du Cerema

- Insertion urbaine et projets de pôles d'échanges 2003-2007, 2015-...
- Stratégies foncières aux abords des gares TER 2011-2014
- Services dans et autour des gares TER 2014-2016

## 2⇒ Des services, quels services ?

- Diversité des logiques « spatio-temporelles »
- Vers une typologie des services en gares

## 3⇒ Avec quels acteurs ? et pour quels publics ?

- Différents acteurs, différents intérêts à agir
- Les différents publics-cibles des services en gare

## 4⇒ De l'expérimentation à la diffusion ? vers la gare servicielle ...

- « *Les gares ont un potentiel à explorer* » ; les vertus de l'expérimentation.
- Pas de modèle-type de services mais des tendances fortes à *l'hybridation* et au *sur-mesure*
- Les conditions de viabilité, une question en suspens ...

# 1⇒ Contexte des travaux du Cerema

•Insertion urbaine et projets de pôles d'échanges 2003-2007, 2015-...



⇒ Pôle d'échanges d'Armentières

Certu

d o s s i e r s

172

INRETS/CODRA  
Sous la direction de Philippe MENERAULT

## Les pôles d'échanges en France

État des connaissances, enjeux  
et outils d'analyse



INTERFACE URBANISME DÉPLACEMENTS

# 1 ⇒ Contexte des travaux du Cerema

- Insertion urbaine et projets de pôles d'échanges 2003-2007, 2015-...
- Stratégies foncières aux abords des gares TER 2011-2014

<http://www.outil2amenagement.certu.developpement-durable.gouv.fr/valorisation-fonciere-aux-abords-des-gares-ter-a640.html>



Stratégies foncières aux abords des gares TER

## (Re)composer la ville à partir des gares TER Points de repères et exemples de projets urbains

Si un grand nombre de documents de planification insistent aujourd'hui sur les potentiels des quartiers de gares et sur la nécessité de les densifier, la mise en œuvre opérationnelle de cette intention est souvent difficile. Les abords des gares sont des territoires particulièrement contraints, objets de stratégies rarement convergentes entre les différents acteurs concernés. De surcroît, dans les petites agglomérations et les territoires périurbains, ces quartiers ont rarement été considérés à leur juste valeur par les politiques d'aménagement des dernières décennies. Pour autant, des expériences émergentes permettent de dégager de premiers points de repère pour concevoir des projets urbains visant à recomposer la ville à partir des gares TER : ceux présentés dans cette sixième et dernière fiche de la série « Stratégies foncières aux abords des gares TER » portent sur la composition urbaine et la conduite de projets.

### Des quartiers de gare, territoires de projet

En 2011 et 2012, le Cerema, le Certu de Paris et le Comité Nord-Arcadie ont été en mesure de réaliser un atelier d'échanges sur le thème des stratégies territoriales et de la réhabilitation foncière aux abords des gares TER, en lien avec le projet de développement durable d'activités des transports et de l'aménagement.

### Des territoires sous contraintes

Transformer les abords d'une gare ne tombe jamais sous le sens. Ces secteurs particuliers sont, plus que tout autre endroit des villes, des territoires marqués par des contraintes diverses. Ces contraintes résultent bien souvent de l'histoire propre au réseau ferroviaire et aux activités dont il a permis l'implantation puis le développement.

La première de ces contraintes, visible, est liée à la présence des infrastructures, voies

ferrées mais aussi voies routières d'accès, qui contraignent les cheminements, et impriment des coupures dans les espaces urbains. Ces coupures liées aux infrastructures peuvent être aggravées par la présence de grandes entreprises industrielles qui se sont développées à proximité des gares à l'âge d'or du train. Aussi, qu'il soit public ou privé, le foncier aux abords des gares offre très rarement un maillage adapté aux piétons et cycles. Il nécessite en général d'être restructuré afin de créer une trame de circulations favorable aux modes actifs.

Fiche n° 06 - novembre 2014

Collection | Expériences et pratiques

Succès aux éditions du  
Certu

# 1 ⇒ Contexte des travaux du Cerema

- Insertion urbaine et projets de pôles d'échanges 2003-2007, 2015-...
- Stratégies foncières aux abords des gares TER 2011-2014

<http://www.outil2amenagement.certu.developpement-durable.gouv.fr/valorisation-fonciere-aux-abords-des-gares-ter-a640.html>

## Questions vives pour les acteurs

> Quelques enseignements ...

## Principes pour l'action

Toutes les gares sont-elles stratégiques ?



Les gares stratégiques pour le développement urbain répondent a priori à deux critères majeurs :

- la qualité de l'offre ferroviaire, actuelle et future
- la présence d'opportunités foncières.



Quels acteurs associer au projet ?



Recomposer la ville autour des gares suppose l'intervention d'une grande diversité d'acteurs. En particulier, la coordination entre acteurs des politiques d'urbanisme et des transports est indispensable à la cohérence de l'organisation des réseaux de transport et des aménagements urbains.



L'identification de l'ensemble des acteurs concernés, de leurs objectifs et contraintes, et la formalisation du partenariat dès les études amont sont des points-clés de la réussite des projets.

Quelle place accorder à l'automobile ?



La question du stationnement automobile est fréquemment problématique dans les projets de revalorisation des quartiers de gare. L'espace dévolu à l'automobile ne pouvant être sans cesse étendu, il est essentiel de penser aux autres usagers et de donner leur place à l'ensemble des modes de déplacements.



Pour éviter la prolifération des automobiles stationnées aux abords des gares, différentes initiatives montrent que l'on gagne à agir sur le dimensionnement, la localisation, voire la tarification, des aires de stationnement.

Valoriser le foncier bien desservi



Les abords des gares présentent souvent, sur des terrains suffisamment proches pour permettre un accès quotidien à la gare à pied ou à vélo, des opportunités foncières importantes qu'il s'agit de valoriser au bénéfice de projets urbains orientés vers le rail.



Réconcilier la ville avec sa gare



Porte d'entrée sur la ville et point d'accès au réseau ferré, les gares sont des lieux où se jouent à la fois l'image de la ville et celle du train. La mise en valeur de la gare, l'amélioration des cheminements vers la gare, ou encore la recherche de complémentarité entre la gare et les



Plusieurs expériences, comme ici à Volron, montrent qu'on a su remettre en valeur les gares par des opérations de requalification de l'espace public au profit des modes doux.

Inciter à d'autres pratiques de mobilités



Organiser la multi-modalité aux abords des gares tend à favoriser une mobilité moins dépendante de l'automobile, en donnant l'occasion aux usagers et habitants des quartiers de gare d'expérimenter de nouvelles pratiques : train, marche, vélo, covoiturage...



La dernière décennie l'a montré, les gares doivent s'adapter à l'accueil de nouvelles offres de mobilité (vélos libre-service, covoiturage, auto-partage...).

# 1 ⇒ Contexte des travaux du Cerema

- Insertion urbaine et projets de pôles d'échanges 2003-2007, 2015-...
- Stratégies foncières aux abords des gares TER 2011-2014
- Services dans et autour des gares TER 2014-2016

<http://www.territoires-ville.cerema.fr/ateliers-services-dans-et-autour-des-gares-ter-a1414.html>

- > Partager et capitaliser sur le foisonnement d'expériences et d'innovations
- > Comprendre les logiques de développement des services, leurs liens avec le quartier et la ville, les usages et comportements générés

## Voyage en train



## Intermodalité



## Achats du quotidien



## Espaces de dépôt/retrait



## Travail nomade



## Services à la personne



## Arts et culture



# 1 ⇒ Contexte des travaux du Cerema

- Insertion urbaine et projets de pôles d'échanges 2003-2007, 2015-...
- Stratégies foncières aux abords des gares TER 2011-2014
- Services dans et autour des gares TER 2014-2016

<http://www.territoires-ville.cerema.fr/ateliers-services-dans-et-autour-des-gares-ter-a1414.html>

- > Partager et capitaliser sur le foisonnement d'expériences et d'innovations
- > Comprendre les logiques de développement des services, leurs liens avec le quartier et la ville, les usages et comportements générés
- > Valoriser enseignements et éléments de méthodes



Les services dans et autour des gares TER

## Synthèse du premier atelier Quels enjeux ? Quelles attentes ? Lyon, le 11 décembre 2014

Le premier atelier partenarial sur les services situés dans et autour des gares régionales – dites gares TER – s'est tenu le 11 décembre 2014 à Lyon.

Cette séance était centrée sur les enjeux et attentes par rapport au développement des services. Elle fut l'occasion de riches échanges basés sur des premiers témoignages de Régions ainsi que sur l'expérience des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF).

Le présent document propose une synthèse des principaux thèmes et questionnements soulevés au fil des présentations et des temps de débats.

### Quels enjeux de la gare d'aujourd'hui ?

Parler des enjeux de développement de services dans et autour des gares TER invite naturellement à rappeler le rôle de ces gares pour les territoires qu'elles informent. Les points de vue convergent pour affirmer un rôle fondamental mais multiple de celles-ci. Leur fonction première est, unanimement, une fonction de transport, la gare étant décrite comme « une porte d'entrée du réseau ». Mais leur rôle dépasse cette seule fonction. D'un lieu de passage pour venir chercher son train (ou descendre du train), la gare « s'ouvre vers

l'extérieur » et devient alors « une gare porteuse de dynamiques territoriales », un lieu majeur d'intermodalité, un lieu autour duquel peut se développer ou se recomposer l'armature urbaine, et également un lieu de vie et d'activités. Dès lors, la question du rôle du bâtiment de la gare devient un sujet central de débat comme l'attestent les nombreux échanges au cours de ce premier atelier : quel usage à terme de ce bâtiment ? Et surtout quelle image véhiculer ?

### Quels enjeux de développement de services dans et autour des gares ?

Un des éléments déclencheurs des stratégies de développement de services dans les gares est le « bâtiment gare » en lui-même, une dénomination regroupant aussi bien le bâtiment voyageurs (le « BV » dans le jargon du monde ferroviaire) que les halles marchandes désaffectées. En effet, le « bâtiment gare » est perçu selon les cas comme une opportunité en raison notamment de son statut de lieu de passage, ou bien comme un élément du paysage dont on ne sait pas toujours quoi faire, dans un état pouvant être dévalorisant tant pour l'image du quartier que pour celle du système ferroviaire.

Il faut ajouter à cela la restriction de la présence humaine en gare, notamment dans les petites gares, qui amène certains à parler de « déshumanisation ». Dès lors, le développement de services en gare apparaît comme un moyen de ramener une présence humaine dans ces espaces. En France, comme l'ont souligné les témoignages des Régions Alsace et Pays de la Loire, les stratégies de développement de services en gare s'inscrivent souvent dans le cadre de politiques de réhabilitation ou de revitalisation des bâtiments voyageurs (qu'ils soient encore ouverts aux voyageurs ou

Les services dans et autour des gares TER

## Synthèse de l'atelier n°2 Stratégies et logiques d'acteurs Lille, le 10 mars 2015

Le deuxième atelier « Services dans et autour des gares TER » s'est tenu le 10 mars 2015 à Lille en présence d'une trentaine d'acteurs (régions, agglomérations, communautés de communes, CCI, agences d'urbanisme, Gares & Connexions, services de l'État...).

Cette séance sur le thème des stratégies et des logiques d'acteurs a permis de mieux comprendre l'intérêt pour chacun des acteurs de développer des services dans et autour des gares régionales, mais aussi les contraintes et difficultés rencontrées. Elle s'est organisée autour des interventions de :

- Jacques Breyse, directeur Exploitation et Services de l'agence Gares Centre-Est Rhône-Alpin, sur les enjeux de la valorisation des petites gares pour Gares & Connexions,
- Siegfried Soutabaille, directeur général des services de la ville de Mouy (Oise), et Odile Lallemand, directrice de l'association Réseau coup de main, sur les projets pour la gare de Mouy-Bury et son quartier,
- Sonia Lavadinho, géographe spécialisée en mobilité et développement territorial, chercheuse à l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL),
- Philippe Jauffret, administrateur de l'Union nationale des Points d'Information Médiation Multi Services (PIMMS), et Sandrine Verstavel, directrice du PIMMS Artois-Gohelle sur le développement des PIMMS en gare.

Le présent document propose une synthèse des principaux thèmes et questionnements soulevés au fil des présentations et des temps de débats.

### Quels acteurs du développement des services en gare ? Quelles logiques ?

Les deux premiers ateliers sur le thème des services dans et autour des gares permettent de dresser le constat que le développement des services en gare fait intervenir une diversité d'acteurs :

- les acteurs du système ferroviaire : le groupe SNCF, plus précisément l'EPIC mère SNCF en charge de la gestion unifiée de l'immobilier et du foncier ferroviaires, et Gares & Connexions (SNCF Mobilités) en tant que gestionnaire des gares ; et les régions en tant qu'autorités organisatrices des transports régionaux ;
- les acteurs de l'aménagement du territoire : les collectivités locales (régions, départements, communes et intercommunalités...) et leurs établissements publics en tant que maîtres d'ouvrage ou financeurs ; et les agences d'urbanisme dans leur rôle d'assistance à maîtrise d'ouvrage des collectivités. L'acteur régional intervient donc à double titre sur la question des services en gare : en tant qu'autorité organisatrice des transports et au titre de ses compétences en aménagement ;

Les services dans et autour des gares TER

## Synthèse de l'atelier n°3 Quelles conditions de mise en œuvre ? Lyon, le 21 mai 2015

Le troisième atelier « Services dans et autour des gares TER » s'est tenu le 21 mai 2015 à Lyon en présence d'une trentaine d'acteurs (régions, agglomérations, CCI, agences d'urbanisme, SNCF Mobilités, associations d'usagers des transports, prestataires de services en gare...).

Cette séance sur le thème des conditions de mise en œuvre des services en gare s'est organisée autour des interventions de :

- Sabine Pauze (conseil de développement du Grand Lyon), Lucile Verchère et Sophie Keller (Grand Lyon – métropole de Lyon), sur les propositions du conseil de développement du Grand Lyon pour transformer les pôles d'échanges en véritables lieux d'escale et sur l'expérimentation Gare Remix à Lyon Saint-Paul ;
- Nickie Berneau (région Basse-Normandie) sur les pistes de réflexions à tirer des implantations de maisons du vélo à proximité des gares de Bayeux et de Caen ;
- Claude Le Brize (DropBird) et Charles Kermarec (librairie Dialogues) sur une plateforme de e-commerce en gare en cours de développement : DropBird ;
- Justine Gafferi (direction TER Rhône-Alpes) pour un retour d'expériences sur les Paniers traicheur en Rhône-Alpes.

Après une première séance sur les enjeux et attentes des services en gare et une deuxième sur les stratégies et logiques d'acteurs, cette troisième séance a permis de réinvestir plusieurs des questionnements antérieurs, et d'apporter de nouveaux éléments de réponse sur les objectifs et les conditions d'implantation de services en gare, ou encore sur les modalités de gouvernance de ces projets.

### Pourquoi les services viennent-ils en gare ?

Développer les services dans et autour des gares apparaît aujourd'hui comme une évidence pour les acteurs publics, une idée qui s'impose presque d'elle-même. Ce sujet des services serait un gage de cohérence entre politique de transport et aménagement du territoire, tout en allant au-delà des leviers usuels mobilisés dans ces deux domaines. Mais à y regarder de plus près, la vocation donnée à ces services est

variable et, de ce fait, délicate à résumer en quelques mots. Si les services peuvent être vus comme une façon d'apporter une plus-value au transport ferroviaire et d'en accroître l'attractivité, ils sont aussi considérés comme le moyen de faire vivre ces « lieux d'escale », voire de leur redonner une animation et une attractivité au-delà de leur fonction ferroviaire.

Les services dans et autour des gares TER

## Synthèse de l'atelier n°4 Nouveaux services, nouveaux rapports au temps et au travail ? Lille, le 8 octobre 2015

Le quatrième atelier « Services dans et autour des gares TER » s'est tenu le 8 octobre 2015 à Lille en présence d'une trentaine de participants (régions, agglomérations, CCI, agences d'urbanisme, SNCF Mobilités, associations d'usagers des transports...).

Cette séance sur le thème des nouveaux services, nouveaux rapports au temps et au travail s'est organisée autour des interventions de :

- Jacques Peynot, directeur délégué Gares transiliennes, et Karine Saugnié, responsable du département Valorisation Immobilier, Gares & Connexions / SNCF Proximités – Transilien, sur l'expérience des gares transiliennes en matière d'espaces de travail en gare ;
- Christophe Molin, directeur, et Hubert Darques, chargé de la stratégie économique, Agence d'Urbanisme et de Développement Pays de Saint-Omer Flandre Intérieure, sur le projet de pôle éco-numérique en gare de Saint-Omer (Pas-de-Calais) ;
- Patricia Deligeon, directrice du développement, SNCF – AZC, et Marie-Hélène Duroux Klein, directrice de la communication de Cîrèches de France, sur les crèches en gare ;
- Laurence Paillassier, chargée de missions Service aux voyageurs et gares, Direction des transports, Région Rhône-Alpes, sur l'accompagnement du développement de services dans les gares rhônalpines ;

Pour conclure cette dernière séance, l'équipe-projet Cerema a proposé une première synthèse des enseignements du cycle d'ateliers, et présenté les perspectives de valorisation. L'occasion de revenir sur les points saillants des trois précédentes séances où avaient été abordés successivement les enjeux et attentes des services en gare (atelier n°1), les stratégies et logiques d'acteurs (atelier n°2), et les conditions de mise en œuvre des services en gares (atelier n°3).

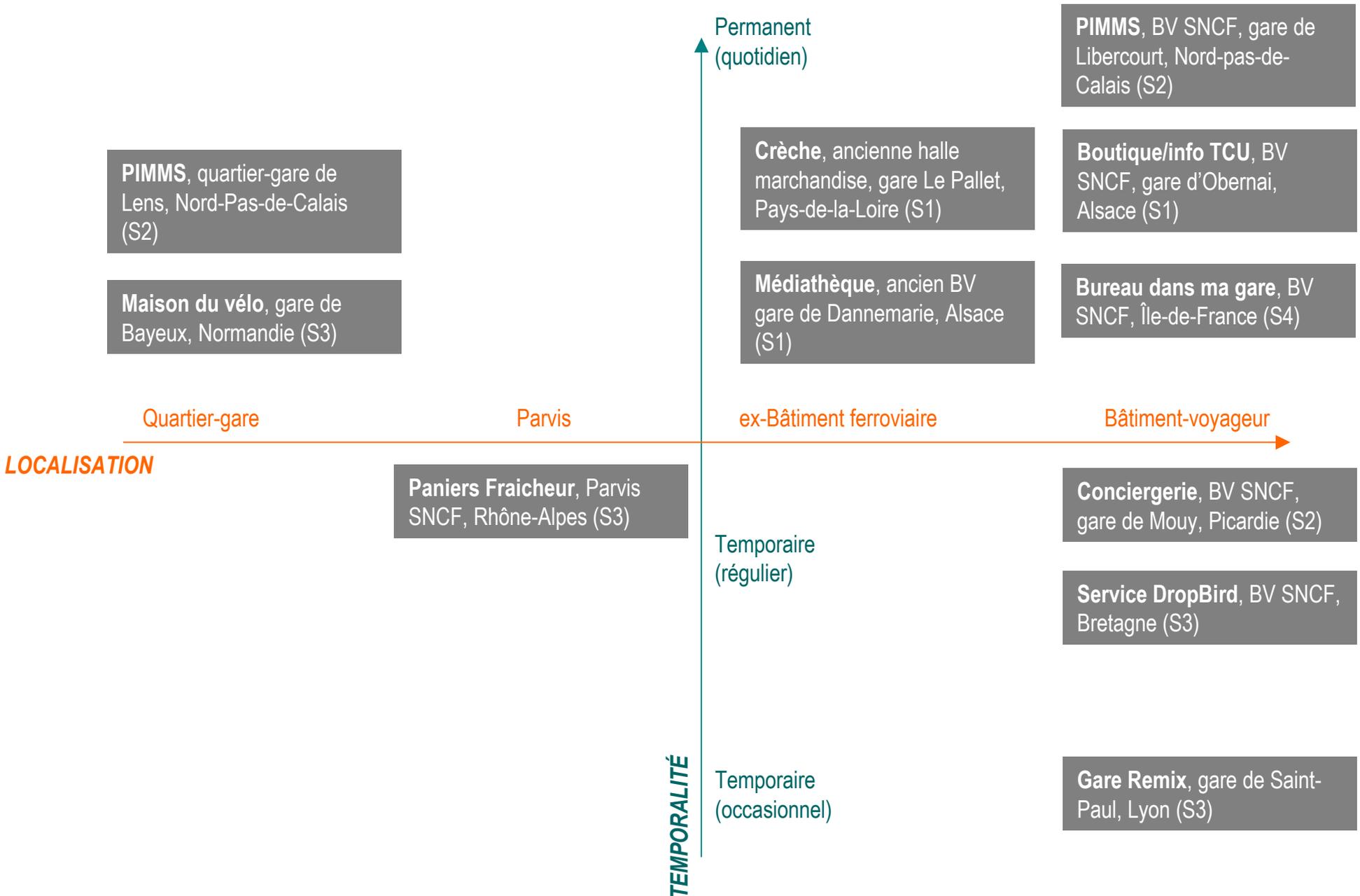
### Services en gare et usage du train : des services pour qui, et pour quelle mobilité ?

À qui sont destinés les services implantés en gare ? Pour quels profils d'utilisateurs sont-ils pensés ? Sur quelles pratiques de mobilité sont-ils assis ? Ces questions, qui

étaient fondatrices du cycle d'ateliers, ont trouvé plusieurs éléments de réponse ou d'illustration au cours de cette quatrième séance.

## 2⇒ Des services, quels services ?

### • Diversité des logiques « spatio-temporelles » des services



## 2⇒ Des services, quels services ?

- Diversité des logiques « spatio-temporelles »
- Vers une typologie des services en gares



Les membres du Conseil de développement ont jugé indispensable d'identifier dans un premier temps :

**1- les conditions préalables, en terme de fonctionnalité, au développement de nouveaux services, et à une réappropriation collective de ces lieux.**

Une fois cette première étape franchie, un regard renouvelé sur les pôles d'échanges est possible, il ouvre de **nouvelles perspectives pour ces lieux du quotidien** :

**2- en faveur du développement de services adaptés aux différents « temps de vie » des usagers ;**

**3- en faveur d'une plus grande intégration des pôles d'échanges dans leur quartier.**

Développement de services et d'animations pour répondre à ce 2<sup>e</sup> niveau de besoins et d'attentes

Socle des préalables et conditions à remplir pour envisager d'autres services dans les pôles

Faire du pôle un espace de détente, de bien-être, d'échanges.

### 5 - BESOINS RÉCRÉATIFS ET CULTURELS

#### *Besoins et envies*

Se détendre ; se cultiver ; faire des rencontres, etc.

#### *Besoins matériels « irréductibles »*

Se nourrir ; se soigner ; travailler ou chercher un emploi, etc.

### 4 - BESOINS DU QUOTIDIEN

Se restaurer ; déposer ses affaires dans un endroit sûr ; avoir à sa disposition des services rapides de « dépannage » ; etc.

### 3 - BESOINS SECONDAIRES

Disposer d'une information fiable, lisible et appropriable par tous sur les temps d'attente des différents modes de transport

### 2 - L'OPTIMISATION DE MON TEMPS

Se sentir en sécurité dans un lieu propre avec un minimum de confort, et dans un lieu accessible à tous (PMR) ; trouver des informations lisibles par tous ; pouvoir boire gratuitement et accéder à des sanitaires ; etc.

### 1 - BESOINS PRIMAIRES

Développer des services qui respectent la « hiérarchie des besoins » pour humaniser le pôle

⇒ Conseil de développement du Grand Lyon : « Espaces de mobilité pôles d'échanges : nouvelles opportunités, nouveaux usages urbains, nouveaux services » débat et adoption en séance plénière le 3 décembre 2012

<http://cdd.millenaire3.com/publications/espaces-de-mobilite-poles-d-echanges-nouvelles-opportunités-nouveaux-usages-urbains-nouveaux-services>

## 3⇒ Avec quels acteurs ? et pour quels publics ?

### •Différents acteurs, différents intérêts à agir

#### Acteurs du système ferroviaire

- Valoriser le patrimoine existant
- Améliorer l'attractivité des gares et du train
- Améliorer confort et sûreté dans la gare
- Faciliter le quotidien des usagers

#### Collectivités locales et acteurs de l'aménagement

- Redynamiser et animer le quartier de gare et la ville
- Promouvoir un aménagement tourné vers les mobilités durables
- Soutenir des initiatives locales

#### Prestataires de services

- Amener les services aux usagers
- Aller au-devant d'une clientèle nouvelle
- Utiliser le point de repère qu'est la gare
- La gare comme adresse...accessible !

#### Les différents publics ...

⇒ Le Pallet : réhabilitation de la halle marchandises en multi-accueil pour enfants et Relais Assistantes Maternelles.

Coût 1 M€ dont 42% financé par la Région Pays de la Loire.

[http://www.territoires-](http://www.territoires-ville.cerema.fr/IMG/pdf/4_RegionPaysLoire_cle2715f4.pdf)

[ville.cerema.fr/IMG/pdf/4\\_RegionPaysLoire\\_cle2715f4.pdf](http://www.territoires-ville.cerema.fr/IMG/pdf/4_RegionPaysLoire_cle2715f4.pdf)



### 3⇒ Avec quels acteurs ? et pour quels publics ?

- Différents acteurs, différents intérêts à agir
- Les différents publics-cibles des services en gare

⇒ Gares et services en Alsace :  
enquête auprès des usagers, état  
des lieux et exemples

[http://www.territoires-ville.cerema.fr/IMG/pdf/3\\_RegionsAlsace\\_cle5febbc.pdf](http://www.territoires-ville.cerema.fr/IMG/pdf/3_RegionsAlsace_cle5febbc.pdf)



Profil type du voyageur TER  
Alsace (source SNCF)

#### Pendulaires (actifs, scolaires)

- Offrir de bonnes conditions d'accueil
- Faciliter la vie quotidienne, en plaçant sur le parcours des services utiles au quotidien

#### Usagers occasionnels ou touristes

- Faire de la gare une porte d'entrée sur la ville
- Délivrer des informations pratiques ou touristiques
- Valoriser le temps d'attente en gare

#### Habitants et actifs du quartier-gare

- Proposer une offre de proximité, complémentaire aux centralités existantes

ET LES USAGERS,  
VOUS LES AVEZ  
CONSULTÉS?

LES QUELS?  
CEUX QUI SE PLAIGNENT?



## 4⇒ De l'expérimentation à la diffusion ? vers la gare servicielle ...

•« Les gares ont un potentiel à explorer » ; les vertus de l'expérimentation.

### Kit d'outils Citizens' Rail



Vous souhaitez développer le rail régional et local en impliquant les gens ?

Ce kit d'outils peut vous aider à passer à l'action. Son orientation se fonde sur deux décennies d'expérience du [secteur ferroviaire pour la communauté](#) au Royaume-Uni, ainsi que sur des projets en France, Allemagne, aux Pays-Bas et jusqu'au Japon.

**Pour qui ?**

- Bénévoles
- Exploitants ferroviaires
- Collectivités locales
- Organismes ferroviaires
- Gouvernement
- Et plus

**Citizens' Rail ?**

Citizens' Rail est un projet européen. Nos partenaires ont amélioré des gares, développé des services et augmenté la fréquentation du rail régional, tout ceci avec l'implication du public. Le projet s'intègre dans le programme Interreg IV B NWE. [Lisez la suite.](#)

<http://www.citizensrail.org/fr/le-kit-doutils/>



**GARE(S) BZH**  
NOUVEAUX USAGES / NOUVELLES FORMES

Région BRETAGNE

<http://garebzh.la27eregion.fr/>

## FABRIQUER LA VILLE DE MANIÈRE COLLABORATIVE & OUVERTE



**Gare Remix**  
Lyon Saint-Paul

### DÉCRYPTAGE & ÉLÉMENTS DE BILAN

[http://www.millenaire3.com/content/download/6806/126872/version/7/file/BilanGAREMIX\\_NOV%202015.pdf](http://www.millenaire3.com/content/download/6806/126872/version/7/file/BilanGAREMIX_NOV%202015.pdf)



**PICARDIE**  
LA RÉGION *ensemble, réinventons la Picardie*

### MINILAB « NOUVELLES MOBILITES »

PICARDIE,  
LABORATOIRE DES TEMPOS SOCIÉT@UX



Une réflexion collective dédiée à l'exploration de nouvelles solutions de mobilité en Picardie



## 4⇒ De l'expérimentation à la diffusion ? vers la gare servicielle ...

- « Les gares ont un potentiel à explorer » ; les vertus de l'expérimentation.
- Pas de modèle-type de services mais des tendances fortes à l'hybridation et au sur-mesure

Hybridation ⇒ l'exemple des  
« boutiques du quotidiens »

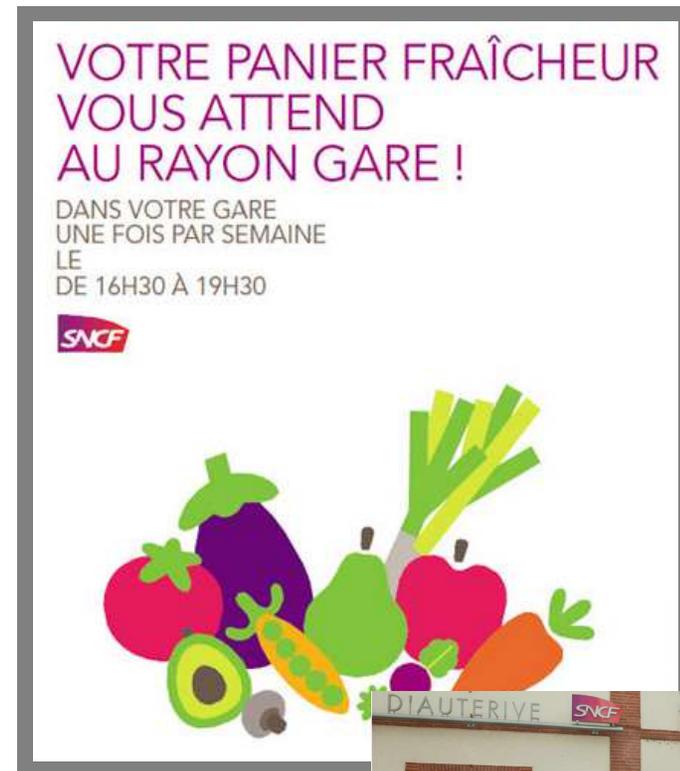


© Gares et Connexions

APRÈS ST LOUIS C'EST AU TOUR DE SAVERNE D'AVOIR UNE BOUTIQUE HUBIZ EN GARE. NÉE LE 23 FÉVRIER DERNIER, LA TOUTE JEUNE BOUTIQUE AUX COULEURS SOBRES PROPOSE UNE GAMME ÉLARGIE DE PRODUITS SANS POUR AUTANT ABANDONNER LA PRESSE TRADITIONNELLE.

RUBRIQUES ASSOCIÉES :  
SERVICES & COMMERCE,  
LES GARES SE  
TRANSFORMENT

Sur-mesure ⇒ l'exemple des  
« paniers-fraîcheur » en circuit-court



## 4⇒ De l'expérimentation à la diffusion ? vers la gare servicielle ...

- « Les gares ont un potentiel à explorer » ; les vertus de l'expérimentation.
- Pas de modèle-type de services mais des tendances fortes à l'hybridation et au sur-mesure
- Les conditions de viabilité, une question en suspens ...

**CONCIERGERIE**  
En gare de Clermont

Le projet de conciergerie est un partenariat entre la ville de Clermont, SNCF, RCM éco-linge et Les Jardins du plateau Picard.

En 2011, vous aviez été interrogé pour connaître vos besoins en service autour de la gare de Clermont. Aujourd'hui, retrouvez en gare vos services Linge et Paniers de légumes.

☎ de services ? Votre avis nous intéresse ! 

**Confiez-nous votre linge**

**La Linge-Box.**  15 €  
Récupérez votre linge-box pour déposer votre linge.

**Le Vrac.**  5€ / kg  
Ramenez votre propre panier au dépôt.

**DEPOT** Tous les mardis de 6h30 à 8h15  
**RETRAIT** Tous les jeudis de 16h15 à 19h15

 \* linge livré propre pour repassage par Eco-Savon-Ver. Plus d'informations sur les tarifs aquapressing et couture au 03.44.64.42.80.

**Paniers fraîcheurs**

**Vos formules\*\***

- petit panier (2 personnes) à 8,50€
- panier standard (4 personnes) à 11,50€
- panier double (6 personnes et plus) à 23€

**RETRAIT** Tous les jeudis de 16h15 à 19h15

\*\* Paniers de légumes issus des Jardins du Plateau Picard (Avecchy), cotisation annuelle de 25€. Renseignements au 03.44.51.21.17



**Changer de gare ou de système de valeur ?  
Quelle « valeur sociétale » des gares ?**

# ANNEXE

*⇒ zoom sur le projet « pôle éco-numérique »  
de la gare de Saint-Omer*



# Pôle Numérique

## Gare de Saint-Omer



### LES ESPACES IDENTIFIES :

- Un espace de conciergerie
- Un espace atelier
- Un espace coworking

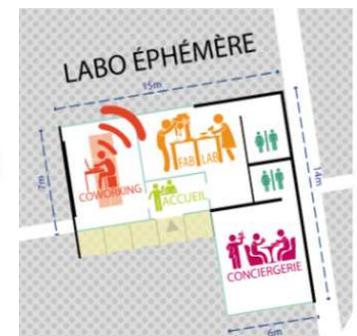


## 5. LE PAVILLON EPHEMERE

PRÉFIGURATION DES ESPACES DÈS 2016

Pavillon d'environ 200m<sup>2</sup> comprenant :

- Un accueil commun
  - Un espace co-working (6 postes de travail)
  - Un espace Fab lab (imprimante 3D, fraiseuse numérique, découpe laser)
  - Une conciergerie
- Positionnement de ce projet au dispositif régional ECRIN  
 ➤ Désignation d'un mode opératoire pour l'animation



### Un « quartier numérique » labellisé

Le label national « territoire innovant » décerné en 2013, souligne le caractère innovant du pôle gare de Saint-Omer. Le projet « quartier numérique » vise en effet à intégrer les nouvelles technologies dans l'espace public, afin de répondre aux attentes des usagers.

Ecrans dynamiques d'information, couverture wifi, bancs connectés ou pavés récupérateurs d'énergie sont ainsi les premières concrétisations de ce projet urbain résolument tourné vers l'avenir.

### Le pôle d'échanges, une accessibilité multimodale optimale

Nœud des réseaux de transport en commun, le pôle d'échange accueille en un même lieu une gare ferroviaire, la station centrale du réseau de transport en commun de l'agglomération ainsi qu'un arrêt du réseau départemental de cars.

Le futur point d'information multimodal installé dans le bâtiment de la gare permettra aux voyageurs de bénéficier de ressources personnalisées sur une offre de mobilité adaptée et optimale.

### Le tiers lieu, espace de télétravail et de coworking

Le futur télé-centre offrira des espaces de standing professionnel, avec des bureaux et salles de réunions qui pourront être réservés à l'heure, à la journée ou au mois. En plus de la haute connexion numérique (très haut débit sécurisé, visio conférence), le tiers-lieu de la gare offrira une très haute connexion physique grâce aux réseaux de transport en commun.

### Une offre de stationnement complète, couplée à une grande accessibilité routière



Dans un rayon de 5 mn à pied autour de la gare, les usagers peuvent accéder à 3 parkings relais en extérieur, bientôt complétés par un parking silo. L'accessibilité routière du site va également être renforcée grâce à un nouveau boulevard intercommunal, qui permettra de connecter la gare à la rocade de Saint-Omer ainsi qu'aux autoroutes A25 (Lille- Dunkerque - Paris) et A26 (Londres - Calais - Paris).

### La « halle de l'innovation » : un Fab lab et un espace de démonstration

Au cœur de la gare, une véritable « halle de l'innovation » accueillera un atelier abritant de nombreuses machines numériques. Ouvert aux professionnels, étudiants et au grand public, ce lieu de rencontre favorisera l'innovation et permettra notamment la conception de prototypes. Un espace démonstrateur permettra également de découvrir les dernières innovations technologiques.

### Le pôle petite enfance, un service pensé pour les parents qui travaillent

Par son accessibilité multimodale, la gare de Saint-Omer constitue un site privilégié pour accueillir un service attendu par les professionnels ayant des enfants en bas âge.

Une crèche sera ainsi créée au sein du bâtiment de la gare, en partenariat avec un des leaders nationaux de l'accueil de la petite enfance.



CALAIS / DUNKERQUE / LONDRES  
à 30 mn    à 55 mn    à 2h15

LILLE / BRUXELLES / PARIS  
à 45 mn    à 1h50    à 2h10

### 5 min Le centre-ville de Saint-Omer

Cœur battant de l'Agglomération, le Centre-Ville de Saint-Omer recèle de très nombreux trésors patrimoniaux qui lui ont valu la reconnaissance du label national Ville puis Pays d'art et d'histoire. Les nombreux touristes participent à l'animation de ce centre-ville, qui est aussi un lieu de vie à la riche offre culturelle et commerciale.

### 4 min La résidence étudiante, connectée au campus universitaire

A deux pas de la gare, la future résidence offrira des logements adaptés en cœur de ville. Grâce au pôle d'échanges, elle sera directement connectée au campus de la Malassise situé à 15 minutes de la gare. Ce site universitaire accueille notamment une école d'ingénieurs ainsi qu'une école de commerce international.

### 3 min Le pôle de formation continue du quartier tertiaire « Foch »

A côté de la gare, l'ancienne caserne « Foch » a été transformée en quartier tertiaire. Des services publics et entreprises sont aujourd'hui installés dans ces bâtiments au cachet historique indéniable. Parmi les futures installations, le pôle de formation continue de l'éducation nationale (GRETA audomarois).

### 4 min Le plateau de formation aux métiers des réseaux numériques

Inauguré début 2015, le site de Saint-Omer est un des seuls de France à comprendre un plateau technique intérieur ainsi qu'extérieur permettant de simuler tous les chantiers de déploiement de fibre optique. Il propose une offre de formation qualifiante sur des métiers d'avenir pour des publics scolaires et des professionnels en activité ou en reconversion.