La vie du Rail

Numéro 4108 - Sommaire

© Alstom

Après une première phase entre Tanger et Kénitra, le Maroc a annoncé le lancement du prolongement de la ligne à grande vitesse jusqu'à Marrakech.

En couverture

p. 4 - La gare de demain se dévoile
p. 6 - Quand la gare produit sa propre énergie

Dossier

p. 8 - **Le tour du monde de la grande vitesse**
Partie 2 : Afrique et en Amérique

Le journal du cheminot

p. 14 - **Tourisme.** A la découverte du Vélorail de l'Armorique
p. 16 - **Mutuelle Entrain.** Un changement de cap clairement affiché
p. 18 - **UAICF.** Réservez dès maintenant vos places pour les festivals et les stages de l'automne
p. 20 - Les délégués de l'Ancac réunis à Paris
p. 21 - Nettoyer la nature, c'est l'affaire de tous

Culture Rail

Photo
p. 22 - **Paris.** L'été 1936 en photos à la gare de Lyon
Évènement
p. 24 - Liverpool-Manchester. Lancement du bicentenaire du chemin de fer
Design
p. 27 - **Bruxelles.** Les totems du métro bruxellois ont remporté un Red Dot Award
p. 28 - La sélection de livres de la **BCPC**
p. 30 - Agenda
p. 31 - Fnaut
p. 32 - Petites annonces - p. 34 - Jeux

Pour joindre La Vie du Rail

ABONNEMENT 01 49 70 12 20

ABONNEMENT : 01 49 70 12 20

4, rue de la Michodière, 75002 Paris

E-mail : abonnement@laviedurail.com

Site : www.laviedurail.com/sabonner-viedurail/

STANDARD : 01 49 70 12 00

PUBLICITÉ : 01 49 70 12 03

SERVICE COMMANDE : 01 49 70 12 16

(Du lundi au vendredi de 10h à 12h et de 14h30 à 17h)

E-mail : evpc@laviedurail.com

Site : www.boutiquedelaviedurail.com

Munissez-vous de **votre numéro d'abonné** indiqué sur le film plastique emballant votre magazine.

Photos de couverture : © Oh ! Austerlitz ! / © AREP / Guillaume Satre / © Siemens Mobility / © Vélorail de l'Armorique / © Mathieu Delmestre - SNCF Gares & Connexions

La gare de demain se dévoile

Entretien avec Raphaël Ménard, président du directoire de l'AREP, l'agence d'architecture filiale de SNCF Gares & Connexions. L'ingénieur-architecte explique pourquoi la priorité est de réparer, transformer et adapter le patrimoine existant plutôt que de systématiquement reconstruire.

© AREP-Maxime Hurlez

Raphaël Ménard.

La Vie du Rail. Quel est l'intérêt de surveiller le poids de bâtiments?

Raphaël Ménard. C'est d'abord rendre visible ce que l'architecture a longtemps laissé en arrière-plan, particulièrement depuis l'ère thermo-industrielle: la quantité de matière qu'elle mobilise. Nos sociétés extraient près de 15 tonnes de ressources par an et par habitant. Bâtiments et infrastructures représentent environ 1 100 milliards de tonnes, un ordre de grandeur comparable à la biomasse sèche des arbres et arbustes. A l'autre bout de la chaîne, le secteur du BTP génère en France près de 70 % des déchets. Ce métabolisme, linéaire et extractiviste, n'est évidemment pas soutenable. C'est pourquoi la masse des matériaux mobilisés par un ouvrage devient un indicateur simple, physique et universel. Peser un bâtiment, ce n'est pas réduire l'architecture à des tonnes: c'est se donner les moyens de comparer des solutions, de questionner les habitudes constructives, d'encourager le réemploi et de rechercher la frugalité sans renoncer à la qualité d'usage.

C'est l'un des piliers de la démarche EMC²B (énergie, matière, carbone & climat, biodiversité) que nous développons depuis plus de cinq ans chez AREP. Pour chaque projet, nous cherchons à distinguer les ressources issues de l'extraction – béton, métaux, plastiques, etc. – des ressources renouvelables ou circulaires: bois, paille, terre,…

LVDR. Quels projets actuels illustrent le mieux votre expertise dans la gestion des matériaux?

R. M. Pour notre futur siège aux Grandes Serres de Pantin, nous avons engagé très tôt un dialogue avec le constructeur. L'objectif était de tester les filières d'allègement, de massifier le recours au bois – charpente, planchers, façades – et d'intégrer le réemploi dans sols, éléments de second œuvre ou aménagements. Cette ambition se prolonge jusqu'au mobilier qui provient à 95 % du réemploi, du surcyclage ou de l'achat d'occasion.

À Montigny-lès-Metz, l'atelier de maintenance ferroviaire que nous avons conçu – le plus grand de la région Grand Est avec plus de 9 000 m² – repose sur une structure de bois des Vosges et du Jura. Le projet valorise environ 1 750 tonnes de matériaux, principalement de la pierre de Jaumont issue de la déconstruction d'anciens bâtiments. Les matériaux régionaux deviennent les ingrédients-clés du projet.

Les nouvelles gares devront offrir le confort climatique, avec ombre, fraîcheur, respiration, à des villes confrontées aux canicules.

Pour les chantiers en cours des gares de Melun ou de Paris-Gare de Lyon, nous réemployons des traverses ferroviaires impropres à leur usage initial. Retraitées, elles peuvent devenir façades, parements, ou éléments d'aménagement. Des traverses en béton peuvent également trouver une seconde vie dans les aménagements extérieurs, une savante marqueterie du réemploi! Cette démarche ne relève pas seulement du symbole. Elle oblige à penser les filières, les responsabilités, la mise en œuvre et l'économie globale du projet. L'enjeu est de faire du circulaire un levier de sobriété et d'économies, pas un supplément d'âme plus coûteux.

LVDR. Comment concilier cette frugalité et le geste architectural?

R. M. La question est centrale, à condition de déplacer légèrement les termes. Dans la communauté de concepteurs engagés, nous parlons moins de « *geste architectural* » que de justesse: des usages, des moyens, des matières et de l'émotion produite. Le mot « *geste* » renvoie trop souvent à une forme spectaculaire, iconique, parfois indifférente à ses impacts. Or l'architecture ne perd rien à devenir plus responsable; elle change de centre de gravité.

© Oh ! Austerlitz !

Projet d'aménagement de la gare d'Austerlitz.

La frugalité débute avant le dessin avec nos équipes de programmation: elle consiste à questionner l'usage, le bon dimensionnement des surfaces. Construire moins, transformer davantage, mutualiser certains espaces, ajuster les surfaces aux besoins sont déjà des choix majeurs.

Ensuite vient la recherche de ce que j'appellerais l'étincelle: la lumière, la proportion, le confort, la poésie, la surprise, le rapport au paysage ou à la ville... À Versailles, nous venons de livrer pour SNCF Réseau un nouvel infrapôle, un ensemble tertiaire organisé autour d'un atrium en bois, ventilé naturellement. La frugalité n'y est pas une restriction; elle fabrique au contraire un lieu de travail lumineux, agréable.

C'est encore plus vrai lorsque nous transformons l'existant, part essentielle de notre travail. À la gare du Nord, la halle à vélos solaire construite en 2024 dialogue avec les formes d'Hittorff datant de 1861 et celle de la halle Transilien conçue en 2002. À Avignon (ndlr : gare lauréate du grand prix des régions 2026 de VRT), la requalification récente du parvis et son emmarchement végétalisé montrent qu'un projet sobre peut produire de l'urbanité, du confort et de l'émotion. La frugalité n'est donc pas l'ennemie du bien-être ou de l'harmonie; elle peut en devenir la condition contemporaine.

LVDR. Comment imaginez-vous la gare de demain?

R. M. Les gares sont nées de la civilisation thermo-industrielle: l'âge du fer, du charbon, de la vapeur, de l'abondance énergétique et matérielle. Elles peuvent donc devenir aujourd'hui des lieux emblématiques du monde post-carbone. Malgré la diversité des 3000 gares françaises – et, plus largement, des 30000 gares européennes –, quelques principes communs se dessinent. La gare de demain existe déjà. Face à la raréfaction des ressources, à l'urgence climatique et à l'érosion de la biodiversité, la priorité sera de réparer, transformer et adapter le patrimoine existant plutôt que de reconstruire systématiquement. Cela suppose de prendre soin des bâtiments, mais aussi de mobiliser les savoir-faire et les matières locales.

La gare post-carbone sera aussi davantage productive. Ses quais, ses toitures, ses parkings, peuvent contribuer à la production locale d'énergies renouvelables, comme l'illustre la halle solaire d'Angoulême que nous venons tout juste d'inaugurer. Les anciennes gares à vapeur distribuaient l'eau et le charbon, les gares du XXIe siècle peuvent devenir des hubs des mobilités électrifiées et décarbonées.

Les nouvelles devront offrir le confort climatique, avec ombre, fraîcheur, respiration, à des villes confrontées aux canicules. Les grandes halles voyageurs, pensées autrefois pour évacuer les fumées, possèdent souvent des qualités spatiales et bioclimatiques remarquables. En modulant les apports solaires, en plantant les parvis, en désimperméabilisant les sols et en ouvrant davantage la gare au vivant, on agit à la fois sur le confort des usagers, la biodiversité et le stockage du carbone.

LVDR. Comment cette gare intègre-t-elle toutes les mobilités?

R. M. Elle articulera le train avec le vélo, les transports collectifs, les véhicules partagés, les micromobilités et les cheminements piétons, afin de rendre les correspondances plus simples et le rabattement vers le rail plus évident, particulièrement pour les SERM. Elle devra aussi continuer à ouvrir l'imaginaire du voyage: en Chine, par exemple, des trains de nuit à grande vitesse permettent déjà de traverser le pays en couchette.

La gare post-carbone ne sera ainsi pas seulement une machine intermodale mais une place publique: un lieu de services, de rencontres, de culture, d'attente et de passage. Pas un monument de plus, mais un morceau de ville réparé, productif et hospitalier, où la transition écologique devient visible et praticable.

Propos recueillis par Sylvie ANDREAU