

INAUGURATION DU HALL 2 DE LA GARE DE LYON À PARIS

MERCREDI 26 JUIN 2013

Gares &
Connexions

elior 

VINCI
CONSTRUCTION 

FRANCE

CHANTIERS
MODERNES
CONSTRUCTION 



PARTENAIRES

SOMMAIRE

ÉDITORIAL GUILLAUME PEPY
Président de SNCF P. X

ÉDITORIAL RACHEL PICARD
Directrice générale de Gares & Connexions P. X

➤ REPÈRES P. X

UNE GARE EMBLÉMATIQUE P. X

➤ DATES CLÉS P. X

LA PREMIÈRE GARE FRANÇAISE GRANDES LIGNES
DEMAIN, UNE NOUVELLE HISTOIRE P. X
P. X

UNE GARE EN LUMIÈRE P. X

UNE GARE CONTEMPORAINE P. X
INTERVIEW D'ERWAN YVET P. X
Directeur de l'Établissement gare de Lyon, en charge de l'exploitation de la gare

L'AUTRE VIE DE LA GARE P. X
INTERVIEW D'ÉRIC SUCCAB P. X
Directeur de la gare de Paris Lyon et de Bercy

DES ESPACES DE RESTAURATION ET DES SERVICES
ALLIANT L'INÉDIT ET L'INNOVATION P. X
INTERVIEW DE JEAN-FRANÇOIS CAMARTY P. X
Directeur général adjoint ELIOR Concessions

ELIOR CONCESSIONS P. X
INTERVIEW DE CATHY DUFOUR P. X
Directrice Marketing et Développement Elior Concessions
INTERVIEW DE LIONEL VAZZOLER P. X
Directeur Marché gares France Elior Concessions

A2C P. X
INTERVIEW DE SÉBASTIEN VAN HOOVE P. X
Directeur général adjoint d'A2C

UN PROJET, UN CHANTIER P. X

➤ PHASAGE DES TRAVAUX P. X

➤ QUELQUES CHIFFRES P. X

PLANNING P. X

INTERVIEW DE FRÉDÉRIC MICHAUD
Directeur du Développement de Gares & Connexions P. X

➤ ARCHITECTES DU PROJET P. X
INTERVIEW DE FABIENNE COUVERT
Architecte P. X

➤ AREP : LE MEILLEUR ALLIÉ P. X

UN CHANTIER COMPLEXE P. X

INTERVIEW DE DOMINIQUE BÉTRANCOURT
Directeur du projet pour Gares & Connexions,
en charge du pilotage de l'équipe dédiée maîtrise d'ouvrage / maîtrise d'œuvre P. X

ORGANISATION ET MÉTHODOLOGIE DU CHANTIER P. X

INTERVIEW DE RÉDA CHAFFI
Directeur de projet, Chantiers Modernes Construction,
Direction Déléguée TP IDF de Vinci Construction France, mandataire du projet P. X

ANNEXES P. X

LA GARE DE LYON EN CHIFFRES P. X

GARES & CONNEXIONS P. X

➤ CHIFFRES CLÉS P. X

GUILLAUME PEPY

Président de SNCF

Je suis heureux de vous inviter à découvrir le nouveau hall 2 de la Gare de Lyon et ses magnifiques verrières qui apportent une lumière toute particulière à cette gare emblématique.

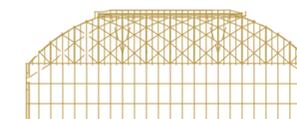
Paris gare de Lyon c'est une de nos toutes premières gares, elle accueille 105 millions de voyageurs par an, assure un départ de train quasi toutes les 2 minutes et dessert aujourd'hui de nombreuses destinations emblématiques du grand Sud Est mais aussi des liaisons européennes majeures comme l'Italie, l'Espagne et la Suisse.

Je suis fier de saluer aujourd'hui la performance des équipes qui ont travaillé sur cet immense chantier ainsi que la prouesse de tous ceux qui ont assuré le service aux voyageurs dans des conditions d'exploitation difficile.

Aujourd'hui, c'est aussi tout le savoir faire et le sens du service du groupe SNCF qui s'illustre ici. Avec nos partenaires, nous avons voulu offrir aux voyageurs français et étrangers, une vitrine qui fait honneur à la destination France : une architecture exceptionnelle qui sait allier l'histoire et les matières contemporaines, un bouquet de services qui porte une attention à chacun et une offre riche et diversifiée de commerces et de restaurations qui constituent un bel éventail d'alternatives.

Bien à vous,

Guillaume Pepy
Président de SNCF



RACHEL PICARD

Directrice générale de Gares & Connexions



Après trois ans de travaux, le chantier d'agrandissement et d'extension du Hall 2 de la gare de Lyon touche à sa fin. Un chantier qui s'écrit comme une prouesse au regard de sa complexité dans une gare centrale, très active et en exploitation quotidienne.

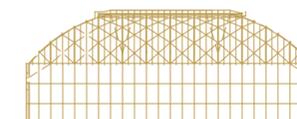
Mise en lumière, la gare de Paris-Lyon entre avec le panache de son histoire et la dynamique contemporaine dans les exigences de la gare du 21^e siècle : une gare accueillante, lumineuse et confortable, une gare fluide qui sait accompagner chacun dans son voyage et ses alternatives ; une gare ouverte sur la ville.

Sous cette verrière et dans ce projet, nous avons voulu apporter de l'esthétique, du confort mais aussi de l'émotion. Des espaces et du temps pour vivre à son rythme, des commerces et des services pour profiter pleinement, des pensées pour chacun, petits ou grands, gourmands ou pressés, en voyage de loisir ou d'affaire, de temps en temps ou au quotidien, nous avons voulu vous livrer une gare à vivre avec plaisir.

Au nom de Gares & Connexions, je souhaite partager cette réussite avec nos partenaires, VINCI Construction France/Chantiers Modernes et ELIOR, sans lesquels ce projet n'aurait pas vu le jour ; la partager également avec les agents SNCF qui ont pensé, organisé et accompagné ce chantier ; la partager, enfin, avec les voyageurs et les riverains qui ont dû subir les inconvénients d'un tel chantier mais qui, aujourd'hui, doivent pouvoir apprécier cette nouvelle gare qui leur est dédiée.

Sous les lumières de la gare de Lyon, toutes les équipes de Gares & Connexions vous souhaitent la bienvenue dans votre gare.

Rachel Picard
Directrice générale de Gares & Connexions





© SNCF-AREP / Photo M. Lee Vigneau

REPÈRES

Programme

Extension du Hall 2
de la gare de Lyon

Maîtrise d'ouvrage

Gares & Connexions

Maîtrise d'œuvre

Gares & Connexions / AREP ;
Jean-Marie Duthilleul,
François Bonnefille,
Étienne Tricaud,
Fabienne Couvert
BET : MAP3, Exceliance,
Le Point Lumineux,
SNCF Igoa

Commercialisation

A2C

Opérateur

Elior

Entreprise générale

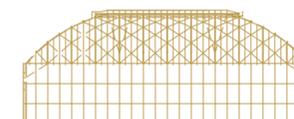
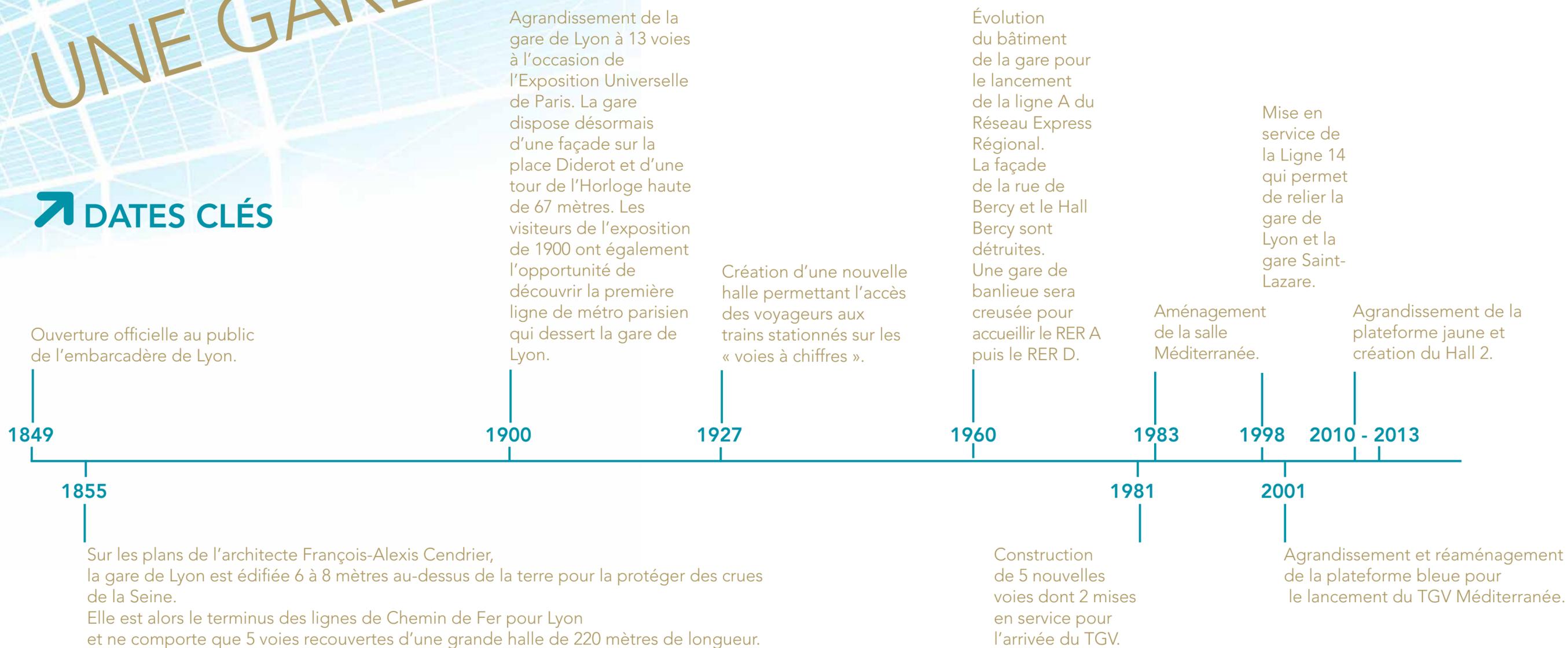
Chantiers Modernes
Construction

Budget global

60 millions d'euros sur fonds
propres SNCF

UNE GARE EMBLÉMATIQUE

↑ DATES CLÉS





LA PREMIÈRE GARE FRANÇAISE GRANDE VITESSE

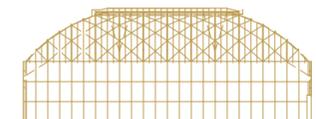
À l'origine, la gare de Lyon se dénommait l'Embarcadère de chemin de fer de Paris à Montereau, officiellement ouvert au public le 12 août 1849. Conçu par l'architecte François-Alexis Cendrier, ce n'est alors qu'un bâtiment temporaire constitué de planches car la Compagnie des chemins de fer de Paris Lyon Méditerranée (PLM), peu flattée d'être située en face de la maison d'arrêt de la Nouvelle Force, espérait pouvoir s'installer à proximité de la place de la Bastille.

Inadapté à l'accroissement du trafic, l'embarcadère fit place en 1855 à la gare de Lyon, terminus des lignes de la compagnie du chemin de fer de

Paris à Lyon, avec des plans signés du même architecte. Cette gare était édifiée sur une levée de terre de 6 à 8 mètres destinée à la protéger des crues de la Seine. Elle ne comportait que cinq voies couvertes.

En 1900, la gare est agrandie à l'occasion de l'Exposition Universelle. Conçue par l'architecte toulonnais Marius Toudoire, la nouvelle gare compte désormais 13 voies (qui correspondent à l'actuel Hall 1 (ex-salle des lettres), dispose d'une nouvelle façade sur l'ancienne place Diderot (actuelle place Louis Armand), se dote d'une tour horloge et est connectée à la première ligne de métro.

À gauche, se trouvait la salle de départ, l'actuelle salle des fresques représentant des monuments du centre des villes desservies par la compagnie du PLM (Paris-Lyon-Méditerranée), avec la billetterie et la bagagerie, et les consignes au fond. Les voies ferrées arrivaient au pied de l'escalier du Train Bleu. Des voies de marchandises occupaient l'actuel Hall 2 jusqu'en 1927, date à partir de laquelle, le trafic augmentant, elles ont été dédiées aux trains de voyageurs.





LA PREMIÈRE GARE FRANÇAISE GRANDE VITESSE

Le bâtiment en lui-même évolue peu jusqu'aux années 1960 avec l'arrivée du RER. La façade côté rue de Bercy et la halle Bercy sont détruites pour creuser et installer les gares du RER A (1977) et D (1987). Puis la ligne 14 du métro. En 1981, l'arrivée du TGV implique la création de deux nouvelles voies (plus trois en réserve le long de la place Henri Frenay) et la construction de la salle Méditerranée sous les voies ferrées. La ville aménage les abords nord-est de la gare avec la place Henri Frenay et le nouveau quartier alentours. Avec l'ouverture de la ligne nouvelle du TGV Méditerranée en juin 2001, la gare de Lyon connaît un important programme de restructuration.

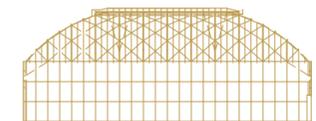
Ainsi, dans le Hall 1, les accès, les circulations verticales, les espaces offerts aux voyageurs sont entièrement repensés pour offrir une gare beaucoup plus accueillante et pratique.

L'arrivée du TGV Rhin-Rhône en 2011 entraînant une augmentation du trafic, une nouvelle phase de travaux d'agrandissement a été engagée pour faciliter la vie quotidienne des voyageurs.

Située à deux pas de la Seine, la gare de Lyon est la première gare française grandes lignes TGV en desservant Rhône-Alpes, la Méditerranée, la Suisse et l'Italie depuis l'ouverture de la LGV Rhin Rhône le 11 décembre 2011 (quinze TGV Lyria quotidiens supplé-

mentaires). Elle est également la troisième gare parisienne par son trafic, en accueillant le réseau Transilien vers le sud-est de l'agglomération parisienne ainsi qu'un pôle multimodal avec deux lignes de métro et de RER.

Elle joue un rôle majeur dans le tissu parisien au cœur du 12^e arrondissement, et constitue le point de départ vers les destinations du sud de la France et vers l'Europe (Suisse, Italie, Espagne).





DEMAIN, UNE NOUVELLE HISTOIRE

La gare de Lyon est le résultat d'une succession d'interventions historiques liées aux usages et à l'augmentation du trafic, ce dernier étant devenu si important que les halls étaient saturés.

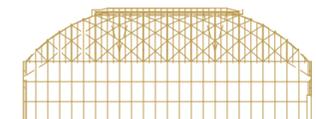
2010 - 2013 Création du Hall 2

L'agrandissement du Hall 2 perpétue la logique de juxtaposition grâce à la démolition d'un bâtiment de bureaux construit en 1927 qui libère 750 m². Sa disparition permet de retravailler le lien entre la salle des fresques et le Hall 2. Ce « vide » est aujourd'hui couvert par une « petite verrière » (halle A). L'ancienne « plateforme jaune » conserve sa verrière historique (1927).

Une deuxième verrière, immense et de facture très contemporaine, vient doubler l'ancienne halle de 1927, semblable aux grandes serres botaniques du XIX^e siècle et réhabilitée pour l'occasion.

L'ouverture de la mezzanine signe la fin de la transformation du Hall 2. Mais la mutation de la gare ne s'arrête pas pour autant : « Une gare ne

se réduit pas à un édifice qui permet d'accéder aux trains. C'est un lieu qui évolue en permanence pour se moderniser et adapter ses prestations pour répondre aux attentes de ses clients » rappelle Éric Succab, Directeur de la gare de Lyon, en charge de la gestion du site.





DEMAIN, UNE NOUVELLE HISTOIRE

De fait, de nouveaux travaux sont prévus dès la fin 2013 :

2013 – 2014

Requalification du Triangle d'or, situé à l'entrée de la gare côté taxis, entre la galerie des Fresques et le Hall 1. C'est là que se trouvaient autrefois les guichets où l'on pouvait acheter les billets à destination de la Méditerranée, c'est-à-dire les plus onéreux. D'où le nom. Pour être à la hauteur des ambitions de la gare de Lyon, la requalification du Triangle d'or apportera lumière et transparence à ce recoin peu amène qu'occupent aujourd'hui un bureau de change et une librairie-bureau de tabac.

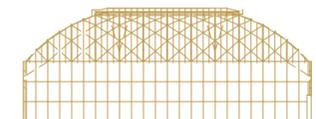
De nouveaux espaces de restauration et de détente agrémenteront l'attente des voyageurs et profiteront également aux résidents du quartier. Les travaux débuteront dès le mois de septembre 2013 pour une ouverture au printemps 2014.

2014 – 2015

Réhabilitation de la galerie des Fresques avec :

- une première phase d'ouverture, troisième trimestre 2014, d'un nouvel espace accueil vitré entre la galerie

des Fresques et le Hall 1 ;
- puis, au deuxième trimestre 2015, un nouvel espace de vente sera réalisé à proximité de l'accueil et remplacera le site Esterel. Dans le même temps, les guichets Transilien et Thello gagneront le Hall 1 vers la Tour de l'horloge en lieu et place du bureau d'accueil situé face au quai M.
- enfin, de nouvelles surfaces commerciales (600 m² de boutiques) remplaceront les guichets de vente Esterel et embelliront la galerie des Fresques en l'ouvrant sur la ville.



UNE GARE EN LUMIÈRE


Bienvenue dans le
Hall 2
Welcome • Benvenuti



Voie **5** à **23**
to • a

vers **Hall 1**
to • verso

© SNCF-AREP / Photo M. Lee Vigneau



NOUVEAU

UNE GARE CONTEMPORAINE

Le nouveau Hall 2 a été l'occasion de repenser le fonctionnement global de la gare et d'agir sur des principes généraux :

UNE GARE À VIVRE, CHALEUREUSE

L'objectif primordial était d'agrandir le Hall 2 en raison du réel problème de saturation des espaces de stationnement des voyageurs. Pour faire de la gare un lieu de vie à part entière, des commerces, des restaurants, des offres de service viennent s'ajouter à la fonction transport.

UNE GARE CONFORTABLE

Abritées sous des verrières lumineuses qui allient patrimoine et modernité, les nouvelles zones d'attente présentent des ambiances différenciées selon la disponibilité des voyageurs : spacieuse pour les personnes qui ont un train à prendre, lumineuse et accueillante pour ceux qui attendent leur train, calme et pratique en mezzanine pour ceux qui ont du temps mais qui ne veulent pas le perdre. La mezzanine sera chauffée en hiver pour le plus grand confort des voyageurs.

UNE GARE ACCUEILLANTE

Agrandir la gare signifie aussi proposer plus d'espace, de fluidité, de confort, mais également davantage de commerces (offre de restauration, cafés, pharmacies, librairies...) et de services (salons de travail équipés de prises électriques et du WiFi...) aux 105 millions de voyageurs qui transitent chaque année.

« Le parcours client dans son ensemble a été pris en considération de façon plus complète depuis la création de Gares & Connexions. Le moment passé dans l'espace de la gare est devenu plus sensible quand le parcours était auparavant principalement orienté vers le train.

« Aujourd'hui, nous avons une gare plus fonctionnelle, qui sait accueillir en sécurité et en confort plus de

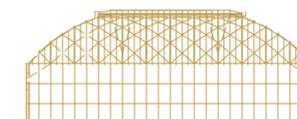
300 000 voyageurs par jour de manière efficace. L'utilisation du Hall 2 est montée en puissance, ce qui facilite notre capacité d'accompagner les voyageurs jusqu'au train tout en facilitant l'exploitation des trains car in fine, cet agrandissement permet d'affiner la mécanique entre les flux clients et les flux techniques qui assurent la préparation des trains (avitaillement notamment). Cela a bien évidemment, des conséquences positives sur la sécurité et sur la ponctualité des trains. Le tout représente incontestablement une importante plus-value qui est l'aboutissement d'un travail collégial entre Gares & Connexions, les directeurs de gare et les équipes exploitant la gare, le directeur de projet, les entreprises de travaux, A2C et ELIOR. »

ERWAN YVET,

Directeur de l'Établissement gare de Lyon, en charge de l'exploitation de la gare.



© EEL Paris Gare de Lyon





« Depuis la création de Gares & Connexions en 2009, la ville et la vie entrent en gare. C'est en effet un vrai lieu de vie pour les clients mais aussi pour tous les cheminots et les prestataires qui travaillent sur le site.

C'est un potentiel qu'il convient de développer avec des activités culturelles, des animations,

des expositions et la découverte

d'un véritable patrimoine architectural avec les fresques et la Tour de l'horloge. La gare, c'est aussi l'occasion de proposer des espaces nouveaux comme le piano-bar. »

ÉRIC SUCCAB,

Directeur de la Gare de Lyon et de Bercy en charge de la gestion des deux gares : travaux, fonctionnement et maintenance des équipements, propreté, gestion et traitement des déchets, entretien des espaces verts, sécurité des voyageurs et des agents avec la collaboration des pompiers de la gare, sûreté en association avec le prestataire de gardiennage et la SUGE (police ferroviaire), stationnement, valorisation patrimoniale et touristique du bâti historique et des parties classées, animation culturelle de la gare...

L'AUTRE VIE DE LA GARE

UNE GARE FLUIDE

Les déplacements des voyageurs sont repensés, l'objectif étant de distinguer les flux de départ et d'arrivée. Il s'agissait également d'améliorer la fluidité de l'accès entre les Hall 1, 2 et 3, notamment avec la création des rampes autour desquelles se distribuent les flux des voyageurs entrant et sortant de la gare pour éviter les conflits.

C'est une première ! Le traditionnel tableau des départs avec les leds orange laisse place à un mur d'images : plus moderne, plus dynamique, il se compose d'un assemblage d'écrans qui permet de faire passer soit un message conjoncturel, soit même un message personnel, comme cela va être expérimenté cet été. Cette application ludique et sympathique contribue à faire de la

gare un lieu de vie à part entière. Il est important de pouvoir visualiser le parcours et le lieu vers lequel on se rend. À l'occasion des travaux, la signalétique a été revue. Des pictogrammes associés à un code couleur : plus claire, plus simple, plus directe, elle facilite le repérage et le guidage des voyageurs.

La plateforme bleue à lettres, la plateforme jaune à chiffres et la salle Méditerranée sont dorénavant désignées sous la forme de numéros, respectivement Hall 1, Hall 2 et Hall 3.

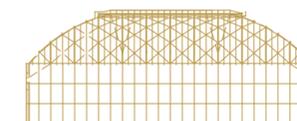
La création de nouveaux ascenseurs et de rampes mécanisées, l'apparition de flèches sonores pour les non-voyants et de boucles magnétiques pour les personnes malentendantes sont des exemples parmi d'autres d'équipements mis en place

pour offrir un maximum d'autonomie aux personnes à mobilité réduite.

UNE GARE OUVERTE

La relation à la ville vers la place Henri Frenay est transformée par la création d'une nouvelle façade minérale dont la modernité est complétée par la transparence de la nouvelle verrière de la halle B. Pour multiplier les entrées de la gare, un nouvel escalier permet, lorsqu'on a du temps, de profiter de cet endroit agréable.

Pour confirmer la vocation de nœud intermodal de la gare, le renfort de la fluidité de la connexion avec les autres modes de transport (métro, RER, bus, taxis, parkings, bus Air France...) a été réalisé.





Elior est l'un des rares ensembliers à être présent sur le marché de restauration de concession et de travel retail dans les gares, autoroutes, aéroports, sites de prestige, parcs des expositions et centres de loisirs.

Notre position de leader sur le marché des concessions induit des devoirs pour répondre avec

pertinence aux attentes des clients en

fonction du moment et du lieu de consommation. Notre principale préoccupation est d'accompagner nos clients dans leurs déplacements au quotidien. Nous avons une clientèle nomade : l'activité de nos clients, c'est le déplacement. Ils viennent chez Elior pour visiter un musée, prendre un avion ou un train. Notre vocation consiste donc à transformer ce temps contraint en temps utile en facilitant la vie du voyageur et en rendant son parcours agréable, quel que soit le lieu.

Notre stratégie consiste à anticiper les comportements, à réfléchir à l'innovation que l'on doit intégrer dans notre politique pour répondre aux différentes problématiques. Pour ce faire, nous réalisons des études, du benchmark, nous analysons en permanence l'air du temps, ici et ailleurs.

JEAN-FRANÇOIS CAMARTY,
Directeur général adjoint Elior Concessions

DES ESPACES DE RESTAURATION ET DES SERVICES ALLIANT L'INÉDIT ET L'INNOVATION

Le défi d'Elior a été de constituer une offre de restauration cohérente, moderne et conviviale associée à des services et qui prenne en charge le voyageur dans la globalité de son temps de séjour en gare.

Aujourd'hui, le Hall 2 est un véritable lieu de vie pour tous les voyageurs. Il s'agit d'une vitrine matérialisée par la mezzanine alliant l'inédit et l'innovation dans le but de recréer la magie du voyage. Ainsi voyageurs, riverains et passants peuvent découvrir un ensemble d'offres et d'espaces variés avec l'exploitation de **9 points de vente, implantés sur une surface commerciale de 1 255 m²** :

- Au niveau des quais : **une offre de restauration rapide à la carte** qui répond aux besoins d'une clientèle nomade et pressée :

- un **Monop'Daily** associé à un **Costa Coffee**, concept britannique de « coffee shop contemporain ». Le choix du client voyageur est ainsi rapide et clair.

Monop'Daily avec des achats express de produits très diversifiés, ultra-frais et équilibrés dans une ambiance acidulée aux accents de verdure ; un temps de pause gourmand avec Costa Coffee, une offre davantage axée sur les produits du café et le plaisir sucré dans une atmosphère cosy aux tonalités rouge-bordeaux.

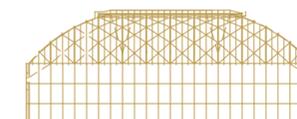
Ainsi cohabitent de façon harmonieuse au sein d'un seul et même espace deux concepts aussi différents qu'un coffee shop et une restauration rapide en libre-service.

- deux boulangeries **Paul**,
- Sandwicherie et viennoiseries **Phileas**,

- **Berko**, le spécialiste des cupcakes

L'ensemble de ces commerces met en avant une offre gourmande spécialement revisitée pour répondre aux attentes de la clientèle de la gare tout au long de la journée.

- Au niveau de la mezzanine, un **espace haut de gamme** et apaisé, au cœur de la gare mais à l'écart de la foule, offre une large gamme de services innovants et variés : **des hôtesse d'accueil, une conciergerie** avec prestations de services bureautiques, prise en charge du courrier par un coursier sur Paris et en Île-de-France, réservation de taxis ou de places de théâtre...





© H. Hébrard

COSTA COFFEE :

Une qualité de café à l'italienne aux côtés de MONOP'DAILY et dans le même espace commercial, Elio a choisi d'implanter un COSTA COFFEE, principale innovation de l'offre de restauration. Récemment élu meilleur Coffee Shop d'Europe, n° 1 en Grande-Bretagne et présent dans 30 pays à travers le monde, COSTA COFFEE poursuit sa success story en France en choisissant, pour sa première implantation dans l'hexagone, la nouvelle verrière de la gare de Lyon. Créée par deux Anglais d'origine italienne, COSTA COFFEE se distingue par une sélection de grains, un savoir-faire de torréfacteur et un vrai travail de « barrista » : juste dose de café fraîchement moulu, travail du lait, attention portée à la qualité de la porcelaine, agrémenté d'une offre gourmande authentique comme des cheesecakes, muffins et autres shortbread à l'anglo-saxonne ainsi que des sandwiches fabriqués et toastés sur place.

Le tout combiné dans une harmonie architecturale forte, une homogénéité visuelle, avec une entrée et une sortie communes, un traitement unitaire des sols.

DES ESPACES DE RESTAURATION ET DES SERVICES ALLIANT L'INÉDIT ET L'INNOVATION

La mezzanine, c'est aussi un **Espace « Lounge »** orienté vers une clientèle Business en déplacement qui lui permet d'assurer une continuité de mouvement dans un cadre confortable et de compenser ce temps d'attente, souvent jugé inutile ou perdu, en le rendant utile et agréable : **34 places assises**, des petits salons confortables pour organiser des mini-réunions, des points de rechargement de matériel électronique, une connexion gratuite au WiFi, 5 Ipads en libre-service pour rester connecté... Les voyageurs peuvent également se restaurer assis,

au sein du premier restaurant-grill, **Red d'Hippo**, implanté en gare, un concentré d'Hippopotamus permettant à une clientèle pressée de déjeuner en 30 minutes chrono ou de commander des burgers de qualité à emporter.

Une offre de restauration haut de gamme est également assurée à travers une boutique **Fauchon** et une brasserie **CAFÉPREMIER** qui traduisent toute l'expertise de restaurateur d'Elio. Pour le confort, l'ensemble des espaces de restauration fermés en mezzanine seront chauffés (plancher chauffant,

rideau d'air chaud et radian). Quant aux enfants, ils peuvent se détendre au sein d'un espace **Gulli**, ludique et interactif proposant des jeux avec marelle, totems, une bibliothèque de BD et de magazines...

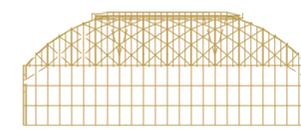
Installés sur 2 niveaux, ces nouveaux points de vente allant du libre-service au service à table en passant par la vente à emporter s'intègrent parfaitement dans une architecture tout en transparence et en luminosité. Ils correspondent aux attentes et aux besoins de tous les voyageurs, qu'ils soient seuls ou en famille, professionnels ou en déplacement d'agrément, qu'ils disposent de quelques minutes ou recherchent un endroit calme et confortable pour attendre leur train.



© SNCF-AREP / Photo M. Lee Vigneau



© SNCF-AREP / Photo M. Lee Vigneau





Rapidité de service « Dans le cadre du Hall 2, nous avons réfléchi à la complémentarité des offres sur les trois niveaux : le Hall 3 (ex salle Méditerranée), la plateforme et la mezzanine du Hall 2. Nous désirions installer un certain type d'offre qui n'existe pas, je pense à Costa Coffee dont c'est la première implantation en France. La valeur forte de notre métier, c'est d'assurer un service client de qualité. Notre but est de servir le client dans de bonnes conditions, le mettre en situation de se sentir bien. A fortiori les clients des gares qui, plus que les autres, subissent le stress du voyage avec la crainte de rater leur train et qui ont donc particulièrement besoin d'être apaisés. Notre grand principe, c'est que tout client doit être servi rapidement, même s'il choisit de consommer lentement. »

CATHY DUFOUR,
Directrice Marketing et Développement Elior Concessions



« **Opérer** » les commerces « Nous avons à cœur d'accompagner SNCF dans le développement des commerces, nous sommes aujourd'hui présents dans 36 gares. Notre savoir-faire consiste, notamment, à proposer de nouvelles enseignes et à les intégrer harmonieusement au sein des espaces de commerces. » Nous opérons 9 points de vente au sein du Hall 2 de la gare de Lyon et nous avons créé 160 emplois.

Sur le réseau des gares en France, ce sont 110 points de ventes et 1 500 personnes qui sont au service des voyageurs. »

LIONEL VAZZOLER,
Directeur Marché Gare France Elior Concessions
Lionel Vazzoler a piloté l'appel d'offres de la gare de Lyon avec **Philippe Veillon**, Directeur du Développement gares et aéroports Elior Concessions

ELIOR CONCESSIONS

Les grandes tendances du « travel retail »

- **intégrer des commerces de centre-ville en gare** : le fait d'installer des enseignes urbaines dans ces espaces de transit est un moyen de rassurer le client, qui retrouve ainsi ses habitudes.

- **rapprocher le retail du mode de consommation traditionnelle** : la gare de Lyon accueille un Monop'Daily associé à un Costa Coffee. La mixité d'enseignes est, là encore, une manière d'innover. Avec une offre de restauration en libre-service adoptant les codes du

retail comme Monop'Daily, les clients voyageurs évoluent vers de nouvelles habitudes de consommation.

- **développer les services** : si la ville rentre dans la gare du XXI^e siècle, le voyageur est aussi un client qu'il faut accompagner dans sa vie quotidienne en prenant soin de faire de son temps de déplacement un temps de vie à part entière, utile et agréable. C'est pourquoi Elior a souhaité intégrer dans la gare de Lyon des services non marchands, tels que conciergerie, WiFi, Ipad à disposition...



© Elior / photo P. Lucet-Penato



© Photo S. Meyer



© SNCF-AREP / Photo M. Lee Vigneau

CHIFFRES CLÉS

3^e opérateur en Europe de la Restauration sous contrat et des Services associés

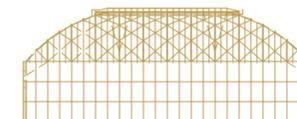
Leader sur le marché de la Concession et du Travel Retail en France

1^{er} sur le marché de la restauration en gares

Chiffre d'affaires global en 2012 : 4475,6 millions d'€

Chiffre d'affaires Concessions : 1414,8 millions d'€

3,4 millions de clients





SEBASTIEN VAN HOOZE,
Directeur Général Adjoint d'A2C

Comment définiriez-vous la clientèle de la gare de Lyon ?

La gare de Lyon est la première gare TGV de France. Elle est donc fréquentée par une clientèle à prédominance « privé-loisirs » potentiellement disponible pour faire du shopping et une catégorie « business » pour laquelle la rapidité et la possibilité de recourir aux services prédomine. C'est pourquoi nous développons des commerces de qualité répondant aux attentes de ces différents profils de voyageurs.

Est-ce vous qui aviez défini les emplacements et les surfaces des commerces dans le Hall 2 ?

L'extension du Hall 2 avec la création de la grande verrière et ses deux niveaux imposait de proposer des commerces supplémentaires mais aussi complémentaires. Nous avons travaillé avec les équipes de conception et développement de Gares & Connexions au positionnement des différents espaces commerciaux, en tenant compte de l'architecture de la halle et des flux voyageurs. Nous avons donc des attentes fortes concernant la qualité des concepts à implanter dans ce nouvel espace. Les candidats, dans le cadre de la consultation, ont préconisé une activité adaptée et présenté le concept envisagé en précisant sa pertinence en fonction de chaque emplacement.

Pourquoi avoir choisi principalement du commerce de bouche ?

Les enquêtes clients montrent que les attentes premières des voyageurs en matière de commerce sont la presse et la restauration sous toutes ses formes. Nos études préalables ont donc conforté la pertinence d'implantation de nouveaux espaces de restauration dans le Hall 2 afin de compléter ceux des Halls 1 et 3 et répondre ainsi aux attentes en termes de restauration assise ou à emporter. Par ailleurs, Paris Gare de Lyon dispose d'autres commerces diversifiés tels que la presse ou le shopping.

A2C, FILIALE DE GARES & CONNEXIONS

A2C assure la commercialisation et la gestion de l'ensemble des espaces en gares et s'organise autour de différentes activités :

Les études nécessaires pour proposer une offre commerciale en adéquation avec la typologie clients de chaque gare. Les études sont effectuées par une équipe dédiée et spécialisée dans les lieux de transit.

En fonction des activités retenues pour chaque espace en gare, la commercialisation est réalisée le plus souvent par mise en concurrence. Les commercialisateurs organisent les consultations et négocient les conditions contractuelles. Ensuite, les projets sont relayés aux **responsables développement concessions** qui assurent l'accompagnement des concédés dans les phases de travaux jusqu'à l'ouverture

et contribuent au développement du commerce tout au long de son exploitation avec l'appui d'experts techniques et sécurité.

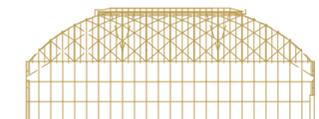
En complément, un suivi juridique et administratif des contrats s'instaure et perdure jusqu'à leur échéance : rédaction des contrats, suivi du développement commercial, facturation et encaissement des redevances d'occupation.



© SNCF-AREP / Photo M. Lee Vigneau



© SNCF-AREP / Photo M. Lee Vigneau



En quoi Elior a-t-elle fait la différence ?

Notre choix s'est porté sur Elior en raison de son offre complémentaire de concepts et d'enseignes : une grande diversité de produits avec des marques différentes adaptées aux différents moments de la journée : le matin, une offre café-croissant-viennoiseries, pour le déjeuner une offre qui répond à la tendance de consommation des Français : un repas que l'on compose soi-même et qu'on emporte, ou un repas rapide servi assis dans un espace confortable. Pour le soir, l'enjeu était de capter la clientèle du quartier : d'où la présence des deux restaurants sur la mezzanine. S'ajoutent à cette offre de restauration des kiosques de « cadeau-plaisir » ainsi que des espaces de services. Bien sûr en termes d'innovation, d'engagement, de qualité de service et d'exigences opérationnelles, Elior nous a apporté les garanties suffisantes pour assurer la pérennité des prestations. C'est aussi l'une des raisons pour lesquelles nous les avons choisis.

En quoi ces concepts sont-ils innovants ?

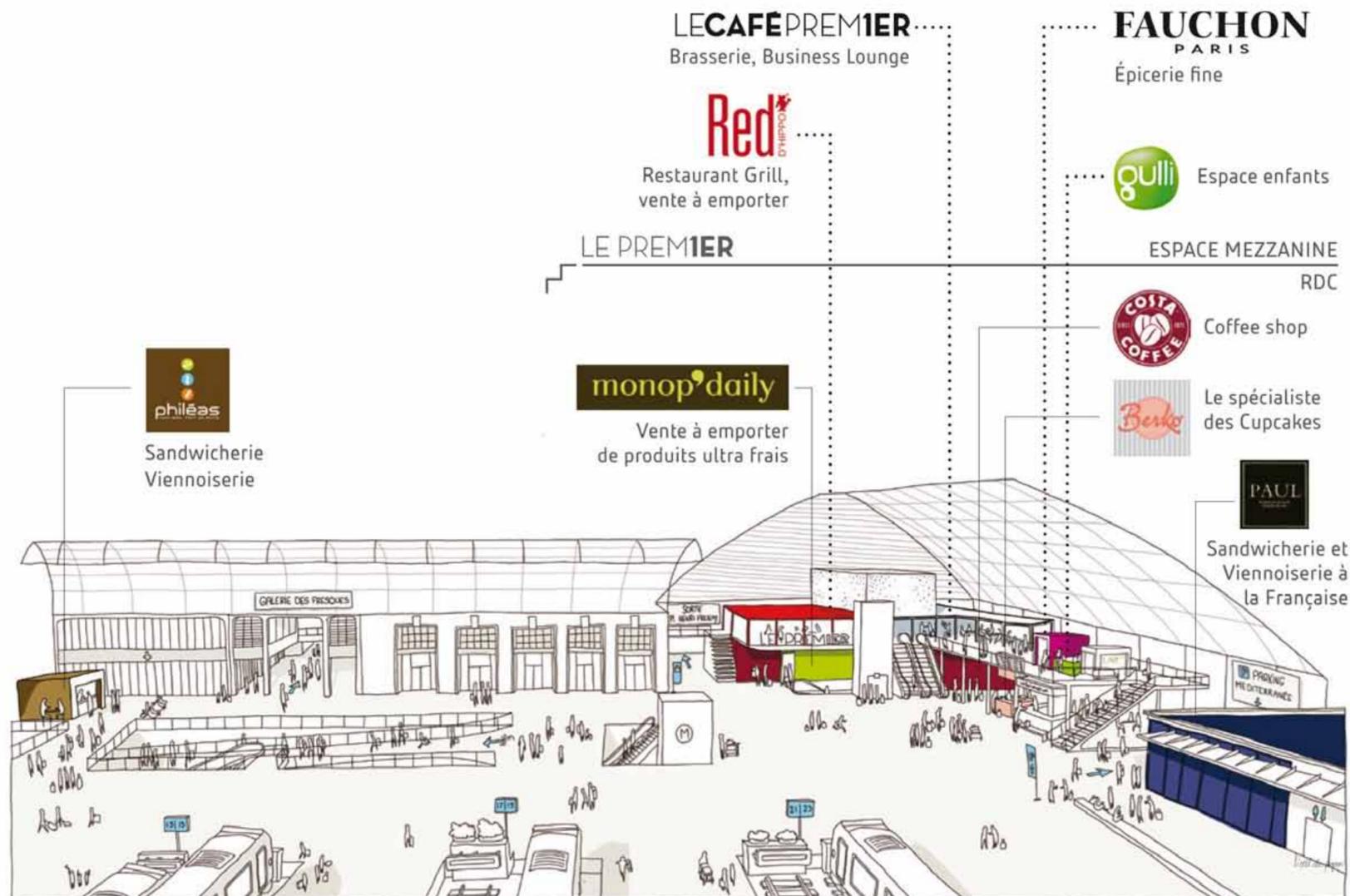
La gare d'aujourd'hui est un lieu atypique de commerce avec de très forts flux. Gares & Connexions et A2C sont des acteurs du commerce à part entière, c'est pourquoi nous innovons sans cesse. L'arrivée d'un Red d'Hippo en gare, au-delà de la pertinence de son concept, est une première. De même, l'arrivée du premier Costa Coffee en France est en soi une innovation, mais Elior est allé plus loin en l'associant dans un seul et même espace avec un Monop'Daily. Cette notion de « co-branding », qui semble aujourd'hui relever de l'évidence, était très judicieuse et sa pertinence se vérifie à l'usage.

Aviez-vous des contraintes architecturales ?

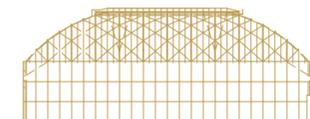
Dans l'espace majestueux et lumineux de cette halle, il était indispensable de préserver la transparence de l'architecture. Elior a adapté ses concepts afin qu'ils s'intègrent harmonieusement dans ce lieu du point de vue de l'aménagement, tout en préservant la possibilité d'un service rapide et qualitatif. Les commerçants ont dû intégrer cette contrainte et en faire un atout.



© SNCF-AREP / Photo M. Lee Vigneau

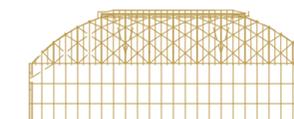


© composition graphique : www.aamo.com / Illustration : Patrice Rambaud - www.loelidupigeon.com



UN PROJET, UN CHANTIER

PHASAGE DES TRAVAUX





➤ QUELQUES CHIFFRES

Rampe d'accès du Hall 2 :

Longueur : 56 m
Poids : 35 tonnes

Rénovation de la halle 1927 (halle existante) :

Surface au sol : 1 400 m²
Révision de la charpente métallique
Peinture (2 500 h)
Nettoyage des vitrages
Changements des vitrages armés cassés
Désamiantage des joints des vitrages verticaux en pied du campanile
Remplacement des joints en paxalu par une parclose et un joint EPDM
Révision de la couverture zinc
Révision du système d'évacuation des eaux pluviales

Verrière halle A (petite verrière) :

Longueur : 56 m
Largeur : 15 m
Hauteur : 12 m
Surface au sol : 800 m²
Charpente : 43 tonnes
Surface verrière : 1 153 m²

Halle B (grande verrière) :

Longueur : 60 m
Largeur : 35 m
Hauteur : 19 m
Surface au sol : 1465 m²
Charpente : 190 tonnes
Surface verrière : 2 692 m² + 943 m² de façade
Poids des ossatures principales : 170 tonnes

Mezzanine

Surface : 750 m²
Charpente : 65 T

Sols Granit

Réalisation des sols en granit : 4 500 m²

PLANNING

« Cet agrandissement indispensable pour accroître la capacité de la gare a été l'occasion d'en améliorer la qualité d'accueil, explique Frédéric Michaud, Directeur du Développement Gares & Connexions, chef d'orchestre du projet global et co-président du comité de pilotage. Le nouveau hall a été l'occasion de repenser le fonctionnement



global de la gare en termes de services et de développer son potentiel commercial... sans gêner son fonctionnement.

Ce projet ambitieux a été porté par une réelle synergie de travail : chacun des acteurs a su apporter sa pierre dans un esprit constructif pour contribuer à transformer la gare sur elle-même tout en continuant à voir les trains partir ou arriver. Chaque étape a été franchie dans la cohérence pour permettre à la gare de continuer à fonctionner dans ses moindres détails jusqu'à l'aboutissement final ».

FRÉDÉRIC MICHAUD,
Directeur du Développement de Gares & Connexions

Le chantier de la gare de Lyon a été découpé en plusieurs chantiers qui ont fait l'objet de marchés séparés entre différentes entreprises et SNCF (travaux préparatoires confiés à l'entreprise **TBI SHAM**, les travaux des aménageurs, etc).

La partie de **Chantiers Modernes Construction** filiale de VINCI Construction France est la plus importante : **19 mois de travaux** : avril 2010 – janvier 2012

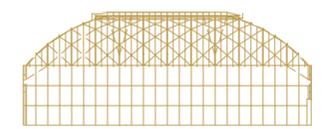
- Préparation de chantier :** 3 mois
- Réalisation de la faille :** 6 mois
- Réhabilitation de la façade historique :** 4 mois
- Réalisation de la halle A :** 12 mois (dont 6 mois pour la verrière)
- Restructuration de la halle 1927 :** 6 mois
- Réalisation de la halle B :** 11 mois (dont 9 mois pour la verrière et la mezzanine)

Les principaux partenaires de **CHANTIERS MODERNES CONSTRUCTION** filiale de VINCI Construction France

- Charpente métallique :** GAGNE
- Electricité :** INEO centre
- Démolition :** CHOK'BETON
- Fondations spéciales :** FREYSSINET, filiale de VINCI Construction France
- Sols granit :** UNIMARBRE
- Métallerie :** VERRE ET METAL/ DAUFIN
- Façade Monuments Historiques :** DEGAINE, filiale de VINCI Construction France



P.S. : Ces durées ne sont pas à mettre bout à bout car certaines zones de travaux fonctionnaient en simultanée.





FABIENNE COUVERT,
Architecte

Fonctionnalités

Finis l'espace bagage, la salle des pas perdus... Le voyageur du XXI^e siècle veut passer un temps utile dans les gares : travailler, communiquer, se cultiver, faire des achats, se reposer, se restaurer... Pour lui, nous avons conçu des espaces mixtes avec des ambiances différenciées, une offre complémentaire de commerces et un large éventail de services...

Gestion des flux

Les flux sont notre matière première. Concevoir des espaces autour des hommes en mouvement consiste souvent à poser des grandes toitures avec le minimum de points d'appui et de faciliter leur parcours : il est en effet important de pouvoir appréhender le lieu vers lequel on se rend, le voir par anticipation. Bien sûr, la signalétique sert à guider le voyageur mais nous l'appréhendons comme un complément. Pour nous, la lisibilité des espaces est le point de départ incontournable de la conception.

Lisibilité des espaces

Entre la salle Méditerranée et ses deux quais transversaux, reliés par une grande galerie des Fresques dont les accès restent assez confidentiels, la gare de Lyon est un lieu complexe dont il est assez difficile de se faire une représentation mentale. Nous avons donc travaillé à la rendre plus lisible, plus compréhensible pour les voyageurs qui, parfois, n'ont pas conscience qu'il s'agit de la même gare selon l'endroit par lequel ils arrivent !

RÉORGANISATION SPATIALE

Constitué de ces trois halles, le nouveau Hall 2 a fait l'objet d'une réorganisation spatiale de grande ampleur :

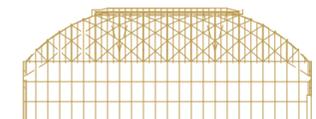
- Dans la halle de 1927, les circulations verticales, entre le niveau des quais et le Hall 3 (ex salle Méditerranée), qui dessert le parking, les RER et la ligne 14, sont réorganisées par l'aménagement d'un complexe de liaisons verticales (escaliers mécaniques, rampe, ascenseur).
- La halle A sert d'interface entre la salle des Fresques, le Hall 3 et le Hall 2.
- La halle B accueille sur deux niveaux, quais et mezzanine, des espaces de services, des espaces de services, d'attente et de commerces à l'écart des flux.

ALLIANCE DE L'HISTOIRE ET DU CONTEMPORAIN

Pour continuer l'histoire patrimoniale et respecter le bâtiment d'origine, la reconstruction du Hall 2 perpétue la tradition des grandes halles métalliques des gares du XIX^e siècle qui protègent les voyageurs tout en laissant entrer la lumière naturelle. Mais si la parenté formelle de finesse et de légèreté reprend la typologie à quatre pans de la halle 1927, l'écriture architecturale et la conception structurelle des deux nouvelles halles s'inscrivent dans le XXI^e siècle en conciliant les approches économiques et environnementales. L'innovation en termes de matériaux permet en effet de concevoir des constructions plus légères.

Les vitrages sont des panneaux de verre clair feuilleté, autonettoyant en face extérieure, et doté d'un film protecteur de haute technologie entre les deux vitrages pour minimiser les apports thermiques tout en laissant passer le maximum de lumière.

Conservant la parenté formelle de la halle historique, la nouvelle verrière bénéficie des progrès en conception des structures, notamment en termes de poids. Cet accolage de halles offre des perspectives multiples sur la ville. Et réciproquement.





© SNCF-AREP / Photo M. Lee Vigneau

STRATÉGIE DE CIRCULATION

La circulation dans la gare de Lyon était difficile dans les moments de forte affluence pour fendre la foule quand on arrivait par le train. Élément dimensionnant, structurant, efficace pour l'organisation et la gestion des flux départ et arrivée, la rampe fixe est une nouveauté dans un hall de gare parisienne : en plus de ses avantages intrinsèques pour le passage d'un niveau à l'autre, son impact sur le Hall 2 lui permet d'organiser les flux. À la manière d'un rond-point ou d'un sens unique, elle dirige les voyageurs qui descendent du train pour aller vers le Hall 3 et les transports en commun (60%) tandis qu'elle incite les voyageurs arrivant de la Salle des Fresques et attendant leur train à aller vers le tableau des départs suspendu à la mezzanine, côté place Henri Frenay. Là, loin des bousculades, dans un espace apaisé, les passagers en

partance peuvent profiter des services offerts en attendant l'affichage de leur train. Ce faisant, ils ne gênent pas les flux directs vers les quais de départ. Rapide, la rampe, avec sa pente de 11 %, n'est pas adaptée aux personnes à mobilité réduite. C'est pourquoi elle est combinée avec deux ascenseurs de forte capacité.

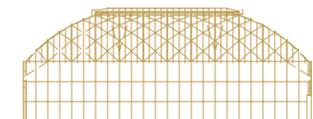
UNE FAÇADE URBAINE

Une façade transparente – pierre et verre – de la grande halle (B) s'ouvre sur la place Henri Frenay, revitalisée pour l'occasion. Elle descend jusqu'au sol, dans le prolongement du mur de soutènement sur lequel sont inscrits les noms des villes desservies, comme le veut la tradition. Pour multiplier les entrées de la gare, un nouvel escalier permet lorsqu'on a du temps, de profiter de cet endroit agréable.

ARCHITECTES DU PROJET

Jean-Marie Duthilleul,
François Bonnefille,
Étienne Tricaud,
Fabienne Couvert

Direction de projet
Gares & Connexions :
Dominique Bétrancourt,
Directeur ;
Alain David,
Directeur adjoint ;
conducteurs d'opérations
(Parvis) : Valentine Delorenzi,
Ekin Duboc, Thomas
Dandonneau ; Marine Lerch ;
Alexandrine Domingues





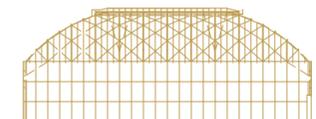
➤ AREP : LE MEILLEUR ALLIÉ

Filiale de Gares & Connexions, AREP est une structure pluridisciplinaire créée en 1997 par Jean-Marie Duthilleul et Étienne Tricaud, tous deux architectes et ingénieurs. AREP développe ses compétences dans tous les domaines de la programmation et de la construction : aménagements urbains, pôles d'échanges et gares ferroviaires, équipements culturels, bureaux, logements, centres commerciaux... S'intéressant à tous les espaces de la ville en mouvement, AREP (480 personnes) associe plusieurs métiers pour développer ses missions à l'échelle du grand territoire métropolitain jusqu'à celle du mobilier public : urbanistes, paysagistes, architectes, ingénieurs, designers, programmistes et conducteurs d'opération. Accompagner les citoyens dans leur vie quotidienne et faire du temps de déplacement un temps de vie à part entière, utile et agréable, telle est la mission que poursuit AREP en France et dans le monde.

© SNCF-AREP / Photo M. Lee Vigneau

Equipe Projet :

Loïc Aubry,
Gwenaëlle Basthiste,
Thierry Bel,
Giulia Bonomi,
Linda Bououli,
Fabrice Devoti,
Samira Diffalah,
Patrice Fabre,
Mathieu Feigelson,
Anna Ferreira,
Donatien Frobert,
Pascale Guénand,
Nicolas Helmer,
François Huneault,
Jean-Louis Loo,
Isabelle Le Saux,
Marc Levey,
Denis Malaquin,
Frédéric Marsaudon,
Anne Mesureur,
Sylvie Mottier,
Stéphanie Musial,
Matteo Ponis,
Céline Portaz,
Valérie Poyard-Bidard,
Luc Richard,
Gregory Sureaud,
Andreea Tudor,
Aline Venault.



ORGANISATION ET MÉTHODOLOGIE DU CHANTIER

DOMINIQUE BÉTRANCOURT,
 Directeur du projet pour
 Gares & Connexions, en charge du
 pilotage de l'équipe dédiée maîtrise
 d'ouvrage /maîtrise d'œuvre

**Quel était votre rôle dans le cadre
 des travaux d'agrandissement du
 Hall 2 ?**

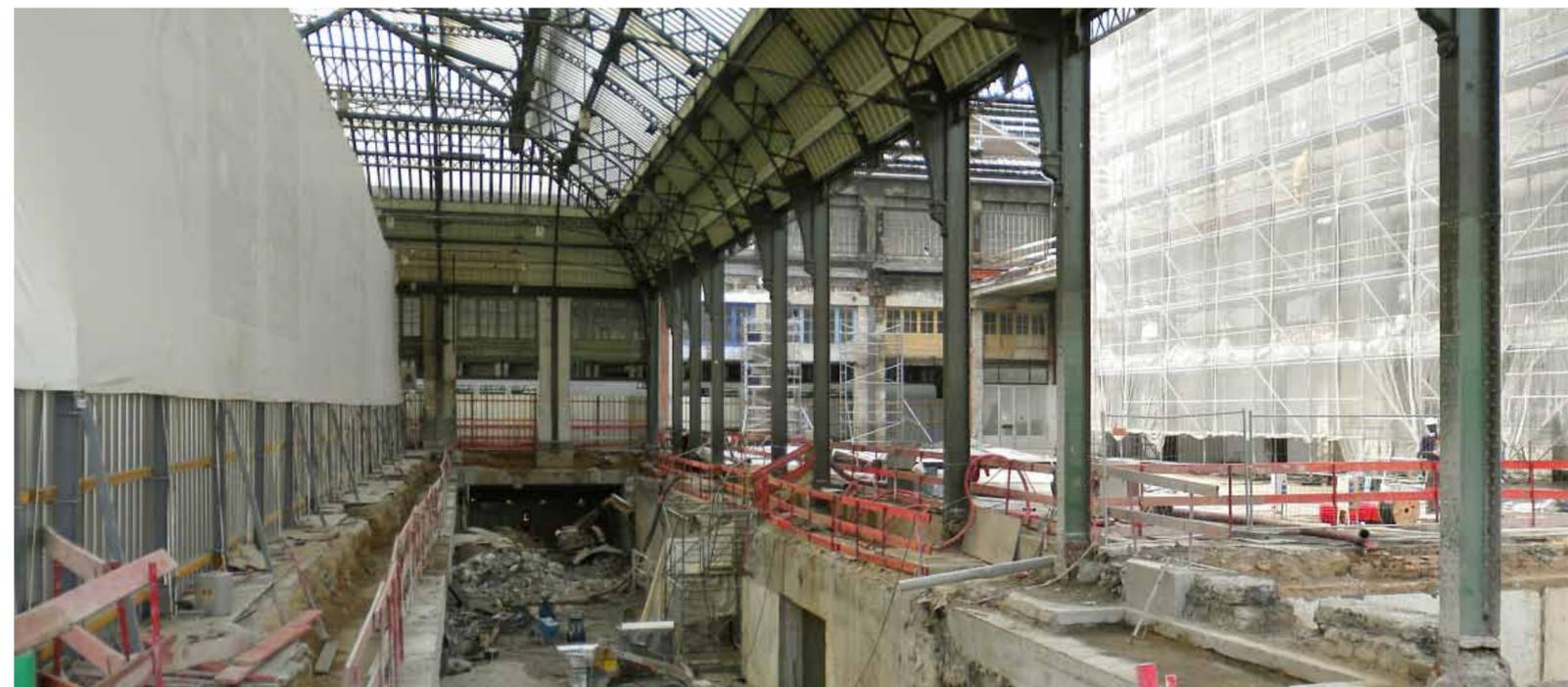
« Le programme avait été défini
 par tous les acteurs de SNCF concernés,

Directeurs de la gare, Gares & Connexions... L'équipe de maîtrise d'œuvre était, pour simplifier, composée d'AREP avec Jean-Marie Duthilleul, François Bonnefille, et de l'équipe chantier. Pour la maîtrise d'ouvrage, l'équipe était principalement constituée d'Alain David de Gares & Connexions et des conducteurs d'opération de la filiale PARVIS. À l'interface de ces deux entités et de l'entreprise générale Chantiers Modernes Construction, notre travail a consisté à faire la synthèse des multiples attentes et contraintes, tant dans la définition du programme que dans sa traduction spatiale, architecturale et lors des inéluctables surprises d'un tel chantier dans un bâtiment en exploitation. Nous avons eu également à faire valider au comité de pilotage de Gares & Connexions les modifications envisagées pour résoudre les plus grosses problématiques rencontrées sur le chantier comme par exemple le doublement de la hauteur de passage entre le Hall 2 et la salle des Fresques. »

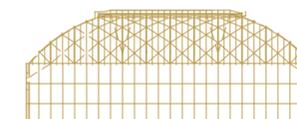
Réaliser un tel chantier dans une gare en activité a des incidences lourdes sur les techniques d'intervention, les horaires, les choix de matériaux et des outils. Le phasage des travaux s'est ajusté en fonction des contraintes de fonctionnement de la gare, de l'entreprise en charge des travaux et du projet. La mise en

service de la LGV Rhin Rhône en décembre 2011 et les vacances de février 2012, dates cruciales pour le trafic SNCF, ont été des impondérables dans le phasage du chantier. Dans un contexte contraint par de tels enjeux, le directeur de gare, d'abord Erwan Yvet puis Éric Succab, et le directeur de projet, Dominique

Bétrancourt, forment un binôme fondamental qui allie une compréhension et une vision synthétiques compatibles avec l'exploitation pendant et après le chantier, tout en étant réactif vis-à-vis des surprises et des aléas propres à tout chantier.



© SNCF-AREP / Photo M. Lee Vigneau



Combien de temps ont duré les travaux ?

Ce projet était dans les starting blocks avant 2009, puis porté par Gares & Connexions dès sa création. Les travaux ont duré, toutes étapes confondues, trois ans, en plusieurs phases importantes, et financés à 100 % par des fonds propres SNCF.

Quelles sont les grandes caractéristiques de ce chantier ?

Aux caractéristiques habituelles d'un chantier de rénovation s'ajoutait l'impératif de faire les travaux en maintenant la gare en service, avec, contrainte supplémentaire, l'arrivée du TGV Rhin-Rhône qui accroissait le trafic. Il était donc indispensable de réaliser les travaux en tenant compte des périodes de pointe, c'est-à-dire les départs en vacances, et de super-pointe lors des vacances de février qui nécessitent de récupérer toutes les rames disponibles en France pour les mettre en partance vers la neige. La grosse difficulté pour la gare de Lyon réside alors dans l'importance du trafic voyageur et l'obligation d'offrir le maximum de surfaces disponibles pour rendre possible ces grands départs de février. Avec le chef de gare, nous avons donc travaillé à la mise au point d'une organisation des flux la plus adéquate : lorsque la surface disponible de la plateforme jaune (futur Hall 2) a été réduite à sa plus simple expression à cause des travaux, nous avons été obligés d'empêcher les clients d'entrer dans cet espace tant que le chantier ne permettait pas d'offrir de bonnes surfaces à leur disposition : les clients étaient alors retenus, soit dans la salle des Fresques, soit dans le Hall 3, avec un filtrage qui n'autorisait le passage qu'à ceux dont le train était à quai. De plus, les trajets à l'intérieur de la gare ont été modifiés et parfois rallongés pour accéder aux quais : les voyageurs devaient, soit faire un détour par l'extérieur après avoir attendu en salle des Fresques, soit utiliser des escaliers provisoires sur la place Henri Frenay depuis la salle Méditerranée. De cette façon ils n'ont pas eu à stationner au cœur de la zone travaux.

Bien que compacté au maximum, le calendrier des travaux a tout de même englobé la période de super pointe des grands départs de février 2011, mais elle a épargné celle de février 2010 et février 2012.

ORGANISATION ET MÉTHODOLOGIE DU CHANTIER

Pour offrir à la Gare de Lyon un espace rénové et aménagé en lieu de vie, VINCI Construction France a mobilisé pendant deux ans toutes ses compétences en gestion de projets urbains complexes. Organiser un chantier de cette envergure dans une gare en fonctionnement et sur des bâtiments en partie classés, impose un mode opératoire et un phasage en cohérence avec l'exploitation de la gare. Les incidences

sont multiples et dictent la méthodologie, qu'il s'agisse des plages horaires, des nuisances sonores vis-à-vis du personnel et des voyageurs, des périodes de pointe, des contraintes de sécurité...

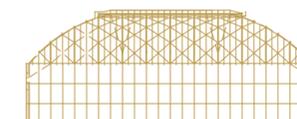
Fort d'une grande expérience des travaux en site occupé, Chantiers Modernes Construction, filiale de VINCI Construction France a su proposer une organisation efficace à SNCF.

Le marché portait sur tous les lots de travaux :

- le génie civil avec le confortement des anciennes fondations et la réalisation des fondations des extensions,
- la construction des verrières, soit un tiers du marché, sous-traité à l'entreprise Gagne (qui réalise la verrière de la gare de Montpellier),
- la rénovation d'une façade historique, avec reconstitution des mosaïques,
- la remise aux normes de l'électricité, l'éclairage des verrières et l'extension de la sécurité incendie,
- les accès extérieurs et la réalisation de l'ensemble des sols en granit.

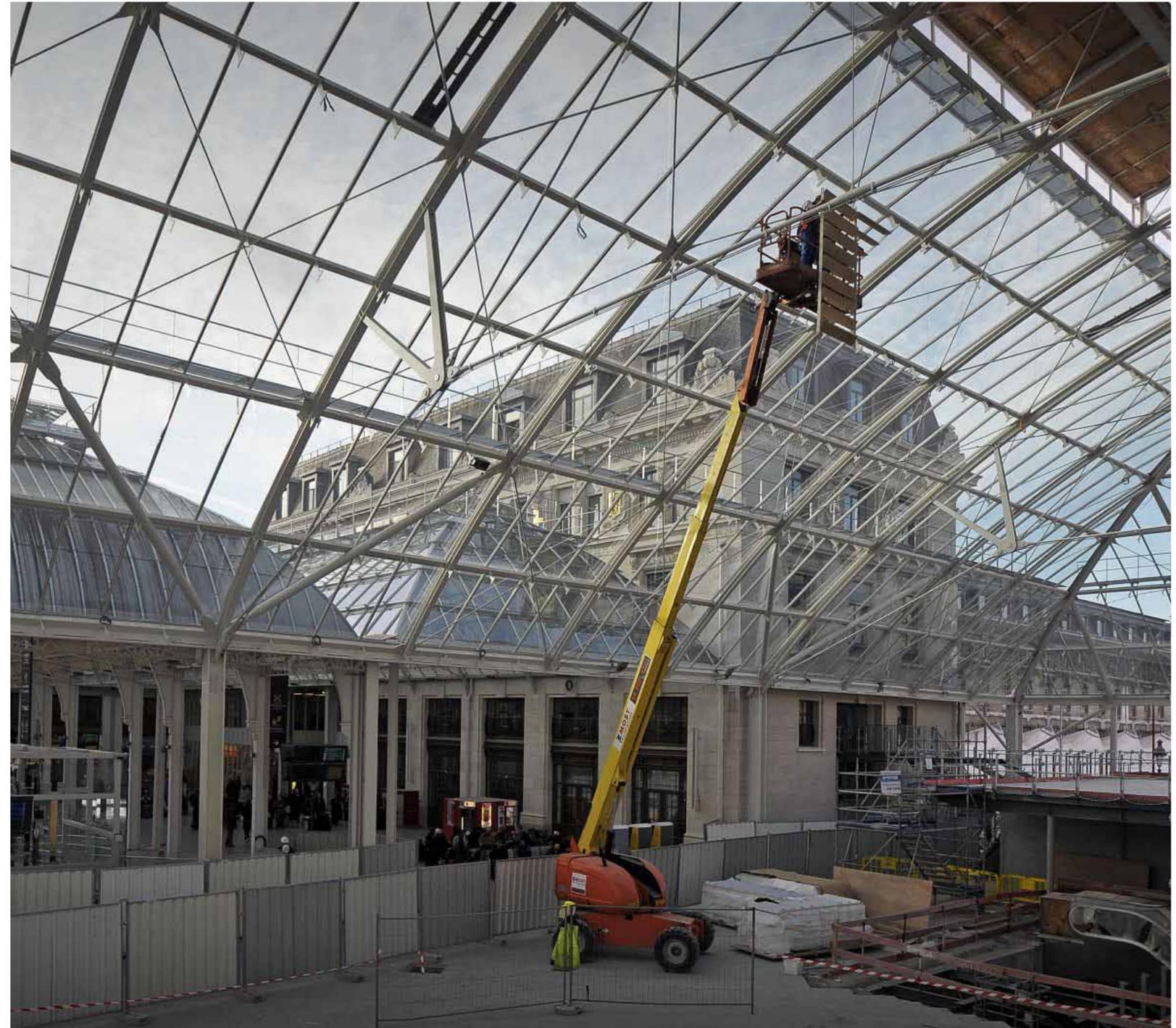


© SNCF-AREP / Photo M. Lee Vigneau

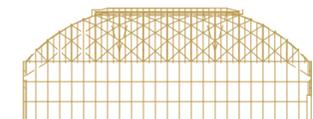


Comment s'est organisé le chantier ?

« On ne pouvait confier un tel chantier avec de telles contraintes à n'importe quelle entreprise. Lors de l'appel d'offres, Chantiers Modernes Construction a su relever les enjeux de SNCF. Dès le départ, l'entreprise s'est donné les moyens de les comprendre et, durant le chantier, de les respecter. Les principaux enjeux résidaient dans l'imbrication du chantier avec les flux des clients, à laquelle s'ajoutaient des délais extrêmement serrés qui exigeaient de respecter le délai global et les délais partiels de remise à disposition des surfaces « chantier » pour permettre le fonctionnement de la gare. En effet, contrairement à d'autres chantiers où tout se passe incognito derrière des palissades, chaque mètre carré de la gare de Lyon compte : dès que les travaux sont finis sur une zone, elle est immédiatement remise en service, en toute sécurité bien sûr. Ainsi durant deux ans, au fil de leur passage en gare, les clients ont pu suivre l'évolution des travaux. Des énormes poutres structurales et leurs planchers béton ont été démolis. Des structures d'acier ont été érigées, la halle 1927 et son sol ont été rénovés, et tout cela en plein cœur d'une gare en fonctionnement. Seuls quelques travaux de nuit, absolument impossibles avec du public, ont été réalisés, notamment les échafaudages pour protéger la clientèle. Nous devons rendre hommage aux riverains de la place Henri Frenay, locataires de la Rivp, qui ont subi tant bien que mal le surcroît de nuisances sonores générées par le chantier de la gare. La place Henri Frenay étant piétonne, nous avons approvisionné le chantier via la rue de Charolais, le quai 23 puis à travers des flux de voyageurs... Tout cela a demandé une gestion très soignée des approvisionnements et des évacuations par l'entreprise générale que chapeautait Réda Chaffi, lui-même en relation permanente avec les équipes d'exploitation de la gare et de direction de travaux de Gares & Connexions. Tous les bureaux étaient situés les uns à côté des autres de manière à régler au mieux les problèmes qui n'ont pas manqué de se poser. Au final, je peux dire qu'absolument toutes les énergies ont convergé pour permettre d'exploiter la gare dans les meilleures conditions possibles et ce durant les deux années de travaux intensifs. »



© SNCF-AREP / Photo M. Lee Vigneau





RÉDA CHAFFI,
 Directeur de projet, Chantiers
 Modernes Construction, Direction
 Déléguée TP IDF de VINCI
 Construction France, mandataire
 du projet.

Dialogue et compréhension mutuelle des enjeux

« La lecture des pièces techniques,

qui préconisent ce qu'il convient de réaliser

sans préciser le phasage, ne désignait pas les contraintes d'exploitation, parfois difficiles à retranscrire sur le papier... Une visite de la gare avec Erwan Yvet, alors Directeur de la gare de Lyon, y compris de la salle de commande, nous a permis de comprendre les contraintes et les priorités de SNCF, notamment les conséquences d'une mauvaise organisation de chantier », explique Réda Chaffi, Directeur de projet de Chantiers Modernes Construction entreprise mandataire.
 « Outre cette mise en situation, l'équipe travaux était installée sur un des quais de la gare. Nous avons donc vécu au quotidien la vie des gares, les engorgements, les retards... qui rendaient très concret l'impact des travaux.

Les principales difficultés ont donc été la planification des opérations en site occupé, ce qui nous a obligés à confiner les espaces, à travailler très souvent de nuit et à mener de front plusieurs opérations simultanément.

UN CHANTIER COMPLEXE

PHASAGE TENDU DES TRAVAUX ET RAPIDITÉ D'EXÉCUTION

Pour permettre la continuité de l'exploitation ferroviaire, les travaux se sont déroulés en quatre phases.

1/ La petite verrière

Tout d'abord, entre avril et décembre 2010, la galerie des Fresques a été fermée et un ancien bâtiment de 840 m² a été détruit pour créer davantage d'espace sous la future halle.

La construction de cette halle A – 56 m de long sur 12 m de large – a exigé d'adapter les appuis et la structure à l'existant. Ainsi, la démolition du vieil édifice a révélé que la dalle ne reprenait aucune surcharge, et encore moins les 500 kg/m² nécessaires pour la circulation du public, et que la façade historique de l'im-

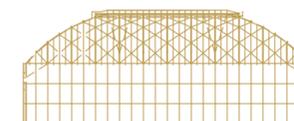
meuble adjacent nécessitait aussi des renforts. 40 % de la structure a donc été renforcée par rapport au projet initial. Certains tirants prévus à trois nœuds sont passés à cinq, afin de préserver le plus possible l'épure de la charpente métallique. Les 588 vitrages feuilletés 6.8.2 de 1,62 x 1,23 m ont ensuite été mis en place. Ils sont fixés sur les chevrons grâce à un système de parcloles clipsées. Certains versants ont également été équipés de brise-soleil acoustiques en peuplier, une essence claire qui évite ainsi la casse thermique des vitrages. Cette petite verrière en structure métallique est désormais dédiée aux flux entre les différentes zones.

2/ La rampe

Engagée en août 2010, la deuxième phase s'est terminée en février 2011. Il s'agissait alors

d'aménager les nouveaux accès entre la salle Méditerranée du sous-sol et la plateforme jaune. Ces travaux ont donné lieu à la création de la « faille », de 56 m de long sur 8 m de large, et à la passerelle piétonne en structure métallique, qui relie les deux niveaux.

Cette rampe présente toutes les contraintes d'un chantier de petit ouvrage d'art inséré dans un bâtiment. D'où les difficultés pour démolir par sciage-croquage dans la dalle de béton épaisse de 80 cm. L'enceinte a donc été confinée pour protéger les voyageurs des poussières. L'assemblage de la passerelle a été tout aussi technique. Montée à blanc en atelier, l'ossature en acier S 355 est constituée de deux poutres caissons de 50 cm de haut, 30,5 cm de large, des joues épaisses de seulement 8 mm et une semelle de 40 mm.



Ce qui fait la réputation de Chantiers Modernes, c'est la qualité de la relation que l'entreprise entretient avec ses clients. C'est un partenariat qui s'établit dans le temps, et qui est d'autant plus fort qu'il est alimenté par un respect réciproque des parties. Dès la phase de consultation, nous avons perçu que l'entreprise serait, elle aussi, respectée dans ses contraintes. Si bien que dès le départ, tout le monde s'est entendu sur la nécessaire souplesse réciproque pour être prêt à adapter l'organisation, et cela a tiré le projet vers le haut.

Par exemple, lorsque nous avons terrassé la halle 1927 pour créer la faille, nous avons découvert que les fondations étaient en piteux état. Il a fallu prendre des décisions rapides pour faire des études complémentaires, réaliser un confortement provisoire puis renforcer les poteaux.

Entre la décision initiale, en 2009, d'investir dans l'agrandissement et la rénovation de la plate-forme jaune de la gare de Lyon, le choix de Chantiers Modernes Construction en 2010 et l'achèvement des travaux, début 2012, trois ans se sont écoulés. Un délai court compte tenu du nombre d'ouvrages à réaliser – une quinzaine au total – et de la nécessité d'organiser les travaux sans interrompre le trafic voyageurs. Par ailleurs, les délais devaient être impérativement respectés car les mises en services étaient programmées en fonction des dates de départ en vacances. »

UN CHANTIER COMPLEXE

Elles accueillent des poutres reconstituées soudées (PRS) pour former dix tronçons. Le joint le plus sollicité des poutres caissons a été soudé au fil fourré sans gaz (Innershield) puis vérifié par ultrasons. Enfin, la stabilité au feu de trente minutes est assurée par une peinture intumescente. L'ensemble a été terminé en deux mois, autorisant l'ouverture au public à la date prévue pour les vacances scolaires de février.

3/ La grande verrière

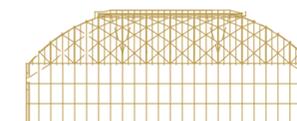
A partir de janvier 2011, c'est la verrière de la halle B (surface vitrée : 2692 m²) qui a été construite en un an. Beaucoup plus grande que celle de la halle A et à l'écart des flux, elle sert de zone de services, de commerces et d'attente. La grande verrière, dont l'architecture est constituée d'arcs brisés, a été montée par 8 à

10 personnes et un grutier en 9 mois. Une prouesse technique qui s'explique par des études très détaillées et l'optimisation du montage. Ces travaux ont été l'occasion de restaurer la halle existante dont la géométrie et les matériaux n'avaient pas changé depuis 1927. Seule la couleur – de noir à vert – n'était pas d'origine. La réfection a donc consisté à remplacer un tiers de vitrages armés, à nettoyer l'ensemble de la verrière, à changer les anciens garde-corps du toit et à repeindre l'ossature métallique en blanc. Du fait de son inscription à l'Inventaire supplémentaire des monuments historiques, il était impossible de modifier sa structure. Pour préserver la finesse de la verrière tout en réglant les problèmes de flambement – la structure a tendance à fléchir et à se déformer lorsqu'elle est soumise à

un effort de compression – l'ossature initiale a été modifiée.

La verrière a fait l'objet d'un renforcement d'une poutre treillis d'un des tympans afin de supprimer deux poteaux et de permettre d'accroître le flux des passagers.

Le montage préalable de l'ensemble de la charpente en atelier a permis de vérifier les accostages et de régler les contre-flèches. L'ordre des soudures a ainsi été pensé pour limiter les flèches parasites sur le chantier. Grâce à l'installation d'un système d'étalement, le montage puis le réglage des éléments de charpente ont été réalisés au fur et à mesure sans attendre leurs soudures. Les vitrages feuilletés ont ensuite été hissés pour former les 2600 m² de la toiture.





© SNCF-AREP / Photo M. Lee Vigneau

4/ L'aménagement des espaces de commerces et de services

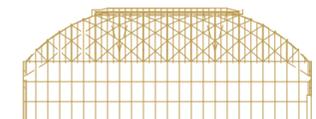
Du début 2012 à juin 2013, c'est donc la dernière phase des travaux d'aménagement des commerces et des services dans le Hall 2 et la mezzanine qui a été menée.

La gare de Lyon, comme toutes les grandes gares plus que centenaires, ne répondait plus aux exigences modernes en termes de confort, d'accessibilité ou d'entretien. Les distances ne cessent de s'allonger, depuis trente ans, entre domicile et lieu de travail. Les villes s'étendent, nécessitant la création de nouvelles

liaisons. En Île-de-France, 70 % des déplacements s'effectuent aujourd'hui de banlieue à banlieue, et 80 % de ceux-ci en voiture, faute d'une offre alternative. La volonté de privilégier l'offre de transport en commun, de la rendre plus performante, et de mieux coordonner le train avec les autres modes de transport, individuels et collectifs est une priorité.

En cela, la gare de Lyon préfigure la gare du Grand Paris rendant le temps des passagers « utile » en proposant de nouveaux services et en s'inscrivant dans la continuité de l'offre proposée par la ville.

VINCI Construction France, filiale du groupe VINCI et numéro 1 français du BTP, met à la disposition des donneurs d'ordres publics et des opérateurs privés, ses savoir-faire d'entreprise générale et d'ensemblier, son modèle d'organisation local-global, les ressources de ses 473 agences réparties sur tout le territoire et le professionnalisme de ses 24 000 collaborateurs pour concevoir, financer, réaliser et exploiter tout projet de construction. VINCI Construction France intervient dans tous les métiers du bâtiment, du génie-civil, de l'hydraulique et des métiers de spécialité.





LA GARE DE LYON EN CHIFFRES

105 millions de voyageurs par an, dont 35 millions de voyageurs Grandes Lignes

1^{ère} gare TGV de France avec 35 millions de voyageurs TGV

3^e gare parisienne

1 train au départ ou à l'arrivée toutes les 2 minutes

Une moyenne de **300 trains** en circulation par jour

81 000 m² d'emprise totale

57 boutiques réparties dans les halls 1, 2, 3, la galerie Diderot et la salle des Fresques, dont 11 nouveaux commerces dans le Hall 2 (restauration sur place et à emporter, services aux voyageurs et familles).

Hall 2 : surfaces globales

- avant travaux : tous services confondus 1 270 m² dont surfaces exclusivement publiques 1 000 m²

- après travaux : surfaces tous services **4 900 m²** dont surfaces exclusivement publiques **4 000 m²**

3 000 personnes au total travaillent en gare (agents SNCF, prestataires : sociétés de nettoyage, gardiennage, maintenance des installations, pompiers, police régionale des transports, douane, immigration, commerçants...)

L'intermodalité , c'est :

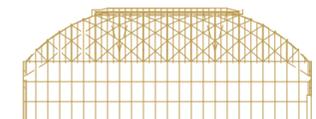
10 lignes de bus

14 lignes de bus Noctilien

2 lignes de métro

2 lignes de RER

3 parkings souterrains totalisant **3 175 places**





© SNCF-AREP / Photo M. Lee Vigneau

GARES & CONNEXIONS

En partenariat avec les collectivités locales, Gares & Connexions a pour mission au sein du groupe SNCF de maintenir, d'aménager et de développer les 3 000 gares françaises. À travers son ambitieuse politique de travaux et de services innovants, Gares & Connexions se veut au plus près des voyageurs pour répondre à leurs préoccupations quotidiennes.

Dès sa création, Gares & Connexions s'est fixé 3 priorités :

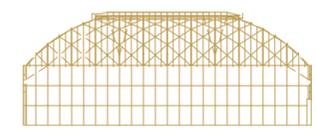
- La qualité de service au quotidien dans les gares : accès à la gare facilité, accès à l'information à distance et en gare, fluidité des cheminements, lisibilité des espaces, confort.
- L'accueil de tous les opérateurs et modes de transport : garantie d'un accès équitable et transparent pour l'ensemble des opérateurs et leurs clients, aux installations et prestations de service en gare. En effet, la gare apparaît aujourd'hui comme un espace clé de la multimodalité, où convergent tous les modes de transport. Ainsi, autour de la gare, se mêlent métro, tramway, bus, vélo mais aussi voiture individuelle, taxi...
- Le développement et la mise en valeur des gares et de leur quartier : aménager le territoire des gares pour améliorer le confort des voyageurs, soutenir l'augmentation du trafic et accompagner les mutations urbaines.

Gares & Connexions comprend deux filiales :

- Le groupe AREP (Architecture - Urbanisme - Ingénierie - Design) et sa filiale PARVIS (Assistance à maîtrise d'ouvrage - Conduite d'opérations immobilières et d'aménagement des gares)
- A2C : Commercialisation des espaces en gare

CHIFFRES CLÉS

- 3 000 gares en France
- 2 milliards de voyageurs par an
- 140 000 trains partent chaque jour des gares
- 13 000 agents SNCF travaillent dans ou pour les gares
- 2 000 000 m² appartiennent aux gares dont 180 000 m² de commerces





© SNCF-AREP / Photo M. Lee Vigneau

GARES & CONNEXIONS

Corentine Mazure
Attachée de presse
corentine.mazure@sncf.fr
Tél. : 01 80 50 92 19
Mob. : 06 28 91 52 92

Caroline de Jessey
Directrice de la
Communication
caroline.de-jessey@sncf.fr

Photothèque
phototheque.gares-connexions.com

ELIOR

Chrystel Baude
chrystel.baude@elior.com
Tél. : 01 40 19 47 50

Pour le site presse et le live :
<http://www.inauguration-parisgaredelyon.com>
<http://presse.inauguration-parisgaredelyon.com>

VINCI

Maxence Naouri
maxence.naouri@vinci.com
Tél. : 01 47 16 31 82
Mob. : 06 34 59 52 23
Twitter : @NaouriMaxence

WWW.GARES-CONNEXIONS.COM

Gares & Connexions

elior

VINCI
CONSTRUCTION

FRANCE

CHANTIERS
MODERNES
CONSTRUCTION

SNCF

PARTENAIRES