

Conférence de presse - 9 mars 2018

## Comment valoriser les étoiles ferroviaires des métropoles de province ?

### 1 - Pourquoi valoriser les étoiles ferroviaires des agglomérations de province ?

De nombreuses grandes agglomérations de province sont situées au carrefour de plusieurs voies ferrées et disposent donc d'une « étoile ferroviaire » à plusieurs branches, jusqu'à 6 (Amiens) ou même 7 (Tours).

Alors que ces étoiles sont souvent sous-utilisées, certaines branches étant même désaffectées, il est logique de songer à les utiliser plus intensément pour relier ces agglomérations aux zones périurbaines et aux petites villes qui les entourent (FNAUT Infos 183, 186, 236) et réduire une circulation automobile pléthorique. Les avantages attendus d'une telle démarche sont évidents :

- le train disposant d'une forte capacité et d'une forte attractivité auprès du public permet, s'il est bien exploité, d'**absorber un trafic automobile massif** ;
- les déplacements domicile-travail et professionnels sont facilités, l'activité économique et le marché de l'emploi s'améliorent ;
- les coûts externes diminuent (accidentalité, nuisances subies par les citoyens - bruit, pollution de l'air, encombrement de l'espace public -, gaspillages de pétrole, émissions de gaz à effet de serre) ;
- l'habitat central devient plus attrayant ;
- la congestion des grandes voiries urbaines diminue (elle provient essentiellement du trafic local) ; on peut alors éviter d'élargir les voiries existantes ou de construire de nouvelles voiries (A45, A31 bis, opérations généralement ruineuses et difficiles à mettre en œuvre en raison du manque d'espace disponible (Grenoble), sauf à utiliser des zones agricoles ou naturelles dont les citoyens souhaitent la préservation (Strasbourg, Rouen, Lyon) ;
- du même coup, les collectivités peuvent consacrer des crédits plus importants au développement des transports collectifs et des aménagements cyclables ;
- enfin le développement du transport ferroviaire dans les zones périurbaines permet d'envisager une répartition spatiale des logements et des activités plus rationnelle que l'actuel étalement urbain diffus car on peut densifier l'urbanisation autour des gares, densification elle-même favorable à l'usage du train.

*Une utilisation plus intense des étoiles ferroviaires peut donc permettre d'amorcer un **cercle vertueux** dans la croissance urbaine, l'activité économique, l'organisation de la mobilité, la préservation de l'environnement urbain et périurbain et l'utilisation de l'argent public.*

## 2 - Quelle desserte ferroviaire : TER ou RER ?

Deux types d'utilisation des étoiles ferroviaires sont possibles suivant la taille de l'agglomération.

- Si l'agglomération concernée est de taille modeste ou moyenne, la formule traditionnelle des dessertes TER est adaptée. Mais à Bastia (moins de 50 000 habitants), la desserte périurbaine comporte 25 allers-retours quotidiens (source : la Lettre Ferroviaire).
- Si l'agglomération est une véritable métropole de plusieurs centaines de milliers d'habitants, une formule plus ambitieuse est nécessaire. Il faut envisager la création d'un « TER métropolitain » que nous appellerons « RER », analogue dans son principe aux RER d'Ile-de-France mais nécessitant en général des investissements moins lourds.

## 3 - Qu'est-ce qu'un RER ?

Un RER se distingue d'une desserte TER traditionnelle par les caractéristiques suivantes :

- les dessertes traversent la métropole (ces dessertes diamétrales évitent des correspondances entre banlieues et dégagent d'importantes capacités dans la gare centrale) ;
- le matériel roulant est très performant, adapté aux arrêts fréquents (accélération, freinage) ;
- la fréquence de desserte est élevée (un train toutes les 30 min), elle est renforcée en heure de pointe ;
- l'amplitude des services est étendue tôt le matin et tard en soirée ;
- l'accessibilité du matériel roulant est excellente (plancher du matériel roulant au niveau du quai, portes larges et à ouverture rapide, espace réduit entre quai et train) et permet des montées/descentes rapides ;
- par suite les arrêts sont brefs (20 secondes, 30 ou 40 en gare centrale) d'où un gain supplémentaire de capacité de la gare centrale ;
- les correspondances avec le réseau urbain sont faciles ; un véritable maillage est obtenu s'il existe plusieurs gares dans la métropole ou si de nouvelles haltes sont créées.

## 4 - Chez nos voisins : le S-Bahn

Le concept de RER s'est concrétisé depuis longtemps dans les pays voisins.

**En Allemagne**, le S-Bahn est apparu à Berlin dès 1930 ; dans les années 60, il s'est développé autour d'une vingtaine de métropoles - Stuttgart, Munich, Francfort, Cologne et la Ruhr, Hambourg - et même d'agglomérations de taille plus modeste (Leipzig, Dresde).

Les aires d'influence des métropoles sont de dimensions très différentes et sans rapport avec l'importance démographique de la métropole elle-même. C'est ainsi que les S-Bahn de Berlin, Francfort (Rhein-Main) ou Stuttgart ont des lignes relativement courtes malgré leur population importante.

Le S-Bahn s'est développé de même :

- **en Autriche** (Vienne, Salzbourg, Innsbruck, Graz, Klagenfurt)
- **en Suisse** (Zurich et Bâle, mais aussi Berne, Lucerne, Saint-Gall, le réseau Vaudois et le Léman Express franco-suisse en gestation avec la liaison Genève-Annemasse en voie d'achèvement) ;
- **en Belgique** (Bruxelles, Anvers, des créations en cours à Liège, Charleroi, Gand) ;
- **aux Pays-Bas** (depuis les années 70, l'ensemble du réseau est desservi à la fréquence élevée : 15 min en pointe, 30 min en périodes creuses).

Bien d'autres pays - Grande-Bretagne, USA, Japon, Chine, Inde - investissent massivement dans la desserte ferroviaire de leurs agglomérations.

## **5 - Où en est-on en France ?**

La France est restée à l'écart de ce mouvement général.

Rares sont les agglomérations françaises disposent déjà d'une amorce de RER sans qu'il en porte le nom : Metz, Nancy et, dans une certaine mesure, la métropole Côte d'Azur avec son Métrazur. Quant à Marseille, Lille et Lyon, des études ont déjà eu lieu ou sont en cours. Mais la création de dessertes RER diamétrales est difficile si la gare centrale est en cul-de-sac (Marseille, Lille).

La FNAUT a proposé que le 4ème appel à projets de TCSP urbains, attendu depuis la fin 2014, soit centré sur les dessertes ferroviaires périurbaines par RER, TER ou tram-train - des dessertes écartées des appels à projets précédents sous prétexte qu'elles relevaient des Contrats de Plan Etat-Régions...

## **6 - Dans quelles métropoles mettre en place un RER ?**

Nous avons rassemblé les études et propositions de nos associations de Bordeaux, Grenoble, Lille, Lyon, Marseille, Nancy, Nantes, Rouen, Strasbourg, Toulon et Toulouse (FNAUT Infos 262). Des RER pourraient être mis en place dans des agglomérations de taille plus modeste.

*La FNAUT-Lorraine propose un RER pour l'agglomération de Nancy depuis 20 ans...*

L'aire à desservir est la zone d'influence de l'agglomération. Il s'agit de satisfaire les besoins de déplacements massifs et répétitifs vers les lieux de travail, d'études, de services administratifs ou de santé, de loisirs culturels et sportifs... Tout dépend donc de la structure démographique de l'agglomération, de son degré de polarisation sur la ville-centre, du nombre et de l'importance des villes satellites, de la densité des zones périurbaines.

## **7 - Les conditions du succès**

La coexistence entre dessertes RER et TER doit être bien organisée, la mise en place du RER ne doit pas se faire au détriment de l'offre TER à plus longue distance : il faut à la fois assurer une bonne desserte interne de l'agglomération et de bonnes relations avec les villes voisines.

La capacité du réseau ferré dans la zone urbaine doit généralement être augmentée, ce qui peut exiger des investissements importants : voies supplémentaires (Toulon, Lyon, Bordeaux), voire gare nouvelle (Rouen) ou réouverture de lignes (Grenoble).

La création de dessertes diamétrales implique que la gare centrale de l'agglomération soit traversante. Des investissements lourds sont nécessaires si elle ne l'est pas (Marseille, Lille).

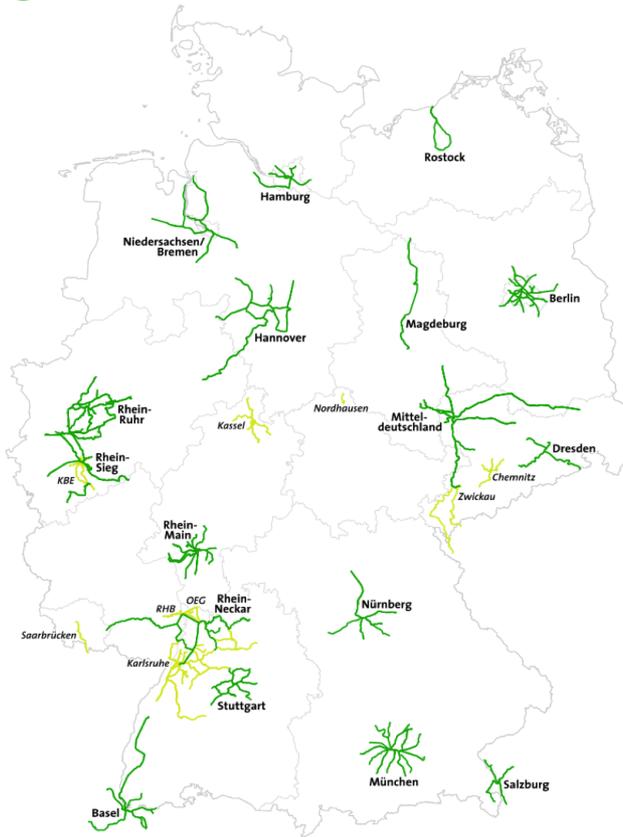
Une gouvernance ferroviaire commune entre Région et Métropole est indispensable, la Région ayant seule la compétence ferroviaire.

Il faut assurer une intégration entre le RER et les différentes composantes de la mobilité urbaine (réseau urbain, vélo, taxi...) : création de haltes et gares nouvelles connectées aux transports urbains (Lyon, Nantes, Nancy, Strasbourg) et intégration tarifaire.

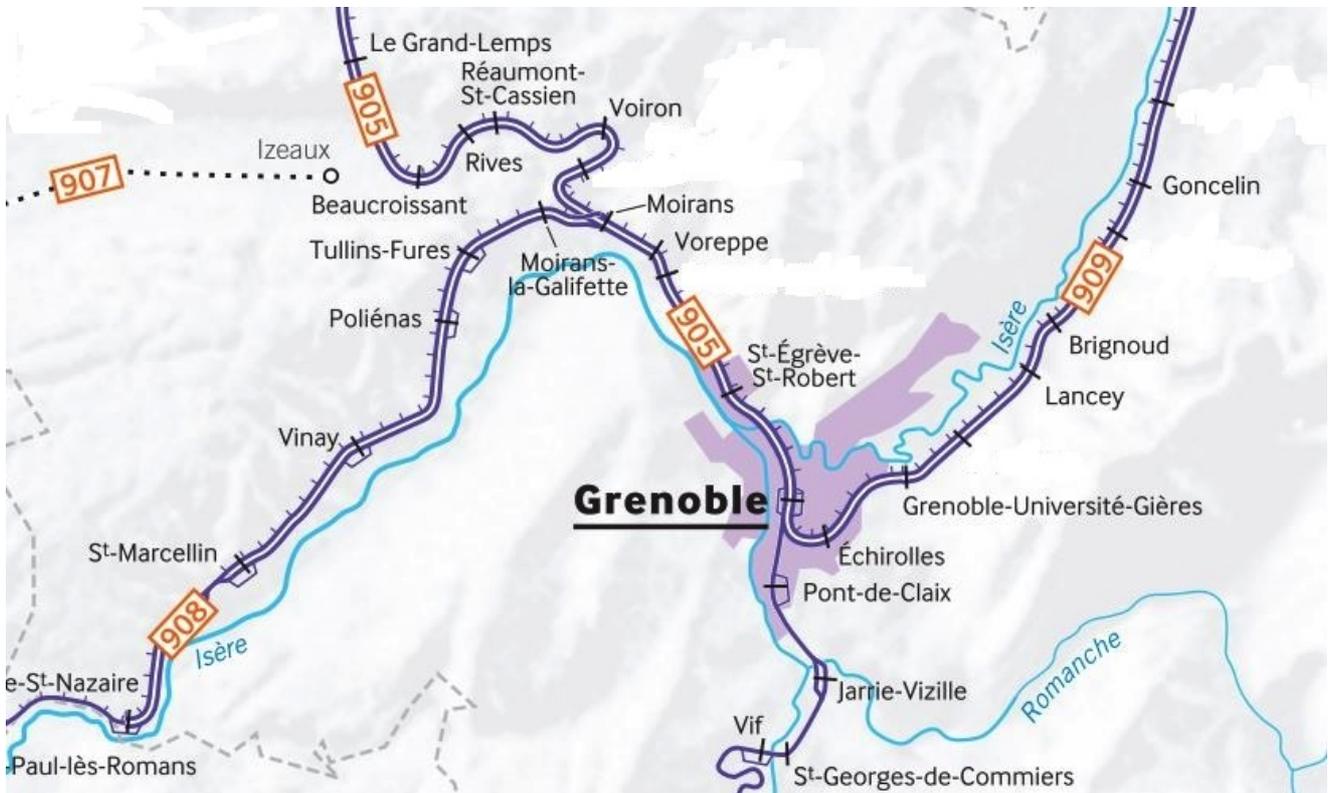
Enfin les dessertes RER doivent être complétées par des dessertes routières disposant de priorités de circulation sur les autoroutes implantées sur les axes radiaux non desservis par le rail, comme à Madrid, et par un développement énergétique des transports collectifs dans la zone dense (Toulouse).

En Allemagne

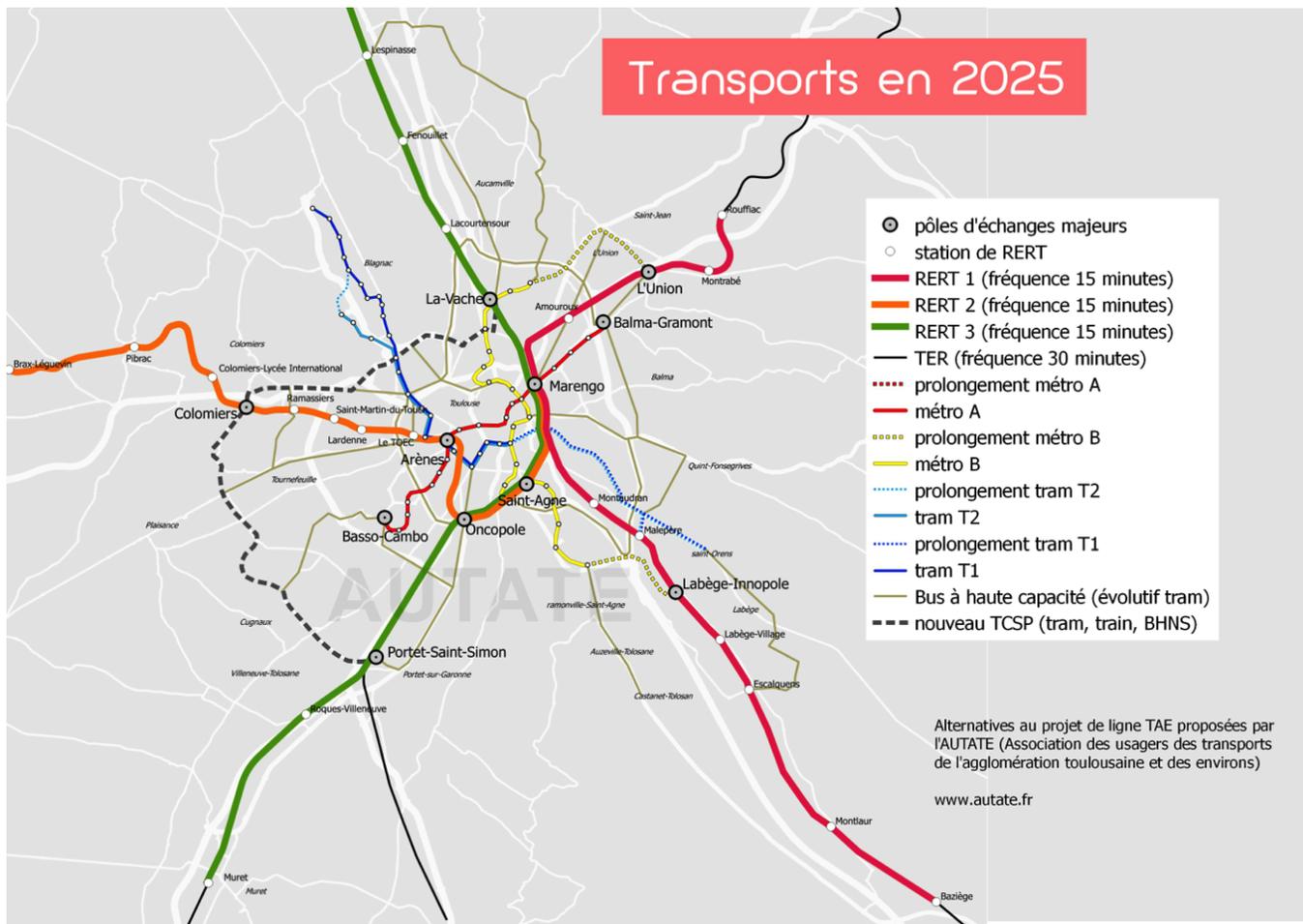
**S-Bahn- und Tram-Train-Netze in Deutschland** 



Demain en France ? Exemples : Grenoble, Toulouse, Marseille



# Transports en 2025



## Des "écologistes" contre le TGV

Le 23 janvier dernier, diverses associations françaises, espagnoles et italiennes rassemblées pour une manifestation entre Hendaye et Irun contre le projet de LGV Bordeaux-Espagne, ont exprimé leur opposition à la construction de nouvelles LGV et de lignes à grande capacité dédiées au fret. Selon elles, les LGV sont "un désastre écologique, socio-économique et humain pour les zones traversées".

La FNAUT, qui ne peut être suspectée d'être fanatique du TGV, souhaite rappeler à ces associations quelques faits difficilement contestables.

- A partir de l'étude Mathieu-Pavaux de 2003 (FNAUT-Infos n°120), on peut estimer que la moitié seulement du report possible de trafic aérien sur le TGV a été obtenue à ce jour. Une modernisation, même poussée, du réseau classique ne permettra jamais d'absorber le trafic aérien restant, de soulager les riverains de Roissy et Orly, et d'éviter la construction toujours menaçante d'un 3ème aéroport parisien.

- En Aquitaine, Languedoc-Roussillon et PACA en particulier, où les lignes littorales ne sont doublées par aucun itinéraire bis, le réseau existant n'a pas la capacité nécessaire à un développement vigoureux du TER et à un transfert massif de fret routier sur le rail.

- Les crédits consacrés aux LGV ne se reporteraient pas, en cas d'abandon des projets de LGV, sur le réseau classique, mais plus vraisemblablement sur les projets autoroutiers concurrents.

- Ce qui menace le plus les écosystèmes et la biodiversité n'est pas la construction de 2 000 km de LGV nouvelles, mais la dérive climatique que le report de trafic routier et aérien sur le rail permet précisément de limiter.

Les associations anti-LGV, qui mettent dans le même sac LGV et autoroutes et dont les proclamations écologistes cachent mal la défense (légitime) d'intérêts particuliers, réclament que "le pouvoir de décision soit rendu aux populations directement concernées". Donner le pouvoir aux riverains ? Ceux des LGV ou ceux des aéroports parisiens, qui ont des intérêts divergents ? Ce discours populiste nie la notion d'intérêt général et relève d'une conception dangereuse de la démocratie.

Jean Sivardière

## Etalement urbain : valoriser les étoiles ferroviaires et les gares périurbaines

Pour maîtriser l'extension des villes en tache d'huile et ses conséquences désastreuses, il faut modifier à la fois la répartition modale des déplacements et la répartition spatiale des logements et activités en combinant politique des transports et politique d'aménagement. Le rail est l'outil à privilégier : non seulement ses performances (capacité, vitesse, confort, fiabilité) permettent d'attirer l'automobiliste, mais il est possible de densifier l'habitat et les activités autour des gares et de structurer ainsi l'espace périurbain. Les étoiles ferroviaires de nombreuses agglomérations françaises, sous-utilisées ou désaffectées, offrent l'opportunité de renforcer ou de créer des dessertes périurbaines : elles doivent être valorisées sans attendre, en complémentarité avec les services urbains.



Photo : Marc Debrincat

Le 29 septembre 2009, un colloque sur les dessertes ferroviaires périurbaines a été organisé, à Paris, par le GART, la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU) et la FNAUT. Cette dernière, qui en avait pris l'initiative et recherchait des partenaires, souhaitait attirer l'attention sur les possibilités de valorisation des étoiles ferroviaires ; le GART et la FNAU ont largement enrichi la réflexion en mettant l'accent sur le rôle souhaitable des gares périurbaines.

### Du rail à la route

Le développement spatial des villes s'est longtemps fait en doigts de gants le long des axes ferroviaires, l'habitat se polarisant naturellement dans le voisinage immédiat des gares.

Ce type d'évolution a radicalement changé depuis 50 ans avec l'accès massif de la population française à l'automobile et le faible coût d'utilisation de celle-ci. Après la dispa-

rition des tramways urbains et périurbains, et le déclin des réseaux ferrés régionaux, le rail a perdu sa position prépondérante dans la structuration de la croissance urbaine au profit des infrastructures routières (le plus souvent non soumises à péage). L'automobile permettant d'éloigner l'habitat, les activités et les lieux de loisirs des centres-villes et favorisant leur implantation diffuse, la ville a changé de dimension et, en l'absence de contraintes réglementaires, s'est étendue en tache d'huile dans tout l'espace périurbain. Ce phénomène a pu s'observer dans la plupart des agglomérations.

En retour, cette nouvelle forme urbaine a rendu quasiment incontournable l'usage de la voiture, le transport collectif étant mal adapté à la desserte des zones de faible densité de population.

### Le royaume de la voiture

D'après l'INSEE, dans les zones faiblement urbanisées, 68% des habitants appar-

tiennent à un ménage comptant autant de voitures que de membres adultes, contre 54% en 1994 ; 58% des déplacements motorisés y sont effectués en solo, contre 49% en 1994. Comme le dit Jean-Paul Hubert, chercheur à l'INRETS, "le transport collectif y est confiné au ramassage scolaire".

Il résulte de cette hégémonie de la voiture un ensemble d'effets économiques, écologiques et sociaux particulièrement dangereux :

- une forte consommation d'espace agricole et naturel, un mitage qui éloigne les citadins de la nature ;
- un coût élevé des réseaux de distribution (eau, gaz, électricité, téléphone) ;
- des trajets domicile-travail/études longs, fatigants et comportant des risques élevés d'accidents ;
- de la pollution de l'air, du bruit, du stress, des atteintes à la santé ;
- une dégradation du cadre de vie dans les centres, poussant à l'exode vers les zones périurbaines plus préservées ;
- une activité économique pénalisée par les embouteillages ;
- la construction de nouvelles infrastructures routières, de plus en plus coûteuses, et de parkings centraux ;
- des gaspillages de pétrole et des émissions élevées de gaz à effet de serre.

Comment aujourd'hui maîtriser cet étalement urbain en tache d'huile et l'ensemble de ses effets pervers (voir aussi nos dossiers publiés dans FNAUT Infos n°86, 97, 117 et 143) ?

### Le rail, une chance à saisir

Si une zone périurbaine n'est irriguée par aucune voie ferrée, le transport, régulier ou à la demande, par autocar et le taxi offrent les seules possibilités de desserte collective. Mais ces modes ont une attractivité sur l'automobiliste et une capacité généralement insuffisantes pour provoquer une réduction massive de la marée automobile observée à l'occasion des déplacements pendulaires.

Lorsque le rail est disponible, qu'il s'agisse d'infrastructures existantes ou dont la réutilisation est possible, il constitue donc une chance à saisir pour deux raisons complémentaires.

1 - Sa forte capacité, sa vitesse, sa fiabilité (le site propre intégral le mettant à l'abri des embouteillages), son confort en font une alternative crédible à l'usage systématique de la voiture, dès lors que RFF, les régions et la SNCF font les efforts nécessaires.

2 - La tendance naturelle à la concentration de l'habitat autour des gares peut être renforcée de manière volontariste en densifiant le voisinage des gares, en exploitant un pouvoir structurant du train en milieu périurbain analogue à celui du tramway en milieu urbain.

Autrement dit, le rail permet d'agir simultanément sur les effets (la circulation automobile envahissante) et les causes (la dispersion de l'habitat et des activités).

### Une enquête de la FNAUT

Les conclusions d'une enquête réalisée auprès des associations de la FNAUT sur les possibilités de valoriser les étoiles ferroviaires peuvent se résumer très simplement.

1 - Des dessertes peuvent être intensifiées sur de très nombreuses étoiles aujourd'hui sous-utilisées : Nantes, Le Mans, Orléans, Metz... Les cas de Tours et Nancy ont été explicités lors du colloque, par Jean-François Troin et par Claude Pierre dit Barrois (voir page 3).

2 - Des réouvertures de branches inutilisées sont possibles et souhaitables, à des coûts acceptables quand les emprises sont encore disponibles.

3 - Des opportunités intéressantes se rencontrent même dans des agglomérations de taille moyenne : la ligne qui relie Colmar à Munster (5 000 habitants) et Metzeral (1 000 habitants) ne dessert au total que 20 000 habitants.

4 - La source du trafic ferroviaire potentiel est double : l'espace périurbain et, au-delà, les petites villes voisines de l'agglomération considérée.

### Les conditions de la réussite

● Bien choisir la technique. Deux types de matériel sont disponibles : le train TER, utilisé sur Marseille-Aix et Firminy-Saint Etienne ; le tram-train retenu pour Mulhouse-Thann (un choix contesté par l'association Thur Ecologie et Transports) et Nantes-Châteaubriant (où il circulera comme un train léger).

● Bien choisir l'exploitant.

● Organiser les rabattements sur les gares en donnant la priorité aux modes doux (en Bavière, on vient de supprimer 20 000 places de stationnement pour voitures au bénéfice des cyclistes) afin de favoriser l'habitat de proximité.

● Adopter une tarification modérée acceptable par l'automobiliste, mais assez élevée pour ne pas encourager l'allongement des distances parcourues.

● Evaluer le foncier disponible et exploiter tout le potentiel de densification dans le voisinage des gares.

● Préserver les emprises ferroviaires.

● Coordonner les interventions des différentes autorités organisatrices : si, par exemple, les départements créent des services de cars sur autoroutes urbaines directement concurrents du train et adoptent une tarification très basse de leurs services de cars, les services ferroviaires sont asséchés.

● Dégager des financements nécessaires par transfert des crédits routiers.

## Les associations de la FNAUT en action

Les associations de la FNAUT se sont préoccupées activement de l'utilisation des voies ferrées en milieu urbain. Comme pour le tramway, elles ont joué un rôle précurseur. Exemples.

● Le comité pour la réouverture de la ligne Cannes-Grasse (50 000 habitants) a joué, depuis sa création en 1973, un rôle déterminant dans la sauvegarde de l'emprise puis dans la réouverture en 2005. Devenu comité des usagers de la ligne, il poursuit son action pour obtenir une amélioration de la qualité insuffisante des services TER, une augmentation de la capacité de la ligne (il faut investir 30 millions d'euros pour passer la fréquence de 1h à 30 mn et permettre la circulation de trains plus longs) et la réalisation du funiculaire de Grasse.

● A Grenoble, l'ADTC a proposé en 1979 d'utiliser les quatre branches du réseau ferré local. Il a fallu attendre vingt ans pour que les premiers services efficaces voient le jour. Mais les élus n'ont pas renoncé à développer les infrastructures routières concurrentes.

● La FNAUT Pays de la Loire est à l'origine de la réactivation de la ligne Nantes-Pornic et de la prochaine réouverture de la ligne Nantes-Châteaubriant (50 000 habitants seront desservis). Cette dernière, désaffectée en 1980, va être rouverte pour 260 millions d'euros, matériel roulant compris (tram-train). 11 gares intermédiaires seront desservies, on attend 11 000 voyageurs par jour pour 23 allers-retours.

● Dans la région Centre, la FNAUT a pesé pour la réouverture en 1981 de la ligne Tours-Azay le Rideau-Chinon, fermée au trafic voyageurs en 1978. Cette réouverture s'était faite à l'économie : les dessertes avaient été rétablies sans adaptation de l'infrastructure et des horaires. Le trafic augmente de 3% par an, il est aujourd'hui de 350 000 voyageurs par an et des travaux de signalisation (16 millions d'euros) ont été menés récemment pour le fiabiliser et augmenter la vitesse.

● L'association pour la promotion de la ligne Colmar-Metzeral a obtenu une bonne desserte (15 gares, 21 AR/jour) alors qu'elle était moribonde en 1990. Elle fait de la pédagogie auprès de la population afin de valoriser l'offre.

D'autres opportunités sont défendues aujourd'hui par les associations de la FNAUT : renforcements de dessertes (Tours, Le Mans, Orléans, Nancy, Metz...) et réouvertures de lignes (Tours-Loches, Orléans-Gien et Montargis, Fontenay le Comte-Niort, Colmar-Neuf Brisach, Mulhouse-Guebwiller, Bordeaux-Blaye, Avignon-Carpentras, Lyon-Crémieu, Belfort-Delle...).

## Ne pas sous-estimer le trafic potentiel

Renforcer une desserte ferroviaire périurbaine ou rouvrir une ligne n'a évidemment de sens que si la clientèle potentielle le justifie. Mais attention : la clientèle ne dépend pas que de la population totale desservie et de sa répartition géographique autour de la ligne.

- La clientèle captable par le rail dépend fortement de la qualité de l'offre : nombre et emplacement des gares, facilités de rabattement sur celles-ci, adaptation des horaires aux besoins (fréquence des services, amplitude horaire), respect des horaires, vitesse, capacité et confort du matériel roulant, qualité de l'information et de l'accueil en gare, simplicité de la tarification et de la billetterie, possibilité de transport des vélos dans les trains ou de location à l'arrivée en ville...

- La clientèle dépend aussi des choix politiques concernant le transport scolaire, qui peut s'effectuer par car ou par train, et plus généralement de la coordination entre les politiques de transport des agglomérations, départements et régions (complémentarité des services, correspondances, niveaux tarifaires).

- La clientèle dépend de manière décisive de la tarification des accès autoroutiers à la zone dense (les péages exigés sur la partie urbaine des autoroutes ont le plus souvent été rachetés par les collectivités locales) et, plus généralement, des contraintes qui sont, ou ne sont pas, imposées à l'automobiliste périurbain dès qu'il y pénètre : capacité de la voirie, vitesse limite, offre et coût du stationnement central, voire chronoaménagement et péage urbain.

- Les flux automobiles pendulaires et les travaux routiers envisagés ou programmés sont de bons indicateurs du volume de la clientèle potentielle.

- Il faut tenir compte des possibilités de densification autour des gares, comme l'ont souligné avec force le GART et la FNAU, mais sans en faire un préalable car la clientèle actuelle est souvent suffisante pour justifier de nouveaux services (voir Colmar-Metzeral). En effet il y a urgence à agir car la périurbanisation diffuse se poursuit.

- Enfin il faut aussi apprécier la clientèle en 2030, en imaginant un prix élevé du pétrole et, si la dégradation du climat s'accroît, une hausse rapide de la taxe carbone, voire des mesures coercitives pour limiter le trafic automobile.

Il faut donc voir grand, sans craindre de surdimensionner l'investissement et l'offre de services, car la réponse du public est toujours supérieure aux prévisions si l'offre est performante, et ne pas appliquer le principe habituel : "la route, on élargit ; le rail, on réfléchit".

## Nancy : bientôt un RER ?

La communauté urbaine de Nancy rassemble 260 000 habitants, la région urbaine s'étend jusqu'à Toul, Lunéville et Pont-à-Mousson, à mi-chemin entre Nancy et Metz. La situation est bien différente de celle de Tours car les 4 branches de l'étoile ferroviaire de Nancy sont déjà exploitées en TER : 12 allers-retours par jour avec Toul vers l'ouest ; 17 avec Pont-Saint-Vincent vers le sud ; 30 avec Lunéville vers l'est et 49 avec Pont-à-Mousson vers le nord. La gare de Nancy est très bien positionnée au centre de la ville.

La FNAUT-Lorraine propose la mise en place d'un véritable RER nancéen, ce qui suppose : la création d'un nouvel arrêt dans Nancy, la diamétralisation des dessertes TER permettant de créer 5 lignes, la coordination, et non plus la concurrence, avec les services de cars départementaux, la création de parkings près des gares, la construction d'une troisième voie à la sortie nord de Nancy, enfin l'électrification de la branche sud jusqu'à Pont-Saint-Vincent. La réactivation de la partie subsistante de la rocade Est et son prolongement sur voiries permet d'envisager un tram-train qui soulagerait l'entrée routière nord de Nancy en offrant une nouvelle entrée ferroviaire dans l'agglomération.

## Tours : un cas d'école

L'agglomération de Tours rassemble autant d'habitants dans la couronne périurbaine (143 000) que dans la ville-centre (141 000). 70 000 habitants sont répartis dans 9 petites villes situées à 20-30 km de la ville-centre. L'étoile ferroviaire de Tours comprend 7 branches, toutes utilisées aujourd'hui. La 8ème branche, menant à Châtelleraut, pourrait être disponible pour des dessertes périurbaines après l'ouverture de la LGV Tours-Bordeaux.

Un potentiel élevé de rabattement a été mis en évidence par une étude fouillée de l'Atelier Tourangeau d'Urbanisme. Des investissements modestes sont à prévoir : déplacements et créations de gares, agrandissement et création de parkings-relais. Mais on en parle depuis 20 ans sans agir.

La FNAUT région Centre a relancé le débat à l'occasion de la mise en service prochaine (2013) de la première ligne de tramway de Tours. Elle a proposé d'exploiter l'étoile ferroviaire par tram-train, en créant trois points de connexion seulement, faciles à établir, avec le réseau urbain, sans encombrer la gare. Ultérieurement, le tram-train pourrait desservir les 9 petites villes voisines. Ce projet n'a rien d'utopique, il est bien moins coûteux que le bouclage du périphérique de Tours, toujours envisagé.

## Contrats de gares

Des politiques efficaces de densification autour des gares ont été menées de longue date chez nos voisins, en particulier en Allemagne (Karlsruhe) et en Italie (Naples, Bologne). Aux Pays-Bas, l'urbanisation évite tout mitage de l'espace rural ; les nouveaux quartiers se développent à la périphérie des villes, autour de nouvelles gares.

Les grandes agglomérations françaises ont développé des services de banlieue ou périurbains : Lille, Lyon, Marseille, Strasbourg, Nantes, Saint-Etienne, Grenoble, Nice, Toulouse... mais jusqu'à présent, peu d'initiatives ont été prises pour valoriser les gares périurbaines.

Or ces gares peuvent devenir des centres de services des territoires périurbains et des pôles de densification de l'habitat et des activités. Il convient donc que les communes concernées puissent entrer dans un processus de contractualisation avec les régions portant sur la densification autour des gares et la desserte ferroviaire.

Le projet ambitieux "Bahn Ville 2" de l'agglomération de Saint-Etienne va favoriser le développement d'un urbanisme tourné vers le rail. Il est souhaitable que cette démarche se généralise et que les documents d'urbanisme (SCOT, PLU) intègrent systématiquement les possibilités de desserte ferroviaire des zones périurbaines et de densification dans le voisinage des gares.

## Un appel à projets ?

La FNAUT a demandé à Jean-Louis Borloo de lancer auprès des collectivités territoriales un appel à projets de dessertes périurbaines, analogue à celui qu'il a lancé en 2009 pour les tramways urbains, et que l'Etat dégage un financement pour subventionner les projets retenus. Une telle initiative serait d'autant plus en phase avec les objectifs du Grenelle de l'environnement que les habitants des zones périurbaines consomment beaucoup plus d'énergie dans leurs déplacements que les citadins.

