

LE PLAN DE LA SNCF EN CAS DE PANDEMIE GRIPPALE

Huit millions de masques commandés, des plans de transport sur mesure, etc. Impliquée dans le dispositif gouvernemental prévu en cas de transmission du virus de l'homme à l'homme, l'entreprise a préparé son propre scénario. P. 12

Les infos-la radio P. 15

• Chaque jour, l'essentiel de l'actualité de l'entreprise.

Ce qu'en dit la presse nationale.

Actualisation à chaque événement sur 515302 ou au 0805 90 51 51.

lesinfos

la radio | le journal

explications

Filiales

Architecture Comment conçoit-on une gare? Les équipes de l'Arep, filiale du Groupe SNCF, ont un savoir-faire reconnu, qu'elles exportent avec succès à travers le monde.

La gare d'aujourd'hui est une organisation de flux complexes

L'Arep - Aménagement, recherche, pôle d'échanges -, est une structure de conception de projets créée en 1997, filiale à 100% de SNCF Participations. Elle est dirigée par les architectes et ingénieurs Jean-Marie Duthilleul et Etienne Tricaud. Ses missions: concevoir et réaliser les nouvelles gares françaises avec l'agence d'architecture intégrée de la SNCF (la DAAB - Direction de l'architecture, de l'aménagement et des bâtiments); travailler avec les collectivités locales au développement et à l'aménagement des quartiers autour des gares; développer et vendre ce savoir-faire à l'étranger. Récemment, l'Arep est ainsi intervenue (sous maîtrise d'ouvrage de la direction des Gares et de l'Escalade) dans



Une exposition organisée au siège de la SNCF entre le 21 février et le 2 mars présentait le travail de l'Arep. Parmi les projets mis en avant, la gare de Shanghai Sud (photo), qui sera livrée cette année.

la conception des nouvelles gares de la LGV Est et la restructuration de bâtiments existants, dont Paris-Est et Strasbourg. Elle travaille aussi avec des municipalités afin de redynamiser des quartiers et,

dans le même temps, s'illustre par deux réalisations phares en Chine: les trois tours de Xi Zhi Men, un vaste complexe intermodal, commercial et tertiaire à Pékin, et le projet de la future gare de Shanghai Sud.

Mais quoi de commun entre la gare d'Angers-Saint-Laud et un centre d'affaires chinois? Au XXI^e siècle, la gare est devenue un carrefour. Elle doit être capable d'accueillir des flux considérables de voyageurs, leur faciliter la lisibilité et l'accès aux différents services proposés, fluidifier l'interconnexion entre les différents moyens de transport collectifs et individuels. Sa fonction a beaucoup évolué depuis l'invention du train (voir encadré). «L'optimisation des trajets des flux de voyageurs, la lisibilité accrue des projets sont des exigences en France et dans le monde entier», souligne Jean-Marie Duthilleul. A chaque fois, nous cherchons à organiser l'espace en prenant en compte les attentes des uti-

lisateurs, les demandes spécifiques des maîtres d'ouvrage et nous travaillons avec les responsables locaux afin de respecter les spécificités nationales, régionales et locales. Et pas seulement dans les gares. Mais aussi pour des espaces commerciaux tertiaires et même culturels. Avec l'Arep, gérer les flux de déplacements et les contraintes liées à l'intermodalité sont devenus des spécialités françaises, reconnues dans le monde entier.

GEORGES LESAGE

L'Arep en France et dans le monde

L'Arep compte deux cent soixante collaborateurs, de douze nationalités. Les équipes projets sont composées d'ingénieurs, d'architectes, d'urbanistes, d'économistes et de designers, répartis dans une dizaine de pays. Elle est intervenue sur près de 250 projets de création ou de restructuration de gares et d'espaces d'échanges complexes en 2003. Chiffre d'affaires annuel moyen: 25 millions d'euros. Principaux projets en 2006: gares LGV Est, rénovation de Marseille-Saint-Charles et livraison de la gare de Shanghai Sud. Projets au Qatar et à Dubaï.

Histoire Du débarcadère à la gare du XXI^e siècle



La gare a bien changé depuis l'invention du train. A l'origine, elle était avant tout un simple embarcadère, construit en périphérie des villes. Au cours du siècle dernier, avec la généralisation des moyens de transport

modernes, elle s'est progressivement muée en carrefour où se croisent et s'interconnectent tramways, autobus, métros, taxis, automobiles... «Aujourd'hui», explique Jean-Marie Duthilleul, président de l'Arep, la gare est l'espace où les nomades que nous sommes devenus transitent à pied entre deux modes de transport. Un espace de transit où l'on demande aussi de plus en plus de services. Cela veut dire que construire une gare suppose de porter un regard en profondeur sur l'ensemble de l'agglomération concernée,

de prendre en compte tous les réseaux irriguant la ville et de comprendre leurs différentes interactions. A Strasbourg, par exemple, la gare de 1873 était connectée au tramway par un simple petit escalier. Le projet de verrière (photo) va agrandir l'espace et faciliter la lisibilité du bâtiment. On accèdera aux quais directement depuis la sortie du tramway.

Du coup, la gare devient un système très élaboré de gestion des flux. «C'est un carrefour, un espace d'échanges complexes où il s'agit de faciliter les circulations en

intégrant des contraintes de sécurité, tout en offrant les services attendus par les utilisateurs et les citoyens», analyse Jean-Marie Duthilleul. Ces problématiques sont les mêmes à Strasbourg et à Shanghai. Mais, lorsque nous travaillons en Chine, nous devons également prendre en compte la symbolique, les habitudes culturelles. Prendre le train y est un voyage. Les gares sont des caravansérails modernes, où l'on vient en famille pour des temps plus longs. Il faut prévoir des espaces adaptés.»