

LES SYNTHÈSES DU LAB 2024



ENJEUX DE MOBILITÉS TOURISTIQUES À PLAINE COMMUNE

Diagnostic et étude de faisabilité pour l'implantation d'une gare routière
SLO dans le secteur Pleyel

CYCLE D'URBANISME (MASTER)

Fethi HAKIKI
Emma LECOMTE
Yasmine MADOUCHE
Grégoire NICOLLEAU



SciencesPo
ÉCOLE URBAINE

PRÉFACE

Dominique RASCOL, Responsable de la Mission Mobilité, Direction Stratégie Opérationnelle, Pôle Fabrique de la Ville Durable, Plaine Commune

Plaine Commune est un territoire en forte mutation. Au cœur des Jeux, le territoire sera au cœur du Grand Paris, avec la constitution d'un pôle transport métropolitain à Pleyel.

Les élus territoriaux portent une transformation urbaine majeure du quartier Pleyel, lui donnant une nouvelle orientation touristique et hôtelière.

Se pose la question des mobilités touristiques engendrées ou nécessaires au bon fonctionnement de cette nouvelle polarité. Plusieurs démarches actuelles (lignes en cars, dessertes bus touristiques) interrogent cette dimension et rendent utile une réflexion d'ensemble, afin de définir le potentiel et la pré faisabilité d'une gare routière internationale.

L'Ecole Urbaine de Sciences Po, avec son regard transdisciplinaire, a pu explorer ce domaine d'étude assez inédit.

L'expertise des jeunes professionnels croisant urbanisme et mobilité, permettant d'interroger un large panel d'interlocuteurs et comparant des exemples européens très divers, a permis une analyse concrète et convaincante d'un potentiel qui intéresse les élus de notre territoire.

LE PARTENAIRE

Plaine Commune est une structure intercommunale française créée le 1er janvier 2016 dans le cadre de la mise en place de la Métropole du Grand Paris et située dans le département de la Seine-Saint-Denis en région Île-de-France. L'Etablissement Public Territorial succède à une communauté d'agglomération éponyme créée en 2001 et qui avait le même territoire et comprend neuf communes : **Aubervilliers, La Courneuve, Épinay-sur-Seine, L'Île-Saint-Denis, Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Denis, Saint-Ouen-sur-Seine, Stains et Villetaneuse.**



ENJEUX

Depuis dix ans, jamais Plaine Commune n'avait connu pareilles transformations. **Le territoire cherche à affirmer son identité dans le paysage francilien et de nombreux projets structurants alimentent les perspectives de développement.**

Les Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) organisés à l'été 2024 sont une première vitrine puisqu'une grande partie des épreuves se déroulent sur le territoire de l'Établissement Public Territorial (EPT). L'événement a déjà permis la création d'infrastructures majeures qui participent à la mutation du paysage urbain : le village des athlètes à cheval sur Saint-Ouen, l'Île-Saint-Denis et Saint-Denis ou encore le futur centre aquatique olympique de Saint-Denis. Avant même l'arrivée des premiers compétiteurs, l'événement marque déjà de son empreinte. C'est aussi une responsabilité que porte le territoire pour en garantir l'héritage et bénéficier au mieux de ses répercussions.

Cette décennie est aussi marquée par de **grands projets d'infrastructures de transport qui vont directement concerner Plaine Commune.** Dès 2024, l'ouverture de la gare du Grand Paris Express à Pleyel implique l'émergence d'une nouvelle polarité au sud du territoire dont l'attractivité n'ira qu'en grandissant avec l'arrivée des futures lignes 15, 16 et

17. Ce secteur incarne les ambitions de développement portées par l'EPT. Le projet urbain qui le sous-tend, encore à l'étude aujourd'hui, sera déterminant pour garantir le succès de l'opération et bénéficier au mieux du flux de voyageurs attendu. Les enjeux soulevés par ces projets structurants pour Plaine Commune trouvent une résonance amplifiée avec l'annonce le 7 septembre 2023 de la fermeture de la gare routière de Bercy-Seine, prévue dans le courant de l'année 2025.

Afin de mieux saisir les implications de ces transformations du territoire, **le choix a été fait dans un premier temps de qualifier et analyser la stratégie d'attractivité et de tourisme portée par Plaine Commune et dans quelle mesure cette dernière paraît compatible avec ces nouveaux flux attendus.** Ce premier moment de l'étude couvrira aussi les implications de la fermeture de la gare routière de Bercy-Seine.



La gare routière de Paris Bercy-Seine
©Le Parisien

Ce diagnostic vise à qualifier les interactions qu'entretiennent tourisme et mobilité sur le territoire. Il paraît donc nécessaire de clarifier ce qui est entendu par ces deux notions.

Si l'on s'en tient à la définition de l'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT), **le tourisme correspond à "un phénomène social, culturel et économique qui implique le déplacement de personnes vers des pays ou des endroits situés en dehors de leur environnement habituel à des fins personnelles ou pour affaires"**.

Ces personnes sont appelées visiteurs et peuvent être touristes ou excursionnistes dans le cas d'un séjour sans nuitée. **Dans ce rapport, le terme de touriste dans une acception large qui englobera parfois la notion d'excursionnisme sera employé.** Ainsi, il sera retenu à ce stade la définition de Gwendal Simon, chercheur au laboratoire Villes Mobilités Transports : « le touriste est un individu dont le voyage de loisir s'inscrit avant tout dans une logique de mobilité de circulation et de distance au quotidien. L'expérience qu'il vit est, aujourd'hui, davantage individualisée, réflexive et créative ». Le tourisme se définit comme l'ensemble des activités liées au voyage du touriste et son expérience vécue. Par extension, il sera entendu par stratégie touristique, la politique que met en place Plaine Commune pour le développement du tourisme et de l'attractivité du territoire. Cela concerne l'ensemble des projets, plans et ambitions portés par le pouvoir politique.

Cette étude invite à traiter de la notion de mobilités. **Mais pourquoi ne pas parler de transports ?** Ce choix s'explique par une évolution récente de la sémantique utilisée dans ce secteur qui est passée d'une approche en termes d'infrastructures à une approche servicielle. Ce tournant de la mobilité (ou mobility turn) vise à "articuler les systèmes de transport et leurs implications individuelles et collectives dans l'ensemble des processus sociaux qui permettent, organisent et sont la conséquence de nos sociétés mobiles". Étudier

les mobilités constitue donc l'étude d'un fait social et ses implications bien au-delà de l'infrastructure de transports.

À l'interface des deux notions, la mobilité touristique ne constitue pas un champ d'étude fortement investi. Souvent sujet à des études quantitatives, l'objet est moins étudié comme un fait sociologique. Le laboratoire Ville Mobilités Transports (LVMT) constitue alors une exception dans ce paysage et propose de s'intéresser aux trajectoires des touristes ainsi que leurs comportements lors de leurs déplacements vers leurs destinations mais aussi sur place. Cette étude tente de s'inscrire dans ce mouvement et propose un prisme d'analyse des enjeux de mobilité touristique à Plaine Commune. Ici, le choix a été fait de partir de la stratégie touristique proposée par l'EPT et de l'articuler avec les enjeux de mobilité identifiés. Il convient de noter qu'à ce stade, le choix a volontairement été fait d'étudier plus particulièrement les transports par Service Librement Organisés (dits SLO), puisqu'étant un aspect de la finalité du projet.



Le chantier de la gare du Grand Paris Express Saint Denis - Pleyel
©Société des Grands Projets

Une fois ce diagnostic à l'échelle de l'intercommunalité établi, il a été possible de faire atterrir nos recommandations et réaliser une étude de faisabilité pour l'implantation d'une gare routière dans le secteur Pleyel. C'est l'objectif de la phase opérationnelle du projet collectif. Il s'agissait ici d'explorer cette hypothèse et d'établir les contours d'un tel projet. Pour couvrir le sujet dans sa globalité, le choix a été fait d'adopter une approche thématique qui abordait les points suivants :

- **la localisation** : sont comparés deux fonciers pouvant hypothétiquement accueillir le projet ;
- **la connexion au quartier et aux offres de transports** : une fois le foncier idéal sélectionné, cette partie vise à proposer des pistes d'amélioration pour l'accessibilité routière et l'intermodalité ;

- **la programmation à proposer pour ce type d'infrastructure** : est détaillée la programmation pour les fonctions liées aux transports, aux services en gare ainsi qu'aux besoins du quartier ;
- **l'estimation financière de la construction** : deux approches méthodologiques (par analogie et par ratio) permettent d'envisager une première enveloppe du projet ;
- **le montage juridique à prévoir** : en proposant des clés d'arbitrage sur le mode de passation et le type de contrat envisageables.

Les enjeux de ce projet collectif sont intimement liés à l'impératif de transition écologique. L'accueil des autocars SLO en Île-de-France est aujourd'hui un angle mort de la politique de mobilité bien qu'il s'agisse d'un mode de transports plus écologique que la voiture ou l'avion. En donnant à l'exécutif local de Plaine Commune les clefs de compréhension de l'environnement d'acteurs liés à ces sujets et en établissant les conditions à réunir pour développer ce type d'infrastructures, il a été question ici de combler une partie de ces lacunes.

MÉTHODOLOGIE

Dans les deux phases du projet collectif (diagnostic & opérationnelle), 4 outils inspirés de l'étude sociologique ont été mobilisés :

- **État de l'art de la littérature** : il s'agit de la synthèse des rapports édités par les acteurs de la mobilité, du tourisme et de la culture pour comprendre leur vision du territoire de Plaine Commune et ce qu'ils peuvent déjà identifier comme besoins à l'avenir. Ce travail s'est articulé avec l'étude de la littérature scientifique qui a déjà largement traité des enjeux du nord parisien ;
- **Observations et déplacements sur le territoire de Plaine Commune** : plusieurs observations ont pu être conduites sur le secteur Pleyel et plus généralement sur le territoire intercommunal. Cela inclut des visites de sites et la pratique de l'offre de transports ;
- **Entretiens individuels** : voici une liste des interlocuteurs rencontrés dans les phases diagnostic et opérationnelle :
 - Phase diagnostic :
 - Acteurs de Plaine Commune ;
 - Universitaires ou experts ;
 - Acteurs territoriaux et acteurs de la mobilité nous permettant d'appréhender les leviers à saisir.
 - Phase opérationnelle :
 - Acteurs de Plaine Commune pour mieux comprendre les enjeux de l'implantation de l'infrastructure ;
 - Acteurs de la programmation urbaine et commerciale ;
 - Spécialistes du montage juridique et financier des projets de gares routières.
- **Benchmark** : l'approche adoptée dans la phase diagnostic se présente sous la forme de visites de terrains et d'interactions avec un panel d'acteurs du tourisme, de la culture et de la mobilité. Deux déplacements ont été réalisés, le premier à Essen en Allemagne et le second à Manchester au Royaume-Uni. À partir de février, nos

déplacements ont concerné des projets inspirants de gares routières à Madrid, Bilbao, Grenoble et Bordeaux.

LES TERRAINS ÉTUDIÉS

La commande mentionnait le secteur Pleyel aujourd'hui en pleine mutation. Le pari pour ce diagnostic est d'aborder ces enjeux à l'échelle du territoire de l'EPT. Il serait en effet préjudiciable de n'aborder la question qu'à l'échelle d'un quartier sans considérer ses interactions avec son tissu urbain voisin. Au fond, **s'intéresser au secteur Pleyel, c'est l'intégrer dans son environnement**. Au-delà des frontières de Plaine Commune, la question s'envisage à l'échelle métropolitaine. C'est seulement avec ce niveau d'abstraction qu'il sera possible de faire atterrir des propositions localisées dans ce quartier.

Afin de saisir les enjeux relatifs au tourisme sur un territoire au passé industriel, ayant connu un certain déclin, à la recherche d'un nouveau souffle, plus dynamique, deux benchmarks ont été réalisés en Europe. Tout d'abord à **Essen**, située dans la Ruhr, la ville allemande présente de nombreuses similarités avec Plaine Commune puisque son passé proche est marqué par une présence de l'industrie. La comparaison présente un intérêt certain du fait de son éléction au rang de capitale européenne de la culture en 2010. Pour rappel, Plaine Commune s'était portée candidate pour 2028. Les deux territoires partagent donc un projet touristique dont la culture est l'élément central. Un second benchmark a été réalisé à **Manchester**. Le choix s'explique par les mêmes caractéristiques : un passé industriel prégnant dans le tissu urbain, une volonté d'exister au plan national et international, de manière autonome, face au rayonnement de la capitale. Manchester, comme Plaine commune, est marquée par d'importantes infrastructures, designées pour l'accueil d'évènements internationaux. En outre, cette ville a misé sur un tourisme urbain, de proximité, par la culture, un axe que Plaine commune semble suivre.

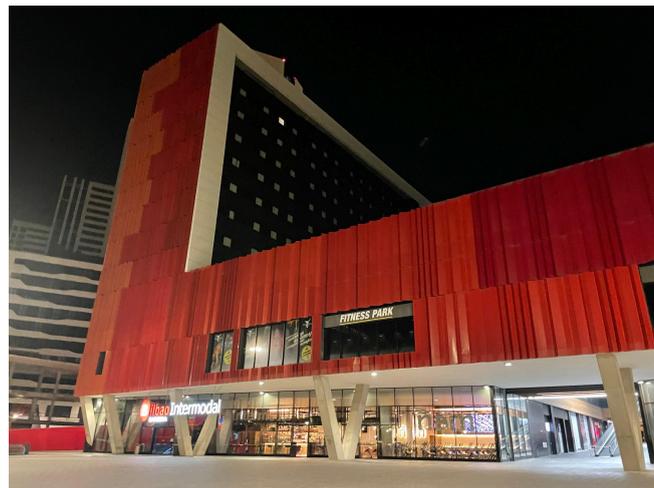
Par la suite, dans une démarche plus opérationnelle, des visites de terrain ont été réalisées afin de découvrir les gares routières de **Bordeaux, Grenoble, Bilbao** et **Madrid**, l'Espagne faisant figure d'exemple en matière d'accueil de SLO.



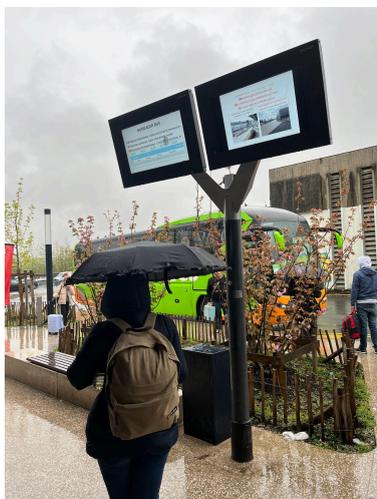
Zollverein, Essen, Ruhr, Allemagne



Estacion Avenida de América, Madrid, Espagne



Intermodal, Bilbao, Espagne



Gare routiere de Bordeaux, France



Gare routière de Grenoble, France

PRINCIPAUX RÉSULTATS

1. Les ambitions touristiques de Plaine commune

A. La qualification d'un projet touristique marqué par un changement de paradigme, d'un territoire servant à une nouvelle centralité

Cette étude a débuté par l'analyse du projet de territoire en matière de tourisme, afin d'identifier les "pépites", ainsi que les points de vigilance. Pour comprendre l'ambition portée, il fallait revenir aux débuts de la politique touristique de Plaine commune, à la fin des années 1990 - début des années 2000, marquée par "l'effet Stade de France", tournée vers l'international. La stratégie s'est rapidement tournée vers l'exploitation des friches industrielles, un patrimoine réemployé dans une démarche créative, la créativité et la culture étant souvent perçues comme des catalyseurs de polycentrisme. Cependant, le polycentrisme se heurte à plusieurs limites parmi lesquelles la dépendance à Paris du fait de la localisation de Plaine Commune dans l'aire d'influence immédiate de la capitale. Les effets d'attraction escomptés par la culture sont souvent décevants comme a pu en témoigner la fermeture de musées comme le musée Christofle en 2008 à Plaine commune.

La cible des schémas touristiques des années 2010-2020 est davantage un touriste "d'affaires" ou un "créatif" pour reprendre le concept de R. Florida, renvoyant à une population urbaine, mobile, qualifiée et connectée.

Avec le Manifeste *Plaine commune pour un territoire à vivre*, l'intercommunalité semble vouloir donner un nouveau souffle afin que « le projet de développement économique puisse servir le territoire et ses habitants »¹. Face aux transformations sociétales et écologiques, profondes et exogènes, Plaine Commune réoriente sa stratégie et décide de partir des « besoins des habitants » et « cherche à dépasser le paradigme de la course des territoires vers l'attractivité à tout prix des acteurs extérieurs, qui conduit à produire des modèles génériques dupliqués dans toutes les grandes villes, finalement bien peu attractifs ». L'idée est de capitaliser sur les singularités du territoire, tout en le transformant, pour susciter le désir d'y rester.

Il ressort de l'analyse du projet de territoire que la filière du tourisme est une des filières sur lesquelles Plaine commune mise car pourvoyeuse d'emplois locaux, cependant, ce tourisme, doit répondre à des besoins locaux des populations et se veut raisonné et respectueux de l'histoire du territoire.

Après avoir pu assister à un atelier de réflexion sur le futur schéma touristique, mais également à l'issue de plusieurs entretiens avec Plaine commune ainsi que le chercheur Gwendal Simon, il est apparu que cette stratégie a pour filigrane l'idée d'un tourisme de proximité, urbain, proche des habitants, en vue de faire de Plaine commune une destination majeure de la région Ile-de-France autour de la nouvelle polarité que devrait constituer le secteur Pleyel. Deux benchmark ont été choisis : Essen et Manchester, présentant des similarités avec Plaine commune puisque ces métropoles, au

¹ Mathieu HANOTIN, Karine FRANCKET, Editorial. Plaine commune, un territoire unique au projet de développement singulier, in « Manifeste. Plaine Commune pour un territoire à vivre », 28 juin 2022

passé industriel, ayant connu un déclin, ont misé sur la culture comme vecteur de développement et de régénération urbaine et s'inscrivant ainsi dans la poursuite de l'effet Bilbao.

B. Les conditions de réussite d'une stratégie touristique à Plaine commune

Tout d'abord, la **nécessaire correspondance entre la culture que le territoire souhaite accueillir et les besoins des habitants**, Essen et Manchester ont réussi car les cibles premières des schémas touristiques étaient locales, ne donnant pas naissance à des projets hors sols.

A Essen, la transformation entamée dans la Ruhr est qualifiée par les responsables locaux d'*Industriekultur*. Autrement dit, la culture industrielle a été conçue comme un vecteur de développement qui permettrait d'amortir la transition vers une économie plus tertiarisée. Plus globalement, le projet d'*industriekultur* développé dans la Ruhr s'inscrit lui aussi dans un mouvement touchant la plupart des espaces urbains souhaitant opérer une reconversion industrielle.



A Manchester, le choix a été non pas de partir de la culture pour initier une nouvelle stratégie d'aménagement mais plutôt de lui accorder une place privilégiée. Pays gouverné par des principes néolibéraux, les politiques urbaines étaient prioritairement tournées vers la redynamisation du tissu économique (initiatives portant sur l'action foncière afin de favoriser la création d'entreprises ainsi que la mise en place de partenariats entre le secteur public et le secteur privé, ce dernier acceptant d'assumer les risques malgré l'important soutien financier de la loterie nationale aux infrastructures culturelles), l'intégration socio-économique des habitants. La culture intervient pour "renverser" l'image de ville industrielle et pour répondre aux besoins des habitants. Les programmes urbains sont un savant mélange entre gros équipements culturels au rayonnement important et des équipements de portée plus locale. Le Lowry est la parfaite hybridation entre ces deux logiques.



L'introduction de la culture ne se fait pas ex nihilo, elle est intégrée à l'occasion de divers programmes mixtes et reprend des éléments de l'identité du territoire. Manchester a joué un rôle dans les domaines de la musique, des sciences, du sport, atouts que la ville multiculturelle a mis en scène.

C'est une voie que semble suivre Plaine commune avec les pépites, le territoire ne cherchant pas à se doter d'équipements culturels symboliques à la Bilbao d'une part; et avec une "direction artistique" fidèle à l'identité du territoire. Son office du tourisme promeut un "territoire de vie", où beaucoup de choses se créent, doté de beaucoup de friches culturelles contemporaines, un fort réinvestissement du patrimoine industriel (réhabilitation de l'ancienne usine Mécano à la Courneuve devenue médiathèque, la Cité du Cinéma etc.). Le street art est mis à l'honneur avec une valorisation de la Street Art Avenue, les Cathédrales du rail devraient accueillir le plus grand musée de France consacré au hip-hop et au street art. L'espace Eclair, installé dans les anciens laboratoires Eclair, studio de cinéma et d'audiovisuel, accueille aujourd'hui plus de 100 résidents issus des arts visuels, du spectacle vivant etc. Enfin, l'académie Parker devrait voir le jour à Saint-Ouen.

Ensuite, l'événementiel, notamment sportif, est un moyen d'accueillir une clientèle internationale, d'exister dans le paysage dans un contexte de concurrence entre métropoles. En dehors de ces événements, une politique visant à faire bénéficier les habitants des programmes et équipements est nécessaire pour que les habitants se les approprient, Manchester est une source d'inspiration.

Tout commence avec les jeux du Commonwealth de 2002 qui redynamisent la ville et attirent des investissements : le vélodrome puis le stade et le terrain de tennis. Ces équipements sportifs participent à la régénération du « East Manchester », un quartier industriel de 2000 hectares abandonné et inhabité. La candidature de Manchester l'a emporté face à Londres et Glasgow. 182 Millions de livres ont été investies dans les infrastructures et pour régénérer le quartier pour accueillir les Jeux. Depuis, les événements sportifs sont régulièrement organisés dans la ville pour les retombées économiques et pour les investissements qu'ils attirent et permettent de développer la ville et poursuivre la régénération de quartiers.

Plaine Commune est un territoire éminemment sportif, une force et outil marketing qui mériterait d'être davantage exploités notamment en valorisant davantage la boucle sportive, parcours symbolique qui fait le récit des JO, partielle, à l'accessibilité limitée. La promotion du sport constitue un outil marketing qui pourrait servir de prévention primaire dans un territoire marqué par une population fragile.

Le développement des espaces verts est important tant pour le cadre de vie local que pour attirer un public excursionniste et changer l'image du territoire, cependant, il faut l'accompagner d'une stratégie de mobilités vertueuses et accessibles comme à Essen.

Plaine Commune fait le choix d'un tourisme de proximité, avec un schéma touristique valorisant les espaces naturels : présence de l'eau comme espaces verts s'inscrit dans cette logique. Le Manifeste revient sur un certain nombre de ces orientations qui s'inscrivent en filigrane de la trajectoire de neutralité carbone à l'horizon 2050. L'intercommunalité s'est dotée d'une trame verte et bleue visant à préserver la biodiversité et lutter contre son érosion, notamment par un aménagement raisonné du

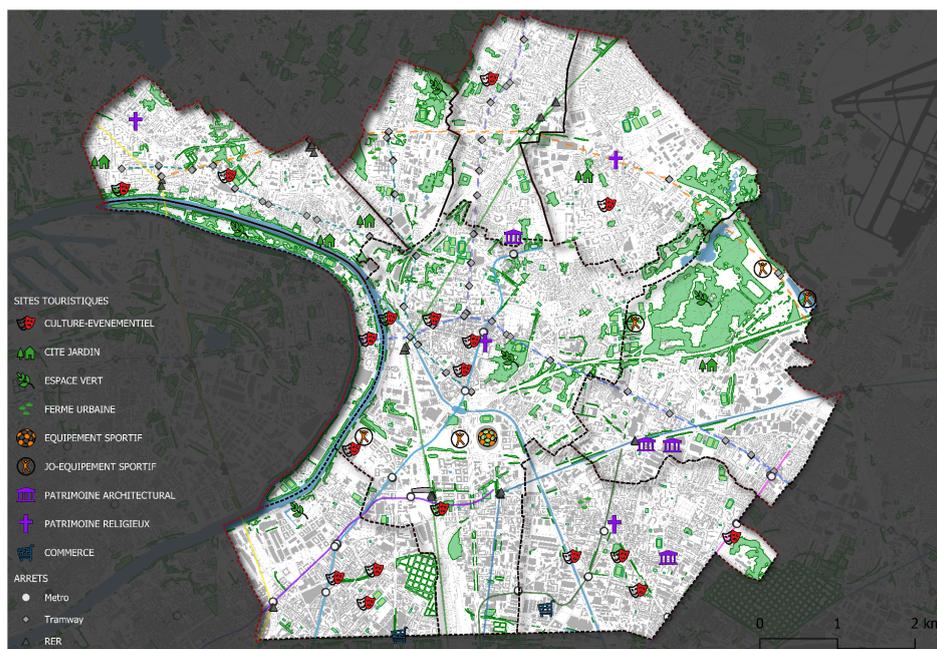
territoire et la restauration d'un réseau aquatique et terrestre plus viable pour la faune et la flore. Les parcs Georges Valbon et de la Légion d'Honneur constituent les noyaux de la biodiversité de la trame verte urbaine. Plaine Commune compte capitaliser sur les berges des cours d'eau pour renforcer l'amélioration du cadre de vie et l'attractivité du territoire.

2. Un territoire confronté à d'importants enjeux de mobilités

A. Un territoire inégalement desservi, illustrant une mobilité interne incomplète

L'étude des mobilités était un incontournable pour ce rapport. Plaine commune offre une palette variée de transports en commun (métro, tramway, RER, réseau de bus, réseau routier...) Cependant, l'offre de transport présente une hétérogénéité notable d'une commune à l'autre, une réalité mise en évidence. Il est possible de constater un important contraste entre le nord et le sud du territoire en matière de desserte. De même, un besoin de liaisons efficaces entre les communes de EPT ainsi qu'une meilleure lisibilité du réseau ont été identifiés dans une perspective de permettre aux flux touristiques de se diffuser dans le territoire, découvrir les pépites et ne plus se limiter aux sites déjà "incontournables" et proches de la capitale. L'accessibilité vélo est un axe de travail majeur identifié, notamment en vue d'accueillir un public excursionniste.

La dispersion des sites touristiques, parfois sur des distances significatives, implique fréquemment la nécessité d'utiliser au moins deux modes de transport en commun pour y accéder, selon la position de départ. Cette réalité met en exergue l'importance d'une intermodalité efficace et d'une coordination entre les différents moyens de transport pour optimiser les déplacements des visiteurs. Les visiteurs sont souvent contraints de transiter par le centre de Saint-Denis pour rejoindre d'autres parties du territoire. Cette nécessité souligne l'importance de développer et de promouvoir des itinéraires plus directs et des liaisons intermodales améliorées, afin de réduire les temps de trajet et de rendre l'ensemble du territoire plus accessible.



Carte des sites touristiques et des lignes de transports à Plaine Commune

B. Une nouvelle polarité en construction : le secteur Pleyel

Le secteur Pleyel est symptomatique du dynamisme économique que connaît le département de Seine-Saint-Denis depuis une décennie. Le secteur Pleyel concentre à ce jour un nombre important de travaux en vue d'en faire une des nouvelles centralités du département et du Grand Paris dont la gare devrait accueillir 250 000 voyageurs par jour qui transiteront via 4 lignes de métro (14,15,16 et 17), toutes automatiques. Pleyel va devoir jouer le rôle de porte d'entrée du territoire, de pôle d'échange multimodal amené à diffuser les flux sur le reste du territoire.

La fermeture de la gare routière de Paris Bercy-Seine à l'horizon 2026 renforce l'attention portée sur Pleyel, le secteur étant perçu par certains comme situé à un emplacement stratégique, raison pour laquelle la suite de l'étude, plus opérationnelle, s'est intéressée à la pertinence d'une gare à cette localisation, aux conditions de succès pour l'implantation d'une telle infrastructure, à la forme qu'elle pourrait prendre et à la gouvernance et au jeu d'acteurs qu'elle impliquerait.

3. le cahier des charges d'une gare routière "exemplaire" à Pleyel

Ainsi, bien qu'il existe une concordance d'un point de vue sociologique entre le profil des habitants du nord de Paris et les "utilisateurs-types" des cars "Macron" (jeunes, étudiants, employés) et que l'arrivée de ces nouveaux flux est source d'opportunités économiques, le premier préalable à l'installation d'une gare routière est la consolidation de la stratégie de mobilités internes avant que ces nouveaux flux fassent l'objet d'une diffusion sur le territoire. Ce premier préalable a notamment été mis en lumière par le benchmark britannique puisqu'à Manchester, c'est sur le maillage du réseau de transport en commun, pensé pour servir au mieux les habitants que s'appuient les touristes. Des moyens d'appoint en cas d'événement exceptionnel peuvent être déployés mais la bonne diffusion des flux touristiques repose sur un bon maillage, pensé à l'échelle des locaux. Une gare routière doit donc permettre l'intermodalité. Pour que l'accueil de ces nouveaux flux soit effectivement bénéfique au territoire, le public des SLO doit être intégré dans les projets du territoire (accessibilité, hébergements touristiques, parcours de découverte...).

La gare routière, pour être un succès doit remplir 3 fonctions : de *transport*, en accueillant dans les meilleures conditions les cars, les passagers et les chauffeurs; *servicielle*, grâce une offre de services et commerces adaptée à la clientèle et au quartier et *urbaine*, cette dernière devant être pensée dans son écosystème urbain (espaces publics, lieu de rencontre...).

Synthèse de la programmation pour la fonction service

ACTEURS	ATTENTES CONCERNANT LA FONCTION SERVICE	PROPOSITIONS D'ÉQUIPEMENTS
Voyageurs	<ul style="list-style-type: none"> Restauration Rechargement des appareils électroniques Repos Consignes Courses / shopping Informations touristiques Multimodalité Retrait d'argent 	<ul style="list-style-type: none"> Restaurants et snacking (Paul, Relay, Brioche dorée, Prêt à Manger, Costa Coffee, Big Mamma, L'Éclair de Génie, Kayser, Five Guys, ...) Espaces d'attente équipés de prises électriques, connexion wifi, sièges confortables Hôtellerie, hostels (Generator, Christopher Inn...) Consignes bagages Petit centre commercial, supérette Point information touristique et mobilité Stationnement, locations de véhicules, disponibilité d'une flotte de vélo ... Distributeurs
Opérateurs	<ul style="list-style-type: none"> Restauration Repos des conducteurs 	<ul style="list-style-type: none"> <u>Hôtellerie bon marché</u>
Collectivités/ Quartier	<ul style="list-style-type: none"> Commerces et services de proximité 	<p>Par rapport aux besoins constatés pour le secteur Pleyel :</p> <ul style="list-style-type: none"> Laboratoire d'analyses médicales Commerces de proximité : alimentaire Restaurants Dépôt/retrait de colis

Acteurs	Attentes concernant la fonction transport	Propositions d'équipements
Voyageurs	<ul style="list-style-type: none"> Régularité et ponctualité des services Mise à disposition d'informations Facilité d'orientation dans la gare Accessibilité des équipements et facilité de circulation Achat de titres de transport Confort d'attente Qualité de l'accueil Garantie de sécurité et de sûreté Multimodalité 	<ul style="list-style-type: none"> Panneaux statiques et dynamiques Plan, cartes Accessibilité (voir encadré ci-dessous) Guichets et bornes d'achat Salle d'attente fermée, bancs, prises... Sanitaires (WC, tables à langer, point d'eau) Poubelles Chemins piétons sécurisés, éclairage, dispositif d'appel d'urgence, défibrillateur Stationnement automobile : création d'un parking de 280 places (estimations du projet urbain pour cette centrale de mobilité), vélo, dépose-minute, autopartage/covoiturage
Opérateurs	<ul style="list-style-type: none"> Attentes de voyageurs relatives à la qualité du service Dimensionnement adapté (quais, zones de circulation) Simplicité et lisibilité de l'organisation de la gare Modalités d'exploitation et de régulation de la gare et de ses accès Facilité et sécurité d'accès aux soutes à bagages Possibilité de régulation et de stationnement longue durée Locaux destinés aux conducteurs et services d'hôtellerie à proximité Équipements d'entretien courant des véhicules 	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de quais : 28 quais. Le choix a été fait de ne pas élargir le dimensionnement de la gare de Bercy-Seine (38 quais). Les premières tractations sur le futur de l'organisation des flux SLO en Île-de-France tendent vers un scénario multipolaire avec plusieurs gares routières. Dans l'hypothèse où notre projet serait la principale gare d'accueil des SLO avec une autre gare de plus petite capacité, on peut envisager un projet à 28 quais. Panneaux d'affichage, segmentation par niveau des usages Parking 17 places pour autocars (on comptera 8 de la capacité en quais pour le stationnement). Locaux réservés pour le repos des conducteurs (offre d'hôtellerie - voir partie services) Zone de dépôtage, lavage, vidange des cuves eaux usées, espace de petite maintenance
Collectivités	<ul style="list-style-type: none"> Attentes des voyageurs Organisation fonctionnelle des aménagements 	/
Exploitant	<ul style="list-style-type: none"> Simplicité et lisibilité de l'organisation Facilité d'accès et de sortie de la gare Facilité d'entretien, nettoyage, gardiennage, maintenance des équipements Absence de stationnement sauvage Locaux et équipements d'exploitation Équipements destinés à la gestion des aléas et incidents 	<ul style="list-style-type: none"> Beaucoup d'éléments relèveront du contrat d'exploitation Lutte contre l'incendie (détecteurs...)
Riverains	<ul style="list-style-type: none"> Limitation des nuisances 	<ul style="list-style-type: none"> Possibilité de faire des murs anti-bruit, végétalisés...

4. l'importance d'une démarche partenariale

Les caractéristiques d'un tel projet, de par son ampleur et les enjeux qu'il implique appellent une démarche partenariale. Après avoir été délaissée depuis la libéralisation du marché, la question des gares routières revient sur le devant de la scène, notamment au travers de tribunes d'acteurs du transport de voyageurs longue distance par autocar. Ces derniers, dotés d'une expertise, demandent à prendre part aux projets afin d'améliorer et pérenniser ce mode de transport, d'accueil des voyageurs et ainsi permettre son expansion. De ce fait, une étude des procédures juridiques s'est avérée nécessaire afin de bénéficier d'un panorama des possibles, établir les pour et les contre, et faire ressortir quelques montages pertinents : d'une part le marché global de performance et d'autre part la concession.

Tout d'abord, le marché global de performance présente de nombreux avantages à commencer le gain de temps par rapport à la concession qui peut s'étendre sur plusieurs dizaines d'années, le marché s'étend sur des durées plus courtes. De plus, toutes les missions liées au projet de gare, de la conception à la réalisation, se regroupent dans une seule et même procédure. De plus, la rémunération est associée au niveau de performance, permettant de parvenir à un équilibre et incite à l'innovation et à des prestations qualitatives. La personne publique sera libre de choisir parmi les candidatures de plusieurs groupements constitués de professionnels qui pourront questionner le projet, une démarche co-constructive bienvenue dans une logique de performance. Cependant, ce type de contrat ne repose pas sur un financement par le secteur privé.

La concession se caractérise par de nombreuses similarités avec le marché global de performance, la différence réside beaucoup dans les modalités de financement. En effet, la concession, contrat global également, présente l'avantage de solliciter peu de financement de la part des collectivités, à la différence des marchés. La contrepartie est le prix payé par les usagers qui peut parfois être élevé. La concession est une modalité d'exécution de projets plébiscitée par les opérateurs privés car elle leur offre plus de souplesse dans la réalisation et leur permet ainsi de réaliser leurs bénéfices. L'acteur public, ne supportant pas le risque, est moins regardant et laisse plus de libertés. Cependant, la concession est un engagement de long terme, sur plusieurs décennies pour les projets importants.

Ainsi, un des éléments cruciaux d'arbitrage sera l'implication, notamment financière, de la collectivité dans le projet, les deux procédures présentant de nombreux points communs. De même, s'agissant de la gestion future de la gare, le droit français offre de nombreuses alternatives allant d'une forte implication de la personne publique à une gestion privée.

ACTEURS MOBILISABLES

Acteurs du BTP



Acteurs du stationnement/parking



Opérateurs SLO



Acteurs publics / institutionnels



Acteurs du commerce / services/ auberge de jeunesse (liste non exhaustive des enseignes)



ENSEIGNEMENTS

Cette étude a permis d'**élaborer un cahier des charges pour une gare routière accueillante, efficace à Plaine Commune**, dans le contexte précédemment énoncé. Cette programmation est le fruit d'un dialogue avec l'ensemble des acteurs du transport par SLO, allant des opérateurs aux collectivités en passant par des professionnels du commerce, de la programmation, des services etc. soulignant l'importance d'une démarche de co-construction, partenariale et d'écoute.

En effet, au début de cette étude, à l'automne 2023, les différents acteurs ne discutaient pas les uns avec les autres, les acteurs étaient informés par voie de presse comme le grand public ou devaient se contenter de "bruits de couloir". Ce travail, dans un certaine mesure, a permis d'inviter l'ensemble des acteurs de cette constellation à entrer en contact et réfléchir ensemble, dans un premier temps à un plan transitoire, et à plus long terme à des solutions pérennes, laissant présager l'évitement relative d'une désorganisation, redoutée, à l'annonce de la fermeture de la gare de Paris-Bercy-Seine.

Acteurs	Attentes concernant la fonction transport	Propositions d'équipements
Voyageurs	<ul style="list-style-type: none"> Régularité et ponctualité des services Mise à disposition d'informations Facilité d'orientation dans la gare Accessibilité des équipements et facilité de circulation Achat de titres de transport Confort d'attente Qualité de l'accueil Garantie de sécurité et de sûreté Multimodalité 	<ul style="list-style-type: none"> Panneaux statiques et dynamiques Plan, cartes Accessibilité (voir encadré ci-dessous) Guichets et bornes d'achat Salle d'attente fermée, bancs, prises... Sanitaires (WC, tables à langer, point d'eau) Poubelles Chemins piétons sécurisés, éclairage, dispositif d'appel d'urgence, défibrillateur Stationnement automobile : création d'un parking de 280 places (estimations du projet urbain pour cette centrale de mobilité), vélo, dépose-minute, autopartage/covoiturage
Opérateurs	<ul style="list-style-type: none"> Attentes de voyageurs relatives à la qualité du service Dimensionnement adapté (quais, zones de circulation) Simplicité et lisibilité de l'organisation de la gare Modalités d'exploitation et de régulation de la gare et de ses accès Facilité et sécurité d'accès aux soutes à bagages Possibilité de régulation et de stationnement longue durée Locaux destinés aux conducteurs et services d'hôtellerie à proximité Équipements d'entretien courant des véhicules 	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de quais : 28 quais. Le choix a été fait de ne pas égaler le dimensionnement de la gare de Bercy-Seine (38 quais). Les premières tractations sur le futur de l'organisation des flux SLO en Ile-de-France tendent vers un scénario multipolaire avec plusieurs gares routières. Dans l'hypothèse où notre projet serait la principale gare d'accueil des SLO avec une autre gare de plus petite capacité, on peut envisager un projet à 28 quais. Panneaux d'affichage, segmentation par niveau des usages Parking 17 places pour autocars (on comptera 8 de la capacité en quais pour le stationnement). Locaux réservés pour le repos des conducteurs (offre d'hôtellerie - voir partie services) Zone de dépotage, lavage, vidange des cuves eaux usées, espace de petite maintenance
Collectivités	<ul style="list-style-type: none"> Attentes des voyageurs Organisation fonctionnelle des aménagements 	/
Exploitant	<ul style="list-style-type: none"> Simplicité et lisibilité de l'organisation Facilité d'accès et de sortie de la gare Facilité d'entretien, nettoyage, gardiennage, maintenance des équipements Absence de stationnement sauvage Locaux et équipements d'exploitation Équipements destinés à la gestion des aléas et incidents 	<ul style="list-style-type: none"> Beaucoup d'éléments relèveront du contrat d'exploitation Lutte contre l'incendie (détecteurs...)
Riverains	<ul style="list-style-type: none"> Limitation des nuisances 	<ul style="list-style-type: none"> Possibilité de faire des murs anti-bruit, végétalisés...

POUR EN SAVOIR PLUS

APUR, *L'accueil des autocars librement organisés, offre et maillage dans le Grand Paris pour ce service interrégional et international*, janvier 2023

APUR, *Le tissu économique des quartiers de gare de la ligne 15 ouest du métro du Grand Paris, une vocation économique confirmée*, janvier 2016

CEREMA, *Gares routières*, coll. "Références", 2017

CCI, *Les gares du Grand Paris. Nouvel enjeu économique pour la métropole*, 29 novembre 2012

LUSSO Bruno, *Culture et régénération urbaine : les exemples du Grand Manchester et de la vallée de l'Emscher*, in "Métropoles", 2010

