



# Gare de ROBINSON

Projet pour  
l'aménagement d'une  
gare routière.

Novembre 2011



# Sommaire

## *La stratégie officielle concernant les pôles d'échanges*

1. Président du STIF Jean-Paul HUCHON (page d'avant propos du cahier de références des gares routières –2009)
2. Mission parlementaire (communiqué de presse – 2009)
3. Sophie BOISSARD directrice des gares SNCF (article de presse – 2009)

## *Plan de circulation des bus autour du pôle Robinson*

4. « Aujourd'hui » : schéma de principe
5. « Proposition CARRRO » schéma du principe
6. Incidence de la « Proposition CARRRO » sur la circulation des bus

## *Les espaces ré-aménageables au pôle Robinson*

7. Plan de la partie nord-est des terrains RATP
8. Esquisse du projet « MAIRIE » 08/12/2010
9. Esquisse du projet « CARRRO » mi 2011
10. Superposition des deux esquisses de projet

## *Exemples de pôles d'échanges récents*

11. Exemples en IdF
17. Exemple en Province



# Gare de ROBINSON

*La stratégie officielle  
concernant  
les pôles d'échanges*



# AVANT PROPOS

Composantes essentielles des réseaux de transports publics et de la desserte des territoires, les pôles d'échanges représentent tout autant pour les Franciliens une porte d'entrée quotidienne sur leurs réseaux de transports publics qu'un lieu de vie et d'activité.

La qualité de conception de ces lieux d'échanges, leur intégration dans leur environnement, l'efficacité de leur gestion et la diversité des services qu'ils peuvent offrir aux voyageurs font partie des fondements de la crédibilité des transports publics en Ile-de-France et de leur usage non subi. Il s'agit de concevoir des pôles d'échanges pour tous les types de déplacements et susceptibles d'offrir aux voyageurs des garanties d'accessibilité, de facilité d'usage, de confort et de sécurité.

Avec la démarche partenariale du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France, le STIF a placé l'amélioration de l'intermodalité au cœur de ses politiques d'investissements et de service : des schémas directeurs ont ainsi été élaborés sur l'information voyageurs, l'accessibilité des infrastructures à tous, ou l'aménagement des gares. Cette ambition implique une démarche spécifique et innovante sur les supports de l'intermodalité que sont les Parcs Relais, les gares routières et les parcs à vélos d'accès aux gares. Ceux-ci ne sont en effet pas seulement des lieux de transit et de flux de circulation : ce sont aussi des équipements publics au cœur de la vie locale, dont la gestion s'avère souvent complexe, et dont l'insertion urbaine a un impact évident sur l'image de la ville et des transports.

Les Schémas directeurs élaborés par le STIF visent à répondre à ces enjeux en définissant à l'échelle de l'Ile-de-France des politiques qui associent investissements et exploitation et qui prennent en compte la diversité des territoires et des besoins en déplacements.

Outils opérationnels des Schémas directeurs, les cahiers de références ont vocation à assister les maîtres d'ouvrages dès les premières phases d'études et aux différentes étapes de leurs projets. Ces documents ont été élaborés pour s'adresser tout autant aux élus qu'aux techniciens, ainsi qu'à tous les acteurs de l'investissement et de l'exploitation des équipements d'intermodalité : leur implication et leur savoir-faire sont en effet l'une des clefs de la mise en œuvre des schémas directeurs.

C'est par la mise en œuvre de politiques exigeantes en faveur de la qualité de service dans les transports publics que les maîtres d'ouvrage et le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, seront en mesure d'offrir aux Franciliens une mobilité de qualité à laquelle ils aspirent.

## **Le Premier ministre a reçu de Fabienne Keller les conclusions de la mission parlementaire sur le concept de gare contemporaine**

Le Premier ministre, François Fillon, a reçu ce jour Fabienne Keller, sénateur du Bas-Rhin, qui lui a remis les conclusions de sa mission parlementaire sur le concept de gare contemporaine, proposant que la gare ferroviaire évolue vers un cœur de Ville et un centre de la mobilité durable.

Le Premier ministre a remercié Fabienne Keller pour la qualité du travail réalisé dans le cadre de cette mission.

Dans son rapport Fabienne Keller recommande notamment de mettre en œuvre rapidement :

- **un plan d'information multimodale pour les voyageurs en gare,**
- **un "Grand Plan des petits travaux" pour faciliter le quotidien des usagers,**
- **des investissements importants à court et moyen terme pour aménager les "Grandes Gares", avec un plan spécifique pour l'Ile-de-France.**

A ce titre, le Premier ministre a indiqué qu'il saisissait la SNCF, RFF et la RATP afin qu'ils expertisent, en lien avec la Région Ile-de-France et le STIF pour ce qui concerne la région capitale, les moyens à mobiliser pour réaliser ces investissements. Pour les investissements de court terme dans les deux ans, il a indiqué qu'il demandait à Patrick Devedjian, ministre auprès du Premier ministre, chargé de la mise en œuvre du Plan de relance, d'examiner rapidement les possibilités de mobilisation de moyens.

Concernant les aspects de gouvernance le Premier ministre a demandé à Jean-Louis Borloo, ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire ainsi qu'à Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat chargé des Transports, de veiller à ce que se mettent en place dans les meilleurs délais :

- **des lieux de gouvernance pour les gares, autour des projets de développement, associant les collectivités parties prenantes des projets, avec une fonction de "Manager de Gare", qui sera l'interlocuteur unique pour la gestion de ces gares modernisées,**
- **une organisation claire et transparente au sein de la SNCF de l'activité gares, séparée de l'activité concurrentielle de transporteur ferroviaire, sous le contrôle de l'autorité de régulation des activités ferroviaires qui va bientôt être créée.**

## La nécessaire modernisation des gares en Ile-de-France

Le projet de réseau du Grand Paris a, entre autres mérites, celui de mettre un coup de projecteur bienvenu sur la problématique des gares en Ile-de-France. Les quelque 400 gares qui desservent le réseau existant du bassin parisien voient passer chaque année 700 millions de voyageurs, ce qui représente plus d'un tiers du trafic national. Aujourd'hui, même les plus importantes d'entre elles, qui accueillent chaque jour plusieurs dizaines de milliers de voyageurs, soit bien plus que les principales gares régionales, ne se présentent trop souvent que comme de simples points d'accès vers les quais, avec des espaces d'attente et des services réduits à leur plus stricte expression : accueil, vente de billets, presse et restauration à emporter dans le meilleur des cas.

Il faut dire qu'elles n'ont pas été conçues pour cela et sont trop petites pour en accueillir davantage. Quant aux liens avec les quartiers avoisinants, ils sont rudimentaires : un parking, des arrêts de bus, un parvis plus ou moins aménagé et sur lequel les piétons ont du mal à se frayer un chemin. Rien qui donne envie au voyageur de s'attarder, alors même qu'il passe bon gré mal gré plusieurs dizaines de minutes dans ces lieux sur son trajet quotidien vers son travail, son lycée ou sa fac. Au-delà du périphérique, la gare en Ile-de-France -la gare de banlieue -est le plus souvent un non-lieu.

Pourtant, il suffit d'aller un peu plus loin, à Lyon, Lille ou Strasbourg par exemple, pour voir que l'on peut faire beaucoup mieux et transformer ces points de passage obligés que sont les gares en lieux de services utiles et sûrs, incitant à prendre les transports publics et contribuant à l'animation des quartiers alentours. Aux Pays-Bas, en Suisse, les gares sont de véritables espaces de service, dans lesquels on passe aisément d'un mode de transport à l'autre, à l'abri des intempéries et à la lumière du jour, et où l'on peut attendre utile, en faisant les quelques achats ou démarches du quotidien ou en mangeant un morceau.

Sous l'impulsion du STIF, les choses ont commencé à changer, avec la rénovation et l'extension de pôles majeurs, comme à Evry Courcouronnes, Ermont Eaubonne ou Massy. Des projets sont à l'étude sur d'importants sites, dans le Val-de-Marne, sur les gares d'Ivry à Orly ou encore dans les Yvelines, avec le projet de Versailles Chantiers. La mise en service programmée de nouvelles lignes, dès 2014 avec la tangentielle légère Nord en Seine-Saint-Denis, du Bourget à Epinay-sur-Seine, en 2018 avec le prolongement de la ligne E du RER jusqu'à Mantes-la -Jolie, va nous permettre de réorganiser, d'agrandir la quinzaine de gares concernées et de les penser comme de véritables pôles de vie et services au coeur des villes desservies.

Au-delà de ces projets déjà lancés, nous avons aujourd'hui l'occasion unique de passer à la vitesse supérieure et de changer en quelques années le quotidien des voyageurs avec deux échéances majeures : le projet de réseau du Grand Paris, qui va conduire à reconfigurer une quarantaine de gares de correspondance avec le réseau RER existant, et le rendez-vous accessibilité de 2015, qui impose de conduire des investissements de plus d'un milliard d'euros pour mettre les gares aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite définies par la loi de 2005.

A cette occasion, il faut ouvrir le jeu et réfléchir, avec toutes les parties concernées. Les opérateurs de transport, les communes concernées, les entreprises et organisations professionnelles, les associations de quartier et d'usagers, les grands réseaux de service.

# Gare de ROBINSON

*Plan de circulation des bus  
autour  
du pôle Robinson*

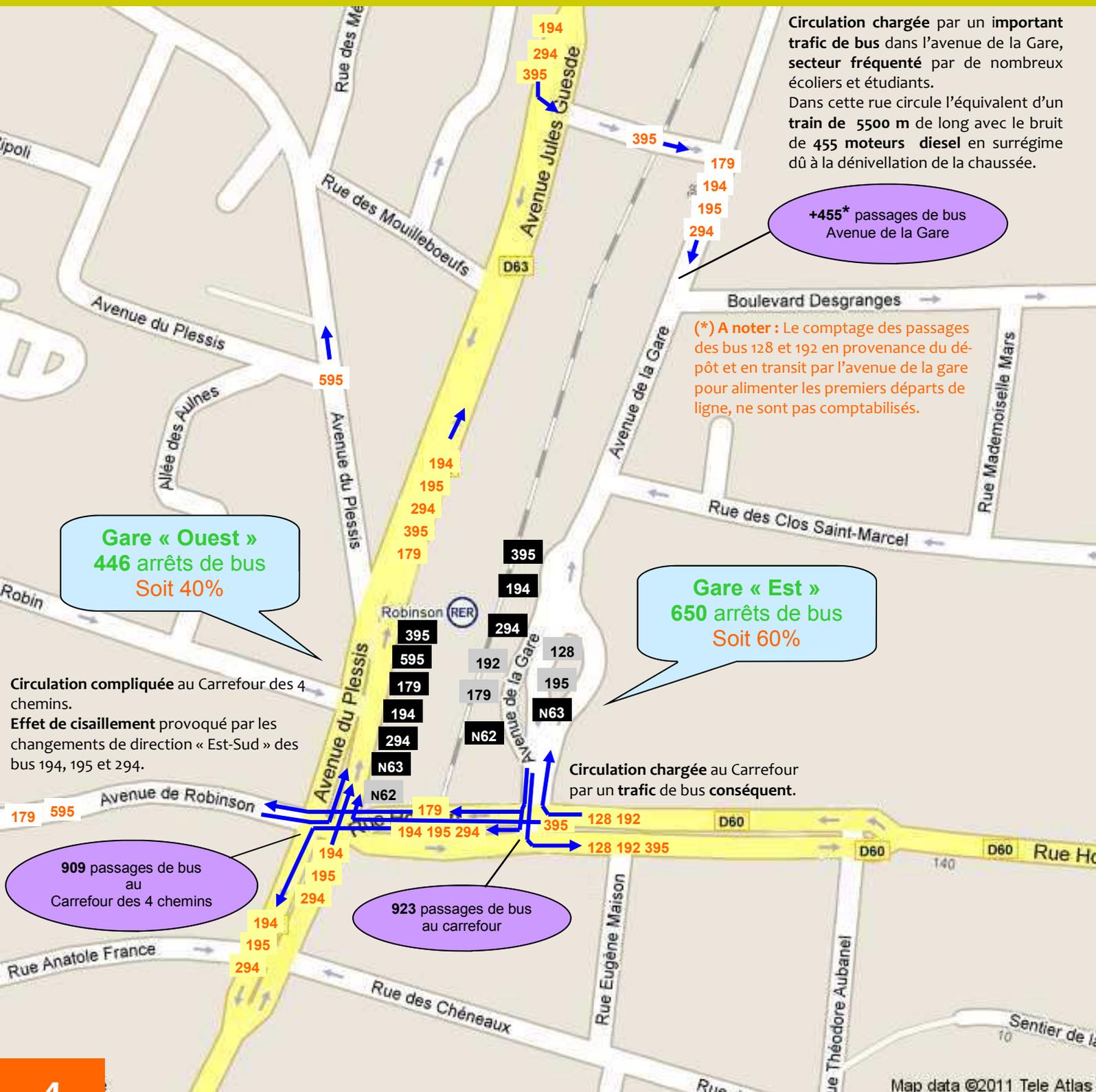


# Plan de circulation\* BUS

« Aujourd'hui »

## 1096 arrêts bus

### Gare « Ouest » + Gare « Est »



4

**Gare "Ouest" : 7 lignes ,466 arrêts**

Lignes Bus	179	395	595	194	294	N62	N63
Nb d'arrêts	108	90	77	105	54	6	6

**Gare "Est" : 9 lignes ,650 arrêts**

Lignes Bus	179	395	192	194	195	294	128	N62	N63
Nb d'arrêts	108	90	93	105	98	54	90	6	6

■ Ligne en transit

■ Ligne en terminus

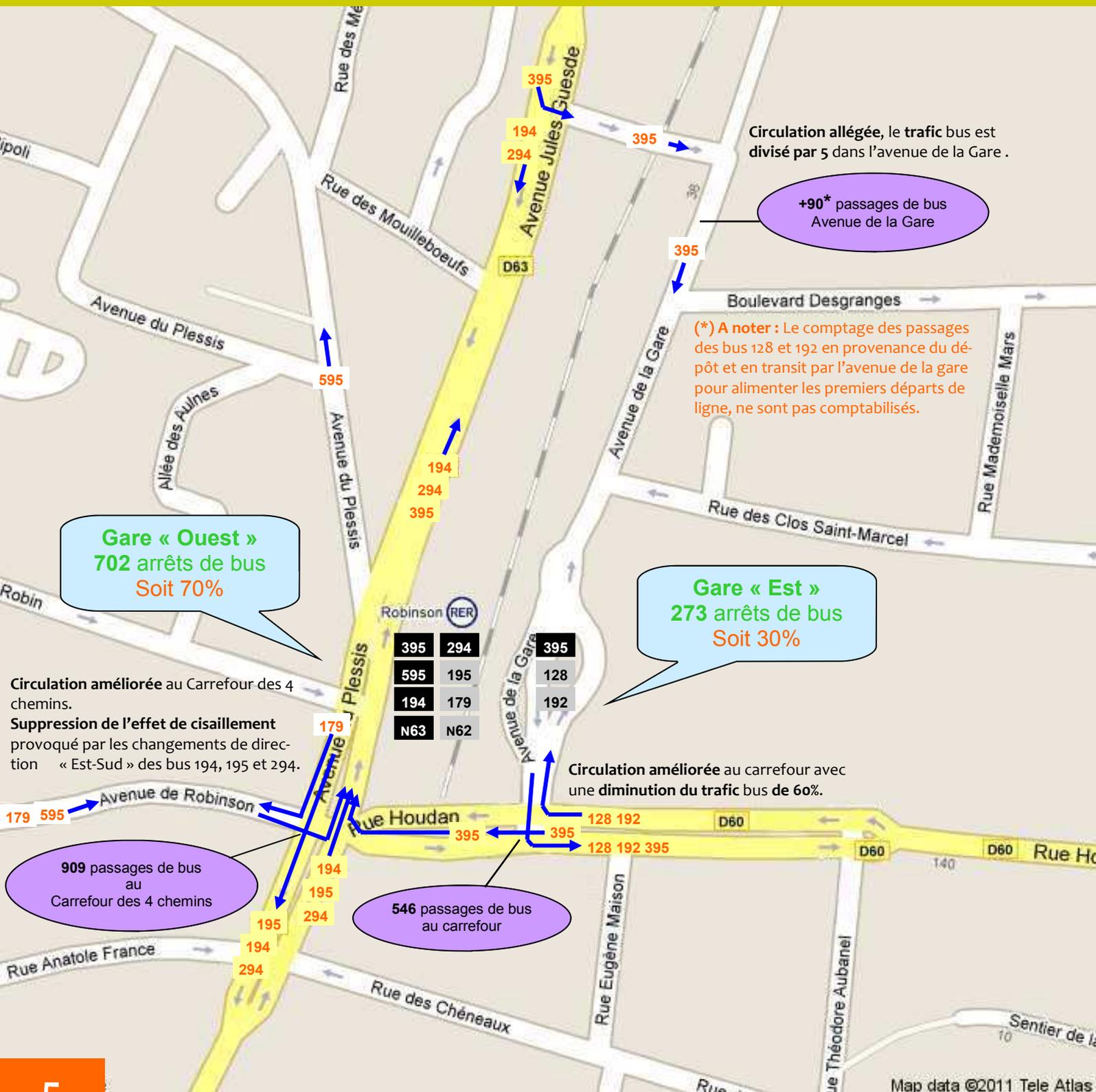
(\* ) Trafic journalier

# Plan de circulation\* BUS

« Proposition CARRRO »

975 arrêts bus

Gare « Ouest » + Gare « Est »



5

Gare "Ouest" : 8 lignes , 702 arrêts

Lignes Bus	179	395	194	195	294	595	N62	N63
Nb d'arrêts	108	90	210	98	108	77	6	6
Double sens	-	-	x2	-	x2	-	-	-

Ligne en transit

Ligne en terminus

Gare "Est" : 3 lignes , 273 arrêts

Lignes Bus	128	395	192			
Nb d'arrêts	90	90	93			
Double sens	-	-	-	-	-	-

(\* ) Trafic journalier

# Trajet économisé ... 273 km/jour !

Longueur du trajet : 750 m environ (Avenue Jules Guesde & Avenue de la Gare)

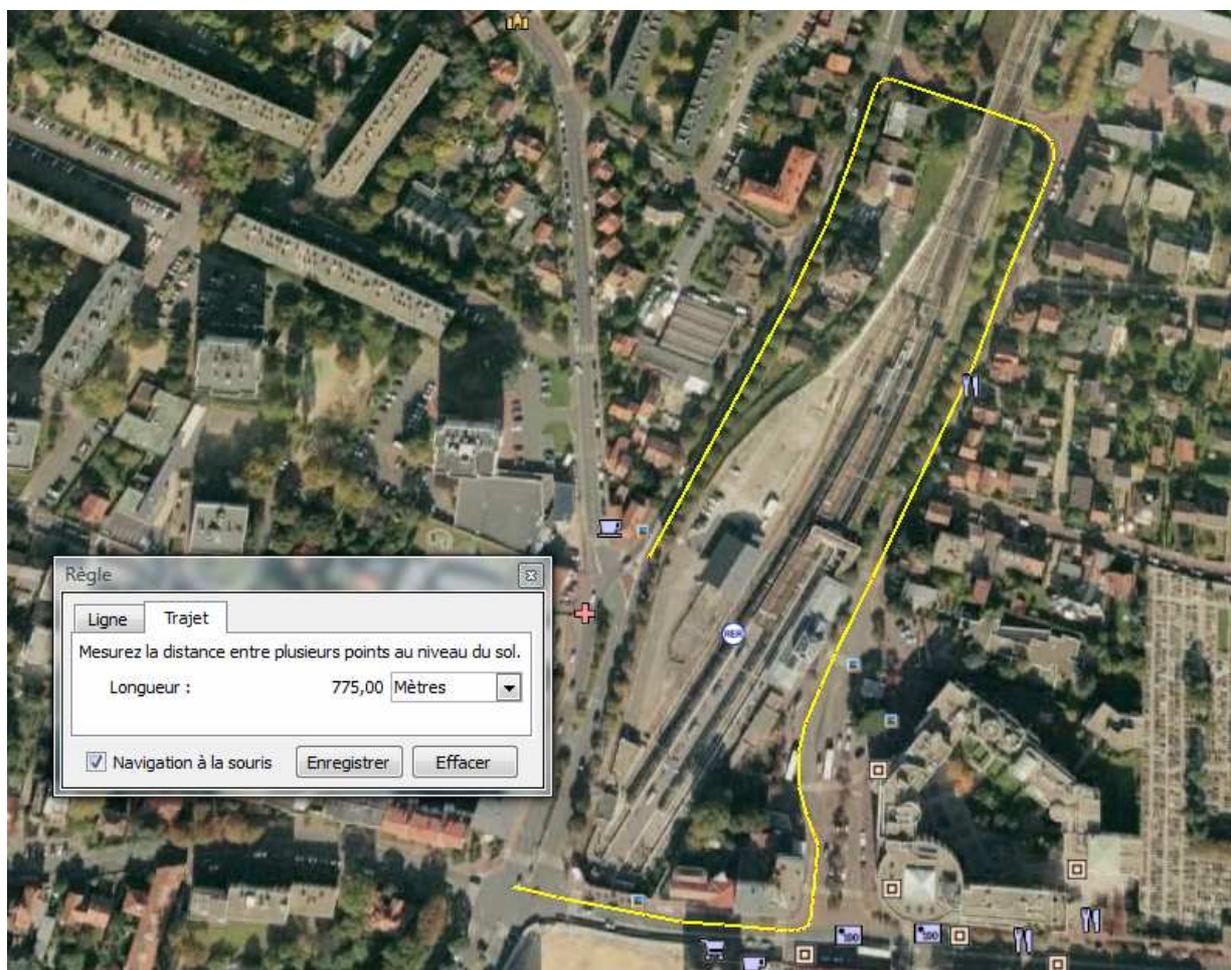
Lignes bus concernées : 179, 194, 195 et 294

Nombre de passages au total : 365

Trajet total parcouru : environ 273 kilomètres

## Les avantages sont :

- **Economie de carburant** (environ 125 litres de gasoil/jour soit 45625 litres/an)
- **Economie d'entretien du matériel roulant**
- **Economie d'entretien de la chaussée**
- **Meilleure régulation des bus** (environ 22 heures/jour de conduite économisées soit 8000 heures/an sur les parcours des lignes 179, 194, 195 et 294)
- **Meilleure circulation aux carrefours** (Carrefour des Quatre Chemins et intersection rue Houdan/avenue de la gare)
- **Moins de pollution Air/Bruits/Vibrations pour les habitations**
- **Seulement 3 lignes et emplacements conservés coté gare « Est »** (lignes 128, 192 et 395)



# Gare de ROBINSON

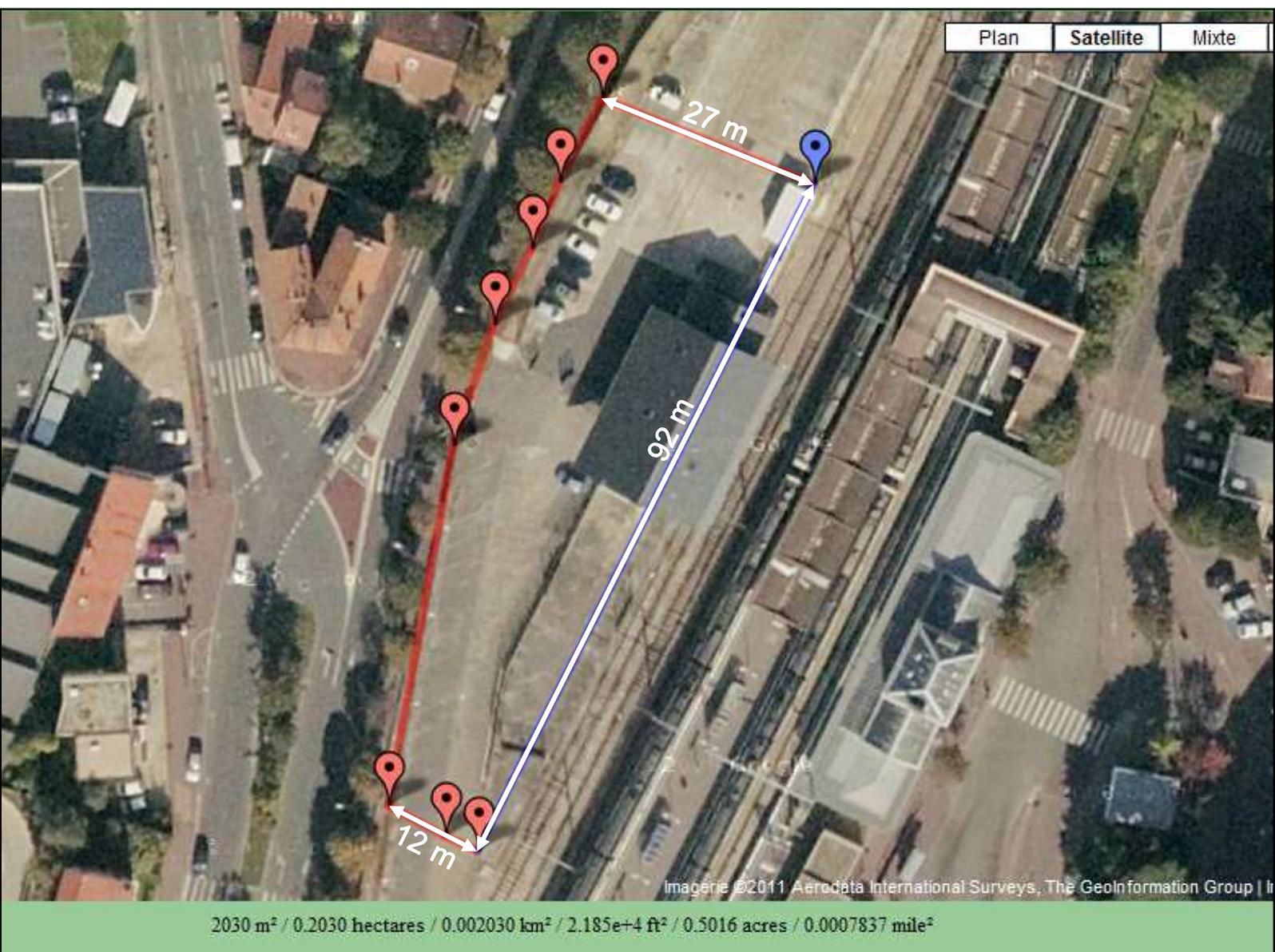
*Les espaces ré-aménageables  
au pôle Robinson*



# Terrain Gare de Robinson

Surface Utile Exploitable : 2030 m<sup>2</sup>

Largeur max : 27 m - Largeur mini : 12 m - Longueur : 92 m



« Modification des trajets des bus et de la position des arrêts autour des voies RER, pour favoriser la fluidité de la circulation; création d'une nouvelle gare routière mettant à profit le terrain existant RATP... Le tout permettant d'améliorer la sécurité des usagers et des riverains, avec un confort amélioré et des nuisances réduites ... »

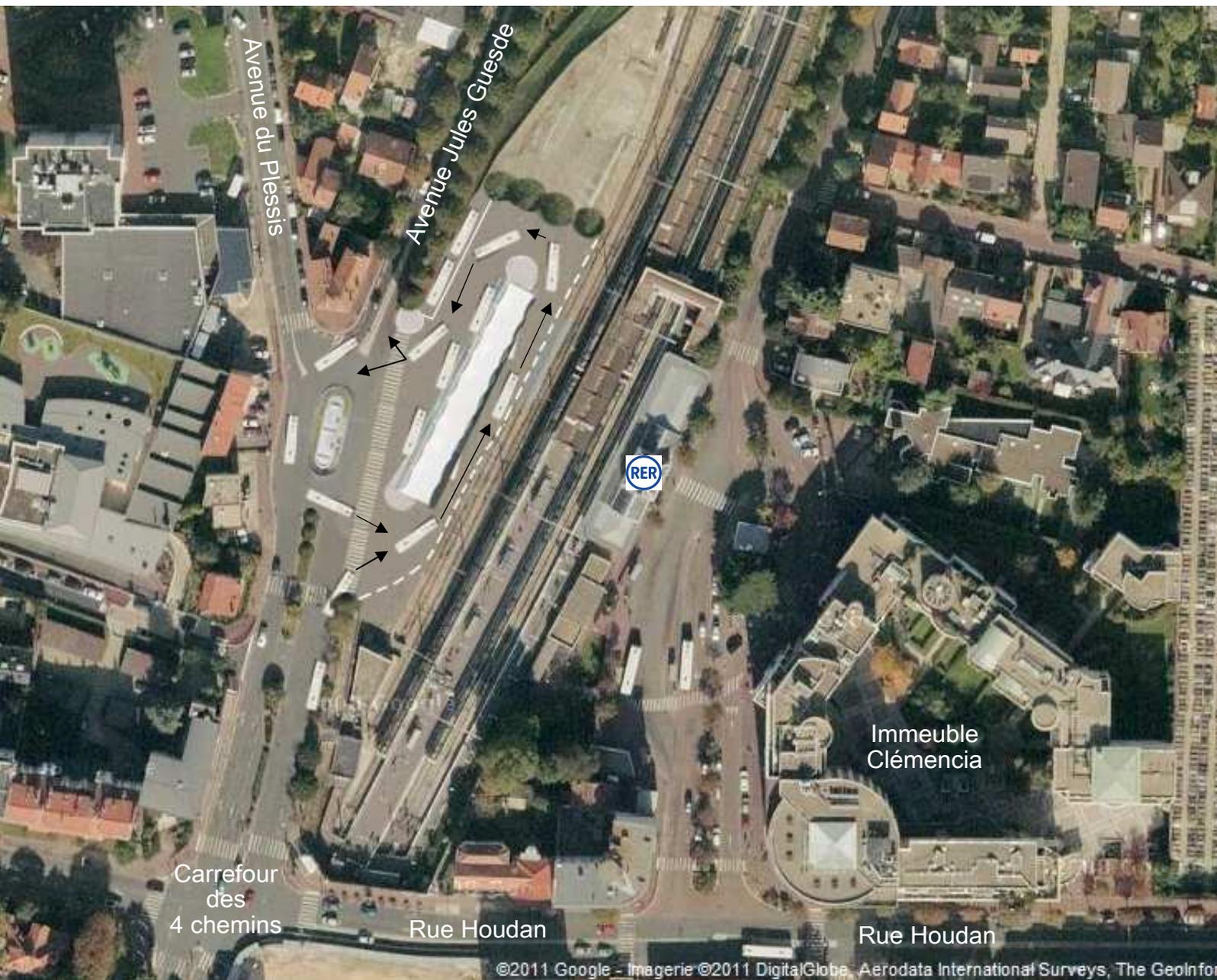
# Projet d'urbanisme « MAIRIE »



*« Urbanisation massive (dans) autour de la gare ayant comme conséquence le manque d'amélioration du plan de circulation des bus »*

# Esquisse de projet « CARRRO »

Une nouvelle gare routière coté « Ouest » de 8 emplacements pour les lignes de bus dont 6 emplacements couverts (Quais à redans) et 2 emplacements de réserve. Les 2 lignes « Noctiliens » peuvent partager les emplacements couverts.



## Les avantages sont :

- *Meilleurs échanges entre BUS / RER*
- *Sécurité, confort d'attente et accès facilité au RER pour les voyageurs*
- *Meilleure séparation du reste de la circulation automobile*
- *Moins de nuisances pour les riverains grâce à une circulation des bus réduite dans le quartier*

# Superposition des projets « CARRRO/MAIRIE »



**« Le projet CARRRO impacte seulement 2 lots d'immeubles mais offre de réelles améliorations ... »**

# Gare de ROBINSON

*Exemples  
de  
pôles d'échanges récents*



# La rénovation des pôles multimodaux et des gares



Enchaîner une correspondance sereinement, **passer d'un bus à un RER rapidement, pouvoir attendre son prochain train dans un endroit agréable**, c'est pour répondre à toutes ces demandes légitimes des usagers que la Région IDF, en partenariat avec le Stif, a lancé un grand plan de modernisation et de création de pôles d'échange de transport ou pôles multimodaux.

Certains sites sont achevés ou en cours de réalisation (Brétigny-sur-Orge, Villiers-le-Bel, Le Vert Galant, Villiers-sur-Marne, Ermont - Eaubonne, Mitry-Claye, Conflans - Fin d'Oise, Pont de Saint-Cloud) et à terme, près de 150 pôles d'échange seront réaménagés sur tout le territoire francilien. Plusieurs d'entre eux bénéficient d'ailleurs d'un investissement plus lourd en raison de leur taille et de leur importance dans le maillage des transports en commun régionaux : Nanterre (92), Noisy-le-Grand (93), [Choisy-le-Roy \(94\)](#), Versailles (78), Châtelet-les Halles (75) ou les futurs pôles Éole-Évangile (78) et Pompadour (94).

La Région IDF s'est également engagée à consacrer d'ici 2012 près de 10 millions d'Euros à la [rénovation de 20 gares franciliennes situées en grande couronne](#), sur les lignes A, C, D, E, H, J, L, N et P. Ces travaux permettront d'améliorer l'équipement et l'ambiance des salles voyageurs mais aussi des couloirs de correspondance et d'accès aux quais : ils concernent les passerelles ou l'intérieur des souterrains (15 gares), les espaces extérieurs permettant d'accéder aux quais (14 gares), les conditions d'attente sur ceux-ci (10 gares), leurs revêtements (sept gares), les halls et guichets Transilien des bâtiments voyageurs (sept gares) et parfois même leur aspect extérieur (cinq gares).

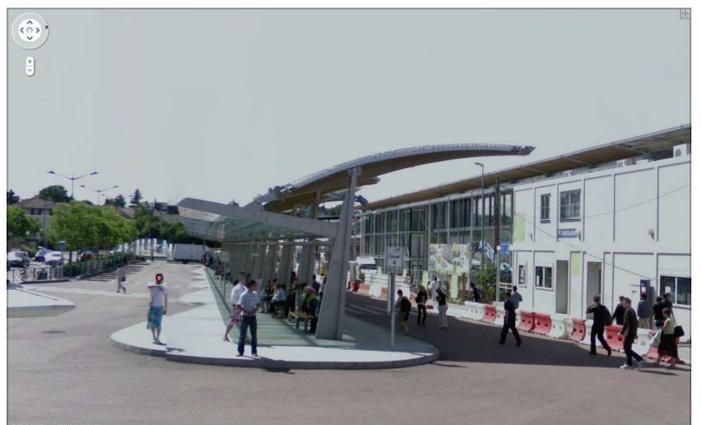


# Gare d'Ermont – Eaubonne (95)

## La multimodalité en mouvement

Qualité, sécurité, simplicité : une nouvelle dynamique de transports se met en place autour du bâtiment voyageurs d'Ermont Eaubonne :

- Un passage souterrain piétons et cycles, reliant les quartiers nord et sud de la gare ;
- Un parvis et un carrefour au sud de la gare ;
- **Une nouvelle gare routière de 14 emplacements pour 10 lignes de bus d'une surface utile environ 123 m x 22 m = 2700 M2**



# Gare de Fontenay sous Bois (93)

## La multimodalité en mouvement

Des travaux ont été effectués pour faciliter la circulation des voyageurs dans la gare et d'aménager une nouvelle gare routière pour les bus qui desservent la gare RER comme les lignes 118, 122 et 124. Cette nouvelle gare routière est en service depuis le 18 décembre 2009 et elle accueille désormais la ligne 116.

- Une nouvelle gare routière de 9 emplacements pour les lignes de bus.

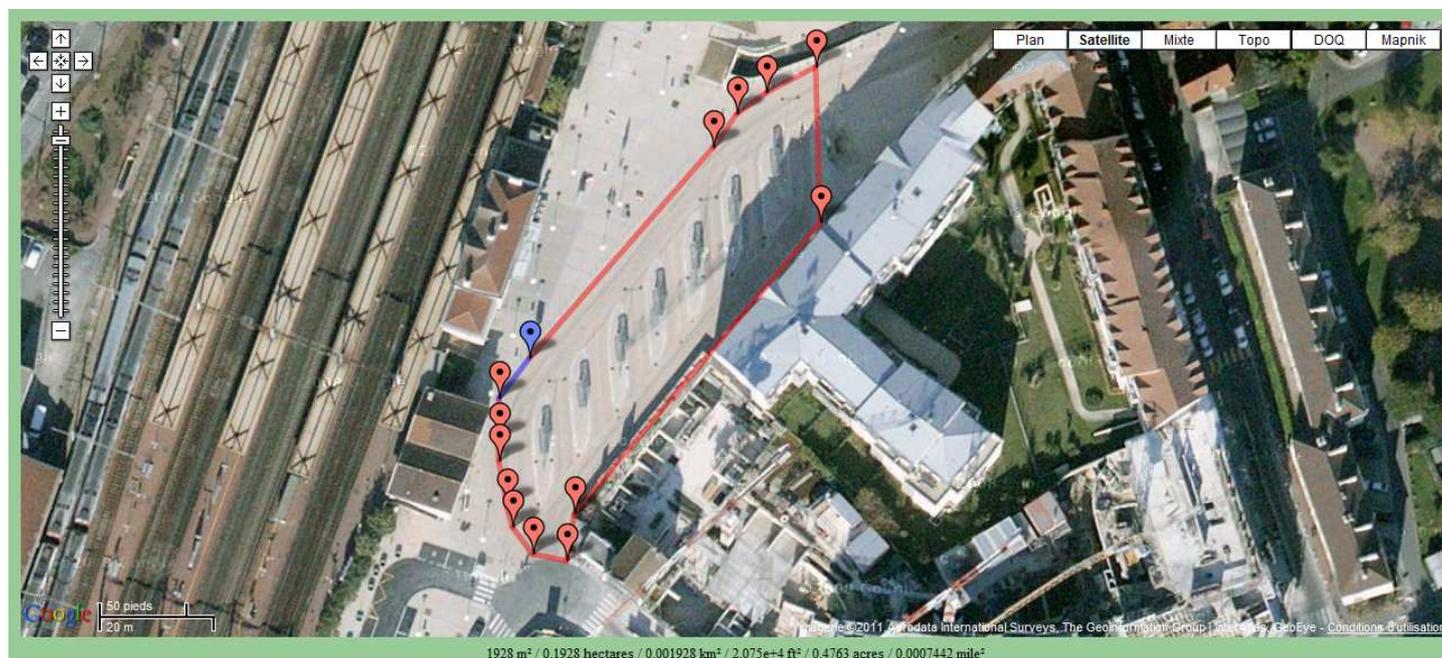


# Gare de Brétigny sur Orge (91)

## La multimodalité en mouvement

L'objectif principal des travaux sur la place de la gare fut de fluidifier la circulation des voyageurs, qu'ils soient piétons, usagers du bus ou du train. Priorité affichée : les modes de transports doux. Sur la nouvelle place de la gare réaménagée, un plateau surélevé a permis d'intégrer la nouvelle gare routière.

- Une place de la gare flambant neuve ;
- Un accès au parking sécurisé et une signalisation revue et améliorée ;
- **Une nouvelle gare routière de 7 emplacements pour les lignes de bus d'une surface utile d'environ 94 m x 22 m = 2000 M<sup>2</sup>.**



# Gare de Noisy Le Grand (93)

## La multimodalité en mouvement

Une nouvelle gare routière est en cours de construction, située à l'extérieur, sur une dalle qui couvre les voies du RER A<sup>5</sup> en direction de Torcy et Marne-la-Vallée - Chessy. Elle sera plus capacitaire car elle permettra d'accueillir plus de 11 lignes de bus au lieu de 8 actuellement. La nouvelle gare routière pourra accueillir le Trans-Val-de-Marne. Un nouvel accès à la gare RER sera créé depuis la nouvelle gare routière, permettant de gagner en accessibilité et de relier les quartiers de Noisy-le-Grand, ceux du Pavé Neuf et de Clos Saint-Vincent. La mise en service de la nouvelle gare routière est attendue pour 2011-2012.

- **Chantier en cours d'une nouvelle gare routière de plus de 11 emplacements pour les lignes de bus.**



## Les bénéficiaires du projet

- + Plus de fluidité et d'accessibilité**
  - deux nouveaux accès à la gare,
  - accessibilité aux personnes à mobilité réduite,
  - liaison piétonne directe entre le parc paysager, le quartier du Pavé Neuf, le centre ville et le centre commercial.
- + Plus de confort**
  - La construction d'une gare routière à l'air libre :
  - plus d'air et de lumière,
  - moins de pollution et de bruit,
  - une réorganisation paysagère plus harmonieuse.
- + Plus de lignes de bus**
  - L'accueil de lignes de bus supplémentaires au sein de la gare est actuellement à l'étude.

### UN PROJET VERT

**La restructuration paysagère**  
L'équipe projet et les services des parcs et jardins de la Ville de Noisy-le-Grand et du Conseil général de Seine-Saint-Denis ont travaillé en partenariat pour définir un plan exigeant de **remodélisation paysagère** privilégiant **espace, lumière, verdure, et équilibre entre végétalisation, accès à la gare et circulation cyclable.**

### Le respect de l'environnement

Les travaux de la gare de Noisy-le-Grand Mont d'Est

sont menés dans le cadre d'un chantier respectueux de l'environnement. Préserver de façon durable la qualité de cet environnement et de la vie qu'il abrite est la priorité. Les obligations d'un chantier «propre» sont en effet de : limiter les éventuelles nuisances pour les riverains, les voyageurs, les agents et les ouvriers ; et minimiser les éventuels impacts sur l'environnement (tri des déchets,...).

## Les partenaires du projet

### LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

Faire grandir vos transports

### L'ÉTAT

Développer activement les transports en commun en Ile-de-France

### LE STIF

Superviser un développement et un fonctionnement équilibré des transports

### LA RATP

Assurer des transports les plus fluides et les plus efficaces possibles

### LA VILLE DE NOISY-LE-GRAND

Assurer une bonne qualité de vie à ses habitants

### LE DÉPARTEMENT DE SEINE-SAINT-DENIS

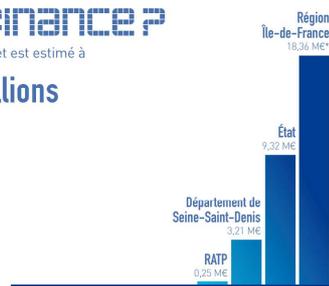
Améliorer les échanges en transports collectifs

Les travaux de la gare de Noisy-le-Grand Mont d'Est sont inscrits au Contrat de Projets État-Région 2007-2013, outil privilégié de mise en œuvre des orientations arrêtées par les schémas de services collectifs.

## Qui finance ?

Le coût du projet est estimé à

**31,1 millions d'euros**



\*Dont 1,91 millions d'euros pour les travaux sous maîtrise d'ouvrage Ville de Noisy-le-Grand

### INFORMATION PROJET

32 46

0,33 euros la minute nouvellegare-nlg@ratp.fr

## Noisy-le-Grand Mont d'Est

# en 2011, une gare

### + PRATIQUE + AGRÉABLE



Noisy-le-Grand Mont d'Est  
**NOUVELLE GARE**  
+ de services



## POURQUOI

La gare de Noisy-le-Grand Mont d'Est est un ambitieux projet de développement durable alliant urbanisme et transport qui consiste principalement :

- en la création d'une nouvelle gare routière construite au-dessus des voies du Métro (la gare routière souterraine actuelle disparaît) et de deux accès supplémentaires pour rejoindre les quais du Métro ;
  - en la requalification de la salle des billets existante.
- Les objectifs étant d'accroître la capacité d'accueil de la gare routière et de faciliter les déplacements urbains entre les quartiers Sud et Nord de la Ville.

### DÉPLACEMENT DE LA GARE ROUTIÈRE

Pendant toute la durée des travaux, les 8 lignes de bus desservant la gare de Noisy-le-Grand Mont d'Est sont maintenues.

**120 206 207 303 306 320 N34** Pour les besoins du chantier, l'arrêt "Pablo Picasso" du bus 320 circulaire intérieure sera supprimé. Les voyageurs sont invités à se reporter sur les arrêts Victor Basch ou Noisy-le-Grand Mont d'Est RER.

- La création d'un nouvel accès** (escalier fixe).
- La requalification de la salle des billets actuelle** Les revêtements des sols et des murs, la signalétique et l'éclairage seront modernisés.



## faire évoluer la gare ?

### LA NOUVELLE GARE ROUTIÈRE

conçue par l'architecte Marc Mimram

**Gare aérienne :** plus d'air, moins de bruit, plus de lumière.

**Gare plus étendue :** plus grande capacité d'accueil et accès aux personnes à mobilité réduite.

**Le nouveau bâtiment voyageurs**  
Bâtiment harmonieux de 600 m<sup>2</sup>.



**La passerelle**  
Mesurant une quarantaine de mètres pour 4,70 mètres de large, elle sera destinée à accueillir piétons et vélos reliant le quartier du Pavé Neuf au centre-ville. Les deux escaliers, sur les quais, déboucheront directement dans le bâtiment voyageurs de la gare routière.

**La réorganisation paysagère aux abords de la gare**

**Le nouvel accès au Métro**  
Rallongés d'une cinquantaine de mètres, les quais du Métro permettront de créer un accès supplémentaire, avec 2 ascenseurs, 2 escaliers mécaniques et 2 escaliers fixes.



Avril 2009 début des travaux

Mi 2011 fin des travaux

### LES TRAVAUX EN 3 PHASES

**Phase 1** → Avril 2009 à mai 2010: requalification de la salle des billets et création de l'escalier fixe supplémentaire dans la salle des billets.

**Phase 2** → Juillet 2009 à août 2010: construction de la dalle de couverture des voies du Métro et travaux d'allongement des quais.

**Phase 3** → Juillet 2010 à mi-2011: construction de la nouvelle gare routière (nouveau bâtiment voyageurs, ascenseurs, escaliers mécaniques, escaliers fixes et passerelle).

# Gare Saint Quentin-Montigny (78)

## Ça bouge côté RD 10

Les travaux engagés autour du pôle Gare renforceront le regroupement des différents modes de transport : trains, bus, voiture, vélo...



La rénovation de la gare de Saint-Quentin – Montigny ne concerne pas que la salle des pas perdus et les abords de la place Charles-de- Gaulle. Une part importante des travaux est orientée vers le quartier du Pas-du-Lac, le long de la route départementale n° 10 (RD 10). L'objectif est de créer une réelle entrée de gare de ce côté. La nouvelle structure reprendra donc une partie de l'existant, en le modernisant et en créant un espace plus accueillant sur le quartier. Le plus impressionnant dans ce réaménagement sera la destruction de l'ancienne bibliothèque universitaire. Par ailleurs, les deux passerelles couvertes seront restaurées d'ici à la fin 2012.

Les travaux engagés renforceront le caractère multimodal de ce pôle, c'est-à-dire regroupant différents modes de transport : train, bus, voiture, vélo... Ainsi, le nouvel espace ouvert sur le Pas-du-Lac prendra toute sa cohérence avec le réaménagement de la RD 10 en boulevard urbain avec une suppression de 2 voies de circulation et la création d'une gare routière.

L'espace sera réaménagé en face de l'actuelle place de Wicklow. À terme, l'ensemble s'intégrera aux abords du vélodrome et permettra de rapprocher les deux « rives » de Montigny aujourd'hui séparées par huit voies ferrées et six files de circulation automobile !

## CONSTRUCTION D'UNE GARE ROUTIERE - 71100 CHALON S/SAONE

ARCHITECTES STUDIO - Gilles Gauvain Architecte DPLG mandataire  
Louis BESSARD Architecte DESA Collaborateur libéral



Vue générale façade Est



Vue quai central



Vue nocturne avec éclairage

Montant travaux: 1,3 M€ HT  
Durée travaux: 09/2007 - 06/2008  
BET VRD: AVR (75)

Située à proximité immédiate de la gare SNCF, le nouveau bâtiment de la gare routière de Chalon-sur-Saône fait partie de l'aménagement d'ensemble du pôle d'échange multimodal.

Le programme comprenait la réalisation d'un quai central de 600m<sup>2</sup> environ abrité par un large auvent avec la possibilité d'accueillir 10 bus simultanément, que ce soit des bus urbains comme des cars, avec voiries latérales. Le quai devait également accueillir un local technique, des sanitaires accessibles aux PMR et un emplacement pour distributeurs de boissons et de confiseries

Le parti architectural proposait de remplir les objectifs suivants:

- s'insérer dans le site situé en limite des voies ferrées, en reprenant la typologie des caténaires
- inscrire d'une manière vivante l'équipement dans la ville aussi bien le jour que la nuit.
- permettre de loger de manière harmonieuse les locaux notamment en apportant un rythme de pleins et de vides, offrant ainsi des parcours multiples aux usagers.

D'un point de vue technique, la structure a été prévue intégralement en charpente métallique pour répondre à la nécessité de réaliser les travaux très rapidement.

Les îlots sont réalisés en maçonnerie et offrent des surfaces d'affichage publicitaires et d'informations aux voyageurs.

L'éclairage a été travaillé de manière à offrir des scénarios variés selon les heures d'ouverture et de fermeture de la gare routière, en apportant un côté ludique et un côté rassurant notamment la nuit.

La gare routière recevra dans le courant de l'été 2008 des panneaux photovoltaïques dimensionnés pour équilibrer production et consommation électrique.

# Notre Mission

Défendre les intérêts  
des usagers et des  
riverains du RER B sur  
les communes de  
**Châtenay-Malabry,**  
**Fontenay-aux-Roses,**  
**Le Plessis-Robinson et**  
**Sceaux.**



**Collectif des Associations Riveraines du RER B Robinson**  
Association Loi 1901 - N° W921001922  
8 bis rue Mordillat - 92260 Fontenay aux Roses