

# *Les enjeux de l'implantation d'une gare nouvelle*

## *Synthèse*

Avril 2019



  
Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET  
DE LA RÉGION  
NORMANDIE

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Normandie

[www.normandie.developpement-durable.gouv.fr](http://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr)

# Sommaire

---

<b>Édito</b>	<b>3</b>
<b>Les impacts des différents modes d'implantation de nouvelles gares sur l'espace urbain : avantages et inconvénients</b>	<b>4</b>
Contexte	4
Enjeux et tour d'horizon	5
<b>Les exemples de projets réalisés</b>	<b>6</b>
La reconstruction de la gare des Guillemins à Liège	6
Turin Porta Susa	8
Nouvelle gare de Lorient Bretagne Sud	9
<b>Les projets en cours</b>	<b>11</b>
Bordeaux Euratlantique	11
La gare de Rennes	12
Avignon TGV	13
Montpellier Sud de France	14
<b>Conditions de réussite et enseignements pour l'avenir</b>	<b>15</b>
Conditions de réussite	15
Enseignements	15
<b>Conclusion</b>	<b>16</b>
<b>Éléments bibliographiques</b>	<b>17</b>

# Édito

---

Les gares ont une fonction de desserte et de correspondance ferroviaire. La restructuration d'une gare et la mise en service d'un TGV permettent de renforcer le rôle de la gare en tant que « porte d'accès à la ville » que la concurrence routière et aérienne avait fini par éclipser.

L'étoffement de la fonction de correspondance de la gare et la diversification des services offerts en gare ont favorisé l'intégration de la gare dans le tissu urbain.

Aujourd'hui, les enjeux de l'implantation d'une gare nouvelle portent sur la construction d'une gare à moindre coût en termes d'investissement et d'exploitation, sur la conception d'une gare dite de nouvelle génération qui offre de nombreux services de qualité à ses usagers et usagères et, sur l'insertion du quartier de la gare dans un projet de territoire.

Ce document propose une synthèse documentaire des effets positifs et négatifs de l'implantation d'une gare nouvelle sur un territoire.

Il a été réalisé par le bureau des archives et de la documentation du service du management de la connaissance et de l'appui aux projets de la DREAL Normandie.

**Le directeur régionale de l'Environnement, de l'Aménagement  
et du Logement de Normandie**

**Patrick BERG**



# Les impacts des différents modes d'implantation de nouvelles gares sur l'espace urbain : avantages et inconvénients



De façon générale, les impacts des différents modes d'implantation de nouvelles gares sur l'espace urbain peuvent se résumer dans le tableau ci-dessous :

Gares réinsérées dans le tissu urbain		Nouvelles gares centrales		Légende schémas:
	<p>Impact: Animation d'un secteur d'activités tertiaires</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⊕ Bonne desserte du centre ville</li> <li>⊕ Faible coût</li> <li>⊖ Nécessite une restructuration pour accueillir les TGV</li> </ul>		<p>Impact: Développement concerté d'un centre d'affaires de haut niveau</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⊕ Redynamise fortement le quartier de la nouvelle gare</li> <li>⊖ Nuisance pour les habitants le long de la nouvelle ligne</li> </ul>	
<p>Desserte privilégiée =&gt; gare TGV insérée dans le tissu urbain</p>		<p>Vitesse privilégiée (TGV vs Avion) =&gt; gare TGV excentrée du tissu urbain</p>		
Gares "vertes" ou "bis"		Gares de connexion		
	<p>Impact: Espéré mais nul</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⊕ Pas de nuisances directes pour les habitants</li> <li>⊖ Simple redistribution de voyageurs</li> <li>⊖ Accessible uniquement par la route</li> <li>⊖ Ne dessert pas directement les villes</li> </ul>		<p>Impact: Création d'un pôle d'interconnection</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⊕ Desserte des grands équipements de transport</li> <li>⊖ Coût élevé</li> <li>⊖ Ne dessert pas directement les villes</li> </ul>	

Tous droits réservés Université de Pau

## Contexte

La mise en service d'une nouvelle offre ferroviaire s'accompagne de la création de gares, en périphérie des villes moyennes écartées du tracé.

Dans les années 80 et 90, le développement des lignes s'est accompagné de la construction de gares parfois au milieu de nulle part. Ces gares semblaient être une chance pour le développement du territoire.

Pour exemple, la gare de Haute-Picardie, aménagée au milieu des champs, en 1994, et qui a donné leur surnom à toutes les gares de même typologie : les gares « betteraves ». Il s'agissait alors de satisfaire les élus locaux.

Mais ces « gares du désert » n'ont généré aucune dynamique territoriale.

En outre, ces gares excentrées ont nécessité la mise en place de navettes pour desservir le centre-ville de ces agglomérations, générant des durées de déplacement plus longues et un accroissement de la circulation dans des villes déjà engorgées.

La forte croissance du trafic nécessite également une modernisation des gares centrales, héritées du XIX<sup>e</sup> siècle. Ces dernières sont réaménagées, parfois même totalement rénovées. La SNCF et les collectivités territoriales s'attachent à en faire des pôles d'échanges multimodaux.

Les quartiers des gares centrales ont d'ailleurs vu leur fréquentation s'accroître et ont retrouvé leur attractivité. La diversité des mutations urbanistiques, fonctionnelles et démographiques de ces quartiers nous conduit à nous interroger sur le rôle joué par le train, dans ces dynamiques urbaines. ■

## Enjeux et tour d'horizon

## Implantation d'une nouvelle gare

### ► Aménagement urbain

L'implantation d'un nouvel édifice ferroviaire est un élément structurant.

Dans la plupart des villes, la refonte des accès à la gare, le renforcement de leur capacité de stationnement et la création de nouvelles gares routières ont également permis d'améliorer leurs dessertes urbaines et interurbaines, et d'en faire, des pôles d'échanges multimodaux favorisant les correspondances entre le rail, la route et les mobilités douces.

L'essor des services proposés dans les gares a contribué à estomper la limite entre l'espace ferroviaire et la ville. Les gares deviennent progressivement des espaces publics, dont les services sont utilisés aussi bien par les voyageurs et les voyageuses que par le reste de la population. L'économie urbaine de la ville s'en trouve modifiée et il faut veiller à développer des programmes d'aménagement urbain de requalification des anciens pôles d'échange. La nouvelle géographie urbaine, ainsi générée, pose la question des connexions entre les anciennes et les nouvelles gares.

### ► Social

La modernisation d'une ligne et l'implantation d'une gare nouvelle engendrent de nombreux avantages pour les voyageurs et les voyageuses, parmi lesquels :

- l'augmentation du nombre et de la fréquence des trains,
- l'amélioration de la ponctualité et de la régularité,
- l'amélioration du confort (environ 200 000 usagers voyagent debout chaque année. Si rien n'est fait, ils seront 1 200 000 en 2025, soit 8 % des voyageurs, à ne pas trouver de place assise aux heures de pointe),
- une accessibilité favorisée et la proposition de nouvelles dessertes,
- une revalorisation du quartier avec le risque d'éviction des populations les plus modestes.

L'impact en termes de sécurité routière est également positif compte-tenu du report modal de la voiture vers le train que peuvent engendrer les lignes nouvelles.

### ► Environnement

Les avantages sur l'environnement résultent principalement des baisses de la pollution et de l'effet de serre liées à la diminution du trafic automobile .

Les inconvénients sont principalement liés à un possible prélèvement de terrains sur l'espace agricole aux impacts environnementaux induits et au risque de congestion du trafic autour de la nouvelle gare. ■

## Les exemples de projets réalisés



### La reconstruction de la gare des Guillemins à Liège

un pari architectural pour insuffler un nouveau souffle à la ville

La création d'un réseau TGV incluant la France, l'Allemagne et les Pays-Bas dans les années 1990, place la Belgique au centre de ce nouveau réseau ferroviaire. En 1997, une nouvelle ligne reliant Paris à Cologne est inaugurée, desservant quelques gares belges, dont celle de Liège. L'arrivée du Thalys est l'occasion d'une reconstruction complète de la gare Liège-Guillemin qui durera de 2000 à 2009 pour en faire un édifice magistral.



16 Miles of String

La gare est dans la ville, la ville est dans la gare : vaste espace ouvert sur la ville, la gare s'expose aux regards, soulignant ainsi sa vocation de lieu d'échanges et de communications. Il n'y a pas de façades au sens classique du terme. Donc pas de murs, pas d'obstacles mais une structure rythmée, transparente qui confère à l'édifice une extraordinaire fluidité. La conception de la gare, toute de symétrie, lui donne une très grande lisibilité. Quant aux matériaux utilisés – béton, acier, verre et pierre naturelle... ils renforcent encore son caractère architectural.



Olivier Vanpé



M. Delnoij/ EOSfoto.nl



Jean Housen

Désormais accessible côté ville et côté colline, la gare devient aussi le trait d'union entre deux quartiers jusqu'ici séparés : celui, résidentiel, de la colline de Cointe et celui, commerçant, des Guillemins et de Fragnée. C'est à travers elle que se tisseront les liens.

Côté ville : la nouvelle place, vaste et aérée, qui s'ouvre devant la gare permet d'apprécier l'ampleur de l'édifice. Elle s'inscrit comme une respiration dans ce quartier où le tissu urbain est dense.



M. Delnoij/ EOSfoto.nl



Stéphane Mignon

Côté colline, de l'autoroute à la gare il n'y a qu'un pas. Il était donc indispensable que la liaison soit établie. C'est chose faite et la gare des Guillemins bénéficie ainsi d'un atout pratiquement unique en Europe. Depuis que le maillon autoroutier manquant entre l' E25 et l' E40 a été mis en service, en juin 2000, une part importante du trafic s'est reportée sur cet axe devenu un des accès privilégiés à la gare. Les automobilistes peuvent rejoindre la gare en empruntant le pont et le viaduc qui mènent à la plateforme routière, à la zone de dépose minute et au parking de 800 places aménagé sur trois niveaux en sous-sol. ■



M. Delnoij/ EOSfoto.nl

## Turin Porta Susa

la ville entre en gare



© Michele D'Ottavio

Michele d'ottavio

Première halte italienne sur la future ligne à grande vitesse Paris-Rome, la nouvelle gare de Turin Porta Susa est un avant-goût de l'intermodalité orchestrée par cet ouvrage qui se veut un lieu d'urbanité réconciliant deux pans de la ville, le centre historique et les faubourgs de l'ouest séparés par la coupure des voies ferrées depuis 1852. Aujourd'hui enterrées sur 8 kilomètres, ces dernières ont laissé place, en surface, à la Spina centrale, nouvelle artère de la ville dont l'aménagement se poursuit. La nouvelle gare de Porta Susa en est le point d'orgue. Le projet conçu par AREP, filiale de la SNCF, et l'architecte Silvio d'Ascia vise à recoudre la ville en s'inspirant des grandes galeries italiennes du XIX<sup>e</sup> siècle.

### ► Pôle d'échanges multimodal

Étiré sur la longueur d'un double TGV, soit 385 mètres, le bâtiment flanque le faisceau des voies et s'étage sur trois niveaux jusqu'aux quais établis à 10 mètres de profondeur. En surface, il apparaît sous la forme d'une longue verrière qui ondule comme une chenille en marquant un point bas à l'aplomb du métro.

À terme, ce pôle d'échanges multimodal fixera la vie urbaine par les nombreux commerces égrenés sous sa voûte. La transformation de la ville s'opère à partir de l'infrastructure ferroviaire.

### ► Tradition architecturale

Rares sont les ouvrages qui conjuguent, à ce point, les trois échelles de l'urbanisme, de l'architecture et de l'ingénierie. Charnière urbaine, la gare de Porta Susa associe une architecture explicite servie par une construction métallique hors du commun. ■



## Nouvelle gare de Lorient Bretagne Sud

## une nouvelle Gare TGV au cœur de l'Agglomération

Bâtiment moderne aux courbes élancées, la nouvelle gare TGV de Lorient, inaugurée en mai 2017, rappelle l'histoire maritime de la ville et se veut la vitrine de l'agglomération.

Longiligne et souple, c'est une architecture sur-mesure que signe Étienne Tricaud de l'agence AREP-SNCF pour ce nouvel édifice : une forme allongée et ouverte comme une coque de bateau.



Quoique

L'accent a été mis sur la transparence avec de grandes façades vitrées. Côté quais (au nord), cette façade de verre laisse voir les voies ferrées, la passerelle vers le quartier de Kerentrech. Au sud, le vaste parvis du bâtiment ouvre sur la gare routière et la voie prioritaire du bus à haut niveau de service Triskell, également accessible aux vélos et piétons.

La nouvelle gare offre ainsi un accès direct au cœur du réseau de transport public (réseau ferré, cars interurbains et bus de l'agglomération, liaison vers les lignes maritimes...). Installée au sud des voies et orientée vers la ville, elle s'ouvre dans l'axe du boulevard Franchet-d'Esperey et sur le centre-ville de Lorient.

### ► Une nouvelle interface entre la ville et les transports

Plus qu'un pari architectural, c'est toute l'organisation des transports qui est repensée autour de la nouvelle gare. Elle est le point de convergence des multiples modes de transport qui maillent le territoire avec la mise en place d'un pôle d'échanges multimodal. Véritable interface entre la ville et le réseau de transport, la nouvelle gare vise à faciliter l'interconnexion entre tous les déplacements et à les rendre plus fluides. L'accent est mis sur les TER, avec une liaison facilitée entre TGV et TER, la construction d'un nouveau quai dédié aux trains régionaux, l'aménagement des cadences et des horaires des trains.

Le pôle d'échanges multimodal, c'est aussi l'accès direct et simplifié au réseau de bus de l'agglomération, aux cars interurbains et régionaux, aux déplacements doux avec un stationnement sécurisé et abrité de vélos et la création de voies piétonnes. Depuis la gare, les taxis qui assurent la liaison avec l'aéroport de Lorient profitent également d'un



bobroy20

accès privilégié, tandis que des dépose-minute, des parkings longue et courte durées accueillent les voitures au nord comme au sud des voies.

La vie s'installe autour de la gare de Lorient : logements, commerces, bureaux et services composent ce programme audacieux organisé en îlots et ponctué de phares sur la ville. C'est l'architecte Nicolas Michelin qui signe ce projet pour Lorient Odysée.

## ► Un écoquartier pour mieux vivre ensemble

Conçu dans le respect du paysage naturel et architectural, le futur quartier de la gare s'inscrit dans un souci de développement durable : des bâtiments aux exigences énergétiques renforcées, une mixité sociale affirmée, une vie locale réinventée avec des commerces, des habitations, des animations et des services.



Le projet tient compte des préoccupations environnementales (nuisances sonores, consommations énergétiques, gestion des déchets et des eaux pluviales...). En ligne de mire, le souci de bien vivre ensemble la ville. Cela passe aussi par les déplacements au sein même du quartier avec des liaisons douces réservées aux piétons et aux vélos, des espaces verts distribués en jardins, en terrasses végétalisées et en cheminements arborés. Réhabiliter, transformer, adapter, respecter sont autant de priorités pour cet écoquartier au cœur de la vie lorientaise. ■

# Les projets en cours



## Bordeaux Euratlantique

## L'Opération d'intérêt national

Avec la création de la nouvelle ligne à grande vitesse Bordeaux - Paris - Europe du nord (Bordeaux/Paris en 2h10) et son prolongement vers Toulouse, le trafic annuel de la gare Saint-Jean va passer de 11 à 18 millions de voyageurs et voyageuses.

Pour faire face à cette augmentation du trafic, une adaptation des services et des infrastructures est indispensable. En complément de l'actuelle rénovation de la gare Saint-Jean, une extension de la gare côté Belcier est prévue afin d'augmenter son usage et son attractivité confortant ainsi sa stature nationale et européenne.

La nouvelle gare se composera d'un ensemble architectural, côté Belcier, centré autour de trois bâtiments et d'un nouveau parvis multimodal qui offrira un accès ouvert et confortable aux voyageurs, aux riverains, aux usagers des transports en commun, aux cyclistes...

Le bâtiment principal sera composé d'un nouveau hall voyageurs avec des services et des commerces ainsi que d'un parking et de parcs à vélos. Deux autres parkings seront construits entre le bâtiment voyageurs et le futur pont permettant de franchir les voies ferrées.

Cet aménagement d'envergure est situé au cœur de l'Opération d'intérêt national de Bordeaux Euratlantique qui transformera Bordeaux et sa métropole en carrefour du Sud-Ouest européen. Situé au sud de l'agglomération sur les deux rives de la Garonne, ce projet vise à redynamiser et à développer la métropole de Bordeaux avec pour épice centre la gare Saint-Jean.

Sur une période de 20 ans, des logements, des bureaux, des locaux d'activités, des commerces, des équipements structurants et de proximité et des espaces verts seront construits pour répondre aux besoins futurs des populations nouvelles et existantes et des actifs qui s'implanteront sur ce territoire.



M. Lee Vigneau/AREP Communication

L'ampleur de ce projet nécessite d'être à l'avant-garde des solutions en matière de développement durable dans les projets d'aménagement, notamment dans les domaines de l'énergie, de la gestion de l'eau, de l'aménagement des espaces publics, de la conception des bâtiments... , le projet d'extension de la gare Saint-Jean côté Belcier prévoit lui-même le recours aux énergies renouvelables (géothermie, énergie solaire, récupération des eaux de pluie...).

Un « quartier-vitrine » du tertiaire de l'agglomération sera créé, démarré autour de la gare TGV, sur les deux rives de la Garonne et bénéficiant d'une connexion privilégiée aux infrastructures internationales de transport. Le centre d'affaires sera étroitement lié à la ville, mixant les fonctions d'un cadre de vie et de travail.

L'offre en habitat sera diversifiée tant en termes de mixité sociale que dans les formes urbaines et architecturales, tout en répondant aux attentes d'aujourd'hui en matière de confort de vie et d'usages, dans une logique de développement durable.

Cependant, l'aménagement des nouveaux quartiers se fera dans le respect de l'histoire des villes, du patrimoine et des habitants et dans la volonté de créer une ville aimable ouverte à tous, qui fait la part belle aux espaces verts publics et à la mobilité douce. ■

## La gare de Rennes

## La LGV redessine la gare : accès, boutiques, parking

Avec l'arrivée de la ligne à grande vitesse, le nombre de voyageurs et voyageuses en gare de Rennes devrait passer de 9 à 20 millions. Ils découvrent, depuis cette année, une gare totalement redessinée. Les travaux de réaménagement de la gare de Rennes ont commencé en 2010.

Dix ans de travaux pour redessiner complètement ce qu'il est convenu d'appeler la nouvelle gare multimodale, un hub ferroviaire où devraient transiter, à terme, 30 millions de voyageurs par an.

La gare, nouveau « pôle d'échange multimodal », devient le nœud d'interconnexion entre tous les modes de transport : TER et TGV, lignes de métro, cars (avec une gare routière agrandie et modernisée), bus, vélos (deux stations Vélostar et 950 places de parkings vélos) et des bornes de rechargement pour les véhicules électriques. 90 places en dépose-minute sont également prévues, pour une dépose rapide et facile des passagers et passagères au plus près de la gare.



Seb 35



Chisloup

Dans ce nouvel espace, les usagers ont à leur disposition tous les outils propres à leur faciliter la vie : bornes d'information interactives, espace multiservice, fauteuils et tables connectées, espace événementiel, expositions...

La gare domine la ville de Rennes. Les passagers, comme les simples promeneurs, peuvent accéder à une plateforme, à un restaurant sur deux étages et même passer du nord au sud, en empruntant une passerelle en pente douce.

Les flux de voyageurs ne se mélangent plus : les quais actuels, vers l'ouest, sont réservés aux arrivées. Au-dessus de l'aire de départ, à l'intérieur de la gare, l'espace, très lumineux, avec parquet en bois, accueille trois boutiques : Yves-Rocher (60 m<sup>2</sup>), une boutique du Stade Rennais (40 m<sup>2</sup>) et Bagel Corner.

Ensuite, une vingtaine de commerces, accessibles à la fois aux voyageurs et aux habitants du quartier, compléteront l'offre. La nouvelle gare, futur écrin de la LGV, c'est aussi un nouvel espace commercial. ■



Chisloup

## Avignon TGV

## une gare nouvelle à la confluence du Rhône et de la Durance

Un nouveau quartier pour Avignon, c'est l'ambition du projet de développement territorial « Avignon Confluence ». Ce nouveau quartier couvrira la zone de la gare TGV, à la confluence du Rhône et de la Durance. « L'idée, c'est d'en faire un nouveau quartier périphérique de la ville d'Avignon, mais il faut qu'au niveau de la qualité urbaine et donc de la qualité de vie proposée aux futurs habitants, ils puissent prendre plaisir à pouvoir flâner, y compris dans un parc urbain qui serait positionné à la confluence », précise la maire d'Avignon, Cécile Helle.



Adam m gilb



Lienyuan lee

Dans ce nouveau quartier, articulé autour de la gare TGV, l'objectif, c'est d'accueillir 6 000 habitants de plus. Logements, équipements publics, entreprises. Le tout, avec un défi : le respect de l'environnement : « Il faut trouver le bon mariage entre la ville et la nature ».

Le projet d'aménagement intégrera une dimension essentielle : la prise en compte du risque d'inondations. Sur ce point, l'architecte a détaillé diverses solutions possibles en s'appuyant sur des exemples existants de villes européennes. Cécile Helle défend une « troisième voie entre le tout-protection et le laissez-faire ». « Il ne s'agit pas de nier l'inondabilité mais je porte un projet ambitieux de développement territorial pour ma ville » explique-t-elle. « On nous demande d'accueillir plus d'habitants, de créer de l'activité économique, mais il faut qu'on en ait les moyens et ça passe par du foncier disponible » ajoute la maire d'Avignon.



MattMoissa

Sur la presqu'île de Courtine à la confluence du Rhône et de la Durance, dans la courbe de la ligne TGV, la gare nouvelle calera ses deux bâtiments sur le talus des voies : le Pavillon Départ, le plus important, qui accueillera 80 % du trafic en partance vers le nord, et le Pavillon Arrivée, simple petit édifice d'acier et de verre, 20 % du trafic en provenance du nord. ■

## Montpellier Sud de France

## La nouvelle gare TGV futuriste

Au Sud de Montpellier, entre l'aéroport et les autoroutes A9 et A709, la nouvelle gare TGV ressemble de loin à une soucoupe volante géante.

Dessiné par l'architecte Marc Mimram, cet édifice de plus de 10 000 m<sup>2</sup> qui enjambe les voies est une petite prouesse technologique.

Le toit surplombe une vaste halle de deux niveaux. Sa résistance est telle que chaque panneau qui le compose n'est épais que de 5 cm. Un savoir faire et une technologie français.

Cette gare est la première que la SNCF confie entièrement à un cabinet d'architecte externe.

Le gros œuvre de cette gare-pont a été confié à l'entreprise Fondeville de Perpignan, l'un des opérateurs de ce partenariat public-privé.

La SNCF et son architecte affirment que cette gare inscrit Montpellier dans le XXI<sup>e</sup> siècle.



Loïc SIMON



Gares&connexions279

# Conditions de réussite et enseignements pour l'avenir



## Conditions de réussite

Les transformations urbaines, fonctionnelles et sociales des quartiers des gares résultent de la synergie d'une politique d'aménagement urbain d'envergure, de maîtrises foncières et d'une bonne connectivité avec les transports en commun. Ce n'est qu'intégrée dans une politique d'aménagement urbain, qu'elle lui préexiste ou qu'elle ait été mise en place à l'occasion de son arrivée, que la nouvelle offre ferroviaire est susceptible de renforcer la centralité du quartier de la gare.

## Enseignements

La recherche documentaire nous permet de tirer les enseignements suivants :

- il n'y a pas d'automaticité entre nouvelle gare et développement,
- les modalités d'implantation d'une nouvelle gare peuvent impacter les grands équilibres urbains tant d'un point de vue trafic, marché immobilier...,
- une réflexion en amont à l'échelle de l'agglomération est une condition nécessaire à la réussite du projet,
- l'interopérabilité des systèmes de mobilité doit être recherchée dès le début des études,
- il convient de mettre en place les services répondant aux besoins actuels et futurs des usagers,
- il convient d'appréhender les conséquences sociales des mutations urbaines.

# Conclusion



À l'heure où l'on souhaite modifier les comportements dans le domaine du transport, il convient de réfléchir non seulement aux flux de déplacement mais aussi au fonctionnement des « nœuds » de notre mobilité.

Car en effet, la problématique porte sur la difficulté d'insérer une nouvelle gare à la fois dans le tissu urbain existant et dans le futur tissu urbain.

Créer de véritables pôles ferroviaires assurant des connexions plurimodales, à la fois lieux de voyage mais aussi de repos (en cas d'attente), de détente, de sociabilité, disposant de commerces et services appropriés, est-il un rêve impossible ? Le chemin de fer a su jadis générer ces espaces multiformes. Pourquoi, doté des puissants moyens technologiques d'aujourd'hui, ne serait-il pas capable de leur redonner vie ?



# Éléments bibliographiques



- « Le TGV et sa marque sur l'espace urbain » (Université de Pau, <https://web.univ-pau.fr/RECHERCHE/SET/POSTER2014/documents/.../poster11.pdf>)
- « Gares ferroviaires et routières : affronter les nouveaux enjeux » (Infrastructure et Mobilité, numéro 158 mai 2016)
- les Cahiers Scientifiques du Transport N° 31/1997 - Pages 71-97 Valérie Mannone Gares TGV et nouvelles dynamiques urbaines en centre ville
- « La gare de demain - nouvel enjeu urbain, nouvelle gouvernance » (Les Cahiers de la ville responsable n° 5 de février 2012 )
- Ligne nouvelle Paris Normandie, Débat public, réunion thématique financement et rentabilité du 17 janvier 2011 à Paris ([http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-lnpn/site/DOCS/REUNIONS\\_PUBLIQUES/120117/120117\\_PRESENTATION\\_RFF\\_RENTABI.PDF](http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-lnpn/site/DOCS/REUNIONS_PUBLIQUES/120117/120117_PRESENTATION_RFF_RENTABI.PDF))
- « Les études de tracés de la LNPN ont déjà leurs opposants », Normandinamik Le fil d'actu économique des CCI de Normandie du 23 mai 2016 (<http://normandinamik.cci.fr/220978-les-etudes-de-traces-de-la-lnpn-ont-deja-leurs-opposants>)
- Ligne nouvelle Paris Normandie, Débat public, cahier d'acteur, n°39 de décembre 2011 ([http://www.ceser-iledefrance.fr/sites/default/files/travaux/cahier\\_dacteur\\_lnPN.pdf](http://www.ceser-iledefrance.fr/sites/default/files/travaux/cahier_dacteur_lnPN.pdf))
- « Les gares ferroviaires urbaines et leur transformation » (Qu'en savons-nous ? numéro 49 décembre 2012, AUCAME (Agence d'Urbanisme de Caen-Métropole)
- « La nouvelle gare de Liège-Guillemins (Calatrava) inaugurée en présence de DidierReynders», <http://www.didierreynders.be/2009/09/18/la-nouvelle-gare-de-liege-guillemins-calatrava-inauguree-en-presence-de-didier-reynders/>
- « Turin Porta Susa : la ville entre en gare» (Les Echos du 09 février 2012)
- « Nouvelle gare de Lorient Bretagne Sud : une nouvelle Gare TGV au cœur de l'Agglomération» (<https://www.lorient-agglo.bzh/en-actions/gare-de-lorient-bretagne-sud/nouvelle-gare/>)
- « Une nouvelle interface entre la ville et les transports » (<https://www.lorient-agglo.bzh/en-actions/gare-de-lorient-bretagne-sud/pole-dechanges-multimodal/>)
- « Quartier Lorient Odyssée : autour de la gare, un nouveau quartier se construit» (<https://www.lorient-agglo.bzh/en-actions/gare-de-lorient-bretagne-sud/quartier-lorient-odysee/>)
- « Les gares nouvelles du TGV « exurbanisées », Fonctionnement et relation au territoire - Rapport réalisé pour la Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires (DIACT) - Mission politique des territoires. Programme 112 Arrêté N° 1045 du 26 juillet 2007 par la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) Rédacteur : Jean-François TROIN Avril 2008
- « L'Opération d'intérêt national Bordeaux Euratlantique » (<http://www.garebordeauxsaintjean2017.fr/acteur/bordeaux-euratlantique/>)

- « Accès, boutiques, parking... La LGV redessine la gare de Rennes » (Ouest France Entreprises, 29 juin 2017)
- « Avignon Confluence » : un nouveau quartier en gestation (France Bleue Vaucluse, 10 février 2017)
- « Avignon TGV : une gare nouvelle à la confluence du Rhône et de la Durance » ([http://www.arep.fr/projets/3-7/cat\\_transport/avignon\\_tgv](http://www.arep.fr/projets/3-7/cat_transport/avignon_tgv))
- « La nouvelle gare TGV futuriste Montpellier Sud de France » (<http://france3-regions.francetvinfo.fr/occitanie/herault/montpellier/visitez-premiere-nouvelle-gare-tgv-futuriste-montpellier-sud-france-1339823.html> )
- « Gares SNCF : futurs hubs de services et d'innovations » (<https://www.decisionsdurables.com/gares-sncf-futurs-hubs-de-services-et-dinnovations/>)

**Ministère de la Transition écologique et solidaire**  
 Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement  
 et du Logement de Normandie  
 Cité administrative Saint-Sever - BP 86002 - 76032 Rouen cedex  
 Tél. 02 35 58 53 27 - Fax. 02 35 58 53 03  
[dreal-normandie@developpement-durable.gouv.fr](mailto:dreal-normandie@developpement-durable.gouv.fr)

#### Crédits photographiques :

##### WikimediaCommons

(<http://commons.wikimedia.org/wiki/Accueil>)  
 « Cette base de données multimédia centralise des médias libres, tels que photographies, dessins, schémas, musiques, textes écrits et parlés, animations et vidéos qui ont une utilité pour au moins un des projets de Wikimedia. [...] Contrairement aux banques d'images et de médias traditionnelles, Wikimedia Commons ne publie que des médias dans le domaine public ou sous licence libre. Tout un chacun peut gratuitement copier, réutiliser, modifier les fichiers disponibles sur Commons tant que les conditions de redistribution des copies ou des fichiers modifiés sont respectées. La structure de la base de données est distribuée avec les textes de Commons sous la licence Creative Commons BY-SA 3.0. Les conditions de distribution de chaque fichier individuel sont indiquées sur la page de description qui l'accompagne. » (Wikipédia - [http://fr.wikipedia.org/wiki/Wikimedia\\_Commons](http://fr.wikipedia.org/wiki/Wikimedia_Commons).)