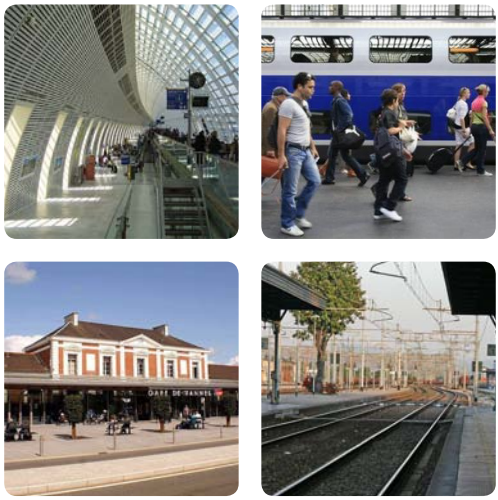


Gares périurbaines : point d'appui du développement urbain durable et du réseau ferré

GART
Groupement des autorités responsables de transport

www.gart.org

Gares périurbaines : point d'appui du développement urbain durable et du réseau ferré

Actes du colloque qui s'est tenu le

29 septembre 2009

Sommaire

Ouverture des travaux 4
Mireille FERRI, *Vice-Présidente du Conseil Régional en charge du territoire* 4
Louis NÈGRE, *1er Vice-Président du GART, Sénateur des Alpes-Maritimes, 1er Vice-Président de la Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur, Maire de Cagnes-sur-Mer* 9

Interventions du matin 11
Intervention de la FNAUT 16
Jean SIVARDIÈRE, *Président de la FNAUT* 16
Jean-François TROIN, *Président de la Fédération régionale Centre de la FNAUT* 23
Claude PIERRE DIT BARROIS, *Président de la Fédération régionale de Lorraine de la FNAUT* 26
Questions-réponses 33
Rapport de madame Keller sur la gare contemporaine
Christian OUDIN, *Administrateur du Sénat, corédacteur du rapport Keller* 37
Questions-réponses 46
Résultats de l'étude RFF sur les étoiles ferroviaires de Strasbourg, Metz, Lille, Amiens et Rennes
Sylvain SÉGURET, *Doctorant en géographie des transports, Service d'animation stratégique à la Direction de la Stratégie et du Développement durable de Réseau Ferré de France (RFF)* 50
Les contrats d'axes et de gares : le cas de Toulouse 62
Stéphane COPPEY, *Président du Syndicat Intercommunal des transports de Toulouse, Conseiller municipal de Balma, délégué à la Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse* 62
Nathalie DE LA FOURNIÈRE, *Directrice des Etudes, Responsable du pôle Politique des Déplacements, Agence d'urbanisme et d'aménagement du territoire de Toulouse (AUAT)* 67
Questions-réponses 74

Après-midi 81
Bruno GINOCCHINI, *Conseiller de M. Alfredo Péri, Président de Federmobilità, vice-président de la Région Emilie-Romagne (Italie)* 83
L'intégration transport : projet urbain à Karlsruhe
Marc PEREZ, *Bureau d'étude TTK* 90
Exemple de bonne pratique en Région Rhône-Alpes
Philippe DENHEIM, *Directeur adjoint à la Région Rhône-Alpes* 101
Questions-réponses 110

Table ronde 117
Bernard SOULAGE, 1er Vice-*Président délégué aux transports, déplacements et infrastructures au Conseil régional de Rhône-Alpes et Vice-Président du GART*
Jean-Pierre FARANDOU, *Directeur général délégué de « SNCF proximités »*
Jean-Louis ROHOU, *Secrétaire général de Réseau ferré de France*
Jean SIVARDIERE, *Président de la FNAUT*

Ouverture des travaux

Mireille FERRI, ***vice-présidente du Conseil Régional d'Ile-de-France en charge du territoire***

Mesdames, messieurs, bonjour. Merci d'avoir répondu à l'invitation de la FNAU, de la FNAUT et du GART pour cette journée de travail. Bien évidemment, je salue tout particulièrement les élus qui sont venus des quatre coins de France. Je vous remercie également pour toute l'énergie que vous mettez dans le projet, que vous soyez dans la sphère du service, du conseil, des collectivités ou des entreprises qui s'occupent des transports parce que je crois qu'effectivement, votre mobilisation commune est quelque chose d'essentiel. Elle l'a toujours été mais je dirais que, dans le contexte actuel, elle l'est encore davantage.

© Conseil régional d'Ile-de-France

Le transport en Ile-de-France, STIF

Permettez-moi tout d'abord de saluer l'initiative de cette journée, dont l'esprit est absolument fondamental pour tous ceux qui, comme moi, s'occupent d'aménagement du territoire.

Trop souvent, nous avons vu les logiques concernant les transports d'abord se dissocier en modes, avoir du mal à favoriser le dialogue mais surtout, trop souvent, se dissocier de la capacité de considérer le territoire dans sa globalité, les interactions qui y interviennent et notamment – je reviens donc à votre initiative toute particulière – à tout ce qui se joue entre l'urbanisme ou l'aménagement au sens large, la définition de ce que peut être le vivre ensemble dans un cadre urbain et en matière de transport.

Je ne vais pas vous faire l'injure de développer tous les effets pervers que cette dissociation a trop souvent induits, du fait que nous soyons arrivés à confondre assez régulièrement une rue avec une route, mais aussi toute la difficulté de penser à des échelles différentes de l'interconnexion.

L'intérêt de votre démarche, qui nous permet de mieux illustrer ce que sont en fait les vrais problèmes qui me semblent aujourd'hui relever de la gouvernance, que l'on a tendance à penser trop souvent comme finalement une manière d'organiser l'espace à une certaine échelle.

Ce que les transports nous démontrent avec force, c'est que l'on ne peut jamais oublier l'ensemble des autres échelles, faute de quoi nous irions au conflit. Et le conflit entre l'échelle locale et l'échelle globale, c'est finalement la manière dont vous abordez les choses qui devrait nous permettre de le désamorcer, de le résoudre aujourd'hui au mieux.

Chaque fois que je dois illustrer un conflit d'échelle, je prends la légitimité des riverains qui ont absolument, fondamentalement raison de vouloir des modes doux, des modes lents, et un espace urbain civilisé. Michel Cantal-Dupart dit souvent qu'un lieu est civilisé quand on peut y laisser se déplacer un enfant de huit ans sans qu'il soit en danger. Il y a donc cette volonté d'espace civilisé. Elle a sa légitimité mais parfois, elle a du mal à dialoguer avec la nécessité, à une autre échelle, de faire passer des marchandises, de faire passer des transports plus rapides. Or, c'est dans la résolution des conflits nés entre ces deux légitimités que l'on va peut-être trouver des formes de gouvernances nouvelles.

Aujourd'hui, on nous parle trop souvent de gouvernances nouvelles sous forme de territoires, non définis d'ailleurs. J'en prendrais comme exemple ce fameux Grand Paris dont on ne sait pas où il s'arrête et qui débouche aujourd'hui exclusivement sur la proposition d'une nouvelle infrastructure de transport. C'est typiquement ce que nous ne voulons plus, c'est typiquement le type de démarche archaïque que l'expérience, le recul et les analyses dont nous disposons aujourd'hui, devraient nous permettre de dépasser.

Le dialogue autour du fait urbain dans sa globalité, c'est la question du transport. Les dialogues entre les échelles doivent nous permettre de penser une métropole ou des villes et des agglomérations qui se projettent dans le monde de demain, dans un monde que nous pressentons vraiment en mouvement, sans doute chahuté par de nouvelles organisations du monde qui, elles-mêmes, résulteraient de ces contraintes environnementales qui pèsent de plus en plus sur nous. La question du dérèglement climatique, et donc la nécessité de limiter les émissions de gaz à effet de serre, mais aussi le fait que l'accès aux hydrocarbures soit de plus en plus complexe, ne serait-ce que parce qu'il est de plus en plus cher, tout cela va certainement déboucher sur des bouleversements à l'échelle planétaire, avoir des répercussions à l'échelle locale, et nous oblige à penser différemment les transports, à dire que, globalement, la ville de demain, même quand on est bercé d'utopie ou d'espérance sociale, ne peut pas n'être que la ville d'aujourd'hui en mieux, ce qui, en soi, serait déjà bien. Ce sera la ville d'aujourd'hui sous une forme différente, avec cette nouvelle manière de penser la mobilité physique des personnes, la mobilité physique des marchandises, mais aussi la mobilité résidentielle, la mobilité professionnelle, l'accès à la formation donc, tout au long de sa vie, la mobilité affective et le fait que l'on puisse, tout au long de sa vie, devoir changer de logement parce que l'on a changé de cadre familial. Toutes ces mobilités font qu'une fois de plus, il existe une interaction puissante entre toutes les sections que vous allez aborder ce matin : celle du transport, de l'urbanité, celle de la nécessité de se déplacer de manière réfléchie en limitant l'impact sur l'environnement. Toutes ces questions-là, les collectivités s'en saisissent et en ont conscience, je pense, et vous l'illustrerez pendant toute la journée par des exemples vertueux. Mais, au-delà de ces prises de conscience, des modifications de comportement et de politique publique sont apparus, et les collectivités locales ont pris définitivement leur place.

Elles sont montées en puissance, que ce soit dans l'organisation du cadre, de l'aménagement et du fait urbain, mais aussi évidemment dans l'organisation des transports. Elles s'en sont donné les moyens. Nous espérions que, dans cette mutation inéluctable, normale, coordonnée, l'état nous accompagnerait.

Mais, aujourd'hui, en Ile-de-France, nous avons l'impression que l'Etat ne nous accompagne plus vraiment. Nous avons subi, la semaine dernière, un amendement peu démocratique. Arrivés au dernier moment, sans que les Assemblées aient pu vraiment s'en saisir. Nous venons d'assister à ce qu'il convient d'appeler un premier démantèlement de cet outil que la Région avait désormais en responsabilité qu'est le STIF. Par le jeu d'un passe-passe parlementaire, nous avons vu les actifs fictifs passer à la RATP. Cet amendement est selon moi insupportable si l'on considère l'intérêt global de la population francilienne. Insupportable parce que, nous privant du capital, il nous prive de la capacité d'emprunt et donc de toute possibilité d'agir puissamment, parce que nous avons besoin d'agir puissamment dans cette région, comme dans toutes les régions françaises. Je crois en outre qu'en Ile-de-France, les questions sont particulièrement complexes et financièrement lourdes. Et nous avons besoin d'agir pour investir, non pas seulement pour améliorer les conditions de vie au quotidien, mais aussi pour proposer de nouvelles offres de transports collectifs. Nous n'en avons plus les moyens financiers parce que, sans patrimoine, nous n'avons plus aucune capacité d'emprunt. Nous n'en avons presque plus les compétences parce que, au milieu de ce texte éminemment technique d'une petite dizaine de pages, que nous avons dû examiner en à peine 48 heures avant qu'il soit présenté le lundi soir tard à l'Assemblée nationale, se glissent quelques lignes qui disent aussi que, même sans moyen financier, le STIF pourra continuer de payer, mais que l'initiative de l'offre nouvelle reviendra, là encore, à la RATP. Nous sommes privés d'un très puissant moyen d'action sur les transports mais la bataille n'est pas terminée. Nous allons continuer de revendiquer d'abord le retrait de cet amendement, qui fera d'ailleurs sans doute l'objet de quelques recours. La bataille sera politique aussi mais doit aller au-delà au vu de ce qui motive ceux qui l'ont portée. Elle ne peut pas se résumer à un conflit politique classique. C'est une question de légitimité entre l'action coordonnée des collectivités locales et l'Etat, et nous espérons que ce dernier, au plus haut niveau, saura entendre l'impasse dans laquelle cette situation nous met.

Le STIF en pictogrammes

© STIF

Veuillez m'excuser pour cette petite parenthèse mais je crois qu'aujourd'hui, parler de transport en Ile-de-France ne pouvait pas se faire sans revenir sur cet élément très particulier que je viens de décrire. Dans le cadre des discussions sur les infrastructures du Grand Paris, nous nous posons la question de savoir ce que doit être un système de transport à l'échelle d'une agglomération puissante (par exemple l'agglomération capitale), et nous nous disons qu'il y a, là encore, une question d'échelle, et qu'elle doit être examinée y compris par le politique, même si cela peut paraître un peu technique.

Lorsque l'on conçoit une infrastructure nouvelle à l'échelle d'une Région telle que l'Ile-de-France, projet qui va certainement coûter plusieurs dizaines de milliards d'euros, nous ne pouvons pas penser à un système fermé. La composante métropolitaine aujourd'hui ou la capacité des villes à être réellement des villes rayonnantes, c'est la capacité à se doter d'un double système de transport : un système de transport qui sert la proximité, un système de transport civilisé mais aussi un système de transport ouvert qui permet la connexion des villes entre elles, des espaces des grands territoires, à l'échelle continentale comme à l'échelle planétaire. Les systèmes de transport doivent savoir faire les deux, et ils doivent être ancrés dans la manière de vivre ensemble, dans le projet que se donne toute société. Les sociétés sont désormais essentiellement urbaines et il faut donner une tonalité particulière à cette ouverture, que nous soyons présents dans l'hémicycle et, même si les calendriers sont un petit peu chargés, soyez certains que ce que vous faites a une très grande importance aux yeux de tous ceux qui s'intéressent à ce jeu démocratique et à cette émergence de solutions nouvelles. Soyez assurés aussi que toutes vos propositions de solutions seront particulièrement bienvenues.

Alors, je vous souhaite une très belle journée de travail. Merci.

Brigitte BARIOL, ***animatrice de la journée, directrice de l'Agence d'Urbanisme de Saint-Etienne***

Mesdames, messieurs, bonjour. Je vais avoir le plaisir d'animer ce séminaire. Je suis directrice de l'Agence d'Urbanisme de Saint-Etienne. Le GART et la FNAU m'ont sollicitée pour assurer cette animation. Je suis très heureuse de le faire parce que je trouve très symbolique que ce séminaire soit organisé à 3 et associe 3 cultures : celle du déplacement, celle de l'urbanisme et aussi le point de vue des usagers avec la FNAUT.

Sans plus attendre, je vais demander à monsieur Louis Nègre, sénateur et vice-président du GART et de l'agglomération de Nice-Côte d'Azur, de venir faire l'introduction de ce colloque. Je tiens à le remercier tout particulièrement car, en dépit de la discussion d'une loi très importante au Sénat, qui a aussi beaucoup de liens avec le sujet qui nous occupe aujourd'hui, à savoir le Grenelle de l'environnement, il a réussi à dégager un moment pour venir cadrer la problématique de cette séance. Merci encore.

Louis NÈGRE, ***1er vice-président du GART, sénateur des Alpes-Maritimes, 1er vice-président de la Communauté d'agglomération Nice Côte d'Azur, maire de Cagnes-sur-Mer***

Merci madame pour vos remerciements, mais je dirais que c'est toujours un plaisir de se retrouver entre nous, et vous avez eu raison tout à l'heure d'insister sur cette originalité qui se trouve être finalement un très bon point de coordination entre les usagers et je rejoins tout à fait ma collègue quand elle disait tout à l'heure à Mireille Ferri qu'il faut placer au centre de notre démarche non pas nos institutions, non pas notre nombril, mais l'usager.

© SNCF.COM

TER, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Et vous verrez que, lorsqu'on place l'usager au centre de la démarche intellectuelle, et bien, globalement, on arrive à trouver des solutions à la fois consensuelles et intellectuellement satisfaisantes.

Alors j'ai le plaisir, en tant que premier vice-président du GART, à me trouver aujourd'hui dans l'hémicycle de la Région Ile-de-France et, à ce titre, je remercie tout particulièrement Mireille Ferri, la vice-présidente de la Région, pour son accueil chaleureux et je dirais la qualité de son discours introductif.

Au mois de juin dernier, j'ai eu l'honneur de présider, avec de multiples partenaires, une journée consacrée à la gare contemporaine, journée qui a mis en exergue les enjeux relatifs à la gouvernance et au modèle économique de ces pôles d'échanges conçus comme de véritables lieux de vie. Elle faisait notamment écho au rapport de madame la sénatrice Fabienne Keller, qui a particulièrement bien défini les problématiques des gares.

La rencontre d'aujourd'hui, organisée main dans la main avec les professionnels de l'urbanisme et les représentants d'associations d'usagers, a pour ambition d'apporter de nouveaux éclairages sur les réflexions déjà entamées sur les gares, en focalisant notre attention sur les gares implantées non pas en centre ville mais en périphérie et donc, faiblement intégrées au tissu urbain.

Le GART, qui travaille de concert avec la FNAU sur les contrats de gare, est aussi très intéressé par la valorisation des étoiles ferroviaires, thème cher à la SNCF. Le GART a participé activement à la réflexion « TER fois quatre » au sein du groupe constitué par la SNCF, et est partie prenante avec la FNAU et l'AMGVF du groupe sur les gares, présidé par André Rossinot, pour travailler sur ce sujet avec la nouvelle entité « Gares et connexions » de la SNCF.

En effet, aujourd'hui, nous savons bien que, dans le cadre des objectifs nationaux visant à réduire par 4 nos émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050, la promotion des transports collectifs et des mobilités douces constituent un objectif capital. Nos travaux doivent impérativement aboutir à la mise en place d'une politique nationale, volontariste, des déplacements urbains et périurbains, et d'une nouvelle gouvernance de nos territoires. Et le défi est de taille si l'on considère l'ampleur des chantiers qui nous attendent, la libéralisation des transports ferroviaires internationaux de passagers à compter de 2010, la promulgation prochaine de la loi d'orientation sur le Grenelle de l'environnement, et la discussion actuelle sur le projet de loi Grenelle 2, pour lequel j'ai l'honneur d'être le rapporteur au Sénat pour la partie transport.

J'ai également l'honneur de vous annoncer que, hier soir, l'ensemble de mes amendements a été accepté par le Sénat à la quasi unanimité, ce qui est rare. Cela signifie notamment qu'il va y avoir davantage de possibilités d'intégrer les syndicats loi SRU. Cela signifie aussi qu'il va y avoir labellisation de l'auto-partage, avec un décret qui va sortir et permettre aux collectivités locales de pouvoir labelliser localement l'auto-partage. Suite à la présentation d'un amendement du Gouvernement, nous allons mettre en place un système de bornes de recharge destinées aux véhicules électriques, ce qui est aussi très important pour la qualité de vie dans le centre ville. Cela signifie également que tous les syndicats mixtes pourront intégrer les syndicats SRU et que les EPCI, qui ont eux-mêmes transféré la compétence, pourront à leur tour intégrer les syndicats mixtes loi SRU pour leur donner la puissance nécessaire et la reconnaissance souhaitable pour arriver à cette coordination indispensable que nous cherchons tous.

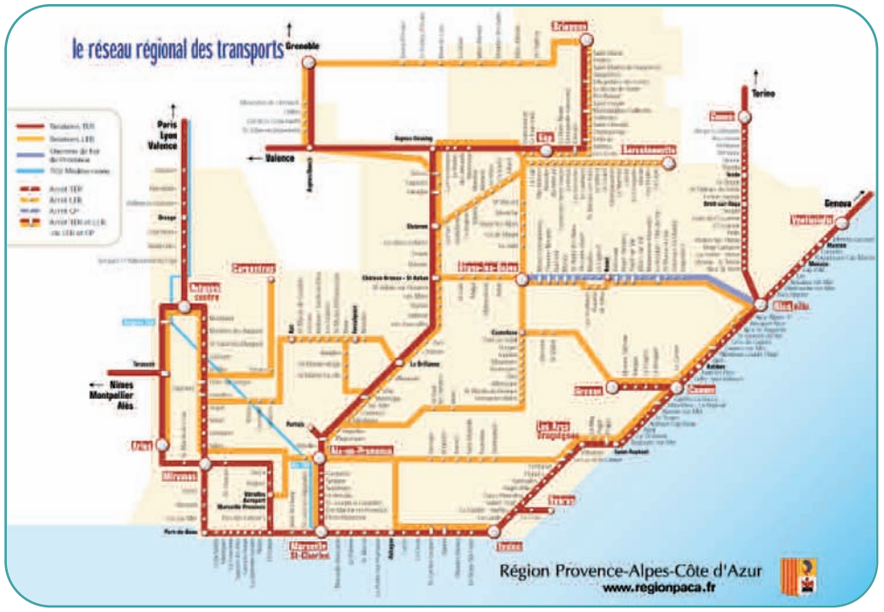
J'ai également fait passer un amendement disant que, dans toute agglomération de plus de 100 000 habitants et qui n'aurait pas un syndicat mixte loi SRU, les autorités de transport seront tenues de se coordonner pour faire en sorte que l'usager soit effectivement le gagnant de cette coordination.

Enfin, j'ai abordé un problème vieux de 10 à 15 ans sur la taxation des plus values foncières lorsqu'une gare ou une ligne de transport est créée. Cet amendement a été accepté par le Sénat, ainsi que celui sur les péages urbains, étant entendu que, sous le terme de péage urbain, sont en fait regroupés quantité de péages qui sont tous différents les uns des autres. J'ai fait le tour d'Europe, je suis allé voir les péages européens, et il n'y en a pas deux qui se ressemblent. Ils ont tous des modalités pratiques différentes mais les objectifs sont globalement les mêmes : il s'agit d'une part d'assurer une meilleure circulation, la fluidité de la circulation, c'est clair, et deuxièmement, quelque chose de très important dans tous les pays d'Europe que j'ai parcourus, à savoir l'accent qui est désormais mis sur la santé publique, avec la nécessité de combattre les effets de la congestion routière à travers les PM10 2 ½, et les dioxydes d'azote.

Tous les pays européens qui nous entourent ont non seulement pour objectif de limiter les émissions de CO_2, c'est clair, qui constituent une pollution planétaire, mais également de s'attaquer aux polluants locaux et tous ont souvent ce type de vision : ils sont tous bénéficiaires, ce n'est pas la panacée universelle mais ils sont tous bénéficiaires et l'argent, dans la plupart des cas, est reversé aux transports collectifs en général et quelques fois, comme en Norvège ou en Suède, plutôt aux infrastructures routières, bon…il y a les deux… mais, globalement, c'est plutôt aux transports collectifs.

Voilà donc, au niveau du Grenelle 2, ce que je pouvais vous dire, en tous cas au niveau du chapitre transport qui vient d'être validé au Sénat.

Sur le plan économique, la compétitivité économique de nos territoires passe par un fonctionnement en réseau permettant de dépasser la relative petite taille de nos villes et d'envisager nos actions à l'échelle des bassins de vie. C'est ainsi que nous pouvons atteindre une taille



© Conseil régional PACA

Carte du réseau PACA

comparable à celle des autres métropoles à l'échelle mondiale et même au niveau européen. Aussi, nos lignes TER sont-elles absolument essentielles car elles structurent nos bassins d'emploi et nous permettent de bénéficier de zones économiques élargies et donc, de rivaliser avec les autres villes européennes.

Sur le plan social, nous devons éviter que les fossés se creusent entre les centres de nos villes et leurs périphéries. Les centres qui, jusque dans les années 80, se dépeuplaient, ont retrouvé leur vitalité et ce, très souvent, grâce aux nouvelles infrastructures de transport collectif et aux politiques de déplacement que nous y menons. Cependant, du fait de la hausse très rapide du coût du foncier, nous assistons à un processus de gentrification que nous devons absolument combattre. Tout cela nécessite de trouver des solutions face aux dynamiques d'urbanisation marquées par l'étalement et la dé-densification, face à l'absence d'une compétence transversale de gestion des déplacements locaux, et face au coût élevé du financement des transports collectifs.

Nous savons donc qu'il est indispensable de travailler à la coordination des réseaux de transports ferroviaires, aux transports collectifs en sites propres, aux transports urbains et jusqu'aux transports à la demande nécessaires pour desservir des territoires ruraux. Le tout ne pouvant se faire sans une coopération très intégrée des AOT : cadencements, correspondances, etc. pour rendre le transport collectif attractif et aboutir à un véritable changement de pratique.

Dans ce vaste paysage, les gares constituent un point crucial et stratégique pour nos actions. Eléments structurant des agglomérations, elles accueillent non seulement les TER mais aussi les TGV et les trains grandes lignes. Cependant, comme nous l'avons constaté au côté de ma collègue Fabienne Keller, face à l'augmentation inéluctable du trafic lié à l'augmentation de l'usage des transports collectifs, leur complexité ne peut que s'accroître. Il existe une grande variété de gares et à chaque type de gare correspondent des besoins particuliers. Il est donc important de distinguer les grandes gares des gares moyennes mixtes et des haltes implantées dans le périurbain.

Comme l'a exposé notre collègue Mme Mireille Ferri, les enjeux soulevés en Ile-de-France sont révélateurs. L'enjeu consiste bien à créer une centralité urbaine d'échelle communale et, a fortiori intercommunale, autour des gares, et doit permettre de faire des quartiers de gares de véritables entrées de ville par leur accès à tout le réseau régional et au-delà. Bien entendu, ne perdons pas de vue l'immense défi qui découle de tout cela, et qui consiste avant tout dans la capacité des acteurs à se fédérer autour d'un projet commun visant à utiliser les gares pour structurer le périurbain et à en faire des lieux stratégiques de la ville de demain.

Avec un foncier à des prix accessibles, la densification autour des gares permet aux habitants mais aussi aux activités économiques, d'être reliés à la ville centre et à l'ensemble de l'agglomération par un transport en commun de qualité, tout en étant proche de la campagne. Il s'agit de construire intelligemment, si vous le permettez, des villes à la campagne.

La densification permettant une meilleure rentabilité des services TER, les régions d'une part, et les autres collectivités d'autre part, peuvent envisager ensemble l'évolution des services TER ou transiliens en Ile-de-France.

Cela demande aussi de repenser le rabattement sur les gares, en donnant la priorité à la marche, au vélo, aux transports collectifs ou encore au covoiturage. Vaste programme ! Répondre à l'enjeu que représente l'accessibilité des gares ne peut en effet se limiter à une multiplication des parcs de stationnement. C'est peut-être même un piège à éviter car c'est bien en diversifiant l'offre et en facilitant le développement de dispositifs de management de la mobilité, que nous serons à même d'améliorer l'accès aux gares périurbaines.

C'est donc tout un panel d'enjeux que nous proposons de soulever ici si nous souhaitons utiliser au mieux l'ensemble de nos compétences, de nos volontés, et mobiliser la richesse du patrimoine qui est le nôtre pour assurer la mobilité de demain.

Je vous remercie de votre attention.

Brigitte BARIOL

“Après les introductions de Madame la vice-présidente de la Région, et de Monsieur Nègre, vice-président du GART, qui nous ont permis d’obtenir les toutes dernières informations sur le Grenelle de l’environnement et le vote du projet de loi Grenelle 2, je vous propose d’entrer dans le vif du sujet. La tâche est vaste et il est vrai que ce mois de septembre a été très riche en évènements concernant les gares, et certains d’entre vous étaient à d’autres manifestations au début du mois, qui sur les lignes TGV et l’aménagement du territoire, qui sur l’enjeu des grandes gares et du groupe de travail initié par l’AMGVF, la nouvelle entité « Gares et connexions », qui encore à la FNAU pour travailler sur ces grandes gare urbaines. Nous nous intéressons aujourd’hui aux gares périurbaines et, au-delà, comme l’ont souligné les élus, il y a tout un enjeu de structuration de l’offre dans les territoires, de l’offre TER, avec un enjeu quantitatif majeur. Nous verrons, avec l’intervention sur le rapport Keller, qu’il est nécessaire de multiplier par 4 l’offre et la fréquentation des TER à horizon de 20 ans, et qu’il constitue un enjeu urbain majeur puisque le ferroviaire est devenu le support d’une urbanisation plus durable dans beaucoup de stratégies urbaines ou territoriales, une sorte de support d’un urbanisme post Kyoto. C’est donc plus largement à l’organisation des étoiles ferroviaires, à la fois comme outil d’un système de transport et comme organisation urbaine que nous allons, à partir des gares, développer cette journée.

Alors, bien sûr, nous parlerons des gares, des petites gares, celles qu’on fermait encore il y a 10 ou 20 ans, et qu’on rouvre maintenant comme pôle de vie et pôle majeur de transport. Nous parlerons aussi du réseau avec les enjeux d’intermodalité qu’a souligné monsieur Nègre dans son intervention, puis d’urbanisme. Cette interface assez difficile à réaliser entre l’urbanisme et transport est un peu notre sujet d’aujourd’hui.

Il va de soi que nous aborderons toutes ces questions avec les acteurs impliqués, qui sont nombreux, avec tout l’enjeu de la coopération entre eux et la nécessité de trouver des outils innovants pour répondre à ces enjeux.

Je crois que le message a été assez fort pour placer les usagers au centre des politiques. Je vais donc proposer à monsieur Jean Sivardière, Président de la FNAUT, de monter à la tribune avec ses collègues.

Peut-être monsieur Sivardière faut-il que vous nous rappeliez également le fonctionnement de votre association, que vous présentiez vos collègues, exposiez votre point de vue sur les évolutions de l’offre ferroviaire depuis une dizaine d’années et que vous nous indiquiez si l’on se situe dans une approche plus prospective. Quelles sont vos attentes à horizon de 20 ans du point de vue des usagers ?”

Interventions du **matin**

Intervention de la FNAUT

Jean SIVARDIÈRE, ***Président de la FNAUT***

Merci. Bonjour à tous. Un mot rapide pour vous présenter la FNAUT : il s'agit de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports.

Nous sommes à la fois une association de consommateurs de kilomètres, en quelque sorte, association de consommateurs agréée par l'Etat et, en même temps, nous sommes une association de défense de l'environnement. Nous regroupons un peu plus de 40 000 adhérents, soit quelque 150 associations.

Alors je pense que certains d'entre vous connaissent les très nombreux effets pervers de l'étalement urbain diffus, qui s'est traduit par de très nombreux gaspillages : gaspillage de temps, d'énergie, d'argent public pour finalement constituer un exemple typique d'anti-développement durable généré par l'automobile qui, à son tour, génère de la circulation automobile.

Pour prendre un exemple de ces effets pervers, la courbe présentée page 17 traduit le fait que, plus une ville est étalée, plus la consommation d'énergie par habitant est élevée.

Au milieu de la courbe, vous avez les villes européennes, à droite les villes asiatiques très denses et dont, malheureusement, peu à peu, les villes européennes se rapprochent en raison de l'étalement diffus de la situation des villes américaines.

© GART

Gare de La Rochelle

Alors, comment enrayer ce phénomène et ses conséquences très nocives pour l'environnement en particulier ?

Et bien, le premier paramètre sur lequel on peut agir, c'est la répartition modale des déplacements.

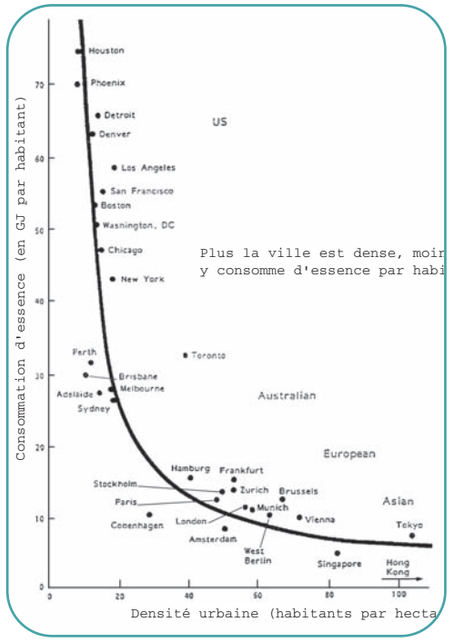
Comme vous le savez, les zones périurbaines sont des réservoirs de voitures. Tous les matins, on observe une espèce de marée automobile se former puis se répandre dans les centres villes. Il est donc absolument impératif de proposer à l'automobiliste périurbain une alternative crédible pour ses déplacements pendulaires.

Alors, quelle alternative ? Bien entendu, lorsqu'il n'y a pas de voie ferrée disponible, l'autocar est la seule alternative possible. Elle peut être efficace mais, lorsque le rail est disponible, c'est l'outil à privilégier. Pourquoi ? Parce qu'il a pour lui la capacité, la vitesse et le confort.

Le deuxième paramètre sur lequel on peut agir concerne les causes, c'est-à-dire la répartition spatiale des logements, de l'habitat.

Alors, comment s'y prendre ? Deux pistes s'offrent à nous : on peut tout d'abord chercher à densifier les zones centrales de l'agglomération, c'est-à-dire les zones déjà urbanisées. L'autre piste consiste à chercher à structurer l'espace périurbain en y favorisant l'émergence de pôles secondaires de services, d'habitat et d'activités.

Puis, enfin, on peut chercher à agir simultanément sur les causes et les effets, en combinant une politique

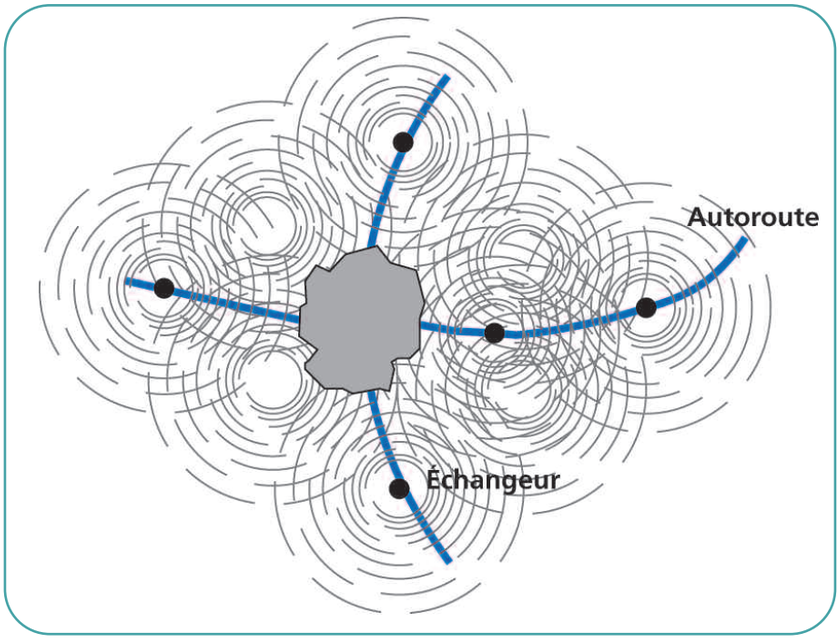


© FNAUT

Densité urbaine et consommation de carburant dans 31 villes du monde occidental (1980)

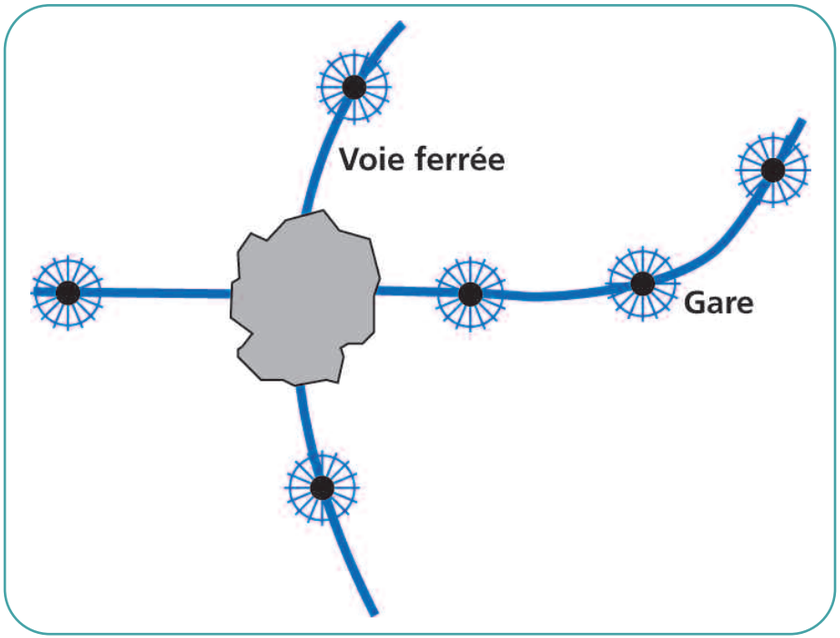
de transport développant l'alternative ferroviaire à l'automobile, et une politique d'urbanisme consistant à densifier autour des gares pour y créer ces pôles secondaires que j'évoquais à l'instant.

Je vais maintenant vous présenter, pour préciser les choses, deux schémas que j'ai publiés il y a bien longtemps (c'était en 1979) dans la revue de l'Agence d'urbanisme de Grenoble et qui illustre, je crois, le lien entre la forme urbaine et la politique des transports. Alors, sur le premier schéma (p. 18), vous pouvez voir une ville automobile située au carrefour de deux autoroutes, avec



© FNAUT

Ville étalée en tache d'huile



© FNAUT

Les quatre branches de l'étoile ferroviaire grenobloise

des échangeurs situés en zone périurbaine. Naturellement, hélas, ces autoroutes dans le milieu urbain sont gratuites.

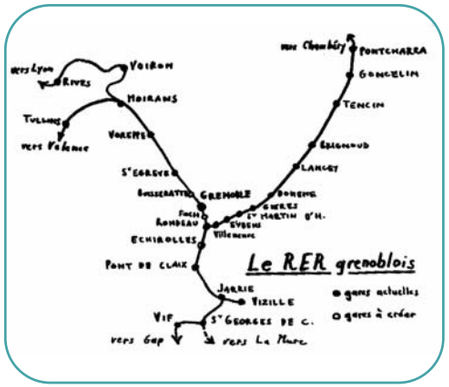
Généralement, les péages ont été rachetés par les Conseils Généraux, et l'essence n'est pas chère quoiqu'on en dise : Jean-Marie Beauvais, économiste bien connu, a montré que le prix de l'essence chiffré en temps de travail est 3 fois moins élevé qu'il y a quelques années (jusqu'en 1970) et que, par conséquent, compte tenu de l'infrastructure routière et du bas prix du carburant, l'habitat a pu s'établir n'importe où, dans la zone périurbaine, mitant en quelque sorte tout l'espace périurbain. C'est ce que j'appelle l'anti-développement durable.

Voici maintenant au contraire ce que l'on peut considérer comme une forme durable d'étalement urbain (p. 19). C'est la ville en doigts de gants ; l'étalement est structuré par l'étoile ferroviaire locale, et l'habitat se concentre naturellement autour des gares.

Ce que je n'ai pas compris à l'époque, c'est qu'en fait on pouvait, au-delà de cette tendance naturelle de concentration de l'habitat autour des gares, agir de manière volontariste et densifier autour des gares, perspective qui sera l'objet principal de ce colloque.

Voici ce que nous avions proposé à Grenoble il y a un certain nombre d'années. D'autres exemples seront présentés par mes deux collègues Jean-François Troin, qui présentera le cas de Tours, et Claude Pierre-Dit-Barrois, qui parlera du cas de Nancy.

Donc, vers 1980, l'Association des usagers de Grenoble avait proposé d'exploiter l'étoile ferroviaire locale à quatre branches pour y créer une sorte de RER. Vous voyez donc que l'idée est assez ancienne puisque la légende est encore écrite à la main, et je l'ai repiquée dans une vieille publication. Vous voyez les quatre branches de l'étoile grenobloise : une branche allant vers Chambéry, l'autre vers Lyon, Valence et Gap avec toutes les possibilités d'ouverture ou de réouverture de gares dans l'espace périurbain qui est environ à 25 km du centre-ville.



© FNAUT

RER grenoblois vu par la FNAUT en 1980

Il a malheureusement fallu attendre une vingtaine d'années pour que cette idée commence à se concrétiser grâce à la généralisation du transport régional.

Alors, des opportunités existent dans de très nombreuses agglomérations françaises ; elles ont été évoquées soit par des associations, soit par des organismes publiques selon les cas mais malheureusement, elles sont encore très peu exploitées. C'est la raison pour laquelle la FNAUT a proposé d'organiser un colloque sur ce thème de la valorisation des étoiles ferroviaires, proposition qui a été considérablement enrichie par le GART et la FNAUT, qui ont souhaité mettre l'accent sur le rôle souhaitable et possible des gares périurbaines.

Je vais maintenant vous rendre compte très brièvement d'une enquête que nous avons réalisée parmi nos associations pour essayer de savoir ce que l'on pouvait faire en matière de valorisation de toutes ces étoiles ferroviaires souvent mal exploitées.

Je ne vais pas vous donner une liste alphabétique de toutes les villes françaises où l'on peut faire des choses intéressantes ; j'ai simplement cherché à dégager 4 idées :

- la première idée, c'est qu'effectivement, d'après le résultat de cette enquête, de très nombreuses agglomérations disposent d'une étoile ferroviaire qui est sous-utilisée. Alors c'est vrai à Nantes, au Mans, à Tours, à Orléans – pour rester dans une région précise de la France – mais aussi un peu partout en France.
- deuxième idée, au-delà des infrastructures existantes, il peut être intéressant de procéder à des réouvertures de lignes désaffectées, c'est-à-dire que certaines branches de ces étoiles ferroviaires peuvent, en quelque sorte, renaître de leurs cendres. Cela à un coût acceptable puisque, fort heureusement, très souvent, les infrastructures ferroviaires ont été conservées. L'exemple typique c'est la ligne Cannes-Grasse, dont l'une de nos associations a proposé, il y a bien des années, la réouverture. Cela a pu se faire finalement en 2005 parce que l'emprise avait été conservée alors que certains trouvaient que cette emprise aurait été excellente pour y faire une autoroute radiale.
- troisième enseignement de cette enquête, contrairement à ce que l'on pouvait penser, les grandes agglomérations ne sont pas seules concernées par cette opportunité de mieux exploiter les étoiles ferroviaires. Je vais citer un exemple qui me semble assez typique du succès de l'exploitation de lignes ferroviaires qui a priori n'avaient que peu d'intérêt. Il s'agit de la ligne Colmar-Metzeral. Je ne sais pas si vous connaissez Metzeral. C'est le terminus d'une ligne qui part de Colmar, qui se dirige vers l'Ouest en direction des Vosges et qui passe à travers une zone périurbaine, qui dessert la petite ville de Munster, qui compte 5 000 à 6 000 habitants, et qui se termine dans un bourg qui s'appelle Metzeral, où il doit avoir 1 500 habitants à peu près. Et bien voilà un exemple de ligne qui a priori présente peu d'intérêt. Or, il se fait qu'aujourd'hui, grâce à l'association qui a travaillé depuis 1970 à la relance du service sur cette ligne, il y a 21 allers-retours TER sur cette ligne particulièrement petite mais qui contribue à absorber une part importante de la circulation automobile.
- le quatrième enseignement que l'on peut tirer de cette enquête, c'est le fait que ces étoiles ferroviaires possèdent en fait une double source de trafic potentiel : il y a d'une part la zone périurbaine proprement dite, adjacente à la partie agglomérée et également des petites villes satellites de quelques milliers d'habitants, et jusqu'à parfois 20 000-30 000 habitants qui se trouvent à 10, 20, 30 kilomètres de l'agglomération principale. Aussi bien la zone périurbaine que les petites villes de ces zones adjacentes constituent un réservoir de clientèle.

Alors, pour terminer mon intervention, vous voyez que j'ai essayé d'être très schématique, que peut-on faire aujourd'hui ?

Je dirais tout d'abord que, surtout, il ne faut pas chercher à inventer quelque chose de neuf. En France, on aime bien l'innovation – c'est très à la mode – mais je crois qu'il faut que, les autorités publiques et les pouvoirs publics mais aussi les techniciens et les exploitants, apprécient la situation avec beaucoup de modestie. Au fond, on dispose déjà des outils nécessaires : il suffit d'aller en Allemagne, en Suisse ou aux Pays-Bas pour voir que les problèmes techniques sont très largement résolus. Par conséquent, plutôt que de chercher à inventer des nouveautés, il faut essentiellement, avec modestie je répète, copier ce qui marche ailleurs, à l'étranger, mais aussi en France puisqu'on commence à avoir des réalisations intéressantes.

Alors qu'est-ce que cela implique concrètement ? Je crois que la première chose à faire, puisque l'on parle d'étoile ferroviaire urbaine, c'est de préserver des emprises existantes qui sont aujourd'hui inutilisées.

C'est vrai pour les déplacements interurbains mais je crois qu'en matière de préservation des emprises, le meilleur exemple que l'on puisse donner est la plateforme de Gallardon, entre Paris et Chartres. Cette emprise a été récupérée de justesse, d'ailleurs je connais avec précision l'histoire, pour y implanter le TGV Atlantique. Si cette opportunité n'avait pas été saisie, le TGV mettrait 10 minutes de plus pour aller de Paris à Nantes.

Mais ce qui a été vrai, dans ce cas particulier pour le TGV, l'est également pour les emprises périurbaines des étoiles ferroviaires.

L'autre problème qui se pose - qui ne sera peut-être pas abordé aujourd'hui et qui est de nature technique – est celui qui consiste à bien choisir la technique ferroviaire.

Quelle technique utiliser sur ces relations entre une agglomération et le milieu périurbain ou les petites

villes adjacentes ? Faut-il du TER, du TRAM-train ? Les choses ne sont pas évidentes du tout. Ensuite bien sûr – et ce sera l'objet principal de ce colloque – il faut rechercher toutes les possibilités de densification autour des gares mais sans pour autant en faire un préalable, étant donné que, dans beaucoup de situations, la clientèle existe déjà. Il n'y a donc pas besoin de la renforcer par une politique d'urbanisation.

Ensuite, il faut dégager de nouveaux financements. Plusieurs sources sont discutées dans le cadre de la loi Grenelle 2 en particulier, mais je pense qu'il y a aussi une source de financement qu'il ne faut pas oublier. Il s'agit tout simplement (je dis les choses très brutalement mais je crois que cela correspond à la réalité) d'arrêter de gaspiller des sommes très importantes dans des investissements routiers qui ne sont plus d'actualité.

Personnellement, j'habite à Grenoble. Il y a un grand projet de rocade nord qui coûterait 2 fois le prix d'une ligne de tramway. Cet exemple peut sans doute se retrouver dans d'autres villes françaises et je pense qu'il ne faut pas du tout négliger cette source possible de financement.

Ensuite, bien sûr, il faut que les interventions des différentes collectivités territoriales soient bien coordonnées. Les communes, bien sûr concernées par le problème des gares, les agglomérations, les départements, les régions. Enfin, je pense que l'Etat peut jouer un rôle important dans cette affaire et, ce que nous suggérons, c'est que l'Etat lance un appel à projet concernant les dessertes périurbaines analogue à celui qu'il a lancé au printemps dernier et qui sera reproduit l'année prochaine concernant les TCSP, les transports urbains en site propre : métro, tramways, ou bus à haut niveau de service.

Après ce bref panorama, je vous propose de passer la parole à deux de mes collègues, qui vont vous présenter leurs analyses, leurs propositions sur deux cas particuliers : Tours et Nancy.

Commençons par le cas de l'étoile ferroviaire de Tours. Je laisse la parole à Jean-François Troin, Président de la FNAUT, de notre fédération régionale de la Région Centre.

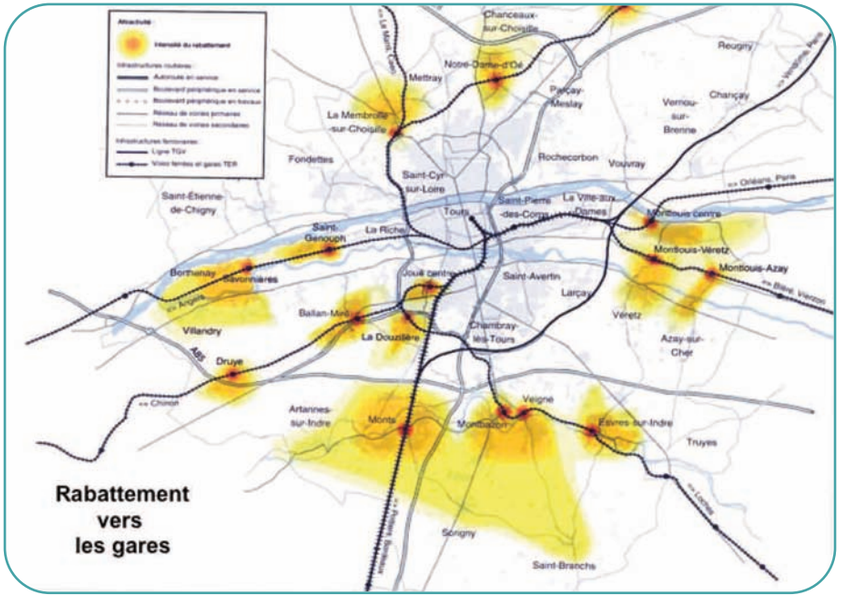
>>> *Il faut rechercher toutes les possibilités de densification autour des gares mais sans pour autant en faire un préalable, étant donné que, dans beaucoup de situations, la clientèle existe déjà. Il n'y a donc pas besoin de la renforcer par une politique d'urbanisation.*

Jean-François TROIN, *Président de la Fédération Régionale Centre de la FNAUT*

Je reviens avec un cas tout à fait concret à la notion d'étoiles ferroviaires parce que, sans les étoiles, les gares périurbaines n'existeraient pas.

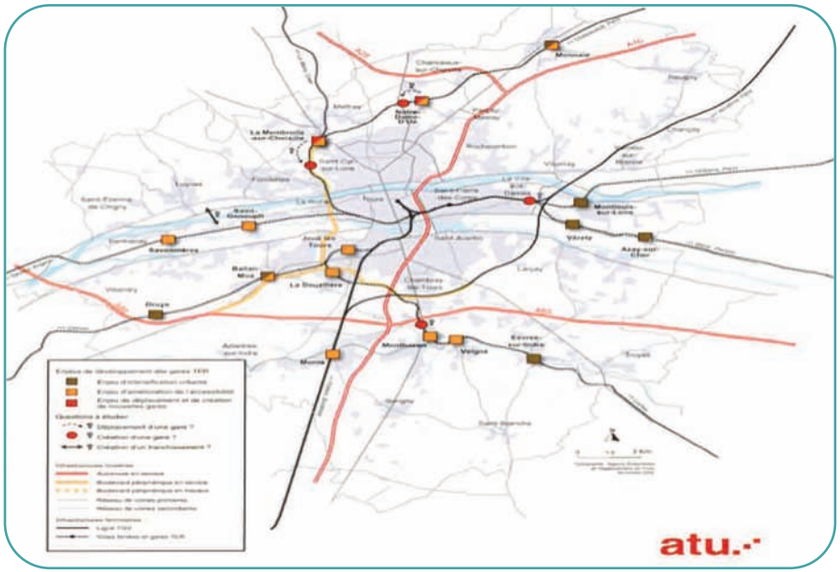
C'est le lien fondamental avec le centre-ville, qui est capital en effet à la fois par la capacité de la ligne, les fréquences possibles, et les temps de parcours qui sont infiniment inférieurs à ceux de l'automobile. Je vais, en quelques minutes, vous présenter le cas tourangeau, qui est un cas d'école, en rappelant quelques données statistiques très simples : c'est une agglomération de taille moyenne, il y a autant de population dans la couronne périurbaine que dans la commune du centre, d'où l'intérêt justement de ces gares périurbaines. Et puis, comme le disait Jean Sivardière tout à l'heure, on a aussi la possibilité à vingt ou trente kilomètres, d'utiliser une constellation de petites villes qui ajoutent à peu près 70 000 habitants supplémentaires à l'agglomération.

Il s'agit d'une exceptionnelle étoile ferroviaire pour une ville de cette taille en France. On trouve peu d'exemples identiques : sept branches, la huitième n'étant que peu utilisable, celle de Châtellerault vers le sud, qui accueille un trafic



© ATU

Rabattement vers les gares, Agglomération de Tours



© ATU

Les enjeux de développement des gares TER et du SCOT

complexe de TGV, de Corail et de fret. Elle pourra peut-être l'être davantage quand la LGV Sud Europe Atlantique Tours-Bordeaux fonctionnera, avec environ vingt gares desservies. On a donc un potentiel tout à fait intéressant pour améliorer cette desserte périurbaine.

Un potentiel de rabattement vers les gares périurbaines a été mis en relief par une étude très fouillée de l'Atelier de l'urbanisme de Tours, l'ATU, en particulier au sud et autour de Montlouis. Comme vous pouvez voir à l'est, sur cette carte, on voit très bien les zones de rabattement qui pourraient être encore améliorées et qui constituent un petit peu le système de la desserte en « doigts de gants » que présentait tout à l'heure Jean Sivardière.

Bien sûr, il faut prévoir quelques modifications dans les emplacements de gare, des créations, de nouvelles stations, des stations qui sont parfois à déplacer parce que l'on constate que nous avons des gares qui sont dans de véritables déserts, et souvent gênées par des infrastructures routières qui empêchent presque de les atteindre. Des parcs-relais sont également à créer ou à agrandir parce qu'ils sont systématiquement sous-dimensionnés. Rien de très lourd car il s'agit de récupérer l'existant, comme le montre cette étude de l'ATU.

Alors, tout cela est très classique, c'est un véritable serpent de mer à Tours depuis une vingtaine d'années : *« développer l'étoile ferroviaire »* fait partie du discours, ainsi que des articles des journaux, mais rien n'avance…

Je vais faire une proposition pour aller plus loin, tant en distance qu'en desserte urbaine, pour profiter de l'arrivée du tramway – la ligne 1 sera mise en service en 2013 – et combiner l'étoile ferroviaire et le réseau dans un système de tram-train. Il s'agit d'une interpénétration de deux réseaux qui, à mon avis, est bien supérieure en efficacité à une simple interconnexion. J'avais proposé à l'agence urbaine, il y a 17 ans, d'étudier ces points d'interconnexion – proposition restée sans effet – en créant tout simplement trois points d'interpénétration (en vert sur la carte p. 25). Et, parce qu'il ne faut pas être trop ambitieux dans un premier temps, en rejoignant des terminus proches, représentés sous forme de points rouges sur le croquis, points situés à 20 ou 30 kilomètres du centre-ville. Le tout est peu coûteux en génie civil car il suffit d'une bretelle de raccordement extrêmement simple qui a été étudiée. Il s'agit d'une première phase pour tester le système.

Et, plus tard, il faut étendre ce système en reliant neuf petites villes proches par tram-train – je sais qu'il existe encore aujourd'hui des problèmes techniques à résoudre mais ils le seront – à la fois véhicules bi-mode, véhicules bi-courant qui pourraient pouvoir faire le tout, mais il y a déjà des branches électrifiées donc ce n'est pas insurmontable. Avec seulement trois connexions, très simples comme vous pouvez le constater, nous pouvons avoir cette desserte périphérique.

Réduction des flux routiers au quotidien, renforcement d'un réseau urbain, cohésion de la ville et de ses satellites, sentiment d'appartenance à un même ensemble, on a là je crois beaucoup de bénéfices.

Pour conclure, je dirais qu'il n'y a rien d'utopique dans tout cela. Les coûts d'aménagement sont très modérés si on compare à Tours, et à ce qu'il faudrait mettre dans ses projets pour tenter de boucler un périphérique routier. Visiblement, comme on dit, *« Il n'y a pas photo »*. Il faut bien sûr une nécessaire volonté politique à la fois pour réserver aujourd'hui le foncier, pour permettre les rapports de vente, et puis, pour demain, pour étendre le rayon d'action du tramway.

© J.-F. Troin

Un réseau Tram-train avec interpénétration (points verts : réseau urbain-étoile ferroviaire, points rouge : les terminus proches

Jean SIVARDIÈRE

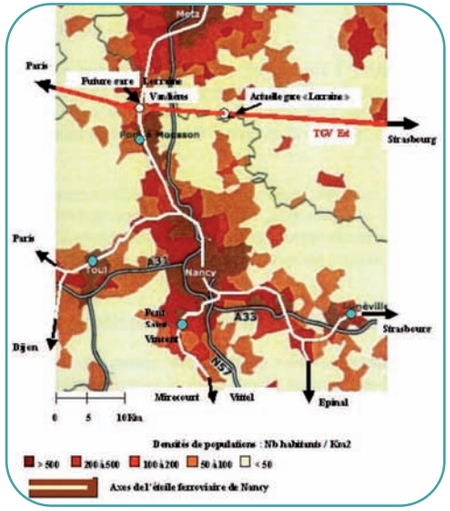
“Voilà donc un cas concret qui peut servir de base de discussion. Après le cas de Tours, je vous propose d’écouter Claude PIERRE DIT BARROIS, qui est Président de notre fédération régionale Notre-Dame de Lorraine, et qui va vous parler du cas de Nancy.”

Claude PIERRE DIT BARROIS, ***Président de la Fédération régionale de Lorraine de la FNAUT***

Bonjour à tous. Je suis donc chargé de vous présenter en quelques lignes le cas particulier ferroviaire de Nancy. En préliminaire, je souhaiterais signaler que, d’ores et déjà, tout de même, la communauté urbaine de Nancy a diligenté un comité de pilotage précisément intitulé « valorisation de l’étoile ferroviaire de Nancy ». Cela nous va droit au cœur, d’autant plus que j’aurais l’immodestie de dire que nous n’y sommes pas pour rien. J’entendais dire à l’instant que les choses ne vont pas vite… j’ai un peu la même impression mais je n’insisterai pas.

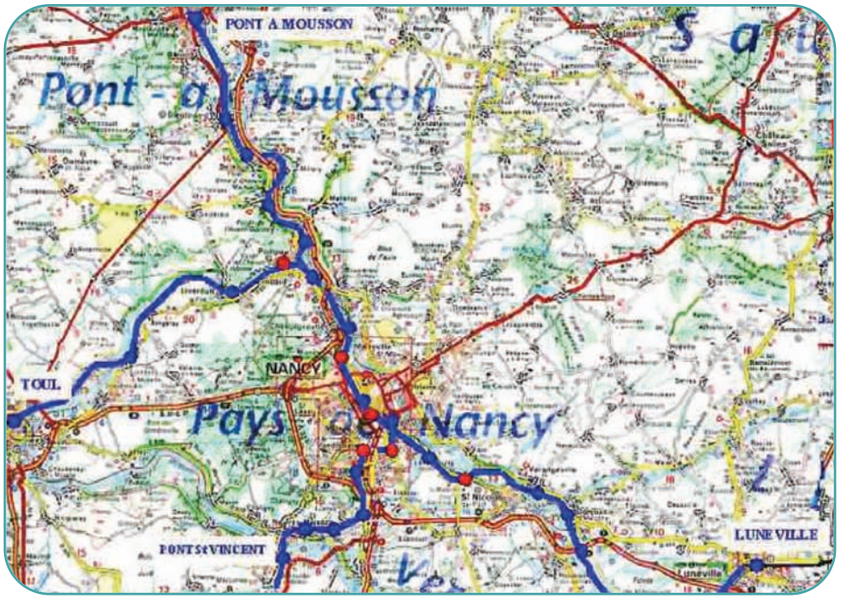
J’ai sélectionné 4 diapos simplement pour balayer un peu les grandes lignes de ce que l’on pourrait proposer en termes de valorisation des étoiles ferroviaires.

• La première diapo *(ci-contre)* vous montre des densités, on va dire, de population dans la zone concernée. Quelques chiffres simplement : la communauté urbaine de Nancy, c’est 20 communes et 260 000 habitants. Si on élargit à ce qu’on peut appeler l’unité urbaine avec quelques communautés de communes adjacentes, on passe à 37 communes, soit au total 330 000 habitants. Puis on passe enfin à ce qu’on peut appeler l’aire urbaine, en incorporant ce que vous voyez sur cette carte déjà apparaître avec, à l’ouest, le secteur de Toul, à l’est celui de Lunéville, au sud des banlieues dont la deuxième ville du département qui jouxte Nancy justement mais qui fait partie de la communauté urbaine de Nancy, et qui sera une des branches de l’étoile dont je vais parler, et puis au nord Pont-à-Mousson à mi-chemin entre Metz et Nancy. J’ouvre une autre parenthèse : l’articulation entre tout ce que l’on peut préconiser sur le bassin de Nancy, l’articulation avec le même type de problématique d’ailleurs qui est posé au niveau de l’agglomération de Metz, c’est précisément Pont-à-Mousson.



© FNAUT

Valorisation de l’étoile ferroviaire de l’Agglomération de Nancy

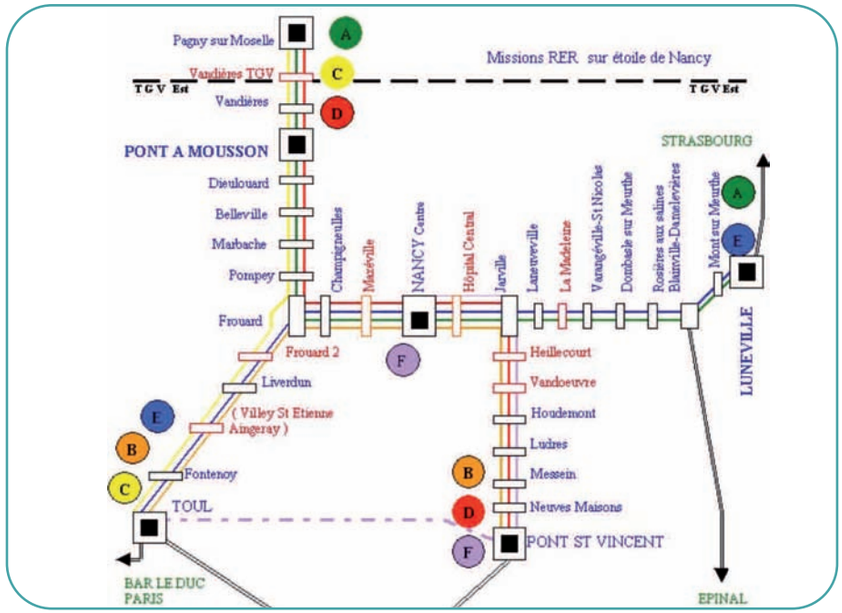


© FNAUT/IGN

Vue d’ensemble de la périphérie de Nancy

• Le périmètre souhaitable des projets que l’on peut avoir, vous l’avez sur la carte (ci-dessus), que j’ai surchargée avec l’étoile ferroviaire proprement dite, et où vous voyez donc apparaître 4 branches par rapport à Nancy dont je souligne immédiatement aussi le caractère extrêmement central, remarquablement central par rapport à la gare principale. Cela est un atout très précieux. J’entendais dire tout à l’heure, et c’est une très bonne chose, qu’il faut favoriser les modes d’accès aux gares, quelles qu’elles soient, que sont la marche, le vélo et, en dernier lieu peut-être, la voiture pour les communes plus éloignées.

Ces 4 branches se trouvent entre Nancy et Toul, sur l’ancienne ligne de Paris de 31 kilomètres avec actuellement 12 allers-retours par jour. La deuxième branche au Nord relie Nancy à Pont-à-Mousson, une liaison qui mesure précisément 28 kilomètres et qui, actuellement, marche très fort. Le TER explose, on le sait bien, avec 49 allers-retours



© FNAUT

Schéma du réseau ferré nancéen

entre Nancy et Pont-à-Mousson, et au-delà bien sûr c'est Metz, Thionville, et même le Luxembourg.

La troisième branche va de Nancy à Lunéville, donc vers Strasbourg, et mesure 33 kilomètres, avec actuellement 30 allers-retours par TER. La quatrième branche est un peu plus déshéritée, sous-employée mais avec un potentiel élevé : on va dire Pont-Saint-Vincent, 17 kilomètres vers le sud donc, et actuellement 17 allers-retours par jour ouvrable de base. Une remarque au passage : le travail qui est à faire est largement engagé. On a grand nombre de dessertes actuellement, on peut les amplifier et on peut les modifier dans le sens que je vais essayer d'indiquer, mais beaucoup de choses ont déjà été dites.

• Troisième diapo *(ci-dessus)* : voici un diagramme que nous nous sommes « amusés » à faire, une proposition de ce qu'on pourra appeler l'instauration d'un système type RER avec un certain nombre de caractéristiques bien connues qu'il convient d'avoir pour passer à ce type de dessertes, avec des inter-stations de 1 000-2 000 mètres, des créations de points d'arrêt, évidemment. Je vous donne un exemple : il y en aura un, intra-muros à Nancy, que l'on appellera « Hôpital central », avec faculté, maternité et parties rénovées et peuplées. Bref, il y a du potentiel !

Je dis quelquefois sous forme de boutade que le dernier des villages de Meurthe-et-Moselle a une gare, Nancy a une gare. De quoi se plaint-on ?

Je prends l'exemple de Nice. Mes collègues doivent bien connaitre : il y a tout de même 5 gares, et peut-être 6 à terme pour une agglomération certes plus importante. Le sujet c'est de diffuser l'effet RER et ses transports ferroviaires, en l'occurrence ici les étoiles ferroviaires, de diffuser au maximum dans les aires urbaines des diamétralisations des dessertes, c'est-à-dire qu'au lieu de faire terminus à Nancy, la ligne Pont-à-Mousson-Nancy continue, va jusqu'à Lunéville ou bien vers Pont-Saint-Vincent. En résumé, disons que la proposition prévoit 5 lignes de RER (ABCDE), pour reprendre l'exemple bien connu de la Région parisienne. Les coordinations, le mot est capital et il a été déjà employé, sont évidemment à rechercher avec les autres types de transport. D'ailleurs, et je conclurai là-dessus, il existe une nécessité impérieuse de coordonner les autorités responsables des transports.

Abordons maintenant la question des parkings. Sans vouloir trop insister sur ce sujet, il est clair qu'il faut des parkings-relais, et pas seulement dans les périphéries des villes, aux terminus, des TCSP et autres. Il faut viser également toutes les gares qui le peuvent, toutes les gares sur une étoile donnée, encore une fois pour les communes plus éloignées. Il faut privilégier les rabattements et ne pas se contenter de concurrence entre les modes comme on le voit beaucoup trop : des cars départementaux par exemple, exploités en parallèle sur une même ligne avec les TER et qui se font concurrence. Il faut absolument privilégier la coordination beaucoup plus que la concurrence.

Tout ce que nous proposons là est finalement relativement « facile à faire », et beaucoup de choses sont déjà faites donc c'est du complément qui doit s'intégrer à l'existant. Je souhaiterais tout de même faire deux remarques concernant d'éventuelles infrastructures lourdes qui seraient souhaitables. A Nancy, nous avons une sortie nord qui est très engorgée avec seulement 2 voies, et une troisième voie serait très souhaitable, on va dire sur 3 000 mètres proposés en première urgence. Il est vrai que ces travaux sont lourds et puis, évidemment, à terme, il y aura l'électrification de la quatrième branche, qui est actuellement la seule à ne pas l'être, vers le sud, vers Pont-Saint-Vincent.

• Dernier point, dernière illustration *(p. 30)*

Abordons enfin la notion de « ring ». Y a-t-il des infrastructures à réactiver ? J'évoquerai ici 2 cas :

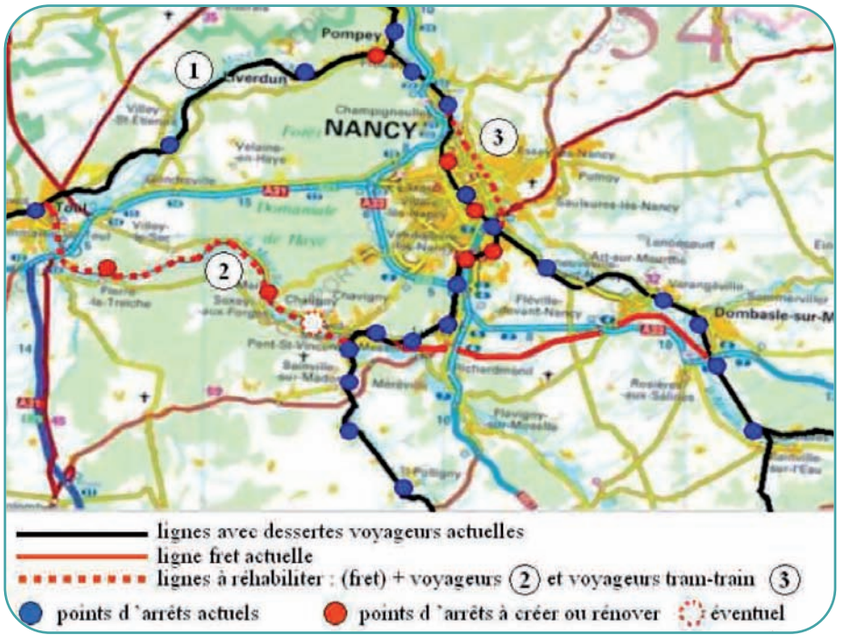
Voyez ici notamment ce qui est en rouge ; il s'agit d'une ancienne rocade de contournement qui était ultra pratique ici, notamment pour le fret, mais que reste-t-il du fret, hélas ? Cette artère est tombée en désuétude entre Toul et Neufmaisons. C'est le maire de Nancy, André Rossinot, qui sera là ce soir, qui a parlé de ce ring qui est en rouge ici, qui longe la Moselle, et qui pourrait être réactivé. Alors, évidemment, il faudrait tout rouvrir, refaire 2 ou 3 points d'arrêt, ce qui présente l'avantage d'amarrer

de nouvelles communes de la périphérie de Nancy à l'ensemble urbain.

Evidemment, c'est intéressant, il y a un intérêt touristique on va dire, c'est joli, le train plus le vélo, le train plus une promenade pédestre, etc. ça aurait de l'avenir mais il n'y a quand même pas beaucoup de potentiel, ne rêvons pas trop !

Et deuxième point, sans doute plus porteur. Il s'agit de ce que vous avez en pointillé rouge à l'Est de Nancy, une ancienne voie ferrée également qui avait une grande utilité pour ceux qui connaîtraient Champigneules-Gare Saint Georges, où il y avait une gare de fret, de marchandises, et qui rejoignait Sarville à l'autre bout. Elle a été déférée, et hélas vendue comme beaucoup trop d'emprises qui avaient une utilité en urbain et périurbain surtout. Il en reste la moitié et nous nous sommes battus pour essayer de la conserver. Elle devrait finalement être conservée en occupant un futur boulevard urbain. Ah, les boulevards urbains çà va toujours très bien, très vite, par contre l'utilité de la voie ferrée… Bref, on parle tout de même d'un éventuel tram-train, donc il pourrait rendre beaucoup de services pour dégager en quelque sorte la sortie Nord de Nancy dont je parlais tout à l'heure.

Voilà, je vais conclure là-dessus, en insistant une dernière fois sur la nécessité de coordonner toutes les bonnes volontés et surtout les finances.



© → AUT/FNAUT Lorraine

Etude valorisation de l'étoile ferroviaire de Nancy

Brigitte BARIOL

"Merci messieurs pour vos différentes interventions. Je vous propose de rester un moment. Nous allons essayer, au cours de ce colloque qui est aussi le vôtre, d'avoir des temps d'échanges et de questions les plus nombreux possibles. Je vais donc vous laisser la parole mais il faudrait vous poser une question à tous les trois : si je comprends bien, vous plaidez en faveur d'une augmentation de l'offre qui favoriserait la demande et le report sur le ferroviaire, mais vous avez peu abordé les questions de services, de tarification, d'informations, qui peuvent peser assez lourdement dans le fondement des pratiques. Il s'agit tout de même de faire évoluer les pratiques de nombreuses personnes de la voiture vers le train. Donc comment vous sentez, dans vos associations, ce besoin plutôt immatériel pour faire changer les pratiques."

Jean Sivardière

Nous n'avons pas abordé ces aspects pratiques parce que le temps de paroles était limité, mais je vais vous répondre très brièvement.

Je crois tout d'abord, d'une manière générale, que, dans les transports publics, l'offre doit précéder la demande. Et quand l'offre précède la demande, on s'aperçoit très généralement que la réponse du public est toujours supérieure aux prévisions des techniciens.

Alors quels sont d'abord les fondamentaux qu'attendent les usagers ?

Pour que l'automobiliste se convertisse aux transports publics, il faut de la vitesse et cela veut dire qu'en matière ferroviaire, cela suppose une infrastructure de qualité. C'est le premier point.

Ensuite, il faut de la fréquence, une amplitude horaire suffisante, et il faut aussi que les trains arrivent à l'heure ; c'est absolument fondamental. L'automobiliste qui se convertit aux transports publics exige très légitimement que son temps de transport soit fiable.

Outre ces droits fondamentaux, il y a tout ce qui fait la qualité, non pas seulement la quantité du transport public, c'est-à-dire la capacité des rames qui assurent le confort, combien de TER par exemple sont complètement saturés aux heures de pointe. Je vois ce qui se passe dans la région lyonnaise. On croit souvent qu'il n'y a qu'à Paris que les transports publics sont saturés, alors on évoque le RER A et la ligne 13 du métro mais, en province, on trouve des phénomènes tout à fait analogues : sur la ligne D du métro de Lyon, dans les tramways de Grenoble, de Bordeaux ou de je ne

sais où, ces phénomènes de saturation sont également présents.

Autre point important : l'emplacement des gares. Souvent, les gares périurbaines par exemple sont mal situées par rapport aux urbanisations actuelles et il faut envisager de les déplacer si on veut capter la clientèle.

La qualité des rabattements est également essentielle, et là je confirme ce qu'ont dit mes collègues : il faut que les rabattements « marche et vélo » soient privilégiés sur les rabattements par automobile sinon, et bien, on encourage encore une diffusion de l'habitat loin des gares.

Autre point important : la qualité des correspondances, ce qu'on appelle l'intermodalité, c'est-à-dire la relation entre TER, tram-train et le transport urbain. Alors c'est vrai pour la vie éthique et puis c'est vrai simplement pour les facilités concrètes, le passage d'un mode à l'autre : si vous avez 300 mètres entre un arrêt de train et un arrêt de bus, c'est trop. Il faut vraiment des correspondances quai à quai, si possible.

Au fond, il faut faire le contraire. J'ai envie de dire que le contre-exemple ce sont les gares TGV situées à la campagne : vous descendez du TGV et vous vous retrouvez vraiment à la campagne, dans les champs de betteraves ou de colza, avec un autocar qui va, enfin… qui passe de temps en temps. Je connais le cas de Mâcon par exemple. Et bien, c'est exactement le contraire qu'il faut faire. Il faut vraiment une très bonne connexion entre les transports périurbains et les transports urbains. Cela dépend beaucoup de l'action des autorités organisatrices.

© STIF

Le tram-train Transilien T4

Questions-réponses

Brigitte Bariol
Merci. Je vous propose de vous laisser la parole : qui a envie d'intervenir, de réagir aux présentations des représentants de la FNAUT ou de leur poser une question ?

Jean-Pierre Jonchère, *AF3V*
Je vais reprendre le dernier point de Jean Sivardière sur l'importance du rabattement dans l'exemple de Tours. Je pense que c'est quelque chose que l'on a souligné lors d'une réunion récente à la Région Pays de la Loire. Il est assez remarquable que l'importance de cette intermodalité marche-vélo-bus-train s'applique tout autant dans la Région Pays de Loire que dans la Région Centre. Par exemple, la Loire à vélo offre déjà une possibilité pour beaucoup de gens de se déplacer et il y a de très nombreuses gares d'eau. L'exemple de Tours est intéressant et la question que je poserais pour Tours c'est : est-ce que des études de synergie ont été menées entre la disponibilité qu'il y a déjà par des pistes cyclables mais qui pourraient très bien s'étendre avec ce que vous comptez faire ?

Jean Sivardière
Je n'ai pas tout à fait la réponse mais je crois qu'il y a dans la salle quelqu'un de l'Atelier de travail urbain (ATU), monsieur Champion.

Mr Champion, *ATU*
C'est vrai que la Loire à vélo a un impact fort dans la région tourangelle, comme j'imagine du coté d'Orléans ou de Nantes et d'Angers. On voit chaque été beaucoup de touristes qui débarquent en train dans l'une des gares, parcourent la Loire à vélo sur une dizaine de kilomètres, voir 100 ou 200 kilomètres, et qui ensuite reprennent le train et repartent. On est là vraiment sur une demande spécifique touristique. Après, plus localement, on a des rabattements sur la Loire à vélo qui rejoignent des gares. On a le cas par exemple à Saint-Pierre-des-Corps, la gare TGV de l'agglomération tourangelle, où la gare est signalée et donc balisée par un itinéraire entre la Loire à vélo et la gare TGV. On n'a pas de données de fréquentations aujourd'hui, je ne peux pas pour vous dire si c'est une aire fortement empruntée mais on essaie petit à petit de connecter la Loire à vélo aux gares TGV ou TER que l'on a dans la Région.

Brigitte Bariol
Merci. Monsieur Pierre Dit Barrois, vous vouliez intervenir ?

Claude Pierre Dit Barrois
Oui, je tenais à réparer un oubli dans mon intervention de tout à l'heure. La diapo n'est plus là mais c'était le diagramme des relations que nous proposions, appelons cela RER, et j'avais pu remarquer le passage à mi-distance de Metz et Nancy de la ligne LGV du TGV Est. C'est tout le pro-

blème de la bagarre qui est la nôtre pour insérer la gare d'interconnexion entre ces 100 TER qui passent quotidiennement entre Nancy et Metz par exemple, et venant de toute la Lorraine, et qui devraient être en correspondance logique avec ce TGV Est à l'intersection de la LGV. Or, la gare lorraine se trouve actuellement à 8 kilomètres en rase campagne ce qui, comme tout le monde le sait, est une aberration. Pas plus tard qu'hier, nous étions présents à l'ouverture de l'enquête publique. Nous avons quand même l'espoir que le bon sens l'emportera mais il y a encore des oppositions. On n'arrive pas à comprendre comment cette logique d'interconnexion ne peut pas être étendue à tout ce qui est TER et mode d'accès, etc., tout en préservant l'environnement. Je n'insiste pas, c'est une évidence aveuglante qui ne l'est pas pour tout le monde.

Brigitte Bariol
Je crois qu'il y a une autre question.

Dominique Pucelard, *Agence d'Urbanisme d'Avignon*
Je suis un lecteur attentif des mails qui circulent à la FNAUT. Je trouve que les interventions sont pertinentes. Simplement, comme il faut créer un peu de débat dans ce genre de réunion, je voudrais revenir sur un point que monsieur Champion vient d'aborder, à savoir celui de l'accès aux gares TGV.

Alors, il écrit beaucoup là-dessus. J'aimerais qu'on précise un peu la position, qu'on ait un petit débat là-dessus avec la FNAUT, notamment parce qu'il me semble qu'il y a quelques ambiguïtés à lever. Pour moi qui ne suis qu'un petit urbaniste, je me dis que c'est quand même mieux que les gares TGV soient plus proches des centres-villes et qu'évidemment, on aille à l'encontre de ce qui s'est fait depuis 20 ans. Même si on ne peut pas encore se prononcer, on pense qu'avec les nouvelles gares, cela se passera mieux que dans les expériences malheureuses du passé.

Simplement, dans les débats publics qu'il y a eu récemment et en particulier dans le sud avec le Languedoc-Roussillon et la Région PACA, j'ai trouvé les positions de la FNAUT, comment dire… assez étonnantes, notamment parce qu'elles préconisaient plutôt des gares en périphérie car c'est « plus démocratique » d'avoir des gares TGV qui étaient plus accessibles par tous les points du réseau.

Moi, en tout cas, il semble que ce n'est pas vraiment une bonne solution mais j'aimerais bien entendre la FNAUT là-dessus, et voir un peu quel est le point de vue global de l'association, à moins qu'il y ait plusieurs points de vue puisque vous êtes finalement une association regroupant différentes associations, 150 je crois. J'aimerais donc en savoir un peu plus sur cette position que je regrette un peu.

Jean Sivardière
Je crois que nos positions sur les gares TGV sont extrêmement claires : nous ne voulons plus de gares nouvelles. Il peut y avoir un cas particulier, par exemple à Montpellier où il est question de créer une deuxième gare urbaine, mais cela se discute. Personnellement, je ne peux pas vous répondre mais notre théorie est qu'il faut abandonner l'idée de gares nouvelles. Malheureusement, il y a encore beaucoup de projets de gares nouvelles : à Mont-de-Marsan, entre Béziers et Narbonne, ou encore dans l'est de Toulon. Et pourtant, il me semble que l'expérience montre bien que les gares nouvelles sont des échecs, un double échec en fait.

Le premier échec est pour l'usager : quand vous n'êtes pas motorisé, vous descendez à la gare de Louvigny, par exemple, en Lorraine, et vous trouvez éventuellement un autocar pour vous emmener à Metz ou à Nancy. Mais, si vous n'habitez ni à Metz ni à Nancy, si vous n'avez pas de voiture et bien vous restez là, vous ne savez pas quoi faire !

Pour l'usager, la situation est complexe même lorsque la situation est plus favorable, comme dans le cas de Valence TGV, où la gare TGV est située au croisement entre la LGV Méditerranée et la ligne Grenoble-Valence. Et bien, même dans cette configuration, les choses ne sont pas très satisfaisantes car les transports urbains et les transports départementaux desservent la gare de Valence-Ville mais pas la gare de Valence-TGV. L'usager se trouve très ennuyé même s'il y a une connexion entre le TER et la LGV.

Le deuxième échec de ces gares

© RFF

La ligne TGV à Avignon

situées à la campagne est l'échec économique : beaucoup d'élus fantasment sur les possibilités de créer des technoparcs, avec des entreprises innovantes naturellement. Langage habituel, la réalité est totalement différente et ça ne marche pas ! Allez voir à Vendôme par exemple : il était question d'attirer des tas d'entreprises. Finalement, il n'y a pas grand monde. Allez voir aussi à Mâcon, à côté de la gare de Lochet ; il y a des entrepôts qui se sont implantés là, simplement parce que les zones industrielles de Mâcon étaient saturées, mais cette occupation de l'espace autour de la gare n'a strictement rien à voir avec les TGV.

Je pense que même s'il peut y avoir ici ou là des positions divergentes, il n'y a pas de pensée unique au sein de la FNAUT mais la position de notre conseil national est parfaitement claire : nous ne voulons plus de gares nouvelles.

Je me permets de préciser quelque chose : j'ai rédigé pour la FNAUT et à l'attention de la DIAC, un rapport sur ces gares que j'appelle « ex-urbanisées ». Il est téléchargeable sur le site de la DIAC et vous verrez que la position est très claire : il ne faut plus de ces gares qui sont des « sémaphores dans le désert » comme je les ai nommées, qui n'ont aucun impact économique et qui sont à contre-courant de l'intermodalité. Notre position est donc très claire. Malheureusement, si vous considérez maintenant ce qui se trame sur la ligne Rhin-Rhône, et ce qui va sans doute se faire également sur la ligne Montpellier-Perpignan, et bien nous avons devant nous une bonne dizaine de gares de périphéries qui se préparent, avec l'appui des élus.

Brigitte BARIOL

"Nous allons en rester là, et je pense que nous aurons l'occasion de revenir sur ces questions plus tard dans la journée. Je vais proposer aux intervenants de la table ronde suivante de monter à la tribune. Donc M. Oudin, M. Séguret a dû arriver, M. Coppey et Mme de La Fournière. Monsieur Oudin, vous avez accepté de remplacer Mme Keller, Sénatrice du Bas-Rhin, qui a été retenue pour présenter le rapport sur les gares dont la réalisation lui a été confiée par Monsieur le Premier ministre en 2008, je crois. Vous avez donc fait partie de l'équipe qui a travaillé à ce rapport. Vous êtes conseiller au Sénat, directeur adjoint à la prospective, et ce rapport qui a été remis au printemps 2009 a fait, je crois, l'objet d'un gros travail de visites sur le terrain, de rencontres d'acteurs, et il se traduit par des recommandations, une vision consolidée à l'échelle nationale et une proposition typologique de gares identifiées pour aller vers l'action.

Je vous laisse faire votre présentation, à l'issue de laquelle vous répondrez aux questions de la salle."

Rapport de madame Keller sur la gare contemporaine

Christian OUDIN, ***Administrateur du Sénat, corédacteur du rapport Keller***

Merci Madame. Je vais vous présenter très rapidement le contenu du rapport de Mme Fabienne Keller sur la gare contemporaine. La mission a commencé ses travaux en octobre 2008 et elle s'est achevée début mars 2009 ; l'équipe était composée de trois personnes, Mme Fabienne Keller, sénatrice du Bas-Rhin, Jean-Michel Vincent, directeur du développement durable de la Région Ile-de-France et moi-même

© DR

Voyageurs de 3e classe descendus congelés de leur train, gravure d'Honoré Daumier.

Les objectifs de cette mission, qui avaient été arrêtés par le Premier ministre, comportaient une typologie des gares françaises, la promotion de l'écomobilité, l'amélioration du service rendu aux usagers, le développement des services en gare, les conditions de création de nouveaux quartiers de gare, l'adaptation des outils d'aménagement urbain et l'identification des modes de gestion de la gare.

Ces objectifs étaient ambitieux pour une mission de six mois. La méthode retenue a d'abord consisté à réaliser des visites de terrain pendant les deux premiers mois. Ces visites de terrain se sont déroulées aussi bien en région comme le montrent ces quelques photos prises au Mans ou à Marseille lors de la réouverture de la liaison avec Aix-en-Provence, que dans le cadre de déplacements à l'étranger notamment en Suisse et en Allemagne, où se déroulent des expériences très intéressantes. Je sais qu'aujourd'hui, vous allez entendre parler de l'expérience de Karlsruhe, mais le fonctionnement des chemins de fer suisse est, lui aussi, particulièrement instructif.

Ces visites de terrain ont été complétées par des tables rondes thématiques réunissant les différents partenaires concernés (SNCF, RATP, RFF, etc.) qui se sont tenues aussi bien en région, comme à Nantes à l'occasion de la première présentation du projet de restructuration de la gare, qu'à Paris. Les thématiques étaient transversales et ont porté sur l'Ile-de-France, sur l'information multimodale et sur les outils d'aménagement.

La mission a tout d'abord permis de cerner les enjeux des gares.

Un dessin de Daumier *(p. 37)*, que nous avons trouvé en visitant la gare de Valmondois, est l'exemple parfait d'une gare périurbaine connaissant, déjà au XIXe siècle, le problème de la qualité des services rendus aux usagers. Il montre des voyageurs de 3e classe descendus congelés de leur train. Cela nous donne une idée des difficultés qu'ont pu rencontrer les voyageurs dans le passé et qui, malheureusement, perdurent.

Ces gares du XIXe siècle étaient en fait déjà des gares périurbaines puisqu'elles ont été construites, la plupart du temps, en dehors des zones alors urbanisées. Ces gares ont, petit à petit, créé leur propre quartier, quartier qui les a enveloppées de part et d'autre de la saignée ferroviaire. Elles ont ainsi créé sur des terrains importants alors disponibles des dépendances techniques comme le château d'eau, la gare de marchandises, les dépôts des trains. Après une longue période de déclin qui s'est poursuivie tout au long du XXe siècle, les terrains retrouvent maintenant un intérêt certain alors qu'on manque de foncier dans les centres urbains. C'est le cas de la centaine d'hectares en voie de remodelage et de densification du quartier Malakoff à Nantes.

Un nouveau type de gare, que nous avons appelé « la Grande

© Sénat

Des terrains autrefois ferroviaires ou logistiques sont disponibles autour des gares créant un vaste potentiel d'aménagement (Grenoble)

Gare », émerge maintenant avec les exigences des correspondances multimodales. La gare historique sort de ses limites géographiques pour englober par degrés, les nouveaux espaces occupés par les trams, les trams-trains, les vélos, les piétons. Car c'est logiquement dans cette nouvelle « Grande Gare » que doit désormais s'organiser la chaîne complète des transports comme on le voit dans les gares de Nantes, du Mans, de Bordeaux ou de Saverne. Aujourd'hui personne ne le conteste plus ; il y a un an, ce n'était pas encore une évidence.

Un autre élément sur lequel insiste beaucoup le rapport, c'est le « facteur 4 », c'est-à-dire la multiplication par 4 des flux en gare d'ici à 2030. Il est clair que, sur un certain nombre de sites en particulier les sites parisiens, cette progression importante des flux va engendrer de réelles difficultés d'absorption des flux de voyageurs dans les prochaines années. On a déjà observé à de multiples reprises, notamment l'hiver dernier, des situations dramatiques à la gare de Saint-Lazare qui a dû être fermée dans l'urgence.

Le rapport insiste également sur un autre élément important qui est la confrontation entre deux cultures, celle du ferroviaire, et celle de l'aménagement urbain. Il convient d'en tirer les conséquences, notamment au regard de la formation des futurs ingénieurs qui auront à se pencher sur le développement de ces nouveaux sites et qui devraient y être préparés par des masters portant simultanément sur les deux approches.

Pour faire suite aux propos de M. Sivardière, qui est originaire de Grenoble, voici un exemple de ces projets en devenir avec le quartier

de la nouvelle grande gare de sa ville qui va pouvoir s'agrandir sur des terrains disponibles et qui étaient autrefois occupés par le Commissariat à l'énergie atomique. On voit bien que la gare sort progressivement de son cadre historique (p. 39) ; cette photo montre également la nécessité de concevoir simultanément le réaménagement urbain du quartier de la gare à l'occasion du réaménagement de la gare elle-même. Il est en effet peu productif de mener séparément des projets ferroviaire et urbain, car c'est l'opportunité de réparer des territoires qui avaient été abîmés par la saignée ferroviaire. C'est l'occasion unique pour redonner cohésion à l'ensemble de ces espaces.

Puisque ce rapport résultait d'une commande à honorer, on y trouve différentes typologies élaborées en vue de l'action. La typologie retenue distingue six types de gares.

D'abord les **mégagares parisiennes** qui sont au nombre de 6 et qui reçoivent chaque jour plus de 150 000 voyageurs (jusqu'à 750 000 pour la gare Saint-Lazare, un million pour la gare RATP du Châtelet).

Ensuite les 13 à 25 **grandes gares régionales** qui cumulent à la fois des trafics importants de lignes à grande vitesse, des TER et des lignes suburbaines, et qui reçoivent entre 100 et 150 000 voyageurs par jour.

Dans le type 3, on trouve entre 75 et 136 **gares de moyenne importance** (en-dessous de 100 000 voyageurs par jour), qui accueillent à la fois des liaisons à grande vitesse ou des grandes lignes et des trafics régionaux et locaux.

Dans le type 4 environ 400 **gares locales** qui cumulent des transports ferroviaires de proximité et des transports urbains. Le trafic y est surtout un trafic domicile-travail ou scolaire.

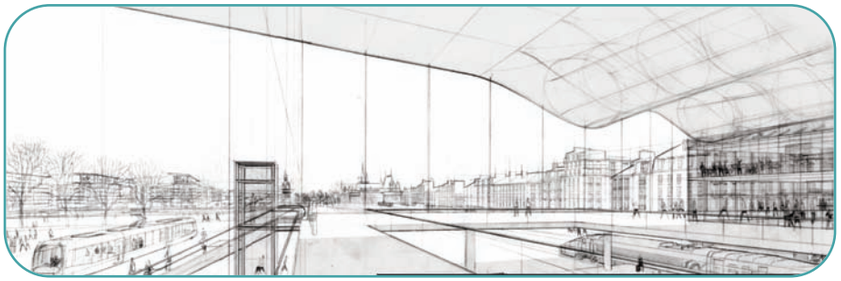
On arrive avec le type 5 aux 2 600 **petites gares locales ou de proximité**. Elles ne constituent pas directement l'enjeu du colloque sur les gares périurbaines.

Enfin, pour terminer, le type 6 correspond aux **haltes ferroviaires** les points d'arrêts non gérés (PANG) de la SNCF qui présentent néanmoins divers avantages pour les usagers (par exemple un parking à vélos ou des moyens de rabattement automobile).

Quels sont les constats du rapport ?

Le premier constat porte sur le fait que tous les acteurs sont vraiment très mobilisés pour l'adaptation des gares – en particulier périurbaines – aux nouvelles exigences de l'intermodalité. Ce constat est très positif, qu'il s'agisse de la SNCF, comme on peut le voir page 41 sur un dessin d'architecte pour la future gare de Nantes, de la RATP sur le pôle de Massy, ou de RFF pour les équipements destinés aux personnes à mobilité réduite.

Cette grande disponibilité est en revanche contrariée par un autre constat : celui du fractionnement des acteurs qui sont très nombreux.



© Vue d'artiste, SNCF

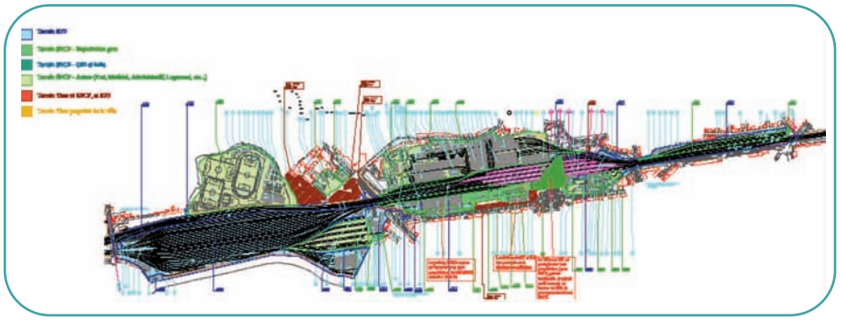
Future gare de Nantes Métropole

Lorsqu'on fait un tableau carré des intervenants et des compétences, l'obstacle apparaît encore plus impressionnant. Il pose ainsi le problème de la gouvernance des projets complexes.

Lorsqu'on aborde les conditions de la maîtrise d'ouvrage, comme le projet de Massy, on constate les grandes difficultés qui apparaissent derrière l'émiettement des compétences et il serait particulièrement souhaitable que des progrès notables soient faits sur ce point.

La question du foncier est évidemment un autre problème majeur. Ce graphe (ci-dessous) du foncier de la gare de Rennes donne une idée des difficultés auxquelles conduit ce partage des domaines de RFF, de la SNCF, de la ville, parfois des départements… Certains cas de dévolution ne sont toujours pas réglés après plus d'une décennie, comme, par exemple, celui de la propriété des cours de gares. Une opération comme celle de la gare du Mans, pourtant relativement simple, a ainsi exigé près de 40 mutations immobilières dont la mise en œuvre s'est étalée sur une décennie environ.

Par ailleurs, il est clair notamment si l'on procède à des comparaisons avec nos voisins qu'il y a un retard en France dans l'information multimodale fournie aux usagers. Or il est



© Rapport Keller

Fractionnement des propriétés en gare de Rennes

© C. Oudin pour le Rapport Keller

Superficie de l'Île-de-France en comparaison à plusieurs agglomérations

indispensable pour le voyageur qui arrive dans une gare avec un exploitant de disposer des informations qui lui permettront de poursuivre son trajet avec un autre exploitant. Le voyageur ne comprend pas ces différences de frontières ; son voyage se fait de point à point, et il faut qu'il trouve une information globale sur l'ensemble de son déplacement.

Comme le soulignait M. Sivardière, l'exactitude est aussi l'une des conditions de la qualité du report modal entre la voiture et le ferroviaire. C'est pourquoi l'exactitude implique aussi que l'information soit complète et fournie en temps réel, particulièrement en cas de situation dégradée.

Abordons maintenant le problème des retards d'investissements dans les gares. En raison de la longue période qui a été favorable à la route, le transport ferroviaire – notamment les gares – a accumulé un retard très important aussi bien dans l'entretien des grandes gares, je pense à la magnifique verrière de la gare de Bordeaux, que dans l'adaptation des gares périurbaines comme la gare de l'aéroport d'Orly (où passent des TGV, des trains de fret, et des trains régionaux), tandis qu'un bus la relie occasionnellement à l'aéroport.

L'Ile-de-France est en fait un cas à part, car à elle seule, elle correspond aux territoires des agglomérations réunies de Lyon, Marseille, Toulouse, Lille, Rennes et les deux tiers des déplacements quotidiens français s'y déroulent

Trop souvent, les gares de l'Ile-de-France sont en mauvais état ou inadaptées : la gare des Ardoines, la gare de la Fraternelle, un bâtiment qui a brûlé à Pontoise, une sortie de grande gare parisienne où les vélos se mêlent, de manière assez dangereuse d'ailleurs, au trafic automobile.

Quelles sont finalement les conclusions de ce rapport ?

• La première c'est d'affirmer que la gare est un centre de la ville ; j'ai été très heureux ce matin d'entendre les propos de M. Sivardière et du vice-président Nègre. A l'heure d'une mutation historique dans les modes de transports, mutation qui va certainement s'accélérer dans les prochaines années, notamment avec les engagements qui sont pris dans le cadre du Protocole de Kyoto et du post-Kyoto, on peut prévoir un report de trafic de la route vers le rail qui va conduire à réviser toutes les conceptions que l'on pouvait avoir jusqu'à présent sur la place et le rôle de la gare en milieu dense.

• Second élément : à partir du moment où l'on parle du Protocole de Kyoto et de la lutte contre les changements climatiques, un accent particulier doit être mis sur la promotion des modes de transports doux ou actifs en gare. La hiérarchie, qui est proposée dans le rapport, devrait désormais devenir la règle des opérations d'aménagement urbain autour des gares, à savoir que la priorité revient au piéton car il se déplace en ligne droite, sans contourner les obstacles. Les transferts modaux doivent se faire, si possible, de quai à quai.

Après le piéton, qui ne laisse aucune trace de stationnement derrière lui, vient le cycliste : en termes d'occupation au sol, on peut compter six cyclistes pour une voiture. Le cycliste doit donc être privilégié, car, après le piéton, c'est lui qui doit avoir la priorité sur les autres modes de déplacement comme l'automobile, (d'abord la voiture électrique, puis l'auto-partage enfin l'auto-solisme).

• Troisième élément : cette stratégie des gares doit être élaborée avec l'ensemble des partenaires. Les transporteurs sont certes des éléments moteurs de l'évolution des gares, mais ils ne sont pas seuls. C'est la raison pour laquelle il faut également associer les voyageurs et l'ensemble des partenaires sociaux aux décisions concernant l'avenir et le quotidien des gares. Le rapport propose ainsi la création de comités de site à côté des comités de ligne, car, dans des lieux où passe quotidiennement une population souvent supérieure à celle que l'on trouve dans les grandes places de la ville, il faut un lieu de dialogue et d'échange entre les voyageurs et les décideurs. Qui mieux que le voyageur quotidien pour aider au fonctionnement de l'espace public de la gare ?

Concernant l'information multimodale, il est clair qu'il n'y a pas de difficultés techniques particulières pour l'améliorer. C'est la raison pour laquelle le rapport suggère l'organisation d'un plan d'urgence. Les premiers résultats commencent déjà à se faire sentir. De même, il n'y a pas de difficultés particulières pour la mise en œuvre rapide du « grand plan des petits travaux » pour réparer les escaliers mécaniques en panne, les portes bloquées et les sonorisations défaillantes.

Concernant la gouvernance de la grande gare, si le rapport n'a pas proposé de revoir les lignes de partage entre RFF et SNCF, il propose en revanche de traiter la question de la gouvernance dès la phase de démarrage du projet car la gestion se prépare dès la conception avec la mise en place d'une structure commune. Un certain nombre de solutions juridiques variables selon l'importance des projets sont examinées dans le rapport : vous pouvez vous y référer. Ces solutions sont nombreuses, mais le choix de la structure la mieux adaptée doit être décidé par les partenaires eux-mêmes dans le cadre d'une stratégie qui doit être définie à l'échelon régional.

L'idée de créer une fonction de gestionnaire de la grande gare (le « manager de la grande gare ») revient sur le fait que, trop souvent, en raison même de l'émiettement des responsabilités et du découpage territorial de la « grande gare » au-delà des limites strictes de la gare traditionnelle, des tâches nouvelles apparaissent qui n'ont que peu de liens avec la fonction de transporteur comme la propreté du site, la sécurité publique, les relations avec les concessionnaires, l'organisation de manifestations culturelles etc. Cette fonction a été créée par nos voisins européens. Elle contribue à favoriser le dialogue, en particulier avec les usagers, et, finalement à améliorer la vie quotidienne des voyageurs.

Pour le développement des grandes gares dans les Régions, les investissements sont considérables. Le rapport fournit le chiffrage qui a été réalisé avec les transporteurs. C'est un point extrêmement difficile à aborder : il faudra bien entendu trouver les financements nécessaires, car la réalisation de ces opérations est souvent incontournable, ne serait-ce parfois que pour des raisons de sécurisation des flux de voyageurs. Des propositions ont été faites dans le rapport pour créer des financements spécifiques au profit du réaménagement des gares ; mais il faut bien reconnaître que, pour l'instant, c'est certainement le point du rapport qui a le moins avancé.

En ce qui concerne les stations et les gares d'Ile-de-France, je ne vais pas revenir sur l'intervention de Mme Ferri.

La dernière proposition du rapport consistait à demander à la SNCF de dissocier clairement son activité de gestionnaire de gares de son activité concurrentielle de transporteur ferroviaire dans la perspective de l'ouverture à la concurrence, au 1er janvier 2010, de son activité de transporteur. Cela est désormais chose faite, puisque la direction Gare et connexions a été créée depuis la remise du rapport au Premier ministre.

Le temps étant limité, je vous suggère, si vous avez besoin de précisions complémentaires, d'aller sur le site Internet créé lors de la publication du rapport et dont l'adresse est www.gare-ensemble.fr Vous y trouverez des informations plus détaillées que celles que je pouvais vous fournir dans un laps de temps très limité, en particulier sur les auditions et les tables rondes. Je souhaiterais, bien entendu, pouvoir répondre à vos questions si vous le souhaitez.

Brigitte Bariol

Merci M. Oudin pour cette présentation très synthétique. Avant de laisser la parole à la salle, j'aurais aimé vous faire préciser un point. Je pense qu'un certain nombre d'acteurs ont lu le rapport Keller comme étant vraiment focalisé sur les grandes gares, donc les 50 grandes gares que vous avez citées. Est-ce que vous nous confirmez que les 2950 autres en termes de recommandation et de préconisation sont prises en compte ? Et puis un autre aspect : vous avez évoqué la question des besoins d'investissement mais vous n'avez pas donné de chiffres.

Ces investissements sont estimés à 800 millions d'euros par an sur 20 ans, dont 300 millions pour l'Ile-de-France. Comment vous envisagez la mobilisation des sources de financements ? Est-ce qu'il y a quelques pistes quand même dans le rapport ?

Christian Oudin

Oui : il y a quelques pistes dans le rapport mais, compte tenu de la sensibilité des sujets, vous permettrez qu'un fonctionnaire, pour l'instant, ne s'avance pas trop. J'ai cru comprendre que c'était vraiment une actualité très brûlante, notamment en Ile-de-France. Je suppose que, dans les prochaines semaines, nous aurons plus d'informations.

Sur le premier point, il est évident que les petites gares sont tout autant concernées que les grandes et que les problèmes de gouvernance s'y posent dans les mêmes conditions. Le fait d'avoir une petite gare sans personnel SNCF, par exemple pour la vente des billets, ne change rien au problème. Il y a des problèmes de terrains, de locaux inutilisés, d'accessibilité, de participation à la gestion locale, de la municipalité, de la Région, et même, pour une petite gare, il y a souvent plus d'une dizaine d'acteurs. Ce problème de gouvernance se pose donc aussi pour les petites gares. Il me semble néanmoins que, si des structures de projets spécifiques sont indispensables pour les très grandes opérations, en revanche, pour les grappes de gares comme celles qui se trouvent sur les étoiles ferroviaires que nous avons vues ce matin, la question doit être examinée autrement au niveau de la Région.

Questions-réponses

Brigitte Bariol
Merci. Je vous propose de poser vos questions.

Régis Bergounhou, *Secrétaire général de la FNAUT*
Monsieur Oudin, vous avez parlé de l'information multimodale lors d'un voyage de bout en bout. Simplement, il me semble que, pour suivre l'expérience de Manchester, il faut qu'elle soit complétée par un titre de transport unique. Si l'usager doit payer à chaque changement de moyen de transport, je pense que c'est très dissuasif. Donc, si vous vous souvenez, on n'a pas beaucoup de retombées en France de l'expérience de Manchester, mais il y avait deux guichets uniques d'une part, et il y avait deux types de transport unique dans ce modèle.

Christian Oudin
Absolument, mais hélas, nous sommes victimes du passé car les systèmes qui ont été mis en place ont divergé pour de multiples raisons dans lesquelles je ne vais pas entrer maintenant. S'il y a un système intégré, c'est celui qui a été intégré par le STIF en région parisienne. C'est à ma connaissance celui qui fonctionne le mieux mais on voit très bien les décisions qui seraient à prendre pour que l'exemple de ce qui se fait en région parisienne soit étendu dans l'ensemble du territoire.

BB. En termes de tarification et de billetterie intégrée. Monsieur ?

Un auditeur
Oui, cela englobe la question précédente. Quand on a réclamé un métro à Lyon en 1964, on nous a dit : il faut toucher les gares. Donc on a touché Perrache, on a touché Brotteaux qui est devenu Part-Dieu. Part-Dieu a été fait pour 30000 usagers par jour, cependant certains jours on arrive à 150000. Après on a gagné Gorge de Loup, Veze, Venissieux par une intervention personnelle auprès de M. Fiterman, et on va bientôt inaugurer, en fin d'année, la gare Jean Macé, pour laquelle notre association lutte depuis 34 ans, et, enfin, en 2013 nous allons inaugurer la gare de Doulin.

A Lyon, il y aurait moyen de faire encore plusieurs gares en correspondance avec le réseau de métro. Par contre, quand on regarde la région lyonnaise, on a quinze pénétrantes ferroviaires, dont l'ancien chemin de fer de l'Est. Or quand on regarde, on a supprimé toutes les petites gares à proximité de Lyon. Alors on nous dit qu'on va inaugurer Jean Macé, on va inaugurer Charbonnais, qui est aussi une demande d'il y a 34 ans, mais on supprime des gares qui pourraient servir et être développées. On a supprimé depuis 1981 un nombre de haltes affolant dans la région lyonnaise et Rhône-Alpes. On se demande si, quelque part, il y a bien des gens sensés qui se projettent vers l'avenir, parce qu'il y a quelque chose qui ne va pas.

CO. Je vais vous répondre directement. Vous pourrez dialoguer sur le problème de Lyon tout à l'heure avec M. Soulage, mais ce que je peux vous dire avec l'œil extérieur que j'avais lorsque j'ai démarré cette mission en octobre, c'est que nous revenons de très loin. Je pense qu'on a frôlé la vraie catastrophe. Il faut que tous les acteurs, y compris les usagers, se mobilisent ensemble, pour faire avancer, pour remonter le ferroviaire au niveau où il doit se trouver. Je pense qu'il y a une réelle opportunité de le faire maintenant. Ce qui s'est produit ces tout derniers mois dans le cadre de cette crise économique et financière donne un fond favorable à ce travail de ré-établissement du ferroviaire. Et vous avez tout à fait raison de souligner que les projets qui avaient été développés les décennies précédentes étaient très sous-calibrés par rapport au besoin actuel. C'est tout à fait clair : il y a eu une erreur de prospective fondamentale qui a été réalisée, de même qu'il y a eu des erreurs commises dans la localisation des gares TGV lorsqu'elles ont été décidées il y a 20 ou 30 ans, tout cela est exact. Mais je pense que maintenant cela fait partie du passé, et il faut désormais regarder vers l'avenir et développer dès maintenant une vision qui prenne en compte le changement de paradigme et de société dans lesquels nous allons.

Christian Grinberg, *agglomération Creilloise*
A 50 kilomètres de Paris, il y a une gare qui est à la fois tournée vers Paris et vers la province. Ma question porte sur le devenir plutôt des espaces ferroviaires qui avoisinent les gares. Souvent, ces espaces sont des espaces sous-qualifiés. Le temps et l'histoire, qui ont abandonné en partie les transports ferroviaires pendant un temps, ont fait que ces espaces sont de mauvaise qualité et pourtant, l'étalement urbain, les problèmes qu'on a évoqués tout à l'heure, montrent la nécessité de les requalifier.

Or, pour nous, il y a un enjeu assez particulier, et pour d'autres gares également : nous ne savons pas très clairement quelles sont les volontés de RFF ou de la SNCF quant au devenir de ces délaissés ferroviaires. Je sais que vous avez évoqué dans le rapport Keller l'absolue nécessité d'un schéma directeur du patrimoine ferroviaire et je souhaiterais que ces schémas soient très vite mis en œuvre, dans la mesure où, autour de Lyon, l'on voit bien l'absence de prospectives et combien cette prospective a pu nuire au schéma de transport, et également à l'urbanisme dans les villes. Ces espaces dans ma ville sont gelés depuis des décennies sans qu'ils évoluent en quoi que ce soit. Je me permets donc d'insister sur ce sujet.

CO. Je vous remercie. C'est un témoignage tout à fait précieux. Le but de cette mission était moins de fournir un rapport parmi d'autres que de

créer une dynamique et un mouvement, qui ne se prolongeront que si les acteurs locaux en particulier se mobilisent. Vous avez tout à fait raison vous savez, l'Etat est loin, même la Région souvent est très loin ; donc c'est une mobilisation de terrain qui est indispensable pour faire bouger les choses. Et si nous pouvons créer le climat favorable à l'écoute des usagers d'abord, des habitants du quartier, des travailleurs qui empruntent quotidiennement ces axes, alors les choses vont bouger, mais c'est une mobilisation qui doit se faire d'abord sur le terrain. Merci encore.

Christian Grinberg
Juste un mot : c'est l'expérimentation que nous avons conduite depuis un an dans le cadre de la DATAR. Et effectivement, tous les usagers ont conclu à la nécessité d'un manager de gare comme vous le disiez, mais aussi sur la nécessité de savoir, pour pouvoir mener des opérations d'urbanisme, quel est le devenir des espaces.

BB. Je pense que nous pourrons interpeller le représentant de RFF qui sera à la table ronde sur cette question cet après-midi.

Edmond Luca, ***Association de Lyon Métro Transports Publics***
Au sujet du facteur 4, je voulais savoir s'il est effectivement, respecté dans la conception des nouvelles gares. Si on prend, par exemple, les gares de Valence ou d'Avignon pour le TGV, il semble qu'elles aient quand même des immenses verrières du style serres à paliers et je ne suis pas sûr que cela soit très bon pour le facteur 4 en ce qui concerne la consommation d'énergie, notamment pour le chauffage en hiver ou le rafraichissement en été. Merci.

CO. Je ne peux pas parler au nom de l'Agence d'Aménagement de la SNCF, mais je pense que vous aurez certainement la possibilité de poser cette question à un représentant de la SNCF aujourd'hui.

Esther Dubois, ***Communauré d'agglomération de Clichy-Montfermeil***
Sur des projets complexes comme ce site qui a un projet de métro, un projet de tram-train, et des projets de renouvellement urbain, je voulais signaler l'inadaptation des outils de planification actuels à ces projets sur ce que j'appelle une démarche de mobilité intégrée. Moi-même j'ai déjà travaillé en 1990 sur un projet de gare en centre ville à Noisy-le-Sec, dans une convention à l'époque avec la SNCF, ville-aménagement-transport, ce qui était déjà tout à fait en avance.

Mais aujourd'hui, je pense que les documents sont inadaptés. Si on prend les Plans locaux de déplacement, ces plans sont à court terme : ils n'adaptent pas les transports lourds et à long terme. Donc, comment intégrer une multiplicité de ces démarches temporaires de transport dans une mobilité intégrée quand déjà les documents de planification sont séquencés ? Je pense qu'il y a, dans le nouveau Plan de déplacement urbain de l'Ile-de-France, à prendre en compte cette dimension. Déjà, les Plans Locaux de Déplacement ont eu des démarches de convention ou de charte urba-transport. Pour sortir de la procédure et permettre une adaptation souple de la planification et de la prospective sur un territoire comme Clichy-Montfermeil, on est obligé de penser à l'avenir, et donc d'avoir des outils adaptés à une démarche de proximité. Ce n'est pas une prospective globale, on est sur une démarche de prospective adaptée, avec des outils adaptés sur des territoires locaux.

Je pense qu'il y a là vraiment matière à travailler sur ce nouveau métier entre l'urbanisme, les aménageurs, les transporteurs qui doivent avoir à un moment donné une structure commune dans ces fameux comités locaux, je pense qu'il y a un intérêt à développer ces comités intersectoriels au plan local. Ce peut être le cas pour Clichy-Montfermeil entre un plan de métro métropolitain, une station, station de tram, et des questions de renouvellement urbain, c'est-à-dire de redynamiser, de recentrer, ou comment créer au plan local une structure qui ait une crédibilité, y compris sur les dimensions financières. Donc une vraie structure de gouvernance : et il ne faut pas seulement le dire, mais le faire.

BB. Très bien. J'ai cru comprendre que ce n'était pas une question mais un témoignage, une déclaration qui conforte effectivement le rapport Keller, je vous en remercie. Effectivement, c'est encore une fois une démarche de terrain, ce sont les acteurs locaux qui seront en état de déterminer par eux-mêmes le type de gouvernance qu'ils veulent, les outils qu'ils retiendront pour développer leur projet. Et personne ne le fera à leur place, c'est évident.

Brigitte BARIOL
"Merci, monsieur Oudin. Je vous propose de poursuivre le cours de notre colloque avec une autre intervention, un autre angle de vue, plutôt un angle de vue de chercheur avec Sylvain Séguret qui a engagé un travail de thèse pour comparer cinq étoiles ferroviaires françaises et leur évolution dans le temps, aussi bien du point de vue de l'offre de transport que de l'évolution urbaine. Donc Sylvain Séguret, si vous voulez bien nous exposer votre travail…"

Résultats de l'étude RFF sur les étoiles ferroviaires de Strasbourg, Metz, Lille, Amiens et Rennes

Sylvain SÉGURET, ***Doctorant en géographie des transports, Service d'animation stratégique à la Direction de la Stratégie et du Développement durable de Réseau Ferré de France (RFF)***

Bonjour à tous. Je commencerai tout d'abord par une petite précision : le travail de thèse que je fais sur le transport ferroviaire ne porte pas explicitement sur les étoiles ferroviaires et dépasse même largement la comparaison des situations françaises, puisque je travaille aussi beaucoup sur le cas allemand qui est un pays dont on entend beaucoup parler depuis 2 ou 3 ans dans le transport ferroviaire, et qui inspire beaucoup d'aspects de notre système, aussi bien sur le sujet des gares que de l'infrastructure ou des services régionaux.

Donc le travail que je vais vous présenter aujourd'hui est une vision problématique du sujet tel que moi je le perçois, sur la base de ma recherche et sur la base d'une recherche qui a été faite en collaboration avec Francis Beaucire de l'Université de Paris I, qui est également mon université, et qui a été réalisée par cinq étudiants de master qui ont chacun étudié une étoile ferroviaire. Je vais vous présenter dans une première partie une synthèse des premiers travaux qui ont été faits sur le sujet. Ces étudiants sont dans la salle, si vous voulez des renseignements sur n'importe quelle étoile, je pourrais vous les présenter avec plaisir.

Je vais commencer par faire un rapide rappel sur ce qu'est aujourd'hui la mobilité en France, en termes chiffrés. Il faut savoir que le nombre de kilomètres parcourus tous les jours par nos concitoyens a été multiplié par 5 en 50 ans. En 1960, un Français faisait en moyenne 8,7 kilomètres, tous modes confondus. En 2007, ce kilométrage approchait déjà les 40 kilomètres par jour sans compter le transport aérien international. Avec celui-ci, on passe à 43 kilomètres en moyenne par jour et par habitant en France. Nous avons donc réellement une explosion de la mobilité plus en termes de kilométrage qu'en termes de nombre de déplacements. Depuis 20-25 ans au moins, le nombre de déplacements par jour et par personne ne bouge pas : il est à 3,5 en France.

Le deuxième aspect est le taux d'équipement des ménages en voiture, qui exprime simplement la part des ménages disposant au moins d'une voiture. Ce taux a aussi énormément progressé depuis les

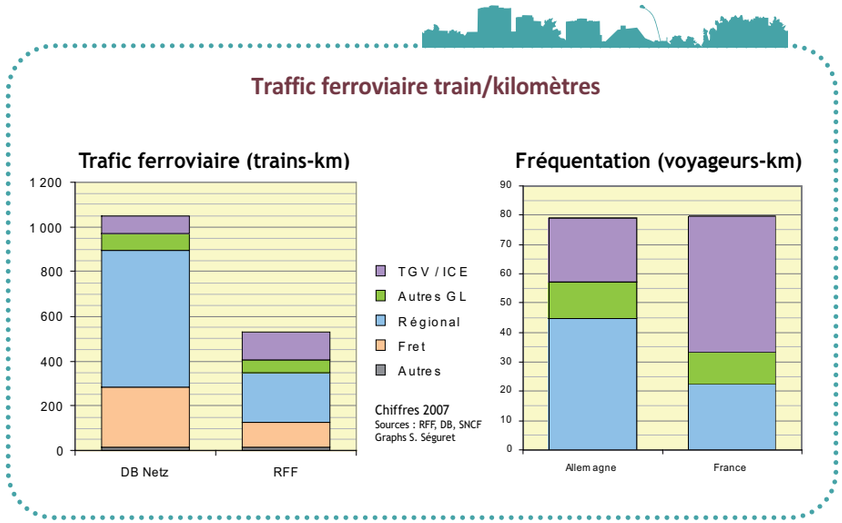
années 1950 : un ménage sur 5 était équipé à cette époque-là et aujourd'hui, tous les ans encore, ce taux d'équipement en voiture progresse, dans toutes les zones géographiques aussi bien à Paris – il y a encore quelques années le taux d'équipement était inférieur de 10 points au taux actuel – que dans les zones rurales, où il est évidemment plus élevé, et dans les villes de moins de 20 000 habitants. A l'exception de Paris, ce taux dépasse partout 80%.

Mais je dirais que le plus grave est l'évolution du taux de bimotorisation – l'équipement d'au moins deux véhicules au sein du même ménage. Depuis le milieu des années 1990, ce taux a progressé plus rapidement que le taux d'équipement général, ce dernier arrivant à « maturité ». Le taux d'équipement de deux voitures est particulièrement important dans les espaces périurbains, où les deux membres du ménage n'ont absolument aucun autre choix et ont acquis une deuxième voiture pour pouvoir travailler, se déplacer, emmener les enfants à l'école, etc. Ce phénomène de bimotorisation s'exprime aussi sur toutes les parties du territoire, y compris les zones les plus denses comme Paris ou les villes de plus de 100 000 habitants.

Si bien qu'aujourd'hui, la part modale de la voiture est de 82%, le train est à moins de 10% depuis déjà une quinzaine d'années, le TGV n'ayant fait que stabiliser cette part modale, parce que le trafic automobile a continué à croître jusqu'au premier tiers de la décennie 2000. La voiture représente également 83% des dépenses des ménages en transport et, en décalage avec les perceptions, les carburants ne représentent que seulement 22% des dépenses pour la voiture.

Je l'ai dit en introduction, je vais essayer aujourd'hui de donner une idée de l'effort à produire sur le périurbain, par la comparaison de cinq situations françaises et la mise en perspective de la situation française avec un pays, l'Allemagne. Le périurbain est un nouveau champ d'investigation pour le transport ferroviaire depuis plusieurs années. C'est la régionalisation qui nous permet aujourd'hui de traiter le sujet et c'est la « crise » énergétique de ces dernières années qui l'a vraiment mis sur la table et au premier plan dans les médias. Cette crise n'a fait que révélé la fragilité de la plupart des habitants résidant en périphérie des villes et à la campagne ; la fragilité du mode de vie de beaucoup de gens par rapport au prix de l'énergie.

On ne fait que commencer à comprendre les implications du mode de vie périurbain, ce qui engendre beaucoup de discours, de projets, de volonté, beaucoup de tâtonnements aussi, qui contribuent d'ailleurs à la visibilité du sujet. Mais on manque en France de repère sur ce qui est réellement faisable à grande échelle en matière ferroviaire en milieu périurbain. D'où ma question : à quoi peut-on comparer la situation française ?



Source : SNCF, DB, RFF, S. Séguret

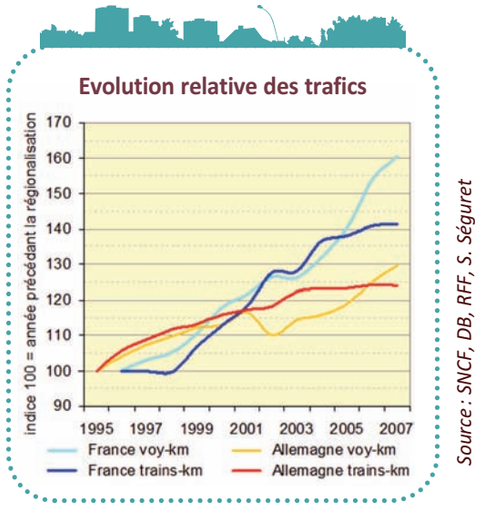
Peu de pays, à part en Europe, sont finalement bons en matière ferroviaire. Le Japon est toujours une référence, mais ici les différences sont fondamentales avec la situation française. Les Pays-Bas ou la Suisse sont aussi très séduisants mais, en fait, les systèmes ferroviaires de ces pays fonctionnent comme de gigantesques RER. Je reviens justement des Pays-Bas où vous avez sur les principales lignes du pays un train toutes les 10 minutes toute la journée et, au pire, en pleine nuit un train toutes les heures. En Grande-Bretagne, les enjeux du transport ferroviaire se sont focalisés sur la réforme et sur la concurrence. Les pays latins sont un peu comme nous : ils se sont beaucoup focalisés sur la grande vitesse, quoique certains réseaux urbains soient réellement développés. Que reste-t-il ? L'Allemagne, qui a plus de points communs avec nous qu'on ne le pense, notamment en ce qui concerne le cadre institutionnel. Je tiens à rappeler que l'Allemagne ne se réduit pas à la Ruhr. Ce raccourci vient du fait que l'Allemagne évoque souvent des régions denses, la vallée rhénane, c'est-à-dire des contextes qui ne sont pas comparables avec nous. Au niveau national, certes. Mais, quand on change d'échelle pour observer les dessertes urbaines ligne par ligne ou réseau par réseau, il y a quand même beaucoup de choses à dire.

L'Allemagne est un pays où les dessertes périurbaines se sont très fortement développées ces dernières années et on y rencontre beaucoup de sujets que nous sommes justement en train de traiter, notamment le cadencement et la mise en place de tarifications intégrées. Ce sont des sujets essentiels quand on parle des dessertes périurbaines, de la mise en place de réseau RER – qui s'appellent en Allemagne S-Bahnen. On trouve en Allemagne 12 réseaux de RER, qui n'ont évidemment pas tous la taille de celui de Paris, mais qui en ont souvent la consistance, ainsi que 2 réseaux de tram-train. L'Allemagne est le pays d'origine du tram-train.

Globalement, en termes de trafic, vous voyez dans le graphique page 52 que le réseau allemand (colonne de gauche) est deux fois plus circulé que le réseau français (à droite). C'est essentiellement le transport régional qui fait la différence (la partie bleue de la colonne). Vous avez trois fois plus de transport régional en Allemagne qu'en France – Transilien compris. Le transport régional comprend la desserte périurbaine et les trains express. La différence entre la France et l'Allemagne sur ce point s'explique essentiellement par le niveau des dessertes périurbaines et rurales.

La comparaison de la fréquentation des trains en France et en Allemagne montre, elle, que nous sommes dans des usages exactement en miroir : nous avons en France 2/3 de trafic en grandes lignes et 1/3 de trafic régional, alors que c'est exactement l'inverse en Allemagne : 2/3 de trafic régional et 1/3 de trafic grandes lignes.

Cela tient bien sûr à la consistance du réseau, aux caractéristiques géographiques, mais celles-ci n'expliquent pas tout. On peut vraiment se poser la question, et je pense que beaucoup de gens ici en sont convaincus, d'un déficit de transport régional en France.



Source : SNCF, DB, RFF, S. Séguret

Ajoutons à cela que l'on peut soustraire le transport en Ile-de-France (Transilien), qui est bien un transport régional mais particulier parce propre à l'Ile-de-France. Transilien faisant la moitié du trafic régional français, le trafic TER en province ne représente plus que le quart du trafic régional allemand, sur lequel retirer la Ruhr ou Berlin produit un effet négligeable.

Le graphique ci-dessus illustre la réussite de la régionalisation française qui a entraîné des taux de croissance très forts depuis la fin des années 90. C'est effectivement une réussite incontestable, institutionnelle, technique, commerciale, en France comme en Allemagne. Mais en comparant à présent l'augmentation absolue du trafic régional, on observe que le trafic allemand a augmenté deux fois plus que chez nous, alors

qu'on partait déjà d'un trafic régional beaucoup plus élevé. Quand le trafic français augmentait de 48 millions de trains-km – 54 millions en incluant Transilien – le trafic allemand progressait lui de 120 millions de train-kilomètres dans le même temps.

Comment se situe « TER fois 4 » par rapport à cela ? Tout d'abord, ne pas confondre avec le « facteur 4 », qui renvoie aux émissions de CO_2. « TER fois 4 » est une prospective perçue d'emblée comme très ambitieuse, puisqu'elle part de l'hypothèse d'une multiplication par 4 de la fréquentation régionale d'ici 2030. On en a beaucoup parlé, elle a impliqué tous les acteurs du transport ferroviaire et a pu marquer l'opinion, du fait des nombreux défis à relever pour répondre à la demande, notamment dans les gares, on vient de le voir dans l'exposé précédent. J'ai tout simplement chiffré cela, pour voir le résultat auquel on aboutit dans la comparaison allemande.

Sur la France entière, on a donc actuellement 1 milliard de voyageurs en transport régional par an, ce qui nous fait environ un Français sur 40 qui utilise le transport régional au quotidien. En Allemagne, sur la même année, on a deux fois plus de voyageurs régionaux, donc logiquement pour à peu près la même population, 1 habitant sur 22 utilisant le transport régional au quotidien.

Mais n'oublions pas qu'on inclut l'Ile-de-France dans les chiffres français, que sa part dans le nombre de voyageurs (2/3) est exceptionnelle pour un grand pays européen et que « TER fois 4 » ne concerne pas l'Ile-de-France. Pour équilibrer la comparaison, retirons aussi la capitale allemande et sa région – qui font déjà les 2/3 de la population de l'Ile-de-France. Il en résulte qu'aujourd'hui, Régions capitales mises à part, seul 1 habitant sur 115 en France utilise le TER dans sa mobilité quotidienne contre 1 sur 25 en Allemagne. Appliquons à présent le facteur 4 du « TER fois 4 » pour 2030, cela donne 1,1 milliard de voyageurs TER, soit 1 habitant sur 30 en 2030. Autrement dit, « TER fois 4 » en 2030 s'approche seulement du trafic allemand en 2007 (1 habitant sur 25), ce qui ne change pas énormément de chose sur la répartition modale générale.

« TER fois 4 » est-il donc suffisant, si l'on considère les enjeux en termes de réchauffement climatique, de dépendance aux énergies fossiles, d'aménagement du territoire ? On a vu que « TER fois 4 » soulevait des problèmes énormes et les défis semblent insurmontables. Alors qu'il est nécessaire de faire beaucoup plus !

D'autres chiffres illustrent bien le niveau du trafic ferroviaire en zone périurbaine. La fréquence et la desserte qu'on y trouve en fait le plus gros consommateur d'arrêts en gare. En France, on compte 35 millions d'arrêts en gare, pour tous types de trains. L'essentiel est dû au transport régional, la moitié est en Ile-de-France, c'est-à-dire que les TER marquent 16 millions d'arrêts. En

Allemagne on compte plus de 140 millions d'arrêts en gare pour le transport régional, ce qui reflète la forte densité de la desserte périurbaine puisqu'une bonne partie de ces arrêts en gare sont effectués par les RER, les S-Bahnen que j'évoquais au début de ma présentation.

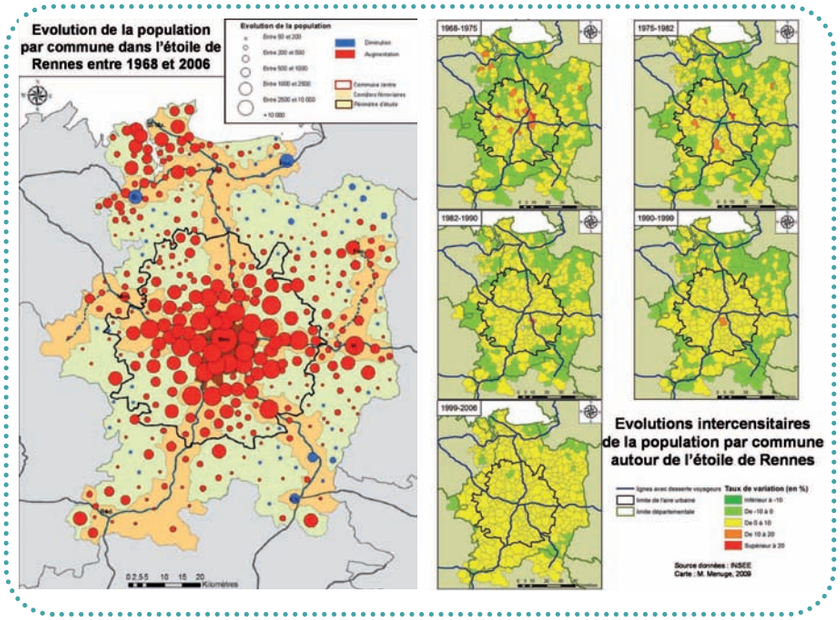
Ces dessertes S-Bahn sont des trains cadencés au minimum à la demi-heure en heures creuses, souvent au minimum aux 20 minutes en heure de pointe. Sur certaines sections centrales des grandes villes, comme sur la S-Bahn de Munich, on a un train toutes les 90 secondes, exactement comme sur le RER A. Les chiffres de la dernière ligne du tableau ci-dessous mettent en évidence que la S-Bahn de Munich, qui ne s'éloigne pas de plus de 40 km, transporte 6 fois plus de voyageurs que le TER dans toute la Région Rhône-Alpes, qui fait figure de région motrice en terme de trafic régional en France, ou encore 12 fois plus que l'étoile lyonnaise. Munich est une ville très intéressante car elle a démarré très tôt une politique d'articulation de l'urbanisme et du transport ferroviaire – la S-Bahn y existe déjà depuis 37 ans. Parmi les 24 villes étudiées il y a quelques années par l'Agence européenne de l'Environnement sur la question de l'étalement urbain, Munich est la seule qui n'a pas connu d'étalement urbain depuis les années 50. Voyez l'image que renvoie le réseau S-Bahn de Munich : les 13 branches rayonnent depuis la gare et sont raccordés par une section centrale qui concentre les trafics – mais aussi les problèmes d'où le projet d'un deuxième barreau central. De plus, le réseau n'est pas entièrement dédié comme à Berlin ou à Hambourg, plusieurs lignes sont partagées avec d'autres trafics régionaux ou du fret.

Venons-en maintenant, après cette perspective depuis l'Allemagne, aux cinq étoiles ferroviaires françaises. Il s'agit d'un travail que l'on démarre à RFF, le sujet de l'accessibilité territoriale a été identifié l'année dernière comme un axe fort de la politique de développement durable du réseau ferré français et de son évolution. Nous avons saisi l'opportunité de faire un travail sur les cinq étoiles ferroviaires françaises avec l'université de Paris I.

La problématique se manifeste par l'allongement des distances domicile-travail et surtout l'éparpillement du fait de la périurbanisation. On ne

	TER Rhône-Alpes	S-Bahn de Munich
Population	Lyon : 1,4 M	Munich : 1,7 M
Longueur des lignes	2 800 km	440 km
Nombre de trains par jour	1 100	1 000
Nombre de voyageurs par jour	130 000	800 000

Source : SNCF, DB, RFF, S. Séguret



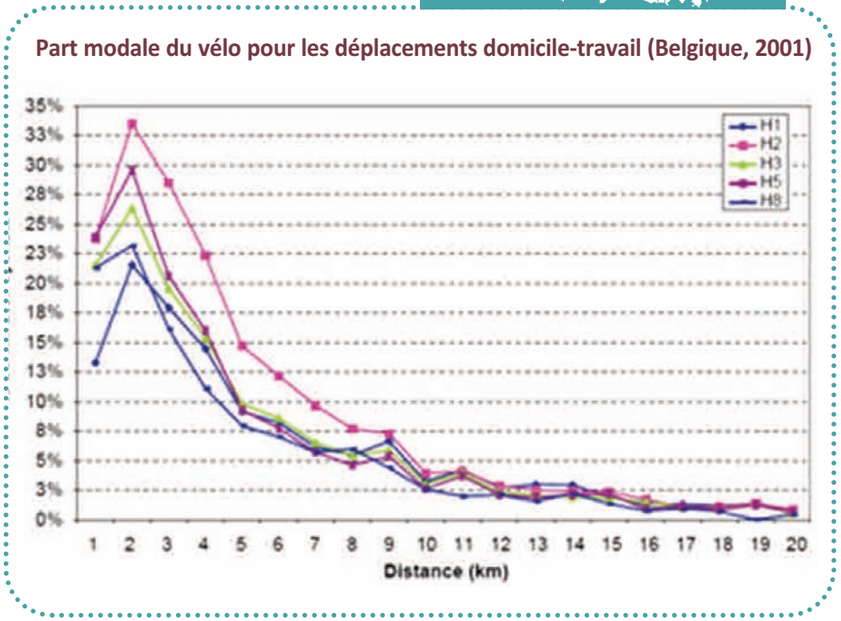
Réalisation Mathieu Menuge à partir de données INSEE, RFF et IGN

ferait certainement pas de colloque aujourd'hui sur ce sujet si la pression du prix de l'énergie ou les enjeux du changement climatique ne remettait pas en cause la mobilité bon marché. On s'est donc posé la question : quelle a été l'adhérence entre l'urbanisation et le réseau ferré sur les 30-40 dernières années ? Pouvait-on observer une articulation entre les deux ? Même si la problématique est bien connue, peu d'études ont déjà pris le sujet par cette entrée.

Une autre question se pose à la suite. Après 50 ans de périurbanisation française, observe-t-on autour des villes françaises des densités ou des contextes nouveaux qui font qu'une desserte ferroviaire, qui n'était pas justifiée il y a 20 ans, est maintenant envisageable, compte-tenu de l'urbanisation qui s'est produite depuis ?

Troisième question, l'articulation ville/réseau ferré constitue-elle une précaution suffisamment compétitive en matière de coût pour qu'on puisse contraindre la localisation de l'urbanisation le long des voies ferrées ? En effet, si les populations ne se sont pas installées près des voies ferrées, c'est qu'elles voyaient un avantage à se localiser autre part. Instaurer une contrainte de localisation provoque un changement qui peut avoir un coût, économique comme politique.

La méthode consistait à définir des aires d'influence urbaine qui dépassent les aires urbaines, définies par l'INSEE. On a donc retenu des périmètres en général de 40 à 60 km de rayon autour de la gare centrale de l'étoile étudiée, puis défini des corridors ferroviaires de 3 km de large à partir de la ligne existante (et non des gares). Nous n'avons retenu que des lignes encore existantes aujourd'hui ; les lignes fermées depuis les années 30-50 et dont le foncier a été vendu ont perdu leur caractère linéaire et n'ont donc pas été étudiées. La distance de 3 km à la ligne a été retenue car c'est encore une distance correcte pour envisager des modes de rabattement autre que motorisés. Des recherches montrent, comme par exemple en Belgique *(cf. graphique ci-dessus)*, que sur de telles distances le vélo peut encore attendre une part modale de 20%.

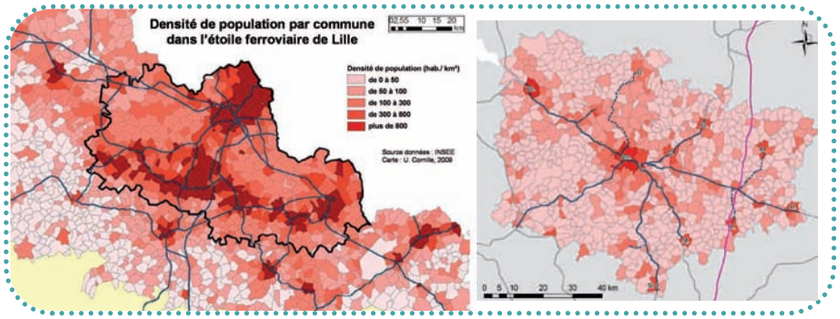


Source : Vandenbulke et al., 2009

Trois kilomètres peuvent paraître beaucoup pour le vélo mais en Belgique, ou aux Pays-Bas bien sûr, sur des distances de 1 à 3 km, le vélo est assez souvent le premier mode de transport pour accéder aux gares.

Nous avons travaillé à l'échelle communale, sur des données de population, de déplacements domicile-travail, sur les mises en chantier de construction et sur l'évolution de la desserte ferroviaire. Nous en avons tiré quelques enseignements. Le premier est assez simple : les corridors ferroviaires le long des lignes concentrent toujours la majeure partie de la population.

Vous avez à gauche, dans le graphique page 56, l'illustration sur Rennes : les ronds sont proportionnels



Source : données INSEE, carte U. Cornille, 2009

à la population et on voit que la plupart des lignes qui rayonnent à partir du pôle de Rennes touchent encore des communes assez peuplées.

Mais c'est une tendance qui s'est largement estompée dans le temps. Les cinq cartes de droite, (toujours sur Rennes) montrent l'évolution dans le temps pour chaque période intercensitaire de l'INSEE. Les couleurs vertes représentent des pertes de population et les tons jaunes à rouges des gains de population. Les gains de population se font d'abord autour de Rennes dans les années 70, puis la tâche jaune de la périurbanisation s'étend autour de Rennes dans les années 1990 et 2000. Les tâches rouges disparaissent du fait de la dispersion des gains de population sur de plus en plus de territoire. Finalement, la dernière carte montre que presque toutes les communes en profitent. C'est dire l'ampleur de la périurbanisation dans cette dernière carte qui représente la première moitié des années 2000.

Dans d'autres exemples, Lille à gauche et Amiens à droite *(voir ci-dessus)*, l'analyse peut être un peu plus nuancée du fait de l'histoire des réseaux. Sur Lille on a des densités de population qui correspondent très bien avec le réseau ferré. L'axe du bassin minier est particulièrement intéressant : cet axe court de Valenciennes à Béthune et bénéficie d'une infrastructure ferroviaire à double voie. Un million d'habitant, soit autant que l'agglomération de Lille, résident sur cet axe. Mais les trains vont surtout vers Lille et, surprise, il n'existe que 3 trains directs par jour entre Valenciennes et Lens. Pour la plupart des trajets possibles, des correspondances sont nécessaires à Douai ou Libercourt ; sans même parler d'aller jusqu'à Béthune…

A l'opposé de la région lilloise dense et maillée, le cas d'Amiens s'illustre par son réseau en étoile et les faibles densités de la Picardie : le seul axe structurant se dessine d'Abbeville à Albert, de part et d'autre d'Amiens. Pour le reste, les espoirs sont tout de même très limités. La deuxième carte sur Amiens montre que même en Picardie les emplois se concentrent sur le réseau ferré et que presque aucun pôle d'emploi n'échappe aux corridors ferroviaires.

Entre 1975 et 2009, l'évolution de la desserte ferroviaire se caractérise par une amélioration globale de l'offre, sous l'effet de la régionalisation. Depuis 10-15 ans, l'effet est très net, mais l'offre sur les étoiles reste tout de même à un niveau très moyen d'une quinzaine de trains par jour et par sens, au mieux 17 à Strasbourg. J'ai fait le calcul sur le réseau allemand, zones rurales comprises, et on observe 30 trains par jour et par sens, soit deux fois plus que sur nos étoiles.

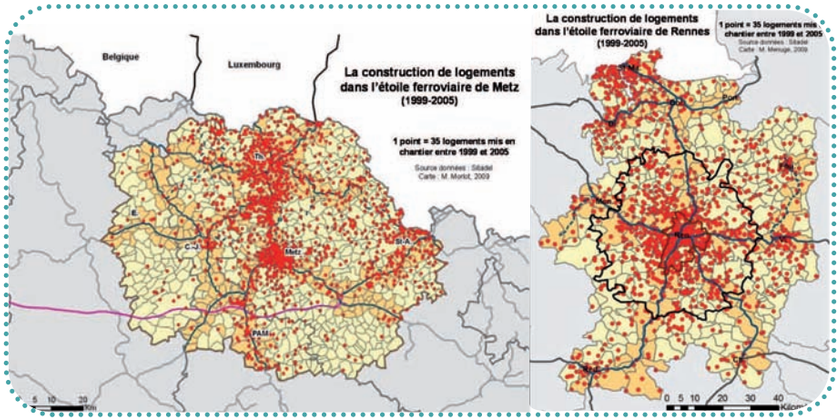
La vitesse des trains omnibus a elle aussi progressé, en partie grâce à la suppression de gares. Je renvoie à la remarque faite juste avant mon intervention ; rien que sur l'étoile d'Amiens ou de Strasbourg, une douzaine de gares ont été supprimées depuis 1975.

Ce qui est un peu plus surprenant, c'est que la croissance de population ne s'est majoritairement pas faite dans les communes des corridors ferroviaires, alors qu'elles couvrent finalement un territoire relativement important – en général 40% des zones étudiées. Le phénomène est particulièrement net à Metz, où 92% de l'urbanisation depuis 30-40 ans s'est faite en dehors des corridors ; à Rennes, Lille et Amiens la croissance s'est réalisée de façon équitable, indépendamment de la proximité d'une ligne ou non. Les corridors ferroviaires strasbourgeois ont quant à eux capté l'essentiel de la croissance, notamment du fait de la densité du réseau ferré.

On a également établi un scénario pour chiffrer la répartition de la population et la demande de transport aujourd'hui si l'on pouvait retourner dans le passé et cantonner tous les habitants arrivés dans le périurbain entre 1975 et 2006 uniquement dans les communes des corridors ferroviaires *(cf. tableau ci-dessous)*.

En respectant la structure des mouvements pendulaires vers le pôle urbain, les calculs aboutissent au résultat suivant : 2 200 navetteurs supplémentaires pour les corridors d'Amiens, 3 500 pour Metz et tout de même 8 800 pour Rennes. Ces chiffres reflè-

	Amiens	Lille	Metz	Rennes	Strasbourg
Part de la périurbanisation captée par les corridors entre 1975 et 2006	**40,4%**	**48,3%**	**7,2%**	**44,4%**	**82,2%**
Hypothèse : si la croissance démographique s'était concentrée dans les corridors depuis 30 ans, on aurait :					
Potentiel de navetteurs supplémentaires domicile-travail de la périphérie vers le pôle urbain	**2 176**		**3 520**	**8 821**	



Source : RFF

tent finalement la dynamique générale et urbaine de ces villes, notamment dans le cas de Rennes. Si l'on avait fait le choix de localiser les habitants près d'une ligne ferroviaire, on aurait aujourd'hui une demande de transport nettement plus forte, engendrant une offre plus substantielle qu'aujourd'hui.

Les deux cartes ci-dessus illustrent le nombre de logements mis en chantier dans les étoiles de Metz et Rennes, entre 1999 et 2005. La tache d'huile rennaise de périurbanisation s'étend de plus en plus loin, au-delà de la ceinture verte. Par contre, Metz connais une géographie plus heureuse des nouvelles constructions, mais les constructions n'ont pas été davantage attirées par la proximité des rails : on constate une très forte inertie où l'urbanisation appelle l'urbanisation, autour de Metz et sur l'axe Metz – Luxembourg, dans les vallées de la Fensch et de l'Orne, dans la région de Thionville.

En conclusion, je reviens sur les populations concernées par un éventuel report vers les corridors, tel que calculé dans une des diapos précédentes. Ces milliers de personnes par étoile pourraient certes justifier une offre de transport plus importante mais cependant, à l'échelle d'un bassin de vie, elles ne représentent que seulement quelques pourcents de la population. Du fait de ces différences de grandeur d'ordre, on ne peut donc pas uniquement fonder un report modal conséquent sur une seule politique d'offre de transport. Il faut passer à une politique de mobilité, articulée avec une politique foncière active, incluant la voiture, c'est-à-dire les problématiques de stationnement, de vitesse, de priorités, d'accès aux rues… Là encore, l'Allemagne est riche d'enseignements ; beaucoup de choses y ont déjà été faites et sont tout à fait transposables en France. Je vous remercie pour votre attention.

Brigitte BARIOL

"Merci beaucoup. Je pense que nous reviendrons sur la transposabilité du modèle rhénan cet après-midi avec l'exemple de Karlsruhe. Comme nous avons pris un peu de retard, je vous propose d'enchaîner directement avec la présentation suivante sur les contrats d'axes à Toulouse et que nous nous laissions, après la présentation, un quart d'heure de questions sur les deux sujets de présentation.
Pour les contrat d'axes de Toulouse, qui est une expérimentation des collectivités pour répondre à ce besoin de coopération, d'une mise en place d'une gouvernance, en mettant l'usager au cœur des préoccupations, nous avons une intervention à deux voix : monsieur Coppey qui est Président du Syndicat Intercommunal des transports de Toulouse, vous faites partie de la communauté d'agglomération du Grand Toulouse et vous êtes aussi membre du GART, et puis Nathalie de la Fournière qui est directrice d'Études à l'Agence d'Urbanisme de Toulouse, et vous avez donc travaillé de concert sur les contrats d'axes. Nous vous laissons la parole."

Les contrats d'axes et de gares : le cas de Toulouse

Stéphane COPPEY, ***Président du Syndicat Intercommunal des transports de Toulouse, Conseiller municipal de Balma, délégué à la Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse***

Merci, bonjour. Effectivement à deux voix, c'est typiquement dans la volonté du colloque, tout en sachant que nous avons une histoire dans le domaine des associations d'usagers des transports et même à la SNCF.

Rapidement, je suis élu local dans l'agglomération toulousaine et à ce titre donc Président du syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine. Nathalie se présentera ensuite, pour les questions d'urbanisme et d'aménagement de Toulouse.

Le syndicat mixte a la compétence transport conférée par la Communauté urbaine du Grand Toulouse et par deux autres Communautés d'agglomération, celle du SICOVAL ainsi qu'un SIVU, un syndicat de transports des communes alentour.

80 et quelques communes sont ainsi desservies. En tant qu'autorité organisatrice des transports urbains, nous sommes également maître d'ouvrage du Plan de déplacements urbains, exercice que nous sommes en train de finaliser en termes de révision et ce, sur le même périmètre que l'exercice qui est mené avec le concours de l'Agence de l'Urbanisme sur l'élaboration du SCoT sur 117 communes. On essaie donc d'avoir dans le même temps, sur la même période, une vision conjointe de l'urbanisme et des transports. Que le PDU soit le volet transport du SCoT est en soi un exercice intéressant.

Je voulais rapidement vous présenter quelques caractéristiques avant de vous parler de cette expérience qu'on mène depuis maintenant deux ans environ sur les contrats d'axes.

D'abord il y a une certaine complexité institutionnelle, je viens de l'évoquer en vous parlant de la composition du syndicat mixte des transports, et un contexte urbain également peu favorable aux transports publics. On le voyait tout à l'heure sur l'une des cartes présentées par M. Oudin qui nous montrait un peu l'étendue du périmètre des transports urbains rapportée à celle de l'Ile-de-France, c'est une agglomération peu dense. La ville de Toulouse a la même superficie que la ville de Paris mais est 4 fois moins dense.

Il est difficile de résister à l'étalement urbain dans un contexte de forte croissance démographique : on n'est pas du tout dans le cas de Strasbourg qui vient d'être cité, puisqu'on gagne, selon le périmètre, à peu près 15 000 habitants par an supplémentaires, et ce depuis quasiment une trentaine d'années. Et a priori, malgré la crise, ce phénomène ne s'atténue pas trop.

La planification recherche donc la cohérence urbanisme/transport avec un SCoT, donc l'ancien schéma directeur transformé en SCoT, avec ce qu'on appelait « des zones de cohérence », c'est-à-dire qu'on subordonnait à l'époque, et jusqu'à aujourd'hui, l'urbanisation au fait qu'il existe des réseaux de transport individuel et/ou collectif. Visiblement ce qu'on constate à l'usage, c'est qu'en fait cela n'a pas suffit à endiguer l'étalement urbain et à concentrer l'urbanisation autour des axes majeurs de transports collectifs des gares ou des pôles d'échange.

Je dirai quelques mots supplémentaires sur le PDU, dans le sens où une des idées majeures de ce Plan de Déplacements Urbains qu'on finalise actuellement, c'est de raisonner en pôle d'échange, c'est-à-dire de partir d'une vision qui était une vision très centralisatrice de l'agglomération, où tous les réseaux de transport étaient radiaux, vers une vision qui prend en compte d'une certaine façon l'étalement urbain. En tout cas le fait que, historiquement, une rocade s'étant construite, l'activité économique, universitaire, hospitalière, les centres commerciaux se sont progressivement agglutinés sur une bande de 500 mètres de part et d'autre du périphérique, mais également de certaines voies radiales avec des pôles qui peuvent clairement être identifiés (une quinzaine sur l'agglomération), cela va être pris en charge par le PDU pour articuler au niveau de chacun de ces pôles d'échange et de déplacement à la fois l'urbanisation et les réseaux de transport.

Ces pôles sont évidemment des terminus de lignes de métro ou de tramway, des points importants ou des gares pour ce qui est du périmètre urbain. Je rappelle qu'à Toulouse on a huit gares, dont trois récentes, dans la ville centre elle-même. Ces dernières ont été construites à l'occasion de ce qu'on appelle la ligne C, c'est à dire la 1re ligne de RER toulousain qui est venue compléter le réseau de métro. Et on a, si on fait le total sur les 117 communes dont je parlais tout à l'heure, un total de 25 gares, ce qui montre bien l'importance de l'exercice qu'il faut mener sur la question des gares et de l'articulation urbanisme-transport.

Il faut donc articuler l'urbanisation, c'est-à-dire faire en sorte qu'elle soit la plus dense possible, à proximité des pôles d'échange, qui eux ne doivent plus ressembler à des marées de parkings, mais intégrer ce qu'on appelle des maisons de la mobilité, des agences de mobilité qui offrent toute une palette de services en termes d'intermodalité : vélos, piétons, informations aux voyageurs, vente de titres, covoiturage, autopartage, gardiennage de vélos et location de vélos de courte durée

autour de ces pôles, à un niveau plus ou moins avancé.

En ce qui concerne le contexte urbain, on est à 800 000 habitants environ sur les 117 communes, un million d'habitants si on parle de l'aire urbaine, donc des 340 communes dans leur totalité.

En matière de gouvernance, il est important, quand on a des structures de décisions éclatées entre Région, département, syndicat mixte des transports, communauté d'agglomération et communauté urbaine, de trouver des moyens d'accords. On continue à pousser l'idée d'un syndicat mixte loi SRU.

A ce titre, je me réjouis des propos de Louis Nègre au nom du GART, puisque je suis également président de la commission Tarification et Financement du GART et à ce titre membre du Bureau élargi. Nous avions confié à nos députés et sénateurs le soin de porter un certain nombre d'amendements, et il y en apparemment un qui n'a pas été porté, c'est celui sur la décentralisation et la dépénalisation du stationnement, et je le regrette, mais on peut au moins se féliciter de ceux qui ont avancé.

Sur la question des contrats d'axes et donc de cette originalité que l'on essaie de mettre en œuvre depuis un an ou deux, existe un guide méthodologique qui vous sera présenté brièvement tout à l'heure.

L'idée est que si les autorités organisatrices des transports s'engagent à développer un projet de transport ambitieux de type métro, tramway, train cadencé ou bus à haut niveau de service, alors les communes, les communautés d'agglomération, les communautés urbaines s'engagent de leur côté, au titre d'un projet urbain, à plus de densité, de mixité autour du projet urbain. Quand on dit mixité, ce n'est pas seulement la mixité de l'habitat, avec aussi de l'habitat social, mais c'est bien la mixité entre habitat et développement économique. Plus d'accessibilité aux transports en commun, plus de facilité pour l'insertion des sites propres, mais également la question des participations financières.

On parle beaucoup dans l'agglomération de la notion de desserrement économique, surtout les élus des territoires périphériques qui se demandent s'il est bon que toute l'activité économique se concentre sur la ville centre, et s'il ne faudrait pas plutôt faire en sorte que cet essor économique se développe également sur la couronne ou la périphérie. Certains comme moi pensent que c'est plutôt sur les villes moyennes qu'il faudrait que ça se développe. On imagine mal un habitant de Toulouse par exemple, qui regroupe environ la moitié de la population, prendre le train pour aller sur un pôle périurbain et ensuite faire 3, 5, 10 ou 15 kilomètres à vélo, en voiture, en taxi ou en bus pour aller travailler. D'où l'importance de cette réflexion autour des gares. Si l'on est amené à desserrer cette activité économique, ou du moins à développer des activités nouvelles

plus orientées, par exemple, sur le développement durable, ailleurs que dans le cœur de l'agglomération, c'est bien uniquement autour des gares qu'il convient de la développer, en tenant compte du fait que l'habitat est également localisé pour beaucoup au cœur de l'agglomération.

Garantir une cohérence des politiques publiques et assurer l'efficacité socio-économique des projets, cela rejoint, et l'on retrouve les thématiques évoquées par rapport notamment au financement, la relation entre AOTU et communes. Cette relation est quotidienne, on en reparlera au titre de la manière de s'organiser pour mener les contrats d'axes. Après on débouche très vite sur la problématique du financement. Au niveau du GART comme de chacune de nos agglomérations, outre les idées déjà évoquées sur la dépénalisation du stationnement, ressort également celle de la captation des plus-values foncières.

© Thomas G.

Un travail a été mené et a fait l'objet d'une réunion au GART il y a une quinzaine de jours. En effet, capter des plus-values foncières le long des axes de transport collectif, c'est très séduisant si c'est simplement une part de la taxe foncière. Mais quand on regarde en détail, on voit que la valorisation foncière se fait non pas seulement le long des axes de transport collectif, mais plutôt sur un territoire plus étendu, comme semble le montrer une étude faite en Ile-de-France précisément. Et si tant est qu'une partie de cette taxe foncière puisse effectivement être captée, à qui doit-elle revenir ? Uniquement à l'organisateur des transports publics collectifs qui a incontestablement généré une partie de cette valeur ajoutée, ou également toute une série d'autres acteurs ? Quand on regarde ce qui pourrait revenir aux projets de transport, on est quand même plus modérés que par rapport à des ambitions très fortes qu'on pourrait avoir sur le sujet.

Un autre grand volet qui rejoint tout à fait le sujet d'aujourd'hui, c'est la question des ZAC, des Zones d'Aménagements Concertés, des projets d'aménagement qui peuvent être répartis le long d'un axe, mais plus précisément ciblés autour d'un pôle d'échange, autour d'une gare. Je citerai un exemple tout récent : dans l'agglomération toulousaine on s'apprête à délibérer sur la question de l'affectation d'un bilan de ZAC, d'une ZAC ancienne construite à l'époque de la première ligne de métro, cela va faire une quinzaine d'années, ZAC qui comme beaucoup d'autres a sans doute eu du mal à s'équilibrer au départ et qui a fini par dégager aujourd'hui plusieurs millions d'euros. Cela veut dire quelque part que si tous les acteurs concernés par un projet d'aménagement donné à un moment donné rassemblent leur foncier et acceptent d'investir et de se voir retourner la valeur ajoutée sur le territoire et que celle-ci ne revienne pas uniquement aux opérateurs financiers ou aux promoteurs immobiliers, on peut bien trouver un équilibre dans le temps des projets d'aménagement.

La seule difficulté c'est que cela s'inscrit dans le temps. Ce n'est pas quelque chose d'instantané. Or on a malheureusement trop souvent ce défaut inhérent à nos politiques publiques qui consiste à raisonner sur des horizons à 4, 5 voire 10 ans. C'est sans doute sur des échelles de temps d'une vingtaine d'années que l'on peut arriver à obtenir des retours sur investissements qui justifient les investissements réalisés dans des domaines comme par exemple les transports collectifs ou sur ces pôles d'échange.

C'était une introduction. Je vais laisser Nathalie de La Fournière poursuivre, vous rappeler l'historique de nos réflexions et vous donner quelques exemples des axes, ou des pôles d'échange « gares » sur lesquels nous avons commencé à travailler dans l'agglomération toulousaine.

Nathalie DE LA FOURNIÈRE, *Directrice d'Etudes, Responsable du pôle Politique des Déplacements, Agence d'urbanisme et d'aménagement du territoire de Toulouse (AUAT)*

La réflexion sur l'ensemble du rôle des gares est maintenant ancienne sur l'agglomération toulousaine. Lorsque l'INSEE a mis en lumière l'extension de l'aire urbaine de Toulouse, qui était passée à 342 communes et dépassait même dans certains cas les limites du département, cela a créé une sorte de choc. Une réflexion s'est mise en place à l'échelle de cette aire urbaine pour voir comment on pouvait structurer tous ces territoires périurbains dans lesquels l'étalement urbain faisait des ravages.

Dans les années 2003-2005, cette réflexion allait déboucher sur le partage d'un diagnostic, puis l'élaboration de scénarios prospectifs et d'une charte sur l'aménagement de cette aire urbaine. A la suite de cette démarche, des établissements publics de SCoT coordonnés au sein d'un GIP inter-SCoT ont été créés, de sorte que sur l'ensemble de l'aire urbaine, on ait une vision cohérente de l'aménagement. Le rôle du réseau ferroviaire dans cette réflexion a été très important, en tant qu'outil de structuration des territoires périurbains.

Sur ces territoires périurbains, il y a eu un travail de hiérarchisation des pôles, de façon à dégager quelles étaient, parmi toutes les communes, celles qui avaient le potentiel pour devenir des pôles qui permettraient de structurer la banlieue. Cette analyse s'est basée sur trois critères : autonomie du pôle (emploi déjà présent), niveau d'équipement (services, publics notamment déjà présents) et présence d'une gare.

Quand l'ensemble de ces critères était réuni, on considérait avoir l'amorce d'un pôle. L'idée des villes-gares, qui avaient un rôle important à jouer, est alors apparue.

Sur la partie centrale, qui est le lieu d'une « ville intense », on a aujourd'hui en réflexion un projet de cohérence territoriale qui est fondé sur la nécessité :

© AUAT/TISSEO

Critères de hiérarchisation des pôles

- d'accueillir une population très importante (une des caractéristiques locales est un accroissement démographique très élevé) ;
- de maîtriser l'étalement urbain, de polariser l'urbanisation (en favorisant l'émergence du pôle plutôt qu'en « saupoudrant » l'urbanisation un peu partout, et donc autour des gares) ;
- de relier l'ensemble du territoire dans la partie central ;
- de prévoir des dispositifs de gouvernance qui permettraient de suivre tous ces objectifs. Parmi eux les contrats d'axes et les contrats de gare ont été identifiés.

Au cœur de l'aire urbaine, un territoire baptisé « ville intense », a été identifié ; c'est un territoire qui doit accueillir à terme les transports collectifs, les habitants et des activités autour des transports collectifs. Son développement est conditionné par la réalisation des infrastructures de transport et la mise en place de bons niveaux de service sur les transports collectifs. C'est l'idée d'avoir une ville qui soit au moins « au quart d'heure » dans ce secteur là : tout le monde doit avoir toute la journée un service de transports collectifs tous les quarts d'heures qui permette de relier l'agglomération.

Cette ville intense ne peut donc vraiment fonctionner en termes opérationnels que si l'on dispose des outils permettant de conditionner l'urbanisation à la réalisation des infrastructures, et en même temps d'obliger à une certaine densité et mixité lorsque l'autorité organisatrice investit sur les transports. C'est là l'objet des contrats d'axes.

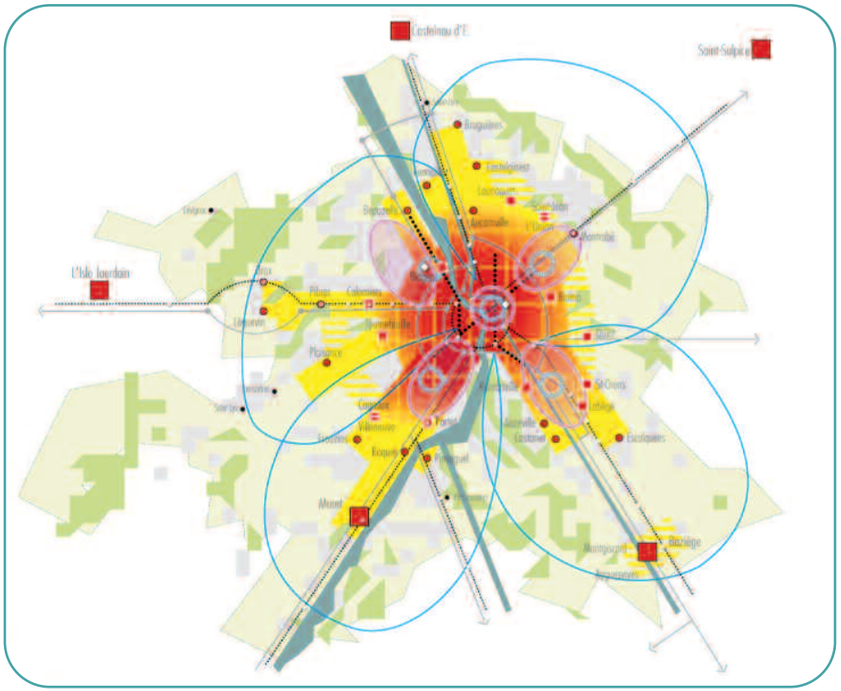
Cela se traduit également dans le PDU, comme l'a indiqué M. Coppey.

Si le concept de contrat d'axe paraissait séduisant et recueillait une certaine adhésion, la question a été de passer du concept à la pratique : est-ce que cette idée de passer un contrat entre l'autorité organisatrice et les collectivités qui accueillent le transport collectif est réaliste ? Est-ce qu'on a des marges de manœuvre ? Est-ce qu'on va vraiment réussir avec ce type de démarche à obtenir un renouvellement urbain qui permette de monter réellement la densité et la mixité ? Que peut-on en attendre vraiment ?

Un test a été réalisé sur le cas d'un bus en site propre qui existe déjà dans le sud-est de l'agglomération, autour duquel on avait des enjeux d'accessibilité au site et de densification. Ce test nous a conforté dans l'idée que c'était une démarche intéressante. Un guide méthodologique a été élaboré pour proposer une démarche et des outils.

Il s'agit bien d'une démarche partagée parce que sur cette question de la densification, pour passer aux travaux pratiques il faut vraiment être sur le terrain, c'est un travail qui demande un diagnostic très détaillé.

C'est une démarche qui se fait dans le temps, et qui associe un certain nombre de partenaires. Ce guide méthodologique contient également une sorte de boîte à outils qui est une liste non exhaustive d'exemples pratiques pouvant être intégrés à un contrat d'axes.



© AUAT/TISSEO

La « ville intense » bâtie autour des transports collectifs

Ces exemples pratiques ont donc été travaillés sous l'angle de la desserte d'un axe de transport urbain, mais la plupart d'entre eux sont tout à fait transposables au cas de l'urbanisme autour d'une gare.

Ces outils concernent plusieurs registres. Tout d'abord le registre de la planification urbaine : dans un contrat d'axes, une commune ou une intercommunalité peut s'engager à réviser le PLU communautaire ou pas, mettre en place des projets urbains, mettre l'accent sur l'aménagement urbain et également une politique locale de déplacement en faveur des modes doux. En termes de planification urbaine, de multiples choses peuvent être intégrées à un contrat d'axes. On trouve déjà la traduction du projet dans un plan d'aménagement et de développement durable PLU.

Par exemple, une commune a révisé son PLU en même temps que se sont réalisées les premières études du tramway, et a clairement inscrit dans sa stratégie de développement urbain des pôles, des centres urbains situés sur les stations de tramway, ainsi que les enjeux de renouvellement urbain le long du tramway. Cela peut paraître une évidence, mais cela n'est pas fait

partout. Cela permet également de communiquer sur la stratégie globale vis-à-vis des habitants. Enfin, l'ensemble de la déclinaison en règlementation doit évidemment être en cohérence avec ce plan d'aménagement et de développement durable.

Il y a de multiples outils dans la règlementation : les coefficients d'occupation des sols, les hauteurs, etc. On peut également aller sur des déclinaisons beaucoup plus fines à l'aide de l'outil « plan graphique de détail » ; on peut aussi travailler sur l'anticipation foncière (donc les emplacements réservés), dans certains cas des zones d'aménagement différé quand le projet n'est pas « mûr », les périmètres de constructibilité, d'étude, etc.

De nombreux aspects peuvent être intégrés dans le contrat d'axes entre une autorité de transport et une intercommunalité notamment dans le registre du projet urbain. On est là au cœur du contrat d'axes, surtout quand on est sur le cas d'un transport en commun qui va desservir une zone à urbaniser. Il faut alors intégrer au contrat d'axes des objectifs ambitieux de densité et de mixité ; on travaille également depuis déjà un certain temps dans l'agglomération sur la notion de seuil. Par exemple, si le projet permet d'atteindre un certain seuil de densité urbaine, on va pouvoir y mettre du tramway alors que si on est un peu en-deçà, on va mettre du bus en site propre. Ce sont évidemment des idées qui sont en débat. Cela permet aussi de phaser, c'est-à-dire qu'on peut tout à fait imaginer que dans un premier temps on ne va faire qu'une partie du transport en site propre parce que le projet urbain n'est pas assez avancé, et remettre à plus tard la deuxième phase du projet.

Ce qui est important aussi c'est l'organisation urbaine. L'exemple que vous avez à l'écran c'est celui d'une zone d'aménagement concerté dont les études se sont réalisées en même temps que les études préalables du tramway. Cela a donc permis de prendre le tramway en compte dans la conception de la zone, de mettre les équipements aux pieds des stations, de mettre les plus fortes densités au plus près des stations, d'avoir une organisation urbanistique qui soit lisible et qui donne envie de rejoindre à pied ou à vélo les différentes stations de tramway.

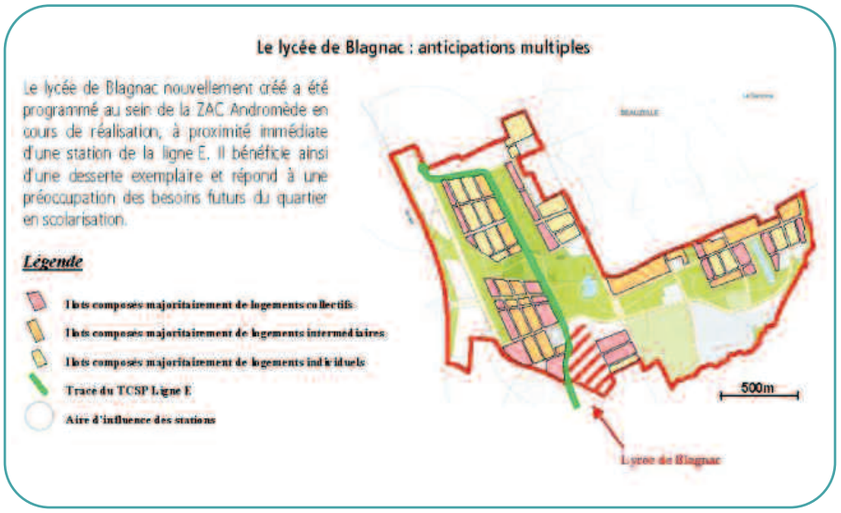
Un autre point ne doit pas être négligé non plus : parce que l'autorité organisatrice des transports urbains ne peut pas tout régler en matière de déplacement, de multiples aspects relèvent de la commune ou de l'intercommunalité, en particulier la question des cheminements piétons et de la lisibilité des accès. Vous avez là un exemple de repérage sur le terrain de l'ensemble des transparences piétonnes qui peuvent exister sur un territoire et qui sont très importantes pour l'accès de la population à l'axe de transport en commun.

On peut faire la même démarche autour des gares, où il y a souvent une réelle problématique de coupure urbaine. En termes de politique de stationnement, de plans de déplacement local, les communes peuvent agir sur le jalonnement, la lisibilité des espaces piétons et puis également la sensibilisation, la communication. Cela donne toujours un « coup de pouce » quand la commune annonce dans son bulletin municipal que le métro qui va arriver sera accessible à pied ou à vélo, et pas seulement en voiture, ce qui est loin d'être une évidence pour les habitants de la commune en question. Cela permet de mettre en évidence qu'il y a un bus, des cheminements piétons et vélos qui permettent d'aller prendre le métro au lieu de prendre sa voiture pour aller dans le parc relais.

Je vais maintenant prendre un moment pour vous parler d'un exemple de démarche intégrée urbanisme / transport.

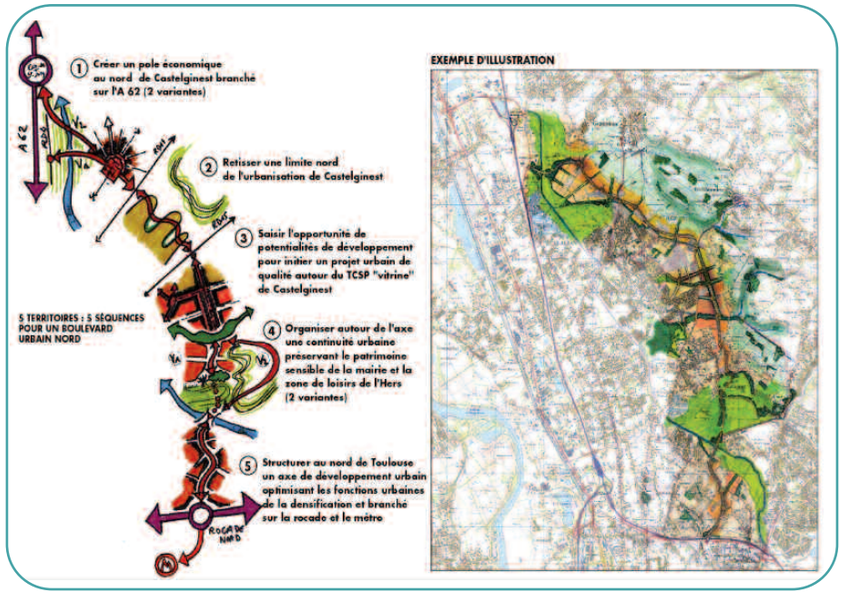
En introduction il a été beaucoup question des cultures professionnelles et là on touche du doigt cette question du travail en commun entre les urbanistes et les spécialistes du transport. Au départ, ce projet de boulevard urbain nord était uniquement un projet de voirie qui devait irriguer tout le nord de l'agglomération toulousaine. Avec le temps c'est devenu un boulevard urbain de type multimodal. On a donc intégré la dimension du transport en commun et on est même allé encore plus loin : à travers la notion de boulevard urbain multimodal, on sous-tend une notion de structuration de l'ensemble de l'urbanisation du nord de Toulouse.

Sur ce secteur-là, il y a eu un travail d'analyse du site, pas seulement sur l'infrastructure mais aussi sur la structuration de cet urbanisme étalé et disparate du nord de Toulouse. L'analyse a mis en évidence des séquences à enjeux différents. A



© SEM Blagnac, TGT et associés

Tracé du TCSP à proximité du lycée de Blagnac, Plan d'orientation générale, juillet 2004



© AUAT/TISSEO

Un exemple de démarche intégrée urbanisme-transport

proximité de la ville-centre, il y a encore des espaces qui ne sont pas urbanisés aujourd'hui, à deux pas du métro et donc un quartier très dense à créer. Ensuite il y a les contraintes environnementales avec des zones sensibles qu'il faut traverser au mieux. Puis une commune périurbaine, sur laquelle l'enjeu est de conforter une certaine densité et d'en faire un centre urbain de première couronne et pas une commune-dortoir. Au nord de cette commune il y a de nouveau des terrains à urbaniser, avec un enjeu de structuration et de conception de nouveaux quartiers assez denses. Ensuite on est plutôt sur un enjeu de limitations, il s'agit de marquer la limite entre un espace d'urbanisation un peu en « doigt de gants », où il faut arrêter parce qu'on est proche des coteaux et d'un espace qui a vocation à rester naturel, et puis ensuite un pôle économique.

C'est un travail qui se fait d'abord à partir du projet urbain et ensuite on intègre la dimension d'intégration d'un transport en commun en site propre et une dimension de voirie sur cet espace qui en manque pour que l'urbanisation soit lisible.

Un contrat d'axes qu'on aurait sur ce projet là permettrait de bien conditionner l'offre bus que peut mettre l'autorité organisatrice des transports au niveau de densité que l'intercommunalité est capable de mettre en oeuvre sur ces projets-là. Je ne vous apprends pas qu'il n'est pas facile de mettre en place de la densité dans des communes dans lesquelles les habitants sont venus habiter en pensant qu'ils seraient à la campagne. Cela n'a pas de sens de faire ce projet-là si la communauté urbaine n'identifie pas là un secteur d'urbanisation important, un enjeu. Il faut donc vraiment coordonner les services et, à chaque fois que c'est possible réaliser ce boulevard sous forme de voirie d'opération d'urbanisme, ce qui permet d'avoir une mise à disposition des emprises à l'autorité organisatrice du transport, en évitant de focaliser les concertations publiques sur l'infrastructure seule.

On a connu un cas de projet qui était repéré comme un boulevard urbain dans le schéma directeur, qui a été confié à une équipe qui n'a vu que l'aspect transport, sans que l'aspect urbanisme suive vraiment. Qu'est-ce qui se passe dans ce genre de situation ? Le maître d'ouvrage enclenche toute une procédure de réalisation de voirie, a des concertations avec des riverains qui trouvent que cela fait du bruit, donc se retrouve avec des routes en tranchées, des murs anti-bruits. A la fin, vous obtenez quelque chose qui n'est pas un boulevard qui structure l'urbanisation. Il est donc vraiment nécessaire qu'au quotidien, dans l'élaboration du projet, la partie urbanisme soit présente et ne soit pas « perdue en route ».

Les difficultés que l'on rencontre sur ce genre de projet, ce sont évidemment les réticences locales sur la question de la densité, qu'il faut tenter de dépasser en déplaçant le débat sur la question de la qualité urbaine et des formes urbaines. Ce sont également des points de décalage de calendrier, de décalage de priorité dans le temps entre l'urbanisation et le transport, et puis les différences de culture entre les spécialistes voiries et les spécialistes de l'urbanisme. Le pilotage de ces projets est donc très important.

Stéphane Coppey

Pour finir, un mot pour indiquer qu'à un moment donné il faut toujours qu'il y ait un pilote dans l'avion en phase de projet, de réalisation, et ensuite en phase d'exploitation, selon les cas : comité d'axes, comité de lignes, comité de site. La question ensuite est de savoir où est la place du public et de l'exploitant dans tout ça. J'en reviens à la question du manager de gare. Il ne faut pas confondre le fait qu'à un moment donné c'est bien la ou les collectivités qui sont porteuses d'un projet ; certes elles peuvent en confier la direction, tout ou partie, mais qu'il n'y ait pas d'équivoque au niveau de la propriété du foncier et des équipements, au niveau des financements et au niveau de ceux qui en assument ensuite la charge entre eux, et puis ceux qui assurent la gestion, où il peut y avoir de la place pour deux opérateurs. Le rôle des opérateurs n'est pas forcement d'être propriétaires mais je ne voudrais pas trop reboucler avec l'intervention de Mireille Ferri en introduction.

Brigitte BARIOL

“Merci pour cette présentation à deux voix dans laquelle nous sommes vraiment rentrés à la fois dans la boîte à outils que les collectivités essaient de mettre en place et dans les questions de gouvernance avec toute une chaîne d’outils qui vont de la planification du SCoT, qui polarise l’urbanisation jusqu’au contrat d’axes, qui est un engagement mutuel entre niveau de services apporté par l’AOT et l’engagement en terme d’urbanisme des collectivités.”

Questions-réponses

Jean-Claude Duhart, ***Président de l’association COBARTEC, Bassin d’Arcachon***

Je présente rapidement la situation chez nous, le pays du Bassin d’Arcachon : 17 communes, à la fin de l’année nous allons avoir 140 000 habitants. Nous sommes la zone en plus forte évolution démographique de l’Aquitaine, et en même temps nous venons d’avoir le cadencement de notre ligne régionale, qui est la première par sa fréquentation. Vous avez abordé la problématique urbanisation ferroviaire, urbanisation et mise en place des moyens de transport et je le lis avec la préparation du SCoT chez nous comme dans la plupart des agglomérations. Nous avons eu la stupéfaction, lors du dernier atelier, de la présentation par l’agence a-urba, soutenue par le maire de la ville la plus importante, La Teste, 27 000 habitants, de la proposition suivante : on supprime la voie ferrée sur la partie sud et bien sûr on n’émet pas d’autres propositions de transport collectif. Alors je tenais à couper un petit peu votre optimisme et celui de M. Oudin, qui a dit qu’il fallait travailler au plus près des réalités. Notre association demain matin va distribuer à l’ensemble des usagers 3 000 tracts, entre 6h et 8h30, pour inviter M. Jean-Jacques Eroles et le cabinet a-urba, qui anime le SCOT, à se référer par exemple à vos travaux, aux travaux du GART, aux travaux de la FNAUT, aux travaux de M. Oudin.

Un auditeur. Oui, c’est une question pour M. Séguret et qui concerne la comparaison entre l’Allemagne et la France, notamment la comparaison entre Lyon et Munich. N’aurait-il pas été encore plus probant de montrer la différence au niveau de l’agglomération elle-même plus que de Rhône-Alpes, dans la mesure où Munich n’est qu’une des grandes villes de la Bavière, la capitale régionale, mais il existe aussi des S-Bahns à Nuremberg, il y en a même à Ratisbonne je crois. Il y a en tout cas des offres vraiment très différentes par rapport aux agglomérations françaises.

Sylvain Séguret

Oui, je vous remercie de m’interpeller sur cette question-là. J’ai pris Munich parce que c’est une ville qui en termes de taille est comparable à Lyon, et qui est dans un espace ouvert, contrairement à l’Allemagne rhénane qui est plus ou moins contrainte par des vallées. Et puis à Munich, à part à Augsbourg, qui est à la même distance que Saint-Etienne, il n’y a pas de grandes proximités urbaines. J’ai aussi pris Munich pour la comparer à Rhône-Alpes parce que le seul chiffre de Munich déjà dépasse Rhône-Alpes, donc si j’avais pris le chiffre au niveau bavarois, qui est quand même plus grand que pour Rhône-Alpes, la différence aurait été encore plus grande. Voilà c’était juste pour dire que sur les 30 ou 40 kilomètres de rayon autour de Munich, on a 6 fois plus de voyageurs que sur toute la Région Rhône-Alpes, alors que pourtant on a deux villes qui sont de la même taille. Mais ce qui est intéressant à Munich c’est que la S-Bahn a été mise en place dès les années 70 et a été construite très progressivement. On a une politique en amont qu’il n’y a pas en France, car on s’est intéressé à ces problématiques qu’assez récemment, hormis en Ile-de-France.

Esther Dubois, ***Communauté d’agglomération de Clichy-Montfermeil***

J’ai une question par rapport aux agences locales de mobilité. J’avais assisté au bilan de l’ARENE sur les agences locales de mobilité en France et à l’étranger, et là aussi je voudrais atténuer l’optimisme de la présentation, que je trouve excellente et tout à fait intéressante en termes d’outils, sur laquelle il y a vocation pour beaucoup de territoires à prendre exemple et à coopérer, mais au-delà de cela, aujourd’hui les agences de mobilité sont souvent des produits transporteurs. Ils ne sont souvent pas conçus à l’origine comme un travail aménagement-transport, c’est-à-dire d’urbanistes, y compris de gens qui travaillent dans les services urbains d’agglomérations et qui ont des capacités à réfléchir sur les besoins d’équipements futurs ou services. Donc si on réfléchissait plutôt qu’en termes de densité, en termes d’intensité des relations et de correspondances de ces relations au sein d’un lieu, tout comme peut en parler Georges Amar ou bien d’autres, on ne serait pas dans une question purement technique mais dans une question vraiment de lieu de vie sur lequel on va générer de l’interrelation entre des services urbains et des services transports. On ne sera donc pas dans une dimension technique qui fera peur sur la densité, mais on sera bien dans une dimension humaine de développement durable, où il y a vraiment besoin de générer de la correspondance entre des services que ce soit de crèches, ou des

services de transports au même endroit. Je pense qu'il ne faut pas limiter cette question à la mobilité au sens purement logistique, mais aux mobilités avec un S c'est à dire les choix de possibilités de se déplacer, d'être mobile dans tous les sens du terme. Voilà, je voulais insister sur cette question parce que j'ai été atterrée du bilan des centrales de mobilité de l'ARENE. Même si j'apprécie le travail de l'ARENE, j'ai été témoin ce jour-là de la non-correspondance entre les questions de services urbains et de services à la mobilité. Merci.

Stéphane Coppey
Sur cette question, je crois qu'il ne faut pas confondre deux choses bien différentes : le comité de ligne, ou encore le comité de projet, qui va servir à la construction d'un projet conjoint urbanisme-transport en essayant d'associer l'ensemble des acteurs d'un territoire pour monter un projet, de ce qui peut être ensuite un comité de suivi, ce qui a été évoqué rapidement par Nathalie de la Fournière tout à l'heure, et repris plus en détails dans le guide méthodologique dont on peut vous laisser un exemplaire, comité de suivi qui va s'assurer dans le temps de la montée en puissance du projet d'urbanisme, du projet de transport. Et il faut également distinguer l'agence de mobilité qui, à mon avis, est complètement autre chose. C'est au quotidien ce qui va animer la partie mobilité-contact avec les usagers au sein du pôle de transport. On peut élargir, et on en a la volonté à Toulouse, d'élargir la notion d'agence de mobilité, à d'autres fonctions que la fonction de transport au sens strict du terme. On est en contact avec les grands opérateurs publics par exemple de la Poste, EDF ou autre, pour essayer dans la logique des fameux PIMS (des points d'informations multiservices) d'arriver à fédérer je pense notamment aux territoires périurbains voire aux territoires ruraux, un certain nombre de services. On n'est pas allés effectivement plus loin pour l'instant, mais c'est une bonne suggestion d'imaginer que ces points puissent également être des points d'articulation de tout ce qui peut se passer dans le milieu des emplois, dans le milieu culturel, etc. sur un territoire. Mais pourquoi pas ?

Un auditeur. J'ai un petit témoignage et une question. Mon témoignage est axé sur le thème des rapprochements de culture entre urbanisme et services de transport. En Picardie on a une autre approche pour l'instant, qui était sous forme d'étude, un peu d'étude-action, d'étudier 16 sites. C'est une étude menée par l'Etat, deux agences d'urbanisme et la Région, d'étudier 16 sites avec des projets plus ou moins avancés, effectivement d'urbanisation autour des gares. Donc c'est une autre approche, mais qui est complémentaire.

On a beaucoup parlé surtout, peut-être surtout dans le rapport Keller tout à l'heure, des besoins de financement, d'investissement, de remise à niveau des gares en termes d'amélioration des infrastructures, on n'a pas beaucoup parlé de fonctionnement, bien qu'il vient d'y être fait un peu allusion avec la question des PIMS par exemple, mais j'insiste beaucoup sur le côté du financement de la présence humaine dans les gares, et puis deuxièmement du financement quand on parle de renforcement de l'amélioration de l'offre ferroviaire, de renforcement de dessertes. Et sur ces deux aspects là, les Régions vivent des grands moments de solitude, souvent pour financer, vis-à-vis de la SNCF, donc j'espère qu'on en reparlera cet après-midi.

Ceci dit, dans l'expérience de Toulouse je ne sais pas sur l'aspect fonctionnement, parce que sur le financement du fonctionnement on est dans la durée. C'est un fonctionnement qui est parti pour bon nombres d'années, ce n'est pas comme l'investissement qu'on paye une fois pour toutes.

Xavier Desjardins, *Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne*
J'avais une question à propos de votre présentation toulousaine, et d'une phrase de M. Coppey. Vous avez évoqué la possibilité pour financer les réseaux de transport public de taxer la plus-value foncière qu'ils pourraient générer. Cela me pose une question : on voit bien qu'une des difficultés c'est d'inciter entreprises et habitants à aller le long de ces voies ferroviaires, ces lignes de tramway, etc. Si on met une taxe supplémentaire, est-ce qu'on ne va pas finalement freiner l'urbanisation à côté de ces axes ? Ça pourrait être un des effets qui pourraient être vertueux pour le financement du transport, mais assez néfaste pour l'urbanisation. Et de ce point de vue là, je me demande si une source de financement ne pourrait pas être plutôt que de taxer la construction près des gares, de taxer plutôt la non-construction, c'est-à-dire taxer la sous-densité près des gares ou des nœuds ferroviaires, à décider peut-être localement, etc., ce qui pourrait avoir pour effet plus vertueux d'inciter les propriétaires fonciers à développer des programmes immobiliers qui répondent à votre souhait d'urbanisation transport/urbanisme. Donc j'aurais tendance à dire qu'effectivement jouer sur les prix du foncier près des gares c'est intéressant, mais j'aurais plutôt tendance à penser que le système inverse à celui que vous proposez pourrait être plus vertueux, même si, d'un point de vue fiscal, il serait évidemment très compliqué à mettre en œuvre, mais d'un point de vue intellectuel il pourrait être intéressant à creuser.

Jean-Michel Hua, *SNCF Gares et connexions*
Ma question portait sur la maîtrise de la dimension temps dans les projets et dans des démarches comme celles des contrats d'axes, puisqu'on voit, après toutes les interventions de ce matin, qu'on est sur des problématiques et des sujets qui méritent une vision à long terme, voire à très long terme, avec l'évolution des besoins, l'évolution des attentes, l'évolution de

l'urbanisme, on est sur des sujets qui demandent des horizons longs et pour longtemps. Et à côté de cela on a des échéances et des horizons des différents acteurs : je pense aux horizons politiques, je pense aux horizons économiques aussi, qui sont souvent nettement plus court terme avec des exigences et une pression. Et puis on a un décalage temporel parfois entre les projets, indépendamment de l'horizon en lui-même, du fait que les uns les autres ont leurs exigences, la volonté de faire évoluer un projet, un quartier, d'une collectivité à l'autre. Donc voilà : ma question porte sur comment maitriser, comment améliorer et comment prendre en compte cette dimension temporelle et est-ce que ça marche par rapport à une démarche de contrat d'axes où on fait un peu petit un point zéro, comme si tous les projets avaient leur vie commune, ce qui n'est pas le cas.

Stéphane Coppey

Sur le premier point, l'idée des agences de mobilité quelque part est de fédérer de nombreux services au niveau d'une gare ou d'un pôle d'échange, c'est précisément l'idée de garantir une présence humaine sur ces lieux. Sinon effectivement si on ne raisonne que « trains », on sait ce que fait la SNCF d'une manière générale, sur les petites gares, elle ne met plus de personnel. Si on met un service vélo tout seul humanisé, c'est pareil, on aura du mal aussi à l'autofinancer, c'est donc en mutualisant tout un ensemble de besoins qu'on arrive à justifier une présence d'une ou deux personnes en continu ou en tout cas sur un éventail horaire le plus large possible au niveau des gares. La question du financement conjoint reste posée et est à maîtriser, à mon avis, par la collectivité ou les collectivités dans leur ensemble, quitte à ce qu'elles sous-traitent effectivement ou qu'elles délèguent cette compétence de services publics à un opérateur. C'est vrai qu'à Toulouse on a peut-être cet avantage d'avoir pris en régie directe l'exploitation des réseaux de transport, donc c'est la collectivité elle-même qui prend la décision, qui met le personnel, donc la question effectivement de la duplication avec l'opérateur sur la partie volet urbain ne se pose pas, d'où après toutes les compétences : est-ce qu'on a la compétence pour faire du vélo, est-ce qu'on a la compétence pour faire du covoiturage, etc. C'est vrai qu'on y a répondu, nous, positivement. Est-ce que c'est possible d'y répondre positivement dans toutes les agglomérations, de s'approprier l'ensemble de ces compétences ?

Il faut aussi ramener ces problèmes de coûts d'exploitation et de financement d'exploitation et de la présence aux échelles respectives. Je me suis livré à un petit exercice rapide sur les gares régionales en Région Midi-Pyrénées. Ce n'est quand même pas forcément des montants qui sont du même ordre de grandeur que par exemple le coût du service public ferroviaire sur la totalité de la Région. Rapidement, on est dans un rapport de 3 millions à rapprocher aux 100 et quelques millions d'exploitation du réseau dans son ensemble si on prend en compte l'ensemble des partenaires qui peuvent effectivement participer à cette exploitation.

Sur la question de l'effet néfaste de la taxe : je ne sais pas si on peut aller jusqu'à imaginer qu'il puisse y avoir effectivement un effet néfaste d'une taxe foncière sur des choix d'implantation. Ceci dit votre suggestion est intéressante en tout cas à mon avis, à étudier, à prendre en compte, c'est-à-dire plutôt taxer le fait que des territoires vitaux, majeurs ou stratégiques restent non-urbanisés. Je crois que SNCF, et notamment RFF, ont bien compris tout l'intérêt qu'ils avaient à valoriser toutes ces emprises foncières à proximité des gares. La question est bien qu'elles les mettent au pot d'un projet collectif amené par les collectivités.

Dernière question sur le décalage temporel des projets. C'est sûr que c'est ambitieux un contrat d'axes. On a les premiers retours d'expérience en région toulousaine, même si ce n'était pas forcement toujours formalisé sous cette appellation-là. Il y a des projets, je vais citer un projet qui n'a pas fait l'objet d'un projet de site propre, mais en tout cas globalement d'un projet de services, c'était le Cancéropôle à Toulouse qui a remplacé l'usines AZF qui a explosé en 2001, les promoteurs du projet de Cancéropôle nous ont annoncé successivement des reports de délais, après nous avoir poussés, au niveau de la collectivité, à mettre en place les services. Enfin, on a fini par mettre en place les services publics de transport avant que les outils et les nouvelles installations du Cancéropôle ne soient présents. Donc on dépense au niveau de la collectivité actuellement pas loin d'un million d'euros équivalents « an » sur des services de transport où il n'y a quasiment personne dedans pour l'instant. Ce qui prouve bien toute la difficulté : il y a un moment donné même quand on n'est pas sûr de l'investissement, ou quand on a enclenché à la SNCF tout le mécanisme de mise en place d'un service, ça devient assez compliqué de revenir en arrière quand on a embauché des conducteurs, acheté le matériel, mis en place, etc.

Alors, autre retour d'expérience sur la zone Andromède que citait Nathalie de la Fournière tout à l'heure ; pareil, on a été très poussé, on avait deux choses : on devait desservir à la fois la zone AéroConstellation, donc de construction de l'Airbus A380 et une zone d'urbanisation qui est construite à côté. Le projet tramway se construit actuellement et sera finalisé dans un an, j'allais dire qu'on est en retard par rapport au projet de l'usine, mais encore assez en avance par rapport au projet d'urbanisation. Donc il faut se caler. La réponse que j'aurais tendance à donner c'est la réponse en termes de phasage, c'est-à-dire que je pense qu'il est important, dans tous ces projets, on parlait de cadencement, de la nature, de la hauteur du cadencement par exemple le ferroviaire à mettre en place au niveau d'une gare ou sur un transport en commun en site propre,

c'est d'arriver à avoir des projets qui soient phasables dans le temps et de façon à, au travers du comité de suivi, être capable de réajuster autant qu'on le peut les niveaux de services qu'on met en place en fonction de la montée en puissance de l'urbanisation et inversement de pousser éventuellement les feux sur de l'urbanisation qui tarderait à se mettre en place alors que le projet de services, lui, est là. C'est la seule réponse que j'ai en tout cas.

Nathalie de La Fournière
Le contrat permet d'avoir une vision cohérente, une vision stratégique à terme, et il est vrai que dans certains cas il faut être capable de phaser le projet de transport en commun, et il faut être capable en même temps de geler l'espace de façon à ne pas gaspiller ce territoire qui a une autre valeur mais que pour l'instant les élus locaux ne sont pas prêts à faire du projet à la hauteur des ambitions de départ.

Brigitte BARIOL
"Merci Président, merci aux intervenants. Je vous propose que nous en restions là pour les débats de ce matin, pour essayer de garder du temps pour les débats de l'après-midi."

Après-midi

Brigitte BARIOL

“Si vous nous rejoignez seulement cet après midi, ce matin nous avons eu une présentation assez fortement portée sur les attentes des usagers par les représentants de la FNAUT, nous avons eu des échanges assez intéressants autour du rapport Keller sur les gares présenté par Monsieur Oudin, et puis nous sommes rentrés plus dans la réalité du fonctionnement des étoiles ferroviaires, avec le travail de recherche de Sylvain Séguret et de l’université de Paris, pour commencer à aborder la question des outils mis en place par les collectivités pour répondre à ces besoins de gouvernance, de coopération entre les différents acteurs du ferroviaire et de l’urbanisme pour conduire des politiques intégrées de mobilité et d’urbanisme.

Cet après-midi nous allons avoir une séance en deux temps : d’abord nous allons poursuivre dans les exemples européens et français, avec trois présentations de démarches italienne, allemande et française, puis nous aurons une table ronde conclusive avec les représentants des associations de collectivité, mais aussi de la SNCF et de RFF.

Nous allons donc avoir trois interventions. Le premier témoignage sera italien, avec l’intervention de monsieur Bruno Ginocchini, qui travaille dans une association qui est l’équivalent du GART, Federmobilita. Vous allez nous présenter des expériences italiennes de réouverture de lignes de gare, dans deux régions, dans des contextes qui sont j’imagine assez différents, en Emilie-Romagne autour de Bologne et de la gare de Casalecchio, et autour de Naples avec la gare d’Aversa.”

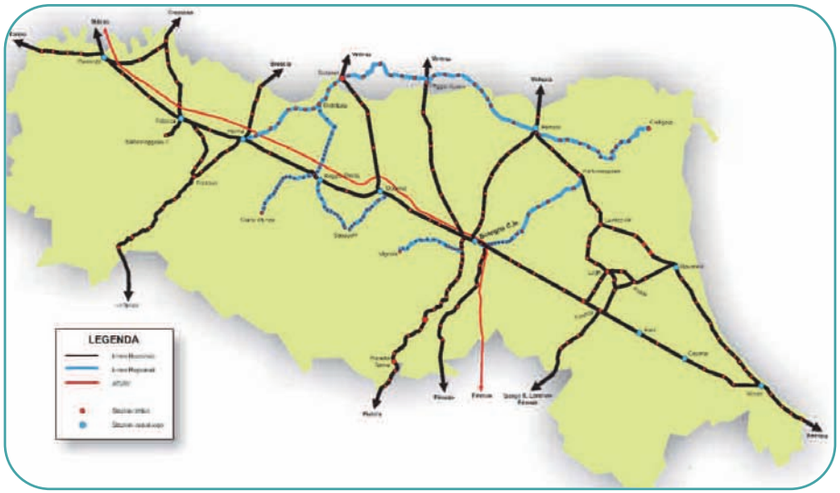
Bruno GINOCCHINI, ***Conseiller de M. Alfredo Péri, Président de Federmobilità, vice-président de la Région Emilie-Romagne (Italie)***

Mesdames et Messieurs, merci encore aux organisateurs d’accueillir notre association à l’occasion de ce colloque vraiment très intéressant. Monsieur Alfredo Péri, le président de l’association Federmobilità, avec qui j’ai l’honneur de travailler depuis longtemps, vous salue.

Lors de mon intervention, j’évoquerai tout d’abord les conditions qui nous permettent de parler de quelques bonnes pratiques en Italie, et vont de pair avec un nouveau climat culturel et une nouvelle adhésion politique au transport par rail. Je présenterai rapidement deux cas et j’évoquerai les perspectives futures, que nous envisageons néanmoins avec un optimisme tempéré.

Pendant longtemps, les climats culturel et politique ont été absolument contraires au transport par rail. Les choses ont commencé à changer dans les années 80. Ensuite, cela a produit deux phénomènes : la conception et la construction des lignes à grande vitesse et une loi nationale pour la reconstruction et l’adaptation d’un certain nombre de petits chemins de fer abandonnés, qui n’étaient pas pris en charge par la société nationale FS. Plus tard, vers la fin du siècle, une loi a confié ces petits chemins de fer que l’Etat avait commencé à reconstruire aux Régions, en créant des lignes propriétés des Régions. Cette loi a établi le pouvoir législatif des Régions en matière de transports en commun, y compris les services d’intérêts régionaux gérés par la société nationale du groupe FS, qui s’appelle Trenitalia. Cette loi a donné des financements aux Régions pour compléter l’adaptation des lignes de leur propriété et en même temps a provoqué un processus de libéralisation des services. D’autres processus se sont déroulés en parallèle : la réalisation de la grande vitesse, l’amélioration des lignes traditionnelles et des lignes devenues régionales. Du point de vue de la grande vitesse, dans la plupart des cas, le projet de ligne nouvelle a entraîné la modernisation des lignes traditionnelles, des gares et arrêts.

Nous étudierons deux cas : le premier concerne une partie de l’étoile autour de Bologne et l’autre une partie de l’étoile autour de Naples. Il y a une motivation derrière tout cela. L’autorisation de construction de nouvelles lignes ne dépend pas uniquement de l’Etat, mais d’un consensus entre l’Etat, les Régions et les communautés locales. Une grande majorité des Régions, en accord avec les communautés locales, a demandé à la société nationale des chemins de fer la mise en place d’un projet de nouvelle ligne à grande vitesse comme projet intégré avec les travaux sur l’étoile entourant la grande gare de la nouvelle ligne, cette gare étant reliée avec les lignes traditionnelles via la gare existante.



© FederMobilità

Le réseau de la Région Emilie-Romagne, en bleu les lignes régionales

En même temps, ces Régions ont accéléré, ou tenté de ne pas trop retarder, les processus d'amélioration des lignes devenues régionales. L'un des outils qui a permis à certaines Régions de le faire est un outil juridique appelé « accord de programme ». Dans le cadre d'un investissement, si l'une des parties procède à l'investissement et nécessite une autorisation territoriale (par exemple la société nationale investit dans une ligne à grande vitesse) et si, parallèlement, la Région ou la ville investit également sur des thèmes ou des projets liés, plutôt que de demander une autorisation, les acteurs signent un accord de programme. Chacun y ajoute en annexe ses projets et chacun apporte une partie des fonds. Cela facilite normalement l'approbation de la demande d'autorisation, qui à l'origine aurait certainement été plus longue et compliquée à aboutir du fait de la multiplicité des acteurs impliqués.

Les mille kilomètres de la ligne à grande vitesse principale sont terminés, maintenant il ne manque plus que la mise en fonction des deux gares souterraines de Bologne et de Florence (pour l'instant dans ces villes les trains passent dans la gare traditionnelle, en surface). Cela implique que la plupart des œuvres prévues pour la réorganisation des lignes traditionnelles, de leurs gares et de leurs haltes, sont en cours de réalisation ou bien terminées. Ceci s'applique aux Régions qui ont choisi la voie d'une politique de collaboration et de projets communs. Du point de vue des lignes régionales, les travaux sont évidemment allés plus vite car les régions y avaient un intérêt.

Venons-en maintenant au premier

© FederMobilità

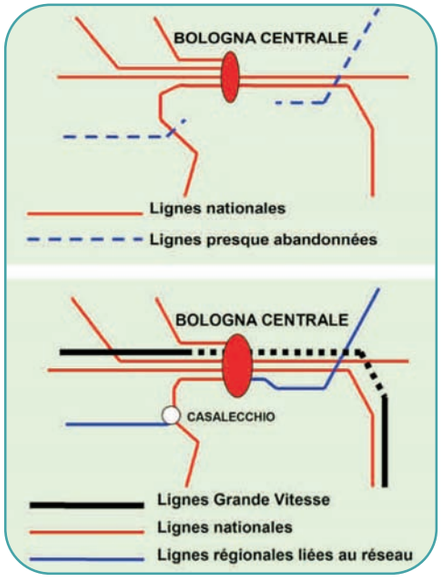
Schéma du réseau ferré de Bologne

exemple (graphique ci-dessus), qui concerne la Région Emilie-Romagne. On peut voir en bleu les lignes régionales. Si l'on s'intéresse particulièrement à l'étoile autour de Bologne, on distingue en noir la ligne à grande vitesse, en différentes couleurs les six rayons de lignes traditionnelles et en bleu les deux rayons de lignes régionales.

Un schéma plus simple (graphique ci-contre) : au départ, nous n'avions que les six lignes traditionnelles qui se rencontrent dans la gare centrale de Bologne et deux lignes presque abandonnées. Aujourd'hui, on dispose aussi de la ligne à grande vitesse et des deux lignes régionales, connectées l'une dans la gare centrale et l'autre dans la petite gare de Casalecchio. Les deux lignes ont été remises en fonctionnement et la Région et les autorités locales considèrent cela comme un bon résultat.

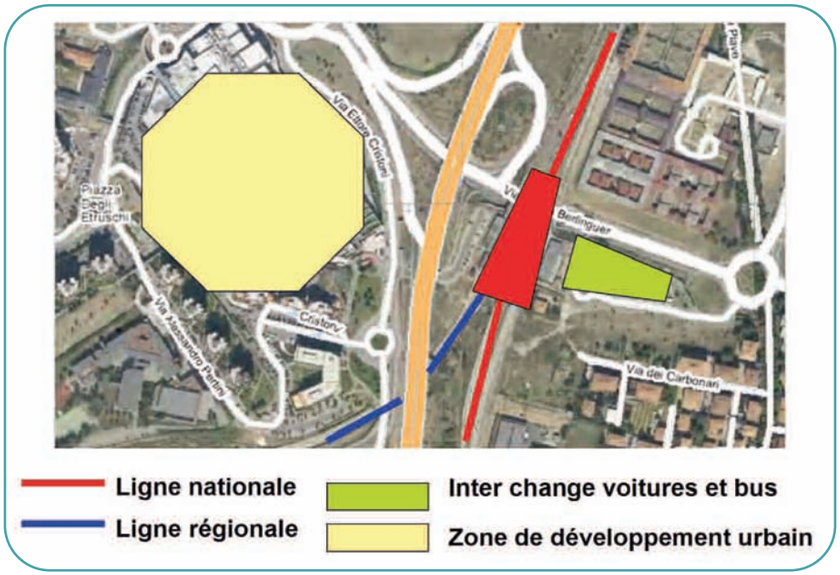
Si on regarde plus en détail, la petite gare se trouve dans la petite ville de Casalecchio, ou les infrastructures et la zone de développement urbain sont bien intégrées entre elles. Cette zone est aujourd'hui desservie non seulement par la route, mais aussi par le rail.

Dans cette petite ville de 35 000 habitants, la gare dispose de cinq quais ; mais malheureusement pour le moment, la circulation n'en utilise que trois, car la fréquence n'a pas encore atteint son niveau maximal. Ici on retrouve des nouveaux systèmes qui sont les mêmes dans la trentaine de nouvelles gares ou haltes rénovées au cours de ce processus : accès pour les handicapés ouvert à tous, interconnexion non seulement avec la voiture, mais aussi avec les bus urbains



© FederMobilità

Situation de départ et actuelle de l'interconnexion en gare de « Bologna Centrale »



© FederMobilità

La petite gare de Casalecchio et les autres infrastructures sur le plan de la ville

(il s'agit du dernier arrêt du réseau urbain de Bologne) et avec les vélos.

Quant aux fonctions urbaines de la zone de développement urbain, on ne trouve pas seulement des logements, même s'il y en a un grand nombre, mais selon l'habitude propre à quelques régions italiennes, on constate une décentralisation des fonctions urbaines. Il y a donc aussi des bureaux, du commerce, des loisirs – par exemple un cinéma avec neuf salles, à deux kilomètres de la ville, près de la gare. Dans une petite ville comportant deux autres arrêts, près de l'un d'eux se trouve le deuxième palais des sports de la ville de Bologne, qui permet aux sportifs abonnés et au public d'utiliser la même infrastructure de transports non seulement pour se rendre au travail, mais aussi pour le loisir.

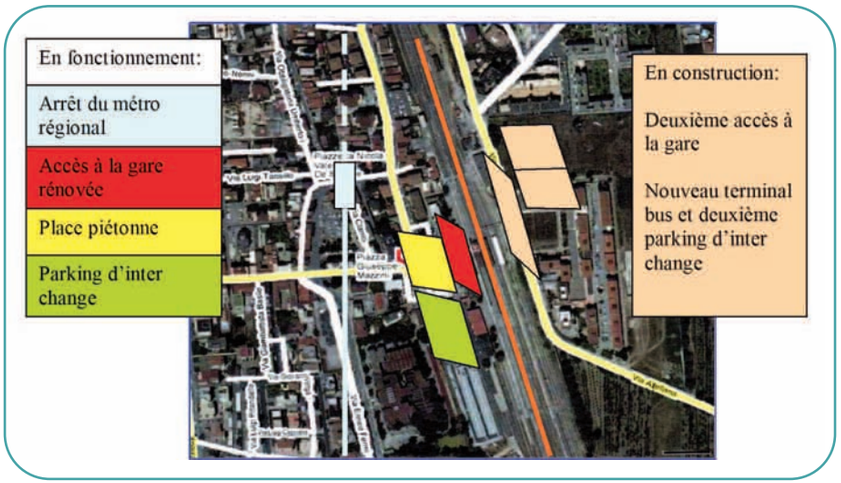
Un peu plus loin, une autre petite ville a choisi de construire sa nouvelle mairie pratiquement sur l'arrêt de la ligne. Le parking de la mairie sert aussi de parking relais. Du point de vue des services, il reste encore du chemin à parcourir ; on a un certain nombre de nouveaux petits trains, ainsi que des trains plus grands qui sont identiques pour les lignes régionales et nationales, et peuvent donc circuler avec une interopérabilité absolue – entre parenthèses, c'est peut-être là un bon résultat de la libéralisation, parce que sinon les trains régionaux ne pouvaient pas circuler sur les lignes de l'Etat – mais il reste encore beaucoup à faire du point de vue de la tarification intégrée, qui commence seulement à se mettre en place. Jusqu'à présent, grâce à l'ensemble des mesures mises en place, on a doublé le nombre de passagers du rail près de Bologne. Bien sûr, comme nous sommes partis d'un nombre peu élevé, le résultat peut encore s'améliorer.

Rapidement autour de Naples : je ne vais pas parler du réseau entier de la Région, car le discours serait trop long, mais uniquement d'un secteur.

Le secteur nord-est est un des deux secteurs affectés par les travaux de construction de la ligne à grande vitesse. Dans ce secteur on a des lignes nationales et des lignes régionales et il y avait une ligne régionale abandonnée. Ici la Région a fait un choix original. Sur cette ligne régionale abandonnée, la Région de Naples a décidé d'installer un métro régional. Le premier tronçon de ce métro est en fonctionnement depuis six mois et il est connecté avec la ligne numéro 1 du métro urbain. Pour l'instant la connexion est réalisée avec transfert des passagers dans une des gares, mais dans peu de temps il y aura la liaison directe. Grâce à l'ensemble des travaux, Aversa, petite ville aux portes de Naples, se trouve dans une situation intéressante : la ligne nationale traditionnelle va être de plus en plus dédiée à la circulation de courte distance et l'intermodalité peut compter sur le nouveau tronçon du métro. Si on regarde le plan de la ville d'Aversa ci-dessous, on voit sur la gauche le nouveau tronçon du métro régional, sur la droite la ligne nationale, en rouge la gare refaite, en vert le parking relais et en jaune la nouvelle place de la ville.

En ce qui concerne cette place :

Il s'agissait d'un parking très désordonné, qui est maintenant devenu une place piétonnière permettant de relier la gare de trains à l'arrêt du métro régional. Il y a toujours un parking



© FederMobilità

Le schéma des infrastructures sur le plan de la ville d'Aversa

© FederMobilità

Station « Museo » par Gae Aulenti

relais, mais il a été déplacé sur un terrain auparavant ferroviaire. Le nouvel arrêt du métro régional se trouve de l'autre côté de la gare existante. Etant donné qu'il s'agit non pas d'une ville vraiment très petite, mais d'une ville de 50 000 habitants, un deuxième accès à la gare est en cours de construction, et donc on a presque une nouvelle gare qui s'intègre au nouveau terminal de bus et au nouveau parking relais. La coopération autour de ce projet regroupe la société des chemins de fer nationale, la Région et la ville. En même temps, la ville réalise la requalification du quartier qui se trouvait du côté obscur de la gare et qui est maintenant illuminé.

Ici, les matériaux roulants de la Région doivent être compatibles avec les métros, puisqu'il a été décidé de les relier. Un système de tarification intégrée existe depuis longtemps vraiment peu coûteux pour les usagers. Peut-être coûte-t-il un peu trop à la Région, mais c'est un sujet à part.

Un autre aspect particulier de ce projet tient à la qualité des nouveaux arrêts de métro : chacun d'entre eux constitue une œuvre d'art signée par un grand artiste, ici on en voit des exemples. Cela faite suite à des initiatives déjà prises pour les arrêts du métro citoyen, qui continuent à l'occasion de la construction du métro régional.

Au final, quels sont les résultats obtenus dans les deux cas ? Dans la province de Bologne, qui fait partie de la Région Emilie-Romagne, on peut parler de 35 000 passagers par jour pour un total de 100 000 passagers par jour pour la totalité du transport par rail de compétence régionale. Autour de Naples on parle effectivement de 500 000 passagers par jour. Dans le premier cas on peut compter sur 20 nouvelles gares et arrêts réalisés, plus 30 réhabilités. Dans le deuxième cas on parle de 52 arrêts ou gares qui ont été déjà réalisés et de

© FederMobilità

Station « Vanvitelli » par Capobianco

56 autres en cours de réalisation. Les investissements ont été évidemment proportionnels, mais les problèmes futurs sont les mêmes. On commence à avoir dans les deux cas des lignes diamétrisées, mais comme cette tendance ira en grandissant, on verra que la fréquence des services est insuffisante par rapport à la demande qui va se développer. Cela met en évidence deux problèmes. Le premier c'est un problème de financement pour les matériaux roulants, et même si certaines initiatives sont prises par les Régions ou la société nationale, cela demeure insuffisant. Le deuxième, qui est plus grave, c'est un problème de subventions annuelles. En effet, plus le transport par rail a de succès, plus, comme tous les transports en commun, il coûte cher aux collectivités. C'est un problème commun à tous, je pense. Merci pour votre attention.

Brigitte BARIOL

"Merci monsieur Ginocchini. Je vous propose que nous enchaînions tout de suite avec la présentation de Marc Perez sur Karlsruhe. Marc Perez fait partie du bureau d'études TTK, qui intervient dans différents pays européens, et Karlsruhe c'est un peu la Mecque du ferroviaire, le modèle de l'interconnexion. Marc Perez va plutôt nous le montrer sous l'angle de l'interface entre le transport et l'urbanisme, et essayer de mettre en avant les conditions de réussite de cette interface, et puis peut-être nous dire, comme il intervient dans d'autres contextes, en particulier en France, quels peuvent être les freins rencontrés dans notre pays."

L'intégration transport : projet urbain à Karlsruhe

Marc PEREZ, ***Bureau d'étude TTK***

Merci. Tout d'abord, je remercie les organisateurs pour leur invitation. J'ai choisi Karlsruhe comme ville pour habiter parce qu'elle m'a tout à fait séduit, aussi bien par son réseau de transport que par son organisation urbaine. Il est vrai que Karlsruhe est très connue pour le tram-train. Sa structure urbaine est moins connue car les visiteurs qui viennent à Karslruhe passent plus de temps à observer le tram-train qu'à visiter les quartiers. Je me propose donc de vous parler un peu de quelques quartiers de Karslruhe, de leur organisation et de leur développement.

Tout d'abord, voyons rapidement l'organisation urbaine, et notamment le cercle vicieux de l'automobilité. La littérature que l'on connaît tous explique bien pourquoi le système automobile va dans le mur : plus on a de voitures, plus on a besoin d'infrastructures routières, plus on a d'infrastructures routières, plus l'urbanisme s'étend et plus il a besoin de voitures, et ainsi de suite. Il faut donc essayer de sortir de cette logique. On voit également l'effet d'étalement des infrastructures routières, qui passe par les rocades. Dans certains plans de déplacements urbains, il est de bon ton de dire qu'on arrête de faire des radiales, tout en bouclant les rocades. Or les rocades sont aussi des radiales. Pour ceux qui parmi vous vont au travail en voiture, parfois on n'a pas le choix, les rocades sont bien pratiques pour rejoindre le centre ville. On vise donc une évolution plus durable, l'enjeu étant de passer d'un cercle vicieux à un cercle vertueux, sachant que plus on a passé du temps, parfois des décennies, dans un cercle vicieux, plus il est difficile de changer de logique et de passer à ce cercle vertueux. Un tel cercle vertueux passe par un changement de priorité : on ne cherche plus à répondre à la demande automobile, insatiable, mais on cherche à développer des modes alternatifs, et notamment des transports collectifs en sites propres. On ne cherche plus forcément à répondre à la demande insatiable de maisons individuelles, mais on cherche à développer un modèle urbain alternatif, plus dense, et dès lors que l'on dispose de systèmes de transports collectifs et de densités qui s'améliorent, on a un plus grand usage des systèmes de transports collectifs, on a aussi un plus grand usage des modes doux, et une meilleure massification des flux, une meilleure rentabilité des investissements dans les transports collectifs et ainsi de suite. On obtient un système de transports collectifs qui

fonctionne mieux, moins nuisible à la qualité de notre cadre de vie.

La clé de cette stratégie consiste à privilégier l'urbanisation autour de pôles, qui sont les stations des axes de transports collectifs en sites propres, qu'ils soient bus à haut niveau de service, tramways, trains ou RER… ce qui revient donc à créer des polarisations autour de ces gares. Il est important de noter que l'accès à une gare est performant quand on se trouve à moins d'un kilomètre de cette gare. Il faut donc chercher à densifier dans des rayons de un kilomètre autour des gares. Si des urbanisations existent à deux ou trois kilomètres de la gare, on peut essayer de les capter grâce à des rabattements : bus, vélos, un peu de voiture, mais selon nous, l'enjeu consiste à travailler vraiment sur l'urbanisme des secteurs à moins d'un kilomètre autour des gares.

Alors comment cela fonctionne ? Karslruhe c'est peut être atypique, particulièrement en matière de réseau de transport avec le tram-train, mais en termes d'urbanisme elle s'inscrit dans la tradition de l'urbanisme rhénan qui est assez répandue, en tout cas dans le sud de l'Allemagne. La planification des transports collectifs s'y fait à long terme ; on voit déjà vingt ans, trente ans à l'avance ce que l'on va construire. A titre d'exemple, lorsqu'on a posé les premières pierres du réseau du métro de Stuttgart dans les années 60, on disposait déjà de la vision du réseau final quasiment terminé dans les années 90. C'est assez exceptionnel. On bénéficie donc d'une planification intégrée, coordonnée de l'urbanisme et des transports, et puis des transports collectifs en site propre définis en fonction de l'urbanisme et l'urbanisme défini en fonction des TCSP.

S'enclenche alors cette logique vertueuse, où l'urbanisme dense est axé sur des réseaux apaisés au centre comme en périphérie. Il s'agit là d'un point important : la logique de quartier apaisé « marguerite » que la municipalité essaie de mettre en place à Paris, et qui suscite des réactions épidermiques, existe depuis très longtemps en Allemagne, non seulement dans le centre, mais aussi en périphérie. L'enjeu consiste à créer des réseaux routiers suivant la logique *« une seule entrée, une seule sortie pour accéder à mon quartier »*, afin d'éviter que les voies des quartiers ne constituent des axes de transit. Par contre, et c'est là l'intérêt du système, face à cette relative imperméabilité des axes routiers, il existe une complète perméabilité des voies de mode doux, c'est-à-dire axes piétons, axes vélos. On a des quartiers qui se parlent en termes de modes doux. Pour aller voir leurs copains du quartier voisin, les enfants prennent leur vélo ou y vont à pied. Pour faire des petits déplacements de 500 mètres, un kilomètre, il est plus facile et rapide d'y aller à vélo qu'en voiture, parce qu'en voiture on est contraint par un certain nombre de détours ; de même pour rejoindre la gare ou la station de tramway, pour

beaucoup d'habitants, il est souvent plus rapide d'y aller à pied ou à vélo, même pour des distances de 500 mètres, un kilomètre, parce qu'à vélo on y va tout droit, on a cette perméabilité des voies, alors qu'en voiture on est obligé de faire un grand détour et cela n'est pas intéressant. C'est une façon de penser la mobilité des quartiers tout à fait efficace ; qui est aussi importante que la constitution du réseau tramway, tram-train à Karslruhe pour le succès du réseau en termes d'usagers.

Un autre point qui est essentiel peut se fonder sur le cas de Toulouse. L'un des points très importants et très difficiles en France pour le succès de la maîtrise de l'étalement urbain, serait de geler des terrains qui se trouvent loin de toute infrastructure de transport collectif performant pour en faire des espaces agricoles, de culture maraîchère ou des espaces boisés. C'est une grande tradition allemande, qui fait que les villes allemandes sont très agréables à vivre.

Troisième point qui permet de sortir de ce cercle vicieux et d'enclencher une logique vertueuse, c'est un investissement routier limité. J'ai noté qu'on parlait de l'exemple allemand, c'est intéressant de noter qu'en France il y a encore des agglomérations qui envisagent de boucler leur rocade autoroutière : c'est une grande priorité politique, les agglomérations qui ont une rocade bouclée envisagent de créer un deuxième contournement parce que le premier est saturé. Je voudrais rappeler que Karslruhe est une petite ville bien sûr, de 300 000 habitants, qui n'a pas de rocade autoroutière. Stuttgart, qui est un peu plus grande et dépasse le million d'habitants (avec l'agglomération on arrive presque à 2 millions) n'a pas de rocade autoroutière. Pour en revenir à Munich, qui a 800 000 voyageurs dans son RER, elle n'a pas de rocade autoroutière. C'est aussi intéressant à rappeler : Berlin, qui est la capitale de l'Allemagne, a un grand contournement, l'équivalent de la Francilienne, mais n'a pas de périphérique comme Paris, et n'a pas de deuxième périphérique, comme l'A86 à Paris. Ce sont des choses intéressantes à avoir en tête. Par contre, il y a un investissement massif dans le transport collectif, lequel a commencé dans les années 70 en Allemagne avec les lois de financement des transports collectifs qui ont permis de financer des réseaux RER dans quasiment toutes les villes de plus de 100-150 000 habitants. 40 ans après, leur usage est 4 à 5 fois plus élevé en Allemagne. Il y a 40 ans on a commencé à investir massivement : on voit donc le chemin qu'il reste à parcourir si on veut enclencher cette logique alternative.

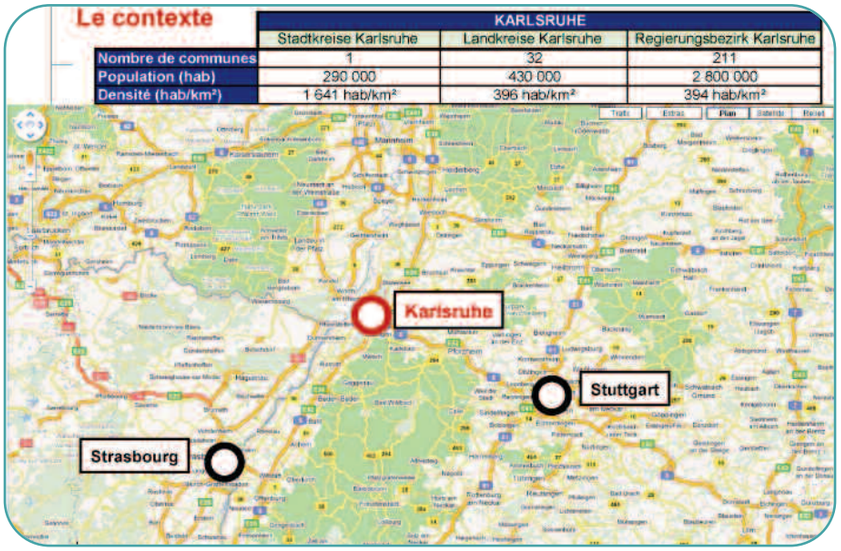
Il faut aussi souligner l'existence d'une complémentarité des stratégies urbaines et périurbaines. En France, il existe une difficulté particulière qui tient à la frontière du périmètre de transport urbain (PTU) : les autorités urbaines s'arrêtent de penser à la frontière du PTU et le dialogue est souvent, pour ne pas dire le plus souvent, difficile avec leurs collègues des Régions. On note que dans beaucoup d'agglomérations chacun développe son projet mais de façon peu coordonnée. En Allemagne, les structures de fonctionnement font qu'il n'existe pas une telle frontière entre la Région et le PTU ; on bénéficie donc d'un développement intégré cohérent du transport urbain et périurbain.

Donc Karlsruhe se situe entre Stuttgart et Strasbourg, au nord de l'Alsace, dans le Bade-Wurtemberg.

Il n'y a pas eu de nouvelles radiales ni rocades autoroutières depuis plus de 15 ans. Les quartiers bénéficient d'une circulation routière réduite et les voies piétons/vélos sont très développées. Le succès du réseau tram-train fait qu'aujourd'hui tous les villages de plus de 5 000 habitants disposent d'une desserte de tramway ou de tram-train, les plus proches avec un service toutes les 10 minutes, les plus éloignés avec un service toutes les 20 minutes.

Si l'on observe le réseau, on note un développement assez particulier : en 1992, on disposait de 150 kilomètres de réseau, et il y en a 600 kilomètres 15 ans plus tard.

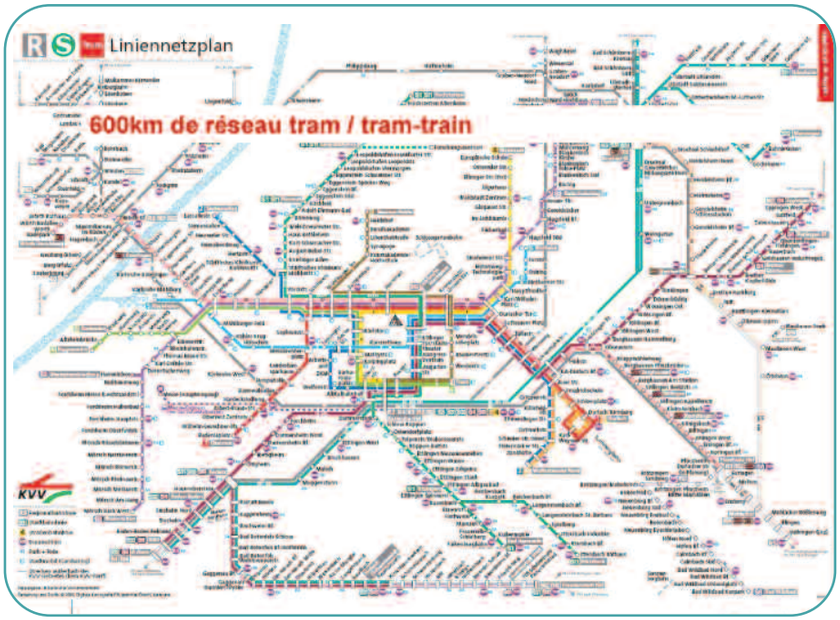
Cette croissance du réseau est assez originale, et s'est faite au pas de course. Cela dit, c'est l'intérêt de ce succès : en l'espace de 15-20 ans, le trafic dans la région a triplé, donc cela prouve que le facteur *« TER fois 4 »*, c'est possible ! A Karslruhe, on a pu en 15-20 ans tripler le trafic, pour passer de 65 millions de voyageurs annuels à près de 180 millions



	KARLSRUHE		
	Stadtkreise Karlsruhe	Landkreise Karlsruhe	Regierungsbezirk Karlsruhe
Nombre de communes	1	32	211
Population (hab)	290 000	430 000	2 800 000
Densité (hab/km²)	1 641 hab/km²	396 hab/km²	394 hab/km²

Vue d'ensemble

© TTK GmbH



© TTK GmbH 2009

aujourd'hui. En outre, à Karslruhe – et c'est aussi une caractéristique intéressante du système allemand – on dispose de fortes subventions sur l'investissement, mais il n'y en a aucune sur l'exploitation. Les collectivités locales disposent donc d'une marge de manœuvre beaucoup plus réduite en termes de subventions, et elles cherchent à avoir des systèmes très dotés en investissements. Elles ont pourtant été contraintes ces dix dernières années d'augmenter les tarifs. Ainsi, il y a 15 ans, le coût par voyageur en France était inférieur par rapport au niveau enregistré en Allemagne, et ce grâce aux subventions. 15 ans plus tard, l'Allemagne a enclenché un cercle vertueux, elle est arrivée à augmenter le nombre de voyageurs mais en augmentant moins fortement le coût, ce qui a conduit à la baisse du coût global par voyageur transporté. Il y a heureusement quelques villes qui réussissent à faire cela en France, notamment Montpellier, qui se situe dans cette même logique vertueuse que Karslruhe.

En termes d'urbanisme, aujourd'hui le réseau est tellement étendu qu'il n'y a plus de projet immobilier à moins de 500 mètres du tram-train. On voit ici comment cela fonctionne. Le tram-train permet d'enclencher des programmes de densification urbaine autour des voies ferrées, le cas échéant on construit de nouvelles stations. Un point majeur, sur lequel je me bats tout le temps en France : il faut arrêter de dramatiser la gare. Dans nos études, on essaie de recommander un système de transport dans lequel on fait autant de stations que nécessaire. Selon nous, en France, il existe une tendance, dans les projets, à trop dramatiser la gare. La gare reste quelque chose d'exceptionnel, alors qu'à Karslruhe ce n'est pas une gare, ce sont des stations, on en met autant que nécessaire pour que les gens puissent rejoindre le système ferroviaire à pied ou à vélo, et c'est un aménagement minimaliste, qui ne demande pas une forte mobilisation d'argent public.

Passons à une visite des quartiers. Un point très important ici, peut-être le plus important, ce sont les ceintures vertes. A Karslruhe, on ne peut pas vraiment parler d'une ceinture verte bouclée, mais plutôt d'un certain nombre d'espaces pour la plupart boisés. En termes de surface, l'espace de la municipalité de Karslruhe se compose d'à peu près la moitié de surface habitée et la moitié de surface boisée interdite à toute urbanisation. Donc si la ville veut se développer, comme c'est le cas aujourd'hui, une stratégie de développement offensive est impossible dans les espaces interdits à toute urbanisation, qui sont actuellement constitués de forêts ou de champs. On doit le faire sur d'autres endroits, des friches qui restent, ou des espaces le long des axes de transport collectifs, etc.

Voici un premier exemple d'intégration transport/urbanisme. Ici, on note que c'est le transport qui s'est adapté à l'urbanisme. On parle d'une ville nouvelle, Wörth, qui compte environ 5 000 habitants. Elle a créé tout un quartier nouveau dans les années 70, à l'écart du chemin de fer. L'urbanisme existait déjà, le parti pris a donc été de créer une déviation de la ligne ferroviaire pour desservir le cœur de la ville nouvelle. Le bourg ancien était ici, la voie ferrée allait tout droit, on a donc créé cette déviation, et le tramway, tram-train se trouve ainsi dans le cœur nouveau de Wörth.

© TTK GmbH

Quartier Wörth (17 000 habitants), le tram-train ressort des voies ferrées pour desservir le centre-ville dense.

On peut citer un autre exemple. Leopoldshafen : une commune du nord de Karslruhe qui était desservie par une ancienne voie ferrée qui a périclité puis qui a été fermée.

La voie ferrée se trouvait en périphérie de l'urbanisation. Avec la mise en service du tram-train, dans un second temps, les plans d'occupation des sols (POS), donc les plans locaux d'urbanisme (PLU) ont été adaptés. Progressivement, cette

© TTK GmbH

Quartier Leopoldshafen (7 000 habitants), le tram-train qui devient colonne vertébrale du développement urbain

zone va être urbanisée et le tram-train devient le centre de gravité de l'urbanisation. On peut observer le type de bâti semi-dense, avec de grosses maisons logeant trois foyers, typiques d'ici, et puis là le tram-train, dont l'aménagement urbain à Karslruhe est très minimaliste : c'est une ancienne voie ferrée sur laquelle on a simplement rajouté la signalisation et les caténaires.

Le terminus de cette même ligne qui va au nord de Karslruhe est également intéressant. L'urbanisme y existait déjà, il y avait 5 000 habitants, et on avait une voie à grande circulation dans le village. On a créé une déviation, le système a pénétré au cœur de l'urbanisation et l'on peut vraiment y accéder à pied désormais. On utilise souvent cet exemple pour rappeler qu'il ne faut pas se limiter de façon trop importante en termes de stations.

Cette commune de 5 000 habitants est desservie par 6 ou 7 arrêts de tram-train. On se situe à présent en phase terminale, avec une desserte fine des habitants. Il n'est pas problématique de perdre 15 ou 20 secondes quand on s'arrête, on a des arrêts tous les 250-300 mètres. L'idée est donc non pas de faire une grosse gare avec le rabattement de tous les gens sur le système, mais de faire des petites gares décentralisées au sein des quartiers. Voilà pour d'autres exemples de l'insertion de ce projet.

© TTK GmbH

Quartier Linkenheim (5 000 habitants), le tram-train qui vient sur voirie au cœur d'un bourg dense

© TTK GmbH

Quartier Leopoldshafen

Un autre exemple tout à fait intéressant d'urbanisme : c'est un projet qui date des années 50, peut-être même d'avant-guerre : Waldstadt.

© TTK GmbH

Quartier Walstadt (15 000 habitants), un projet d'urbanisme périphérique ancien desservi par 2 lignes de tram et un réseau maillé de voies vertes piétons/vélos

Il se caractérise par un système de bâtiments en rangées, avec un accès routier d'un côté, et à l'arrière de ces bâtiments de grandes allées vertes. Cela s'appelle la Waldstadt, la ville de la forêt à Karslruhe. Il existe un accès routier, avec une grande artère destinée, selon les plans des années 60, à devenir une autoroute urbaine, mais qui reste finalement une artère à deux voies. Il existe un seul accès au quartier par ce carrefour, on y accède par ces artères, mais à pied, à vélo, en tramway. Toute une série de voies piétonnes passent à certains endroits sur l'artère à grande circulation. Si votre enfant habite là et va voir un copain dans le quartier voisin, il va franchir la voie à grande circulation par un ouvrage qui est protégé, vous vous sentez parfaitement en sécurité même quand vous laissez votre enfant de 6 ou 7 ans en vélo dans ce genre de quartier à Karslruhe. C'est quelque chose qui fonctionne très bien. On utilise sa voiture uniquement quand on sort, quand on en a vraiment besoin. De par l'organisation du quartier, il est plus pratique et plus agréable de faire les petits déplacements, d'un kilomètre ou un kilomètre et demi, à vélo, à pied, ou pour rejoindre le centre ville, en tramway. Cet ancien projet de voie rapide est finalement une route qui restera certainement à deux voies, même si les emprises sont à quatre voies. Les quartiers d'habitation sont séparés par des barrières végétalisées anti-bruit, et de l'autre côté vous avez ce type d'urbanisation, avec un réseau en linéaire (il y a 4 à 5 fois plus de linéaires piétons/vélos que de linéaires routiers). Dans ce cas, vous habitez donc un quartier relativement dense, mais depuis votre terrasse ou votre jardin, vous ne voyez pas de voiture. Cela ressemble au quartier sans voiture de Freiburg, mais en plus soft, puisque les voitures sont en sous-sol : on accède à toutes ces allées par l'entrée de la rue, on accède en sous-sol à sa maison, et une fois qu'on est en plain-pied à l'étage, on ne voit que de la verdure. Il est intéressant de noter qu'à Karslruhe, si l'aménagement urbain est minimaliste, voire moche, sur les axes tramway, les espaces publics au sein des quartiers sont privilégiés. Voir page suivante quelques aperçus de ce quartier de Waldstadt.

Une autre caractéristique intéressante expliquant le succès du quartier, c'est qu'on a différents types d'habitats : maisons individuelles, habitat collectif, R+5, R+3 et R+2.

© TTK GmbH

Différents types d'habitats, quartier de Waldstadt (15 000 habitants)

Revenons dans le centre de Karslruhe. Si on a choisi de geler la moitié des espaces boisés, comme c'est le cas ici, on doit trouver d'autres alternatives pour développer la ville. L'ancienne gare de marchandises de Karslruhe fait l'objet du plus gros projet urbain en cours à Karslruhe (p. 99).

2 000 habitants sont arrivés dans ce quartier au cours des 5 dernières années, on en attend 5 000 autres une fois que le quartier s'étendra jusqu'ici. La desserte tramway est prévue, on a créé un grand boulevard avec un site central destiné au tramway, qui permettra de l'accueillir à un coût très réduit puisque tout a été prévu en termes d'emprise. Le parti pris de l'aménagement de ce quartier, ce sont des rangées de R+5, 6 ou 7 de tertiaire d'emploi, qui font fonction de mur antibruit, de part et d'autre, pour protéger les quartiers existants. Le nouveau quartier sera très bien connecté en transports collectifs sur le boulevard, il y aura de nombreuses stations. Là encore, il y a une spécialisation des voies routières, ici ce sont les grands axes, et on n'ira dans le quartier que pour rejoindre son parking. Tout transit au sein du quartier est dissuadé. Il est aussi intéressant de noter qu'on a gardé d'anciens arbres pour donner un petit cachet à ce nouveau quartier. Voilà des aperçus de ce nouveau quartier, qui est tout à fait agréable. Le parking souterrain constitue une caractéristique générale de tous les gros projets immobiliers en Allemagne. On n'a pas accès à la maison individuelle en Allemagne, parce que c'est trop cher, il n'y a pas de terrains, ils sont gelés, mais en ville on peut avoir un balcon qui donne sur un espace de verdure assez agréable. Tout ceci est parfaitement perméable, les arrière-cours sont des voies piétonnes ou cyclables où l'on peut circuler.

© → TTK GmbH

Quartier centre sud-est (2 400 habitants), reconversion d'anciennes friches ferroviaires, constructions d'un boulevard.

En conclusion, je reviendrais sur l'Etat français. Il y a presque un problème, je crois que vous en avez parlé ce matin : il ne devrait pas y avoir deux métiers, urbaniste et ingénieur transport, en tout cas dans l'urbain, cela devrait être un même métier, une même formation. Je pense même qu'il faut aller au-delà du discours entre les uns et les autres, il faudrait qu'il y ait des diplômes d'ingénieurs, des diplômes DESS qui intègrent les deux matières, puisqu'elles sont très liées.

L'un des facteurs de succès en Allemagne consiste à jouer collectif en matière de plan locaux d'urbanisme. Reste à savoir ci cela est applicable en France. Les PLU sont décidés à des niveaux intercommunaux. J'étais en réunion sur un projet de tramway hier, et c'est difficile quand vous avez deux communes, et qu'il y a un projet de boulevard entre ces deux communes, lequel pour l'une doit être un boulevard plutôt de contournement avec des murs antibruit, et pour l'autre un boulevard d'appui à l'urbanisation, avec du R+4, R+5 en rangée. Si chaque commune a une conception complètement différente du projet urbain qui doit être fait à leur frontière, on ne s'en sort pas. Alors je ne pense pas qu'on arrivera à enlever complètement aux communes leurs pouvoirs sur les PLU, mais s'il y avait

des subventions de l'Etat, si tant est que l'état ait des moyens financiers pour apporter des subventions, on pourrait peut-être conditionner des aides au développement urbain, des aides aux projets de TCSP, à des mises en commun des PLU. Cela pourrait être une piste pour la France.

Il est difficile de penser, planifier les TCSP à long terme et relativement en détails, car il y a souvent confusion entre planification et programmation. Pour ce faire, même si c'est un projet qui se fera dans 10-20 ans, il est intéressant pour les urbanistes d'avoir des tracés dans les PLU pour commencer à densifier en attendant le projet. Mais dès qu'on commence à parler de long terme, les responsables financiers freinent tout de suite, ils argumentent que comme ils ne disposent pas de moyen de financer ces projets dans les 5-6 ans qui viennent, il ne faut pas en parler. Mais comment organiser l'urbanisme dans ces projets si on ne peut pas en parler tant qu'ils ne sont pas finançables ? Il y a là un vrai problème.

Pour promouvoir un autre modèle urbain, je pense qu'il faut faire un gros travail de pédagogie auprès des investisseurs immobiliers, des maires des communes, dont beaucoup, aujourd'hui, ne voient l'avenir que dans des lotissements de bâtiments individuels, et puis changer radicalement les politiques de stationnement également. Aujourd'hui, on a trop tendance à voir la gare par le biais d'un accès en voiture au train, pour nous P+R peut être une solution transitoire, mais les espaces autour des gares doivent plutôt être un moyen à long terme et préservés pour de l'urbanisation et des modes apaisés.

Brigitte BARIOL

"Monsieur Perez, je vous propose d'en arrêter là parce qu'on est un peu contraints par le temps, nous reviendrons peut-être sur les interventions sur lesquelles vous travaillez en France au cours du débat, parce que nous devons laisser le temps à Philippe Dhenein, directeur-général adjoint de la Région Rhône-Alpes, pour présenter comment, dans cette Région, on aborde cet enjeu de la politique intégrée entre urbanisme et déplacement, et aussi la question planification/programmation pour initier un cercle vertueux. Est-ce qu'on a initié un cercle vertueux en Région Rhône-Alpes ?"

Exemple de bonne pratique en Région Rhône-Alpes

Philippe DHENEIN, *Directeur adjoint à la Région Rhône-Alpes*

Je ne sais pas si on a initié un cercle vertueux. Je voudrais d'abord remercier la FNAU et le GART qui m'avaient, au mois d'avril dernier, demandé d'intervenir dans ce colloque. Quand j'ai découvert le programme, j'ai vu que je parlais potentiellement après un de mes anciens patrons, Jean-Claude Gayssot, et réellement avant mon patron actuel, c'est-à-dire Bernard Soulage, et qu'en plus j'intervenais dans une table ronde où on allait nous montrer des images qui font rêver, de Karslruhe et de l'Emilie-Romagne. Alors je me suis dit que même avec mes belles images de Lyon, de Saint-Etienne, de Grenoble ou du franco-genevois je n'allais pas réussir à faire rêver la salle. Je vais essayer d'aborder les choses de manière un peu différente, aborder trois ou quatre histoires qui sont en train de se construire actuellement en Rhône-Alpes sur ces questions d'espaces périurbains, de lien urbanisme-transport, et puis en tirer des conclusions. Je me rends d'ailleurs compte que les conclusions que je m'apprête à en tirer ne sont pas strictement dans la ligne de ce que vient d'indiquer Marc Perez, ce sera peut-être un moyen d'engager tout de suite le débat et la discussion.

J'ai rapidement évoqué Rhône-Alpes, c'est une grande Région bien sûr, de la taille de la Suisse, avec la population du Danemark, qui a la chance d'avoir trois aires métropolitaines : Lyon-Saint-Etienne, qui constitue une aire métropolitaine, appelée la RUL, la Région Urbaine de Lyon, autour de Grenoble, l'Y grenoblois, avec ses vallées, qui est une deuxième aire métropolitaine, et on oublie qu'on a une troisième aire métropolitaine, celle que l'on appelle l'aire franco-valdo-genevoise, puisque l'agglomération de Genève a comme on dit là-bas un tiers sur France. Et c'est plutôt le tiers qui se développe. On a donc à gérer le rapport avec ces trois aires métropolitaines, et à chaque fois la Région, dans ses compétences liées au transport, liées au TER, est amenée à rentrer en débat avec les autorités locales qui ont charge des questions de planification, de réflexion sur le développement.

Alors je vais passer assez vite sur le franco-genevois, parce qu'on est en train d'écrire les premières pages de l'histoire, avec ce qu'on appelle le projet d'agglomération franco-genevois. Ce qui est intéressant pour nous, c'est que cela nous met au contact de nos collègues et amis suisses, de la République du Canton de Genève et aussi du niveau fédéral, et c'est l'occasion de faire un peu de transfert de compétences, ce qui n'est jamais désagréable.

Sur les trois exemples que je vais un petit peu plus développer, autour de Saint-Etienne il y a le projet Bahn.Ville. Il s'agit d'un projet de recherche appliquée, qui est né il y a 5-6 ans de la volonté d'une communauté professionnelle de faire un peu d'exploration du côté de l'Allemagne et des exemples rhénans, Karslruhe ou Cologne, et de voir comment cette question du lien urbanisme/transport pouvait être transposée au cas de la ligne de l'Ondaine. Cette ligne, au départ de Saint-Etienne, qui dessert la vallée industrielle jusqu'à Firminy, a été électrifiée suite au Contrat de plan Etat/Region (CPER) avec des gares totalement refaites, et surtout un quasi-doublement de l'offre de transport. Et donc au carrefour de responsables locaux de l'urbanisme, de l'agence de Saint-Etienne, qui bien sûr jouent un rôle important là-dedans, de services de l'Etat, y compris des services centraux du réseau scientifique et technique, de la Région, on s'est mis en situation de réfléchir à comment reconquérir ces espaces. Grosso modo la voie ferrée là-bas c'était la voie ferrée qui desservait les puits de mines, donc c'est une voie ferrée qui passe au milieu de nulle part si ce n'est des friches industrielles. Il s'agissait donc de réfléchir à comment faire un véritable atout de cette voie nouvellement électrifiée, modernisée, au trafic doublé, pour le renouvellement urbain. Et c'est vrai que quand on voit ce qui s'est passé sur la gare de marchandises de Karslruhe, on a un envie de s'inspirer de cela. Je n'en dirais pas beaucoup plus puisqu'un comité de pilotage devrait tirer des conclusions d'ici la fin de l'année. L'idée importante était de dire qu'il fallait qu'on sorte de nos logiques, où d'un côté il y a des gens qui dessinent des quartiers, dans des PLU, et de l'autre des gens qui gèrent des systèmes de transport. Il faut essayer de voir comment cette opportunité que représente le système de transport TER dans le périurbain, nous permet de reconquérir des espaces qui étaient plutôt, entre guillemets, l'arrière-cour industrielle en friche.

Deuxième exemple que je vais évoquer, celui qui résulte de la communauté de transport qui s'est développée autour de Grenoble. Alors à Grenoble il y a bien sûr un syndicat des transports urbain très en pointe, qui a été un de ceux qui a relancé le tramway en France, il y a un département très dynamique en matière de transport, et puis il y a une Région qui essaie de faire passer des TER et surtout de les articuler au mieux avec ses différents systèmes de transport, les cars du Conseil Général, les quatre-cinq lignes de tramway de Grenoble. Cela pose la question du fonctionnement, avec des espaces ferroviaires un peu contraints, et puis celle d'un certain nombre de pôles de développement qui ne sont pas les pôles les mieux desservis. Alors cette communauté de transport a travaillé, a produit des choses, le plan de déplacement urbain de l'agglomération grenobloise est le fruit de ses réflexions, avec un débat sur la place de la voiture, sur les rocades. On parle de l'idée qu'il faut jouer l'intermodalité, c'est-à-dire jouer sur le fait que pour l'usager le système de transport soit transparent, peu importe au fond qui gère le système de transport, l'important c'est que le service soit rendu. On a ouvert une nouvelle gare au milieu du campus, on travaille actuellement autour de la gare de Grenoble et sur les développements d'un projet urbain important qui s'appelle Giant, pour voir comment on joue la complémentarité avec probablement à terme, mais c'est là l'idée de Bernard Soulage, la question du rôle du tram-train pour favoriser les échanges entre le réseau RER et le réseau urbain. On a besoin d'inventer et de miser sur cet objet hybride.

Troisième exemple que je vais développer un petit peu plus longuement, c'est le projet REAL. Alors le projet REAL, Réseau Express de l'Aire Métropolitain Lyonnaise, est né d'un débat un peu difficile sur le renouvellement de la délégation des services publics de la TCL, les Transports en Commun Lyonnais. On en parle un peu en ce moment dans les gazettes, il y avait déjà eu quelques articles au moment du renouvellement de la DSP, avec une mise en concurrence et un vrai débat sur le délégataire, entre le délégataire actuel, KEOLIS, qui était le sortant, et puis des challengers qui avaient fait des offres très attractives. Ces débats importants, un peu vifs, ne concernaient pas la Région, mais l'AOTU. Et puis finalement Louis Gallois, président de la SNCF, donc de la filiale KEOLIS, est arrivé dans le débat et a annoncé que l'avantage concurrentiel qu'il apportait était la possibilité avec KEOLIS et avec la SNCF de faire travailler les deux principaux exploitants bien mieux que par le passé. Dans un débat compliqué, cet argument a été déterminant, on s'est donc dit pourquoi ne pas essayer de les faire travailler ensemble.

Est-ce qu'on essaye de mettre autour d'une table le premier exploitant urbain de France, hors Ile-de-France, la SNCF, grande dame toujours un peu jacobine, parisienne, est-ce que l'on essaye de construire une nouvelle logique, un nouveau travail, en amenant un peu tout le monde autour de la table à partir de la question de l'usager ? En gros on va prendre l'usager, monsieur Dupont, le matin on va regarder comment il vient à la gare, le type de train qu'il utilise, les informations qu'il mobilise, quel type de tarification, quel type de système. Au fond tout le système de transport se met au service de cet usager. On décline donc ça, on a eu un protocole au mois de février 2005, les techniciens ont reçu une commande politique un peu ferme de rendre une copie dans les six mois avec un plan d'action. On s'est rassemblés autour d'une table, cela tombait sur un terrain fertile puisque depuis une quinzaine d'années cette communauté profes-

sionnelle travaillait ensemble, depuis le premier PDU de Lyon en 1995.

Jean-Pierre Farandou peut attester qu'on a passé quelques nuits blanches pour arriver à présenter, en septembre suivant, un plan en 21 actions, chacune reprenant une thématique liée au service à l'usager. J'ai déjà eu l'occasion de le présenter au congrès de la FNAU. Selon le plan d'action, le programme devait s'étaler jusqu'en 2010, aujourd'hui on a fait à peu près 90% de ce qui était prévu. Il y une ou deux choses que l'on n'a pas réussies. Tout à l'heure on parlait en Emilie-Romagne d'une tarification zonale, nous n'avons pas réussi à mettre en place un système de tarification unifiée. Nous avons des séries d'accords bilatéraux, ce qui est déjà un énorme plus pour l'usager, mais nous n'avons pas été jusqu'au bout de la question de la tarification zonale unique, probablement faute d'un outil institutionnel et politique à l'échelle des compensations financières que cela suppose.

Par contre on a fait bouger les gares et le rapport à la gare. J'ai parlé de 21 actions, mais il y avait un 22ème item dans le protocole initial qui était quasiment au mot près *« passer d'une conception néolibérale de l'urbanisme à un développement urbain structuré par les axes de transports »*. Cela renvoyait quand même beaucoup au syndicat en charge de la planification, qui lui n'était pas signataire, et nous n'avons pas encore aujourd'hui résolu tous nos problèmes avec les gens du monde de la planification, mais cela a quand même lancé un petit courant d'idée et nous avons mobilisé les équipes de l'agence d'urbanisme de Lyon.

En particulier, nous nous sommes rendu compte qu'en première et deuxième couronne, quand l'on regardait les simulations démographiques que les SCOT avaient en perspective, le tout sous le contrôle d'une DTA tout de même, on arrivait à peu près à accueillir les populations nouvelles quand on travaillait uniquement sur la question de la densification autour des gares. Quand je dis densification autour des gares, il ne s'agit pas de mettre du R+12 dans un rayon de 400 mètres autour de la gare, c'est aussi réfléchir aux modes doux, aux navettes. Le Conseil général du Rhône et le Conseil Général de l'Isère ont mis en place des navettes locales à partir des bourgs et des hameaux, dont les spécificités les plus importantes sont d'ordre tarifaire (tarification combinée), et le fait que la dernière navette attend le dernier train, c'est-à-dire qu'on est sûr quand on a pris la navette le matin pour descendre d'un bourg du beaujolais, que quels que soient les aléas que notre exploitant unique et préféré peut avoir dans la gestion de sa ligne, il y aura quand même une navette qui attendra le dernier train le soir, ce qui pour l'usager n'est pas complètement inintéressant. Et puis il y a aussi des petites choses : maintenant on arrive à vendre dans un

Pade d'accueil du site Internet « Projet ferroviaire de l'Ouest Lyonnais.

© Région Rhône-Alpes

même guichet des titres de transport SNCF et des titres de transport TCL. Donc on a 21 actions de ce type, autour de la sûreté, de l'ouverture des gares, du service en gare, de la tarification, du matériel bien sûr, du cadencement des trains, une offre de transport qui sur la période a augmenté d'environ 30%. On a donc fait des choses, et puis surtout on a vu un vrai changement culturel autour de ce projet.

Là où je suis déçu, et c'est là où je vais un peu commencer à rebondir sur les propos de l'intervenant précédent, c'est qu'on n'a pas réussi à surmonter le clivage entre la sphère de la planification et la sphère de la programmation. Et quand je dis que ce clivage existe, regardez aujourd'hui quand vous parlez de la structure du ministère, ce sont deux directions générales différentes, quand vous parlez du Grenelle, c'est deux ComOp différents, quand vous regardez l'organisation institutionnelle locale, c'est en général des structures différentes qui ont en charge les autorités de transport d'un côté, les autorités en charge de la planification de l'autre. Alors ça peut être les mêmes, par exemple, dans le cas de l'Isère, on a le même acteur politique qui préside à la fois le SCOT, le SMTC, etc. Mais quand même on sent qu'on a un peu de mal à franchir les barrières, et je trouvais votre propos un peu optimiste là-dessus, il me semble qu'on a encore du boulot à faire, et ce n'est peut-être pas uniquement un problème de formation des ingénieurs ou de formation des urbanistes, mais aussi un problème de formatage culturel sur le sujet.

Le deuxième problème vous l'avez abordé aussi, la question du temps.

On a dans le mandat ouvert deux gares dans la Région Rhône-Alpes, dont une en moins de six mois, une nouvelle halte sur une ligne dans la vallée de Chamonix, coordonnée au téléphérique. On peut ouvrir une gare en moins de six mois, mais les gares que vous décrivez, avec deux quais, un dispositif d'information aux voyageurs, une borne automatique, etc., n'est pas simple, parce qu'il faut discuter avec la SNCF, notre exploitant unique et préféré, il faut discuter avec RFF des problèmes de sillons, etc. Mais *« where there is a will, there is a way »*, quand on a la volonté on peut y arriver. Quand même, mettre le train à portée de marche à pied du plus haut téléphérique d'Europe, ça vaut le coup de temps en temps, au sens du développement touristique, et puis surtout de la limitation de l'accès aux voitures à la vallée, le challenge en valait la peine. La deuxième gare, c'est une gare qui relève d'une décision purement politique prise en juin 2004 par le président Queyranne et M. Colomb, de créer la quatrième gare de Lyon, si j'ose dire, puisque c'est une gare qui n'a comme seule vertu que d'être intermodale, puisqu'elle permet de mettre en relation le métro, le tramway, un certain nombre de lignes de bus desservant les quartiers de Gerland et de Part-Dieu et le réseau TER périurbain, en particulier celui venant du sud, c'est-à-dire en direction de la vallée du Rhône-Vienne, et celui venant de l'est, c'est-à-dire du nord Isère et de Bourgoin. Il est vrai qu'à l'ouverture, les statistiques (la gare sera ouverte le 8 décembre, jour de la fête des Lumières, donc on ne peut pas encore donner de chiffres) mais les statistiques nous indiquent qu'elle aura un trafic supérieur à la gare de Bourg-en-Bresse. On a vraiment fait là un acte d'intermodalité et je crois que c'est important. Alors c'est vrai que ça s'inscrit dans un quartier en rénovation, ça s'inscrit aussi dans une logique de cette autre vision sur les réseaux de transport, mais tout cela reste quand même des décisions qui à un moment passent par une volonté politique forte, et ça a été le cas, et c'est je crois important, y compris pour lever des réticences qui pouvaient exister par ailleurs.

Alors au-delà de la question que j'ai évoquée entre la sphère de la planification et la sphère de la programmation, moi j'ai quand même deux ou trois sujets devant moi. La question du foncier n'est pas résolue, et je ne parle pas que du foncier dans le périmètre de la gare avec les guerres picrocholines entre la RFF et SNCF, je parle aussi de la maîtrise foncière autour des gares. Je vais citer un exemple sur Grenoble, on a vu des communes qui faisaient le choix de développer l'ancien noyau villageois pour le rapprocher de la gare, qui s'était dotée des outils fonciers, des outils d'aménagement, pour reconstruire un peu le nouveau centre villageois autour de la gare TER. Mais si dans le même temps on découvre à cette gare TER une fonction de parking de rabattement, pour l'urbanisme c'est moins bien, parce que coller un parking de 700 ou 1 000 places au milieu d'un futur noyau villageois centré autour de la gare c'est un projet qui ne fonctionne pas bien. Donc là on a vraiment des enjeux de débat foncier, et l'outil foncier n'est pas entre les mains de la Région, ni parfois même des collectivités, je viens de l'expliquer.

En ce qui concerne la question de l'accès à la gare : les services de la Région ont, en 4-5 ans, fait évoluer leur position, leur philosophie. C'est vrai qu'il y a 4-5 ans on était un peu dans une fuite en avant sur la maximalisation des places de stationnement autour des gares. Vous savez c'est un peu comme entre les deux guerres, la guerre entre la cuirasse et le canon, qui allait aller le plus vite, toujours plus de places et toujours plus de demandes pour stationner autour de la gare. TER fois 4 a abordé largement ce sujet. Aujourd'hui on est en train de se dire qu'on se trompe, qu'il faut rétropédaler et imaginer des modes d'accès à la gare qui soient de nature différente, en particulier en misant sur la complémentarité avec les lignes de transport urbain, les lignes de rabattement du Conseil Général. Il n'est en effet pas toujours pertinent que la ligne du Conseil Général, surtout quand elle est en tarification plate à 2 €, se trouve systématiquement sur l'autoroute parallèle au train et qu'elle ne joue pas les logiques de rabattement qu'elle pourrait jouer justement pour la desserte, et on a vu qu'on pouvait le faire assez facilement sur REAL.

Troisième question, la question du matériel. On a l'arme pour nous maintenant, on a le tram-train. Le tram-train il existe, il est commandé, acté en Pays de Loire, en Région Rhône-Alpes et pas uniquement sur l'ouest lyonnais j'espère. On a besoin de ce matériel intermédiaire entre un outil TER, on a du matériel performant sur le TER, mais cela reste un paquebot compliqué à piloter, qui est quand même assez coûteux, on est à 16-18 € du kilomètre-train, donc il faut que ça soit du massif et on ne peut pas se permettre d'avoir une gare tous les 300 mètres. On est sur un pas de gare 5 km, 7 km, on n'est pas sur un pas inférieur. Mais on a besoin d'une desserte beaucoup plus fine. Les tramways urbains sont à environ 300-400 mètres, on a maintenant besoin d'inventer un pas intermédiaire, 1,5 km, 2 km, et ça c'est l'outil tram-train qui nous le permet, parce qu'il peut sortir de temps en temps de la voirie, puisqu'il utilise les rails du réseau ferré national, et on a besoin de cet outil intermédiaire. Je trouve qu'on a eu tort de l'appeler tram-train. On aurait mieux fait de l'appeler tramway express régional, parce que ça correspond plus au type d'utilisation qu'on imagine, c'est du matériel qui peut embarquer 250 personnes en unité simple, on peut même le doubler, mais on est plus dans le tramway que dans le train. Il faut vraiment miser là-dessus, je crois que c'est l'arme de la nouvelle génération, et on voit qu'on a 3 ou 4 projets qui en Rhône-

Alpes sortiraient bonifiés par l'utilisation de ce type d'outil, y compris parce qu'il permet, vous l'avez évoqué, dans les parcours terminaux, d'être un petit peu plus souple dans les connexions, et puis là où le tuyau ferroviaire fonctionne, là où il a la capacité d'accueillir des nouvelles dessertes, il va bien.

Mais surtout, et j'en terminerais là-dessus, il faut réinjecter tout ça dans les documents d'urbanisme. La Région fait son boulot, elle assume ses responsabilités de personne publique associée, elle a des délégués dans les SCOT qui vont porter une parole régionale construite et validée par les élus, mais on sent bien aujourd'hui que quelque part la planification est là pour nous dire plus il y de trains, mieux c'est, mais sans faire d'efforts. Je vais vous citer un exemple, dans la plaine du Forez des gens nous disent qu'ils voudraient un tram-train. Ils ont déjà acheté le concept, c'est bien, sauf qu'ils ne veulent pas avoir d'autre forme de développement urbain que le lotissement pavillonnaire sur lots de 500 m^2. On est incapables de développer un système de transport lourd dans ces conditions.

Donc là j'en appelle vraiment à ce débat entre la planification et la programmation, on n'arrive pas à se comprendre, on n'arrive pas à faire passer les messages des uns et des autres, et si on continue à avancer de manière parallèle, on ne construira pas de solutions. J'ai évoqué le Grenelle tout à l'heure, on a bien vu que cette question de la maîtrise de l'étalement urbain était au centre d'un certain nombre de débats du Grenelle. Si on n'apporte pas de réponse coordonnée planification/urbanisme, aménagement, transport sur ce sujet-là, il y a peu de chance qu'on arrive à reconquérir les parts de marché que les transports collectifs ont besoin de reconquérir, ne serait-ce que pour des modèles d'équilibre économique, et on n'arrivera pas non plus à satisfaire à des obligations internationales en termes de bilan carbone. Je ne suis pas en train de dire qu'il faille interdire les lotissements, mais quelque part je trouve qu'on n'est pas encore suffisamment dynamiques. On parlait des outils, la Région dispose d'outils financiers, mais elle n'a pas de compétence là dedans, elle dispose au mieux de magistère d'influence, et puis elle a aussi quelques leviers financiers, les contrats d'aménagement de gare, les contrats territoriaux qu'on a avec les collectivités locales.

Je vais vous citer un seul exemple, en matière de mixité, la Région a décidé de ne plus octroyer de subventions facultatives à des communes qui ne respecteraient pas l'article 55 de la loi SRU, c'est-à-dire qui n'auraient pas comme conditions de stock : 20% de logements sociaux, et comme conditions de flux : un plan de rattrapage. Des communes se sont ainsi retrouvées avec des subventions de l'ordre d'1 million d'euros bloquées. Cela a quand même eu une vertu importante, cela a sérieusement accéléré le plan de rattrapage ! D'autant plus que dans le même temps la Région avait décidé, pour ces communes là, de majorer son aide à la construction de logements sociaux. On voit donc bien, vous appeliez l'Etat à une utilisation plus optimum de son argent, l'Etat n'a plus d'argent, nous on en a encore un peu, donc on peut essayer de temps en temps de trouver des moyens un peu volontaristes pour l'utiliser.

Merci de votre attention

Brigitte Bariol

Merci de ce témoignage. Actuellement il y a une discussion sur le projet de loi Grenelle, avec les propositions de PLU communautaires, d'intégration des PDU dans les documents d'urbanisme, ça irait dans le bon sens, d'après ce que vous avez évoqué tous les deux, Marc Perez et Philippe Dhenein ?

Philippe Dhenein

Alors je dirai d'abord qu'il y a un moment où c'est le Parlement qui débat et pas forcément nous, on est en plein dedans là, je crois même qu'il y a des gens qui devaient intervenir et qui sont actuellement mobilisés, donc l'expression qu'on peut avoir ce n'est que sur des travaux préparatoires et des projets de lois, moi je suis pas complètement rassuré. Parce que si vous voulez entre les déclarations d'intention, les engagements pris au moment du Grenelle, etc., la réalité législative et règlementaire, j'attends un tout petit peu pour voir. Je cite un seul exemple, j'évoquais la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise, qui est une DTA ancienne génération, elle a des vertus, elle permet y compris à l'Etat d'assumer un certain nombre de choses quand il le souhaite, mais je ne sais pas ce que deviendront ces outils dans l'avenir.

Marc Perez

Un mot là-dessus. Je pense que ce qui pourra donner de l'optimisme, si on s'attèle aux aides à l'accession à la propriété, qui aujourd'hui sont neutres et se concentrent beaucoup dans l'accession à des maisons individuelles, il y a un vrai chantier. Ne faudrait-il pas que l'Etat concentre ses aides à l'accession à la propriété sur des formes urbaines qui sont plus grenello-compatibles ?

Questions-réponses

Anne-Véronique Vernardet, ***directrice de l'agence d'urbanisme Essonne Seine Orge***

Ce serait plus un témoignage que des questions que j'aurais à poser. Je voulais revenir un peu sur le cas particulier de l'Ile-de-France, sur ses spécificités, je n'insisterai pas sur la complexité urbaine, politique et institutionnelle dans laquelle nous nous trouvons avec un nombre d'acteurs pléthorique, mais aujourd'hui il me semble qu'on a tendance à souvent aborder par méconnaissance cette vaste Région de plus de 11 millions d'habitants comme un vaste magma urbain au centre duquel trônerait Paris, ville s'étendant indéfiniment vers l'extérieur.

Or ce schéma me semble dépassé aujourd'hui, puisque les modes de vie des franciliens montrent qu'on est plus dans un système de pavage territorial. On a beaucoup parlé d'étoile ferroviaire, on n'est pas là dans un problème d'étoile ferroviaire, on est dans une galaxie ferroviaire me semble-t-il. Si je reviens sur les objectifs de construction de logements en Ile-de-France, deux chiffres ont été avancés, 60 000 logements par an pour la Région, 70 000 par an pour le gouvernement, c'est-à-dire deux fois plus quasiment que ce qu'on a fait ces années dernières.

Il faut bien entendu focaliser ce développement résidentiel sur les secteurs les mieux desservis, ce qui eu égard à ce qu'on a constaté en termes d'étalement urbain, va là aussi conduire à un changement culturel et à une maîtrise du foncier sur ces secteurs bien desservis absolument indispensables. Tout cela a fait qu'il y a eu de nombreuses études ces années antérieures, notamment portant sur la question des quartiers de gares, qui ont conduit à en faire un des sujets essentiels d'une part de la révision du schéma directeur régional, et d'autre part du plan de révision du plan des déplacements urbains d'Ile-de-France.

Pour revenir donc à l'agence d'urbanisme, nous notre territoire se situe à 25 km au sud de Paris, autour de l'ancienne ville nouvelle d'Evry, donc un secteur particulièrement complexe, une ville nouvelle, des tissus pavillonnaires, 14 zones urbaines sensibles, enfin un maelström urbain indéniable, un bassin de vie de 500 000 habitants, de 200 000 emplois, qui présente la particularité d'être desservi par deux lignes de RER, et la bagatelle de 24 gares. Cela lui confère aujourd'hui en termes de structuration une importance majeure, puisqu'un habitant sur deux et un emploi sur trois se trouvent à moins de 800 mètres d'une gare, ce qui est me semble-t-il tout à fait remarquable. Par ailleurs nos travaux ont montré le fort potentiel de ces quartiers de gares, puisqu'on a dénoté qu'ils seraient susceptibles d'accueillir 10 000 logements et 8 000 emplois supplémentaires.

Je souhaitais insister sur un point, c'était la dichotomie dans nos territoires franciliens entre la fréquentation des réseaux ferrés et les tissus urbains dans lesquels étaient implantées ces gares. Elles peuvent se trouver en centre ville, mais bien souvent au centre de très petites villes. Je vais citer l'exemple de Juvisy-sur-Orge. C'est une petite commune de 15 000 habitants, mais c'est la porte d'accès à l'aéroport international d'Orly, à son pôle d'emploi, à une future gare TGV, et c'est surtout une gare qui accueille 50 000 voyageurs par jour, soit 18,5 millions par an, parce qu'elle est à l'interconnexion de deux lignes de RER. Elle a un potentiel de développement important, de mutation de son tissu pavillonnaire, d'accueil d'emplois, d'accueil de logements, d'accueil d'équipements publics, mais tout cela doit se faire avec une très grande concertation, avec beaucoup de tact et de délicatesse, parce que vis-à-vis à la fois de l'environnement urbain et de la population, on est dans des mutations extrêmement difficiles à faire accepter.

Autre exemple, celui de Bretigny-sur-Orge. Là on est dans une commune un peu plus importante, qui avait été envisagée comme un pôle-relais à la ville nouvelle d'Evry, où se développe aujourd'hui, parce qu'il y a eu maîtrise foncière de la part de la communauté d'agglomération du Val d'Orge de la ville avec l'aide de la Région, une ZAC qui s'appelle la ZAC Clause, puisqu'elle se trouve sur l'ancienne graineterie Clause. Il s'agit d'un programme immobilier de 3 000 logements, autour d'un vaste parc, à proximité directe de la gare, et avec un partenariat y compris avec RFF et l'Etat, puisque cela va conduire au réaménagement du pont-rail qui permet l'accès à la gare. Ce quartier a été d'une part labellisé par l'Etat en tant qu'éco-quartier, et aussi par la Région dans le cadre de son appel à projet Nouveaux quartiers urbains, où il y a bien adéquation entre les subventions régionales et le fait d'avoir un programme, un projet urbain bien desservi par les transports en commun. On se trouve aussi à proximité directe de la base aérienne militaire de Bretigny-sur-Orge, dont la fermeture est annoncée pour les années prochaines. Je cite la base aérienne parce qu'il y a aussi un enjeu de développement de l'emploi majeur, la maîtrise de l'étalement urbain passant aussi bien entendu par toute action visant au rapprochement domicile-travail.

Alors pour finir il y a trois points sur lesquels j'aimerais revenir. D'abord la question de la gouvernance. On a le STIF en Ile-de-France, mais quid d'autorités organisatrices de second rang ? Pour nous en Ile-de-France, quelle est la notion de gare périurbaine et de grande gare ? Réserve-t-on la notion de grande gare aux gares parisiennes et la notion de gare périurbaine dès lors qu'on a passé le périphérique ? Alors que les lignes de RER ne sont plus utilisées de façon radiale vers Paris, mais bien totalement de façon multidirectionnelle.

Deuxième point, on affirme des

choix urbains sur ces quartiers de gare qui peuvent s'avérer en totale inadéquation avec leur desserte. On a déjà un fonctionnement du RER qui est déjà totalement erratique, donc est-ce que cette densification autour des quartiers de gare ne risque pas de conduire à de nouveaux disfonctionnements, d'où un partenariat nécessaire entre acteurs du transport et acteurs de l'aménagement ?

Et enfin dernier point d'actualité, qui a été entrevu ce matin, le projet de loi sur le Grand Paris, et les systèmes d'exception qui seraient mis en place autour des nouveaux quartiers de gares, montrant bien l'enjeu de l'aménagement de ces quartiers, et aussi leur potentiel en termes de plus-values foncières et immobilières.

Cyril Félix, *Région Poitou-Charentes*

Je vais faire un peu le pendant de notre collègue d'Ile-de-France. J'ai simplement deux questions, qui sont aussi des retours d'expérience, notamment sur deux contraintes qu'on a l'habitude de rencontrer en termes d'urbanisme et de transport. D'abord au niveau technique, aujourd'hui, on a des experts, dans les deux domaines, en transport, en urbanisme, des experts qui font circuler des trains, des experts qui font de la planification, et on a rarement les deux qui viennent à dialoguer ensemble et à concevoir des projets de façon conjointe. Moi quand je vois le collègue italien qui nous montre une carte au niveau régional avec la tarification au niveau régional, je me dis qu'on a une marge de progrès qui aujourd'hui n'est pas faite en France. On n'a pas une Région qui aujourd'hui a été capable, et monsieur Dhenein l'a évoqué tout à l'heure, qui a été capable de mettre en œuvre une tarification à l'échelle régionale, même quand on a une ville qui est très polarisatrice comme Toulouse, avec autour des villes plus petites et puis de l'espace rural. Donc je crois qu'il y a aujourd'hui une question en termes d'organisation technique à repenser, cela passe également par les formations en Master des jeunes qui vont apporter des nouveautés, mais aussi en termes de fonctionnement des services, des collectivités et de l'articulation des partenaires institutionnels, des agences d'urbanisme, toutes les personnes qui sont là aujourd'hui, donc ça c'est un premier point.

Et puis le deuxième point, qui va en fait faire une petite référence à la Région dans laquelle je travaille, c'est l'organisation politique. Aujourd'hui quand vous parlez d'une interface urbaniste/transport, des élus vont dire que c'est très bien, on va pouvoir faire de nouvelles gares, de nouvelles haltes, mais ces nouvelles haltes on va les faire parce que c'est dans l'air du temps. Donc on va dire, je crois que Marc Perez avait l'exemple sous la main, dans le périurbain de la Rochelle il faut une nouvelle gare. Donc on va la faire, on crée un nouvel espace de rabattement, mais qu'est-ce que cette nouvelle gare apporte ? Aujourd'hui, elle va apporter de l'étalement urbain supplémentaire. Si on veut faire quelque chose d'intéressant, il faut sensibiliser les élus, pour leur expliquer que si on veut une gare, il faut des projets urbains avec une certaine densité, qu'il faut qu'il y ait des gens pour que le déficit de fonctionnement des trains ne soit pas trop important, et il faut aussi dire aux élus que 36 000 communes cela ne signifie pas 36 000 projets de lotissements. Il faut avoir un minimum de cohérence au niveau régional pour impliquer les élus dans ces projets-là, impliquer aussi les élus des agglos, pour qu'agglomérations, Régions, départements travaillent ensemble et puissent concevoir des projets conjointement. Peut-être que monsieur Soulage présentera des éléments là-dessus tout à l'heure, mais je crois qu'il y a ces deux échelons à articuler, technique et politique, sur les deux dimensions.

Brigitte Bariol

La question de la gouvernance sera bien sûr abordée dans la table ronde. Sur la question des cultures aménagement et déplacements, il y a certainement beaucoup à faire en termes de formation. Je précise aussi qu'actuellement le recrutement de collectivités est en train de fermer le recrutement d'ingénieurs aux formations d'urbanisme. Donc il y a sans doute des questions à se poser ici aussi.

Etienne Toussaint, *agence d'urbanisme Nîmes-Alès*

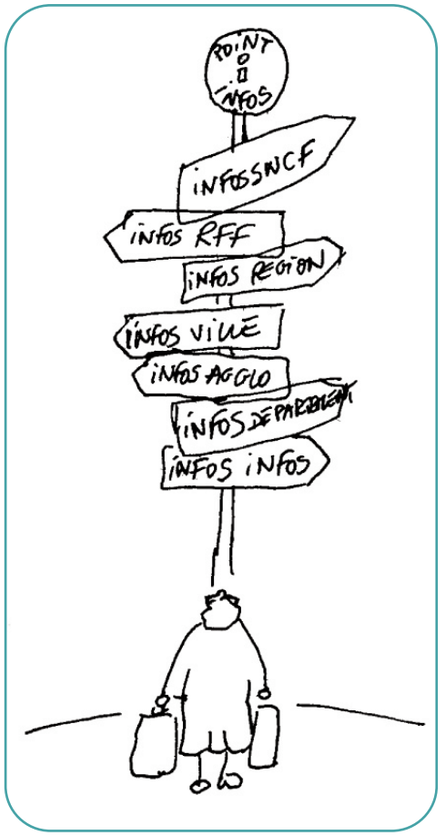
Sur la question de la tarification unique, il y a eu quelques exemples, enfin un exemple intéressant en Languedoc-Roussillon, avec ce qu'on

© François Kenesi pour le Rapport Keller

appelle la KARTATOO, qui est un billet unique qui permet d'avoir droit à l'accès à plusieurs réseaux de transport. C'est donc basé sur le réseau TER, tarification TER, et puis il y a une tarification par zone articulée sur les réseaux des différentes agglomérations. C'est à chaque fois des conventions bipartites entre la Région d'une part et les agglomérations ou les AOT d'autre part.

Le point sur lequel je voulais insister, c'était sur la gouvernance et l'empilement, et comment dépasser un peu l'empilement des compétences. On est actuellement en train de travailler sur le développement d'une ligne entre Nîmes et Alès.

C'est une région qui est sous une pression démographique très importante, à peu près 150 à 200 000 habitants sont attendus dans cette région-là dans les trente ans à venir, 700 000 sur l'ensemble du Languedoc, 200 000



© François Kenesi pour le Rapport Keller

sur cette branche-là, il est donc fondamental de savoir où on va et sous quelle forme urbaine on va pouvoir accueillir cette population. Le pari que nous faisons c'est d'articuler étroitement l'accueil de population, le développement de nouvelles formes urbaines avec le transport en commun et notamment le transport ferré. C'est un travail qu'on est en train de démarrer sur cet axe Nîmes-Alès, desservi par une double voie, pas encore électrifié, sur lequel il y a d'importants travaux de modernisation à faire.

Les deux gares d'Alès et de Nîmes sont distantes d'à peu près 50 km, et entre les deux il y a 24 communes, plus ou moins concernées, traversées par cette voie ferrée, avec quatre non pas gares, mais haltes sur un quai et une station de bus, enfin une halte de type bus avec personne dans la gare. L''idée est de redévelopper complètement cette voie ferrée, de passer de 15 trains dans les deux sens aujourd'hui à 22 ou 23 trains, 25 trains peut-être dans l'avenir. Pour cela, on a monté un comité de pilotage rassemblant la Région, avec ses TER, le Conseil général, qui vient de mettre en place son réseau de transport en commun bus, avec une propre tarification totalement dans son coin, sans concertation avec les autres autorités, et puis on a deux agglomérations, autorités organisatrices, dont une agglo qui se développe et devient syndicat mixte, et puis 24 communes. Et puis donc la difficulté, très importante au niveau de la temporalité et difficulté d'articuler toute cette gouvernance-là. Voilà donc je voudrais aussi avoir des témoignages sur comment dépasser cet empilement et arriver à un projet unique.

Esther Dubois, *agglomération de Clichy-Montfermeil*

Je voulais axer un élément de paradoxe mais qui me semble important. On a tous ces schémas-là dans nos territoires, la question des empilements au niveau des institutions, des métiers, l'interrelation entre ces éléments me semble être déterminante, mais il y a deux questions qui se posent dans ces paradoxes : est-ce qu'on veut de la vitesse ou est-ce qu'on veut de la proximité ? Et comment on joue sur cette interrelation entre les deux, qui aboutit à créer des lieux de vie. Qu'est-ce qui aboutit à créer des lieux de vie, est-ce que c'est la vitesse ou est-ce que c'est la proximité ? C'est une vraie question.

La deuxième question qui me semble importante, c'est que les transports c'est un système, l'urbanisme c'est aussi un système, or la systémique ça existe depuis longtemps, pourquoi n'utilise-t-on pas ces méthodes et ces outils qui sont à l'œuvre dans bien des entreprises et qui sont intéressantes en termes méthodologiques pour intégrer cette démarche systémique globale intégrée ? Certains éléments de méthodes ne sont donc pas mis en œuvre. De la même façon, je pense que la question de l'intercommunalité et de l'articulation entre les villes se pose, parce que dès lors qu'on avance sur un travail, sur un projet, au sein d'un territoire, très vite le périmètre évolue, et parce que le bassin de vie évolue également et parce que les projets évoluent et qu'ils sont complexes. Il y a ainsi une question d'articulation avec d'autres villes qui n'étaient pas dans le périmètre qui vont tout de suite venir à l'œuvre. Donc comment travailler cette articulation entre les villes en sortant des procédures et des périmètres pour arriver à une dimension de projet intégré urbanisme/transport ?

Je crois que ce sont de vraies questions qui appellent non seulement à la question de la formation, mais également à ce que moi j'appelle la formation recherche action, c'est-à-dire la relation entre les fameux pôles de compétitivité qui travaillent dans leur coin, les labos de recherche, les entreprises, les territoires et nous-mêmes. Pour ma part, j'ai toujours appliqué cette philosophie, en essayant d'être dans la recherche, la formation recherche action : quand je fais de la recherche je me forme, quand je suis sur mon territoire je fais aussi de l'action, laquelle me renvoie à la recherche, et ce en permanence. Et cette interrelation-là est aussi déterminante, et elle n'existe pas telle qu'elle devrait exister aujourd'hui afin de créer un potentiel qui nous ferait avancer les uns et les autres.

La dimension internationale, là je salue l'Italie qui est intervenue, me semble également être très importante. Nos territoires ne sont pas assez reliés sur ces questions avec les territoires d'autres Régions, d'autres pays. Et cet échange d'expériences me semble tout à fait essentiel, il n'y a pas de lieu pour l'articulation entre les villes, il n'y a pas de lieu pour les échanges d'expérience, et c'est bien dommage.

Brigitte Bariol

On va essayer d'en faire un peu aujourd'hui, donc je vous propose de clore les interventions, parce que sinon on n'arrivera pas à tenir le

timing, et de passer à la table ronde, avec les représentants élus et aussi RFF, SNCF, et aussi M. Sivardière, pour le représentant des fédérations d'usagers. On essaiera de se laisser un temps pour que les élus puissent répondre à vos questions.

Dominique Musslin

J'en profite pour indiquer qu'il y a une lettre ouverte en train d'être signée pour permettre le retour des urbanistes dans les collectivités territoriales. Six associations de jeunes étudiants en urbanisme défendent leurs intérêts. 1 600 urbanistes ont été exclus des collectivités territoriales à 3 mois du concours. Je vous enjoins donc à aller sur Internet signer, en particulier ceux qui sont urbanistes et qui ont passé ce fameux concours d'ingénieur, ça sera une manière de montrer que les ingénieurs et les urbanistes peuvent travailler ensemble. Merci.

Table ronde

Brigitte BARIOL

“J’appelle les intervenants de la table ronde à me rejoindre : monsieur Bernard Soulage, vice-président de la Région Rhône-Alpes, délégué aux transports et aux déplacements et vice-président du GART, monsieur André Rossinot, président de l’agglomération nancéenne et président de la FNAU, monsieur Jean-Pierre Farandou, directeur général délégué « SNCF Proximités », monsieur Jean-Louis Rohou, secrétaire général RFF et monsieur Sivardière président de la FNAUT.

Les différents échanges de la journée ont mis en lumière des enjeux importants en termes de déplacement, de transport, de mobilité et de développement urbain et le besoin de politiques intégrées. Il s’agit d’une part, par rapport aux gares et aux étoiles ferroviaires et à l’offre TER, d’introduire la notion centrale d’une mobilité durable qui organise toute une chaîne d’intermodalité et d’autre part l’objectif quantitatif de quadruplement TER à 20 ans sans oublier les étoiles ferroviaires qui doivent polariser le développement urbain et périurbain et organiser les espaces multipolaires autour des agglomérations. La question est de savoir comment rentrer dans le cercle vertueux tel qu’a pu le définir monsieur Perez.

Je vous propose d’organiser la table ronde en deux temps, un premier consacré aux objectifs et aux freins à la conduite de politiques d’urbanisme et de transport intégrées en Région et en particulier dans le périurbain, puis un deuxième temps dédié plus largement aux questions de gouvernance et de moyens posées avec force ce matin.

Je vais passer la parole à monsieur Soulage pour qu’il nous explique la stratégie développée en Rhône-Alpes, les enjeux et les questions posées pour mettre en place cette politique intégrée, et du point de vue plus général du GART les recommandations formulées en réaction au rapport Keller.”

Bernard Soulage

Je tiens tout d’abord à souligner l’intérêt de cette rencontre, en ce qu’elle permet de contrebalancer le risque inhérent au rapport Keller et à la création de la direction « gares et connexions » de focaliser l’attention sur les grandes gare et d’oublier les gares de moindre importance. Le débat logique de toute la redynamisation de la réflexion sur les gares a été davantage centré sur les grandes gares, mais aujourd’hui l’enjeu est aussi de réfléchir aux autres gares.

Je pense par ailleurs que la situation est extrêmement difficile et qu’il ne faut pas se voiler la face. J’ai passé la moitié de la journée d’hier en Rhônes-Alpes à aborder ces questions avec des interlocuteurs différents (usagers, syndicalistes, responsables de Réseau Ferré de France…). J’ai averti de la difficulté que l’on rencontrera dans cette Région à ouvrir beaucoup de gares nouvelles en périurbain, que la mise en service de trains nouveaux desservant plusieurs gares allait coûter cher et que si ce projet n’appelait pas un partenariat large, la Région Rhônes-Alpes ne s’engagerait pas seule. Ainsi, le premier message que je porte sur ces questions est : *« Aide-toi, le ciel t’aidera »*. Vous le savez sans doute, je suis à l’origine du plan « TER fois 4 » avec mon vieux complice Jean-Pierre Farandou. Un jour, je lui ai dit que cette opération avançait vite mais qu’il convenait de réfléchir à la manière de faire et à sa signification. Pour que ces questions suscitent l’intérêt, pour qu’elles soient approfondies, il faut une AOTU, ou son équivalent, ainsi que des interlocuteurs qui expliqueront comment ils porteront les objectifs de densification dans leur SCoT ou leurs PLU. Sinon ce n’est pas la peine. Beaucoup de choses intelligentes peuvent être réalisées avec le peu d’argent public disponible, pour ne pas se lancer dans la création de gares ou de haltes intéressant seulement trois personnes qui viennent en voiture à la gare. Donc je le dis franchement : attention à ne pas continuer de vouloir vider l’océan avec une petite cuillère. Aujourd’hui, les formes urbaines et périurbaines en France sont de l’ordre de l’océan, voire du tsunami, alors que nous leur faisons face avec quelques sacs de sable. Il faut changer cette approche.

La deuxième question liée aux gares périurbaines concerne le système ferroviaire lui-même. La Région Rhône-Alpes a mis à l’étude 10 gares nouvelles, ce qui est peu. Cette contrainte est liée au système ferroviaire français. Soit je pénalise des gens qui habitent en amont, soit je mets la panique à l’entrée de Lyon ou de Grenoble, soit je bloque la circulation de marchandises, voire un TGV. Ainsi, parmi les 10 gares en étude, nous n’aurons la possibilité de ne pas en ouvrir plus de deux ou trois et encore avec beaucoup d’incertitude. Il est vrai qu’il existe des endroits où la situation est moins difficile qu’en Rhône-Alpes. Mais aujourd’hui dans un système dense comme le nôtre, ouvrir une gare périurbaine s’avère un casse-tête du

strict point de vue du fonctionnement du système ferroviaire. RFF et la SNCF le savent bien, puisqu'à chaque fois leurs représentants nous mettent en garde. Bien sûr on peut dialoguer localement, expliquer au maire d'une commune qu'il aura moins d'arrêts pour en ouvrir ailleurs dans une logique de solidarité et d'équilibre. Mais cela suppose un travail local et ce n'est pas vraiment conforme à nos convictions. Cela reste très compliqué.

Le troisième message que je porte, consiste à dire qu'il faut d'abord essayer de faire avec ce que l'on a. De ce point de vue je pense que nous pouvons quand même faire beaucoup de choses. Mon sentiment profond, qui a été évoqué d'ailleurs dans le débat, est qu'il faut distinguer les gares de plein centre ville et les gares de périphérie. Sur ce point nous ne tenons pas du tout le même discours, et c'est absurde. Cela ne me choque pas qu'il y ait des parkings de rabattement dans un bon tiers des gares de Rhône-Alpes. Le tout est alors de travailler sur les formes urbaines. Pour d'autres, telles que Vienne, Bourgoin, Villefranche, etc., qui sont des gares de centre ville, la logique est toute autre. Faire du rabattement vers ces gares est absurde et mal toléré par les maires des communes concernées, puisque le rabattement consiste à faire venir des gens qui n'habitent pas leurs communes alors que ce sont ces élus seuls qui payent les équipements, rarement pris en charge par les intercommunalités. Néanmoins, même en faisant la part de ces deux types de gares, je pense que nous pouvons y faire des choses.

Que peut-on y faire exactement ?

D'abord des choses assez simples, mais pas toujours faciles, telles que l'intermodalité. Il faut la faire de façon simple, logique. On commence par l'accès piéton, ensuite on passe à l'accès deux roues, puis à l'accès bus, et enfin à l'accès voitures. Il faut prendre en compte le degré de mobilité des gens qui viennent à la gare et le privilégier. Comme l'a très bien développé Philippe Dhenein, dans des gares de type périurbain, les probabilités sont grandes pour que les usagers aient des ruptures de charge. Dès lors, l'intégration tarifaire billettique est très importante, de façon à ce que la gare soit le pivot d'un centre d'échange et pas seulement un élément de vente de billet ou d'abonnement TER. En Rhône-Alpes, les choses avancent dans ce sens. Il faut encore développer toute une nouvelle série de services, tels que le vélo en libre-service à l'arrivée, des bus départementaux et locaux. Evidemment tout cela coûte de l'argent. Ce n'est pas seulement un problème de gouvernance mais aussi un problème de financement. La vraie facture résultant de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, qui oblige notamment à rendre toutes les gares accessibles, est extraordinairement élevée. Dès lors lorsque l'on s'adresse à RFF pour évoquer la hauteur et la longueur des quais à adapter, c'est certes une question de gouvernance mais aussi d'argent.

Ensuite, c'est peut-être ce que nous tentons de plus original en Rhône-Alpes aujourd'hui, il s'agit de revitaliser la gare elle-même, en tant que lieu de centralité. Certains en auront peut-être entendu parler, il y a un appel d'offre sur les gares moyennes et périurbaines. Nous avons donc lancé un appel d'offre sur cette question. A l'image de Vienne, deux autres gares pourraient être prochainement concernées, si le jury retient leur candidature. Une idée commune avec la SNCF est d'utiliser tous les locaux vides pour y remettre du service, marchand ou non marchand. Au début les interlocuteurs n'y croyaient pas mais aujourd'hui tout le monde dit que c'est une très bonne idée. Par exemple, je pense ouvrir deux crèches dans des locaux de la SNCF, notamment à Roanne. J'ai d'ailleurs une anecdote qui va faire sourire Jean-Pierre Farandou. Il a fait l'erreur de m'emmener un jour au Japon, pour y voir comment étaient utilisées les gares. Quand on voit ce qui se passe dans les gares moyennes d'agglomérations de 100 000 habitants, des choses extrêmement intéressantes sont possibles, qui répondent pleinement à la compacité urbaine nécessaire à l'environnement. C'est vraiment ce que je veux construire dans ces gares de centre ville avec la complicité des maires. C'est l'inverse de ce qu'on a fait jusqu'à présent, lorsqu'on allait voir RFF ou SERNAM pour leur demander quand et comment récupérer les friches attenantes aux gares pour y mettre des voitures. Aujourd'hui, on prend le contrepied en réinsérant la gare dans le tissu urbain.

A travers ce que je viens d'évoquer, je pense vous avoir exposé à la fois la position de la Région Rhône Alpes et du GART, à savoir une conception intégrée de la gare périurbaine dans son fonctionnement mais aussi dans l'insertion urbaine et l'aménagement du territoire. Il ne peut pas y avoir d'effort ni pour le TER, ni pour la gare, ni pour le développement des transports collectifs s'il n'y a pas en France un travail de fond sur la question foncière et des formes urbaines. J'ai parfois le sentiment de me répéter en le disant, mais cette question est centrale. Merci.

Brigitte Bariol

Monsieur Soulage, en ce qui concerne l'intermodalité, est-ce que tout le monde joue vraiment le jeu actuellement, alors que certaines lignes de cars viennent encore doubler des lignes ferroviaires. Comment gérer ces concurrences ?

Bernard Soulage

Ce débat est un peu périphérique mais il me préoccupe personnellement beaucoup, notamment dans mes fonctions au sein du GART. Il s'agit d'une concurrence frontale modale qui repose sur la tarification pratiquée par les départements. Deux départements se sont engagés dans cette voie : les Côtes d'Armor et les Alpes Maritimes. J'ai tenté d'alerter

Claudie Lebreton, présidente de l'ADF et Yves Krattinger, président de la commission « Aménagement du territoire, transports, infrastructures et NTIC » à l'ADF ainsi que l'Etat pour son rôle de régulateur, mais personne ne s'en préoccupe.

Brigitte Bariol

Merci monsieur Soulage. Monsieur Farandou, je souhaite vous interroger avec votre point de vue d'exploitant. Ce matin, madame Ferri a soulignée dans son intervention la nécessité de travailler à toutes les échelles. Comment mobiliser les bonnes solutions en fonction de la diversité des contextes, et des solutions possibles, du RER au tram-train, au TER classique et aux modes plus urbains ? Pouvez-vous nous éclairer ?

Jean-Pierre Farandou

Tout d'abord, je voudrai remercier le GART de m'avoir invité aujourd'hui.

Marc Perez a évoqué l'idée de diplômes communs. C'est une bonne idée. Je pense qu'il faut y réfléchir. Je peux témoigner que nos métiers d'opérateurs doivent en effet inclure une capacité à comprendre les problèmes d'urbanisme. Réciproquement, les urbanistes doivent comprendre les problèmes de transport, ce qui s'avère essentiel si on veut être capable de travailler avec les élus et les AOT pour trouver de bonnes solutions.

Ce que je retiendrai principalement, c'est la notion de centre ville et de multipolarité. Je crois que le développement urbain, que ce soit en région parisienne ou dans une grande métropole comme Toulouse, doit affirmer le rôle du centre ville et des pôles secondaires.

La notion de périurbanisation est un peu plus floue : où commence le territoire périurbain, où finit-il ? Très vite se pose la question de la gouvernance à laquelle nous sommes tous confrontés, opérateurs, élus, urbanistes. A un moment donné, on n'a pas d'autre choix que de mettre tout le monde autour de la table. Le Réseau Express de l'Aire Urbaine Lyonnaise (REAL) a su le faire, à sa manière, par une approche assez pragmatique. On sent bien qu'il faudra le moment venu trouver des formes plus efficaces. Ceci renvoie aux réflexions en cours sur la réforme des collectivités, et notamment l'apparition du concept de métropole.

Une autre chose importante concerne les voyageurs et leurs usages. Il faut donc prendre en compte les notions de mixité, d'habitations, de bureaux, de services, qui constituent les motifs de déplacement. Ces sujets-là ils sont importants. On se déplace toujours pour une raison. Cela nous renvoie à notre capacité à le comprendre. Bernard Soulage a évoqué l'accessibilité. Il ne faut pas organiser le développement urbain n'importe comment. La notion d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite au sens très large est importante, les PMR englobant les gens qui ont des handicaps moteurs sévères, mais pas seulement. Notre

© GART/FNAUT

filiale KEOLIS par exemple nous a montré que cette question de l'accessibilité des PMR se posait aussi pour les étrangers ou les personnes illettrées. Par conséquent, je crois que cet élément est important.

Ce que je retiens en tant qu'opérateur, c'est qu'il n'existe aucune solution toute faite. Je ne crois pas à l'idée de plaquer un modèle unique mais qu'il faut nouer des partenariats avec les professionnels du développement urbain afin d'être à l'écoute des déplacements. Aujourd'hui, les études nous montrent combien les choses évoluent dans les grandes métropoles, loin des clichés. En outre je crois que la question qui se posera aux organisateurs des déplacements urbains, donc aux élus, est de savoir s'ils accompagnent le fil de l'eau – est-ce l'offre de transport qui va s'adapter à la demande ? – ou s'ils souhaitent mettre en œuvre des politiques plus volontaristes d'aménagement et de développement, quitte à ce que, dans un premier temps, ce soit l'offre qui crée la demande. Certes cela coûte cher, comme les débats de la matinée l'ont montré, mais on travaille dans le long terme. Ainsi, peut-on citer l'exemple des lignes de tram qui, dans un premier temps, desservaient des zones assez peu urbanisées, mais qui par une vraie politique volontariste ont permis que la ville s'organise autour d'elle. Comme l'a dit le président Soulage, les actes sont là et les moteurs en matière d'urbanisme fonctionnent.

En termes d'études, vous avez eu ce matin un exposé sur le sujet. Je crois qu'il va falloir retrouver le sens des études, pour ne pas aller trop vite, et bien comprendre comment ces territoires évoluent. Une fois qu'on a compris comment les territoires évoluaient et mesurer la relation entre l'accompagnement de l'évolution naturelle et son formatage, quels services veut-on ? Les réponses peuvent être très différentes.

La vitesse a été évoquée. Certains, comme en Ile-de-France dans la grande couronne veulent pouvoir se rendre très vite de la banlieue au centre, ce qui peut être une demande légitime. D'autres vont pouvoir préférer des zones desservies fréquemment avec des arrêts beaucoup plus fins sur le territoire, ce qui est tout aussi légitime. Dès lors que fait-on ? A un moment donné, il faut prendre en compte la réalité physique du réseau. Comment est-il organisé aujourd'hui et comment peut-on le déformer demain par rapport à une ambition de service, qui elle-même correspond à une ambition de développement des territoires ? Je crois qu'il faut prendre le problème par le bon bout en le partageant afin de trouver les meilleures solutions. En outre je suis sensible à l'argument économique, c'est bien évident. Ces solutions devront en plus être efficaces. Il ne faut pas se mentir, nous entrons durablement dans une période de tension au niveau de l'argent public. il n'y a pas de mystère, qu'il s'agisse de l'Etat, du Département, de la Région, de l'agglomération, de l'établissement public, de la SNCF, de RFF, la notion d'efficacité de l'argent public sera déterminante. Il faut donc aussi peser nos décisions en ces termes. Dès lors, comme l'a dit Bernard Soulage, créer une gare pour trois voyageurs est peut-être très joli en politique, mais ce n'est pas très efficace. En tout cas, de mon côté, je serai porteur de ce regard sur l'efficacité des solutions.

L'intermodalité, est évidemment une œuvre collective. Nombreux sont les militants de l'intermodalité dans cette salle ; modestement j'en ai fait partie avec d'autres. Je crois qu'aujourd'hui il ne peut plus y avoir une seule politique de transport qui ne soit pas intermodale. C'est une belle victoire. On est passé du concept un peu éthéré à des choses concrètes et applicables. Il est évident que tout doit être intermodalité, puisque nos clients sont intermodaux. De là on en revient aux formes de gouvernance. Peut-on ainsi passer du PDU au PDI, c'est-à-dire au plan de déplacement intermodal ? En tout cas cette question de gouvernance, de tricotage de tout ce que sera l'intermodalité, sera centrale.

Comme Bernard Soulage, je remercie les autorités organisatrices qui nous poussent à nous remettre en question. Ainsi, pour moi, la régionalisation nous a fait avancer. J'ai bien compris que la SNCF était l'opérateur unique et préféré. C'est un statut particulier, qui ne sera peut-être pas durable d'ailleurs. Préféré je l'espère, unique on le verra, mais en tout cas merci aux autorités organisatrices (élus comme techniciens), de nous avoir incité à nous remettre en question. Dans ce sens, je voudrais citer l'exemple de l'Aquitaine, où je suis allé récemment en empruntant la ligne du Médoc en direction de Bordeaux. Aujourd'hui c'est une voie unique qui rentre dans Bordeaux jusqu'à la gare de Bordeaux-Saint Jean par une sorte de ligne périphérique. Si vous écoutez les usagers, ils vous disent ne pas vouloir aller à Bordeaux-Saint Jean et préférer s'arrêter à Ravesie, gare périurbaine à l'entrée de Bordeaux. Ils y trouvent des trams et vont beaucoup plus vite pour rejoindre le centre ville qu'avec le train à destination de la gare de Bordeaux-Saint Jean, embouteillée et source de retard et de problèmes. La réponse en termes d'exploitation est donc d'éviter de surcharger une zone déjà saturée et de donner la priorité à la ligne Ravesie-Le Verdon. L'écoute de la vraie demande des territoires remet ainsi en question les schémas d'exploitation historiques des grandes étoiles ferroviaires autour d'une gare centrale.

Le tram-train a également été évoqué. Je partage l'analyse de Chantal Duchène, selon laquelle l'objet en soi n'est qu'un objet matériel. Par contre il ouvre des perspectives, ce qui le rend intéressant. A condition de savoir s'en servir, il peut constituer, comme tout outil, une opportunité à saisir pour composer différemment les offres, avoir des performances d'accélération et de freinage qui vont peut-être permettre de créer des gares nouvelles. Il est vrai que la France est en retard. Karslruhe fait figure de modèle, qui attire beaucoup de regards. Or la réponse industrielle pourrait permettre de combler le retard, comme Philippe Dhenein l'a évoqué. Un marché existe aujourd'hui avec Alstom, le Dualis, qui ressemble beaucoup à un tram qui a les capacités techniques pour rouler sur le réseau ferroviaire national. Cela ouvre effectivement un champ nouveau.

Nous devons également apprendre d'expériences qui seront valables pour les grandes métropoles et pour la grande banlieue. Aujourd'hui, Paris connaît la problématique de la grande couronne, mais Albi se situe aussi dans la grande banlieue de Toulouse. A travers les expériences menées par notre filiale KEOLIS autour de Londres, ou encore avec les relations rapides entre territoires assurées par le TERGV se pose la question de savoir comment la grande vitesse peut être éligible au régional et au périurbain. Ce n'est pas la même grande vitesse que les TGV, les trains pouvant rouler à 250 km/heure, contre à 300 ou 360 en général. Néanmoins, je crois qu'il se passe des choses en Europe tout à fait transposables dans nos grandes métropoles.

Enfin, et là aussi je m'appuie sur ce voyage aquitain récent, je vais citer Alain Rousset qui a une vision du périurbain assez fracassante. Il revendique une liaison Bordeaux-Pau en moins d'une heure, ce qui déforme complètement le territoire et chamboule tous les repères. Du maillage

très fin à la grande vitesse revisitée, toutes les options sont possibles. Il ne faut surtout pas s'enfermer dans une guerre de religion. C'est en fonction des besoins, de la volonté politique, de l'efficacité de l'euro public qu'il faut apporter la bonne solution au problème posé. C'est la notion des espaces, chère à Bernard Soulage. Je lui emprunterai d'ailleurs une réflexion. Il explique en effet qu'aujourd'hui, en France, la SNCF est le porteur du ferroviaire (métro sur rails ou sur pneus, TER et TGV) et qu'il existe ensuite des espaces au milieu. Il est vrai que le tram-train comble l'espace entre le métro et le TER lourd, et entre le TER d'aujourd'hui et le TGV, Derrière cette réflexion se profilent des modes de gouvernance différents. Ce sont autant de thématiques nouvelles qui, à mon avis, sont tout à fait intéressantes.

Je terminerai par les gares périurbaines que le GART a proposé d'appeler « les gares de la vie quotidienne ». Utiliser cette expression implique d'être conscient que des milliers et des milliers de personnes passent par ces gares. Dès lors, la notion de crèche est formidable. Bien sûr il ne faut pas être sexiste, peu importe le parent qui amène les enfants, mais l'idée de déposer son enfant à la crèche et de le reprendre le soir fait sens, Il y a une utilité sociale derrière cette notion. Il vaut mieux que la crèche soit située à la gare, plutôt que d'aller courir à l'autre bout de la ville pour y aller chercher ses enfants. Ces gares-là ont une notion de service. Elles sont d'abord pratiques. Il faut bien sûr assumer les flux. Mais ce sont des gares pratiques, où on passe facilement des quais à la ville et de la ville aux quais. On y trouve des services de la vie quotidienne, elles sont excessivement exemplaires en matière de développement durable. Certaines ont déjà vu le jour dans le monde du TER, comme en Alsace à Niederbronn-Les-Bains. La gare, qui est construite en matériaux complètement écologiques, est autosuffisante. On trouve sa transposition en Ile-de-France à Achères où la gare va créer plus de courant qu'elle n'en consomme.

Il faudra multiplier ce type de modèles sources d'intermodalité et de réseau, Ces gares ne sont pas des gares dominantes, mais des gares qui ne valent que parce qu'elles font partie de réseaux. C'est un peu le concept de l'intégration que Bernard Soulage a repris ; la gare siège est la gare dominante : Toulouse-Matabiau, Lyon-Part-Dieu,… Elles sont nécessaires mais à côté les gares périurbaines font partie d'un réseau. Elles fonctionnent en interaction avec d'autres et constituent des réseaux de gares. La SNCF, à travers Gares et Connexions, est bien sûr tout à fait intéressée par leur développement, Elles font partie intégrante et de notre patrimoine et de notre avenir. Merci

Brigitte Bariol

Merci monsieur Farandou. Monsieur Jean-Louis Rohou vous représentez RFF. Il a beaucoup été question de foncier tout au long de la journée.

Philippe Dhenein a ainsi expliqué qu'elle n'était pas vraiment réglée, et qu'il semblerait notamment assez difficile de conduire les négociations avec RFF dans les projets. Pouvez nous en dire plus sur la manière dont vous vous organisez ? Existe-t-il une stratégie nationale pour pouvoir répondre au mieux au cas par cas ?

Jean-Louis Rohou

Tout d'abord, je voudrai remercier les organisateurs de ce colloque pour y avoir convié Réseau Ferré de France qui fait montre d'une moins grande expérience que beaucoup de participants.

Nous ne sommes pas autorité organisatrice, urbanistes, exploitants ou gestionnaires de gare. De plus, l'exploitation ferroviaire des lignes de RER et autres est souvent mise en accusation. Pourtant, RFF est appelé à être un support essentiel du développement du transport ferroviaire français. RFF a un rôle de pivot en étant en relation contractuelle avec l'Etat, avec les Régions au travers des contrats de projets, avec le STIF, avec les entreprises ferroviaires qui roulent sur le réseau, les industriels qui sont embranchés sur ce réseau et les ports qui font le même métier de gestionnaires d'infrastructures.

En conséquence, nous essayons d'apporter, avec les partenaires des collectivités, des solutions diversifiées. Elles ont été évoquées.

Citons tout d'abord, le tram-train sur les lignes de notre réseau avec plusieurs projets à Paris – T4 –, à Lyon, à Mulhouse, à Nantes, à Strasbourg,…

Citons ensuite le tramway qui parfois roule sur nos emprises comme dans le cas du T2 à Paris, entre la Défense et Issy-Val de Seine. A Montpellier, sur une emprise en extension, un tramway classique, moins cher que le tram-train, emprunte nos lignes. Dans certains cas, des cessions d'emprises permettent le développement de transports collectifs, notamment à Valenciennes où le tramway a emprunté une ancienne ligne du réseau ferroviaire qui était utilisée pour le fret.

Ensuite vient le réseau classique, avec des modernisations importantes : à Marseille-Aix, Cannes-Grasse, typiquement périurbain, mais aussi à Toulouse-Colomiers, intégré dans le système de transports collectifs de l'agglomération toulousaine, et puis des opérations plus modestes autour de la Rochelle.

Evidemment, RFF possède des emprises qui ne correspondent plus vraiment aux caractéristiques du trafic actuel soit qu'elles soient surdimensionnées par rapport à l'existence du trafic de fret d'aujourd'hui, ou alors parce que le développement nécessite d'autres emprises que celles existant aujourd'hui, notamment dans les villes ou à proximité des villes. RFF est tout à fait ouvert à la discussion avec les collectivités afin de favoriser un nouveau tissage urbain. Dans un certain nombre de villes, la coupure générée par l'emprise ferroviaire dans le tissu urbain est importante et nécessite souvent un travail de cou-

© GART/FNAUT

ture. Notre optique n'est pas de nous mettre à la place de ceux qui décident, mais de les accompagner. En tant que gestionnaire d'infrastructure, nous devons aussi souligner les contraintes. Le système ferroviaire est peut-être simple en apparence, mais il est en fait extrêmement contraint.

Par exemple il n'est pas toujours bien compris qu'on ait besoin d'installations pour le garage des rames. On développe beaucoup le périurbain, mais à un moment il faut garer les rames, en dehors des heures de pointe. Il faut donc préserver des faisceaux, ce qui prend de la place et n'est pas toujours très joli. A cela s'ajoute également la question de la maintenance des infrastructures. Si on veut pouvoir remplacer, même la nuit, un certain nombre d'appareils de voies ou de rails, il faut des bases travaux proches afin de diminuer la durée des travaux. Ces espaces doivent donc être aussi conservés.

RFF est chargé du service public ferroviaire, des infrastructures et de leur utilisation. Il lui faut donc adapter sa politique de cession domaniale en fonction des projets et des collectivités. Effectivement ce n'est pas gratuit, même si, quand on est éloigné du cœur des villes, la question financière n'est peut-être pas un enjeu important, y compris de notre point de vue.

La valeur du terrain ferroviaire est-elle véritablement un obstacle au montage d'un projet urbain ? Je n'en suis pas totalement convaincu. Pour chaque projet d'urbanisation ou de développement, nous essayons de le mener en partenariat avec les collectivités intéressées De manière générale, la question de l'enjeu financier est une question parmi d'autres, mais elle n'est pas un obstacle au développement du projet. Donc je crois qu'on est capable de s'adapter d'abord en fonction du projet. On ne va pas libérer des terrains actuellement voués aux services publics, de la même façon dans le cas d'un projet d'urbanisation ou d'espace vert. RFF est ouvert au dialogue.

Quant à cet aspect de répartition domaniale entre RFF et la SNCF, cela fera bientôt trois ans qu'elle est arrêtée. Aujourd'hui chacun sait ce qui appartient à l'autre. Certaines choses se font ensemble. Bien souvent d'ailleurs en matière immobilière l'approche est commune, Dans le cas des schémas ferroviaires dans les villes. Une concertation RFF-SNCF avec la Fédération des maires des villes moyennes, a été initiée. Les solutions développées par le groupe de travail permettent des avancées transposables à l'ensemble des collectivités.

Brigitte Bariol

Merci monsieur Rohou. Un intervenant de notre colloque a proposé d'élaborer un schéma directeur du patrimoine ferroviaire. RFF peut-elle y répondre ou restez vous plutôt sur une logique de discussion au cas par cas ?

Jean-Louis Rohou

Je ne parlerai pas d'un schéma, mais de schémas directeurs de patrimoine ferroviaire, dont un certain nombre sont en cours d'élaboration avec la SNCF. Il s'agit ainsi de prendre en compte l'ensemble des domaines ferroviaires et même au-delà. Parce qu'effectivement les choses sont un peu compliquées pour s'y retrouver dans les gares, il faut vraiment savoir comment gérer les choses. On peut sans doute juger que l'évolution est trop lente, mais ces schémas directeurs sont vraiment entrepris par RFF et par la SNCF, dans le but d'identifier ce qui est nécessaire à leurs activités, ce qui est nécessaire au maintien et au développement de ces activités, et ce qui peut être effectivement mis au service d'autres projets, notamment des projets avec les collectivités.

Bernard Soulage

Ces schémas répondent à une logique politique, c'est-à-dire à des consignes données à RFF, et à une société ad hoc mise en place pour vendre le patrimoine de RFF. Il existe d'ailleurs une position gouvernementale affirmée sur la valorisation du patrimoine de RFF. C'est un choix politique, critiquable ou non, mais RFF a des contraintes, en premier lieu financières, sur la gestion de son patrimoine foncier. Je le conteste fortement, mais on peut aussi le justifier.

En tout cas disons-le clairement : RFF a eu des consignes précises, avec des outils constitués dans ce sens, sans oublier le fameux article 4 pour le financement des infrastructures. C'est toutefois essentiel d'avoir ce cadre politique, et je pense qu'il doit être intégré dans le débat politique,

global sur l'utilisation du foncier ferroviaire national. Cela reste un enjeu politique majeur.

Brigitte Bariol
Monsieur Sivardière, vous avez participé à l'ensemble de la journée. Par rapport aux différentes interventions et aux contributions des membres de la table ronde, quelles sont vos réactions ?

Jean Sivardière
Au cours de mon intervention ce matin, je me suis placé du point de vue de l'automobiliste qui aimerait pouvoir prendre le train. J'ai rappelé brièvement les qualités fondamentales qu'attend l'usager du transport. Au fond pour résumer, je dirais que l'automobiliste qui souhaite prendre le train attend une qualité suisse.

Si vous me le permettez, je vais faire deux commentaires, l'un sur les gares et l'autre sur le niveau de tarification de ces services périurbain et régionaux.

En ce qui concerne les gares, nous avons bien sûr lu le rapport Keller. Tout ce qui y est écrit sur l'intermodalité est vraiment excellent et correspond tout à fait aux attentes des usagers. En ce qui concerne l'aménagement des gares elles-mêmes et le rôle qu'on veut leur faire jouer dans la ville, nous sommes plus réticents pour la raison suivante. Je crois qu'il faut faire une distinction très claire entre la gare elle-même et le quartier de la gare. Que l'on cherche à densifier le quartier de la gare, qu'il s'agisse d'une grande gare, d'une petite gare ou d'une gare moyenne, qu'on cherche à y développer des activités, des services, cela nous semble tout à fait intelligent. Ce qui nous pose problème, c'est ce qui est dit dans ce rapport sur l'utilisation de la gare elle-même. Nous sommes réticents parce qu'il nous semble dangereux de vouloir, dans un volume donné, dans une gare à l'accroissement contraint, introduire des activités de type commercial.

La gare doit rester un lieu ferroviaire. Quand on se rend dans une gare, ce n'est pas pour consulter Internet ou pour aller au café, mais pour prendre le train. Or nous constatons que les gares sont actuellement très souvent encombrées, et qu'en sus une très forte augmentation de la clientèle dans les années à venir est attendue. Par conséquent nous pensons qu'il faut toujours donner la priorité dans la gare elle-même à la fonction ferroviaire. Si des fonctions commerciales devaient y être introduites, afin de faire en sorte que la ville pénètre la gare, il faut le faire avec beaucoup de prudence, et bien séparer physiquement la zone commerciale et la zone ferroviaire.

Pour prendre une comparaison avec de très grandes gares, je vous citerai deux exemples. Quand vous rentrez dans la nouvelle gare de Berlin, vous avez l'impression de rentrer dans un centre commercial, et vous cherchez les guichets qui ne sont pas faciles à trouver. A l'inverse, si vous allez à Cordoue en Espagne, vous constaterez que la gare est parfaitement organisée, en ce sens que vous avez une galerie commerciale identifiée d'un côté et de l'autre, un espace dédié au voyage avec de l'information, pour le service du voyageur. Je crois qu'il faut faire très attention dans le réaménagement des gares à bien séparer ces deux fonctions, et si nécessaire, à donner la priorité à la fonction commerciale.

En ce qui concerne le niveau de tarification des services périurbains ou des liaisons entre une grande agglomération et les petites villes voisines, nous pensons que la tarification ne doit pas être trop basse. En général les associations de consommateurs réclament des tarifs plus bas que ce qu'on leur propose, A la FNAUT, nous pensons dans ce cas particulier qu'il faut être très prudent et ne pas proposer des tarifications trop basses. Pourquoi ?

L'automobiliste qui abandonne aujourd'hui sa voiture pour prendre le train trouve un avantage financier considérable. Par conséquent il n'est pas nécessaire pour l'attirer de lui proposer une tarification particulièrement avantageuse puisqu'il trouve déjà l'avantage financier dans le simple transfert modal. Par contre, le développement d'une tarification trop basse est dangereux. Nous sommes tous à la FNAUT des élèves d'Alfred Sauvy, qui 'est notre maître à penser. Dès les années 60, Alfred Sauvy avait attiré l'attention sur le danger des tarifications trop faibles des transports. En prenant l'exemple de Bruxelles, il avait alors constaté que la tarification des transports urbains était très faible et qu'elle incitait les habitants à habiter en périphérie et de plus en plus loin. Il existe là un danger évident. En reprenant les propos tenus par Bernard Soulage aujourd'hui sur la tarification imbécile de l'autocar dans une dizaine de départements, où des trajets extrêmement longs sont proposés pour 1 € ou 2 €, l'application d'une tarification trop avantageuse contribue à favoriser l'allongement des distances, ce qui vient contredire notre objectif de recherche d'une ville dense.

Ainsi la FNAUT est hostile à toute forme de gratuité des transports. D'une manière générale nous pensons que le transport doit se payer, quel qu'il soit : train, autocar, automobile. Dans ce cas précis, nous pensons qu'une des premières choses à faire est de faire payer à l'automobiliste ce qu'il coûte vraiment à la collectivité, en particulier pour les déplacements entre les zones périurbaines et les centres villes. Manifestement l'automobile est sous-tarifée aujourd'hui, avec toutes les conséquences néfastes que l'on connait. C'est la raison pour laquelle nous sommes favorables en particulier à la taxe carbone à un niveau très supérieur à celui proposé aujourd'hui.

Brigitte Bariol
Merci monsieur Sivardière. Une question récurrente concerne la coopération et la gouvernance, ainsi que les moyens financiers. Le rapport Keller prône l'instauration d'une instance de gouvernance adaptée à

chaque contexte pilotée par les responsables d'agglomération pour les grandes gares, et par les Régions pour les gares périurbaines. Quel est le point de vue du GART sur cette proposition ? Par ailleurs, les ressources à mobiliser s'annoncent vertigineuses comme en témoignent les 800 millions d'euros sur 20 ans avancés par le rapport Keller. Messieurs Soulage et Farandou, quelles sources de financement voyez-vous ?

Bernard Soulage

Avant de répondre à ces deux questions, je voudrais revenir sur ce qu'a dit Jean Sivardière à propos de l'équilibre entre services marchands, ou publics d'ailleurs, en tout cas entre services ferroviaires et non ferroviaires. Je ne suis pas d'accord avec lui sur deux aspects. Dans le cas de la gare Part Dieu à Lyon et de son ouverture aux fonctions commerciales, je suis tout à fait d'accord pour un réaménagement visant à supprimer la moitié des surfaces commerciales afin que les usagers puissent circuler normalement. La SNCF l'a entendu et ce projet devrait se faire. A l'inverse, j'aime beaucoup la gare Euralille à Lille. Il faut être cohérent. Si nous voulons des formes urbaines concentrées, il faut alors vraiment prendre le risque de faire de la multifonctionnalité. Je ne veux pas reprendre tous les débats d'architecture autour du fonctionnalisme ou du non fonctionnalisme, mais en tout cas, je trouve personnellement que le modèle d'Euralille, qui est un peu aussi le modèle de Berlin, est plutôt un bon modèle. La gare a trouvé sa place au cœur de ville. On y entre par une galerie marchande, certes, mais la gare existe. En tout cas ce débat mériterait d'être poussé sur les grandes gares. Dans les gares moyennes que nous évoquons aujourd'hui, il faut y remettre du service et en faire le cœur de la ville. Nous n'avons malheureusement pas de problème de circulation dans les gares de Bourgoin, de Vienne, de Voiron,... Les vraies gares périurbaines qui font l'objet de ce colloque sont désertes, et à certaines heures elles ne sont pas accueillantes. Pour en avoir discuté avec Jean-Paul Huchon, président de la Région Ile-de-France, la question de la sécurité, du bien-être des gens dans les gares, de la promotion de lieux lumineux et chaleureux est centrale. La présence de services, y compris en dehors de la période de pointe de 7h30-8h30 le matin et de 18h-19h, est essentielle. Alors Jean (Sivardière), si tu voulais parler des grandes gares, auquel cas le débat mérite d'être lancé, je suis très favorable à l'ouverture des gares périurbaines à des fonctions de vie quotidienne. Par ailleurs, dans certaines gares le maintien du service ferroviaire passe par l'offre d'autres services, notamment du point de vue de l'équilibre économique.

En ce qui concerne les deux questions posées et notamment la gouvernance, je crois que ce qui s'est dit pour les grandes gares vaut aussi pour les petites. La Région Rhônes-Alpes, au sein de laquelle j'occupe la fonction de vice-Président, est peut être celle qui met le plus d'argent notamment dans les gares périurbaines Pour autant je ne préside jamais un comité de pilotage de gare. Je considère que la personne la plus légitime pour le faire est celle qui a la compétence urbaine dans le secteur. Dans le cas d'une agglomération par exemple – ce que je souhaite d'ailleurs – qui a pris la compétence adéquate, il s'agit alors du président de l'intercommunalité ou son représentant, Pour une ville, il doit s'agir du maire, qui est l'acteur central, même si la Région est là pour l'accompagner. Fondamentalement je pense que la vraie légitimité est du côté de l'élu qui a la compétence d'urbanisme, souvent de la voirie, et qui peut donc intervenir à ce titre.

La question du financement, est très complexe car les règles n'existent pas. J'attendrais donc de la part d'un Etat acteur, qu'il les fixe. Personne ne sait aujourd'hui en France qui possède la compétence « gare ». RFF en a un bout avec les quais et finance à ce titre 25% des opérations qui y sont liées. Pour le reste du financement, une quête est réalisée auprès d'autres partenaires, au cas par cas : association de PMR, la ville agglomération…. Ensuite, la SNCF qui s'était totalement retirée, pour des raisons politiques et stratégiques, remet aujourd'hui un peu d'argent, d'abord sur les grandes gares, mais aussi peut-être sur les moyennes parce qu'elle en voit l'intérêt. Parfois, l'Etat met aussi, dans certaines Régions comme en Rhône-Alpes, la main au porte-monnaie par le biais des contrats de projet. Mais de manière générale, il n'y a aucune clarté malgré les grands débats sur la décentralisation. Dans ce cadre, si la clause de compétence générale est supprimée, il n'y aura plus d'argent pour les gares. Les Régions, investissant dans ce domaine sans en voir la compétence pourrait d'ailleurs introduire un recours devant un tribunal pour ce motif. Le problème essentiel résulte du fait que les propriétaires patrimoniaux ont complètement lâché ce patrimoine, que ce soit l'Etat, RFF ou la SNCF, et que l'on navigue en eaux troubles en essayant de faire intervenir des acteurs qui ne sont pas toujours compétents

Jean-Pierre Farandou

Que l'on parle de gouvernance ou de financement, je crois que le mot-clé est transparence. Bernard Soulage parle de clarté. Il s'agit donc de transparence, car rien ne se perd ni se crée. Je pense qu'il existe une pédagogie logique : le financeur c'est le transporteur. C'est une vérité peu connue qui mérite d'être répandue. Les Régions paient ainsi deux fois : quand elles financent une gare, mais aussi en tant qu'autorités organisatrices finançant le TER, sur le compte transporteur. En fait c'est l'autorité organisatrice de transport qui finance la gare. Dès lors cela renvoie à la gouvernance. Il est évident

qu'une Région, comme une agglomération, doit participer à la gouvernance, dans le choix des projets de gare à rénover en posant les bonnes questions : pourquoi, pour quoi faire, avec quel niveau d'ambition, à quel coût, et qui va se mettre d'accord pour payer la facture ? Aujourd'hui il règne une telle opacité, qui fait que tel ou tel peut se sentir léser par les processus ou être mis à une place désagréable. Donc je crois qu'il faut d'abord faire de la pédagogie sur cette règle de base : c'est le transporteur qui paie l'essentiel de l'investissement et du fonctionnement de la gare. Les payeurs doivent donc décider et fixer ensemble le niveau d'ambition. Ces sujets sont devant nous, comme en témoigne d'ailleurs monsieur Rossinot qui anime actuellement avec l'Amgvf et la FNAU un groupe de travail dans la continuité du rapport Keller. Il faut remercier madame Keller d'avoir mis ces sujets sur la table. Ils sont désormais ouverts et il convient que toutes les parties prenantes aillent ensemble au bout de ce travail de transparence, de gouvernance et de décision commune pour une ambition renouvelée des gares.

Brigitte Bariol

Merci monsieur Farandou. Justement, André Rossinot, président de la FNAU va clôturer cette journée placée sous les auspices des cultures partagées entre urbanisme, transport et plaçant les usagers au cœur de ces politiques.

André Rossinot

Bonsoir à toutes et à tous. Je note avec plaisir que le débat, initié aujourd'hui entre le GART, la Fédération nationale des agences d'urbanisme et la FNAUT, rassemble des gens qui ont envie de travailler ensemble.

La première constatation que je voudrais faire aujourd'hui est qu'il faut sortir des limites traditionnelles dans lesquelles les acteurs se sont enfermés. Si on veut imaginer des parcours adaptés aux besoins des étudiants, des actifs ou des loisirs, c'est la personne qui est au cœur du débat. Cette personne vit dans des parties différentes de notre territoire. Elle vit beaucoup en ville, mais aussi dans les espaces périurbains qui abritaient en 2006 13,4 millions d'habitants, soit 22% de la population de la France métropolitaine. De 1999 à 2006, la population de ces territoires périurbains a crû trois fois plus vite - 1,2% contre 0,4%– que la moyenne nationale. La desserte de ces espaces est devenue un élément majeur et le rapport au territoire, à l'emploi, à l'habitat, est relié au débat entre train ou voiture, parce que beaucoup des femmes et des hommes qui habitent dans ces territoires périurbains utilisent majoritairement la voiture pour se déplacer. En 1999, 80% des actifs habitant le périurbain utilisaient leur voiture pour se rendre à leur travail, alors que la moyenne nationale est de deux sur trois.

A l'heure du développement durable, cette situation pose question d'autant que cet espace périurbain est relativement méconnu et mal organisé. Lorsque qu'une véritable intercommunalité existe, les choses fonctionnent bien. En ma qualité de président de la FNAU, je dois dire que notre réseau riche de 52 agences d'urbanisme fait de nous en quelque sorte une mini DATAR autour des grandes agglomérations. A travers les observatoires de la mobilité, les programmes locaux de l'habitat, tout ce qui touche la mise en œuvre des plans de déplacement urbain, nous disposons d'une source d'étude, d'analyse, de comparaison et de mise en forme d'informations au service de la réflexion des élus. Dans les grandes agglomérations structurées, le conseil de développement - devenu à Nancy le conseil de développement durable - constitue aussi un acteur important. Il est donc important que tout le monde dispose en temps réel des informations pour pouvoir travailler de manière cohérente. Ce qui veut dire que la réintroduction du secteur périurbain dans le débat est aujourd'hui une urgence sociale.

Monsieur Soulage a eu raison de dire que l'enjeu du périurbain est important, mais il concerne aussi des gares plus modestes dans des préfectures de 20 000 ou 30 000 habitants, qui sont quelquefois peu amènes, peu agréables, peu sécures, et dans lesquelles se posent aussi des problèmes d'accessibilité. Lorsque l'on dit que l'homme, la famille, les enfants sont au cœur du transport, cela veut dire que les conditions d'accessibilité et les conditions d'usage de ces espaces – peu importe à qui ils appartiennent – sont des espaces de service public et des lieux de rencontre. Le travail que je conduis actuellement avec l'association des maires des grandes villes, avec Gares et Connexions, avec Jean-Marie Duthilleul, qui a un savoir et un très grand talent sur le monde péri-ferré, montre aujourd'hui que le problème est global.

Il est d'abord culturel. Le monde de la ville connaît mal le monde ferré, et le monde ferré connaît très mal le monde de la ville. Nous avons besoin de faire entrer la gare dans la ville, et de faire entrer la ville dans la gare. Il convient pour cela que nous ayons connaissance d'un certain nombre de phénomènes, de notions techniques, financières, de développement de la gare et de ses services. La SNCF et RFF ne peuvent pas plus longtemps ignorer ce qui se passe autour d'eux, que ce soit dans une gare de grande ville, que ce soit dans une gare périurbaine. Nous partageons des ambitions légitimes dans une logique éthique et de responsabilités, même si elles ne sont pas clairement définies. Il est obligatoire que la compétence ferrée soit demain adaptée aux Régions ou étendue en fonction de l'usage qui en est fait. Il faut que ce sujet soit clarifié. J'entends donc que nous partagions ici aujourd'hui la même préoccupation.

Il faut donc imaginer une structure pérenne de gouvernance qui réunisse autour de la table, de manière institu-

tionnelle, la SNCF, RFF et les élus, au premier rang desquels si possible les communautés urbaines ou les communautés d'agglomération, mais en tout cas les élus qui ont la charge du plan de déplacement urbain et de l'aménagement autour de la gare. Ces conseils de gouvernance sur lesquels nous travaillons pour identifier, avec la RFF et avec la SNCF, une sorte de modèle, doivent répondre à un certain nombre de valeurs de projet et de méthodes de travail. On doit travailler à livre ouvert. La SNCF et RFF ne constituent plus un monde secret. Le rapport Keller et les évolutions de la demande font montre d'ailleurs d'une pression très forte de l'opinion, pour que dans le cadre du plan de déplacement périurbain, des gares périurbaines, des étoiles, tout le monde soit au cœur de l'information, du suivi, et d'une nouvelle façon de travailler et de réfléchir. Ainsi quelque part la SNCF et RFF deviennent des acteurs du développement durable. On assiste à un changement de culture important, auquel les élus doivent aussi venir.

Ces conseils de gouvernance sont ainsi amenés à traiter deux sujets, à commencer par l'intermodalité, l'accès à la gare, la sortie de gare, les problèmes de transport. Ils devront aussi travailler à moyen terme sur des projets d'aménagement urbain, car la place de la gare dans la ville constitue un atout pour la SNCF. Si la SNCF et les élus ne gèrent pas positivement ce partenariat, ils perdront des parts d'influence, des parts de marché et des parts d'attractivité. Le groupe de travail, que j'anime sur cette question de gouvernance, organisera en 2010 un colloque où nous pourrions dresser un état des lieux et formuler des recommandations.

Les gares périurbaines méritent un coup de projecteur particulier. Elles sont de véritables lieux de mixité sociale. Les transporteurs doivent en prendre conscience et devenir des agents de cette mixité sociale, sentir la diversité des publics transportés et développer la capacité d'accueil adaptée. A Nancy, nous partageons déjà cette vision des choses avec le réaménagement de quinze kilomètres de la ligne Vittel-Merrey, qui, seront rendus, en partenariat avec la Région, accessibles avec une carte unique valable également pour les transports urbains.

Une gare périurbaine doit être une gare attractive offrant la possibilité de laisser en sécurité sa voiture, de faire du covoiturage pour y venir, d'arriver en cœur de ville et d'avoir des correspondances. Elle doit permettre la rencontre des différentes formes de transports. Il reste du chemin à parcourir pour parvenir à ce modèle positif et attractif mais les choses semblent aller dans le bon sens. Une déclaration commune à la FNAUT, le GART et la FNAU sera présentée en conférence presse dans quelques instants. Elle plaidera pour une meilleure prise en compte des réseaux ferroviaires dans l'aménagement et la structuration des zones périurbaines comme instrument de lutte contre

l'étalement urbain. Cette vision renvoie au Grenelle de l'environnement et nécessite une évolution des cultures et des lignes de force. Nous plaidons donc pour que les documents d'urbanisme, en particulier les SCoT, intègrent systématiquement les possibilités de desserte ferroviaire des zones périurbaines, de densification de l'habitat et des activités autour des gares. Il convient aussi de travailler à des conditions d'exploitation efficaces des gares intéressant le matériel roulant, la fréquence des dessertes, la tarification, le rabattement sur les gares, et donc permettant de trouver des formes de gouvernance nouvelles. Plus nous serons nombreux à parler ce langage, plus nous serons vigilants dans les plans de déplacement urbain des grandes agglomérations, mieux nous travaillerons entre collectivités, agglomérations, et aussi Régions.

Le niveau de l'agglomération est pour moi le niveau pertinent pour travailler sur ces questions. Si on veut travailler sur les communes suburbaines, il faut que les agglomérations aient le maximum de compétences dans les domaines des transports et des plans de déplacement urbain. Cette condition rend le plan de partenariat beaucoup plus légitime.

Je vous donne rendez-vous à la fin du premier semestre 2010 à l'occasion du colloque de restitution et de mise en débat des réflexions portées par le groupe de travail FNAU, AMGVF, SNCF. Les nouveaux exécutifs régionaux étant mis en place, nous serons peut être davantage en mesure d'identifier la direction à prendre et d'organiser les partenariats. En tout cas j'ai senti une volonté très forte de la part du président de la SNCF, Guillaume Pépy, et de la directrice « Gare et connexions », Sophie Boissard, d'avancer et de trouver une ligne de partage à la fois sympathique, mais efficace et surtout très utile dans nos agglomérations, grandes ou petites.

Actes du colloque du 29 septembre 2009

Dossier élaboré par :
La Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU)
La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)
Le Groupement des Autorités Responsables de Transports (GART)

Contacts
GART : Aurélie Cevaer, aurelie.cevaer@gart.org, 01 40 41 18 37
Matthias Le Pesq, matthias.lepesq@gart.org, 01 40 41 18 33
Catherine Marion,catherine.marion@gart.org, 01 40 41 18 27
Valérie Rathier, valerie.rathier@gart.org, 01 40 41 18 31
M. Jean Sivardière, 01 43 35 02 83
M. Sébastien Debeaumont, debeaumont@fnau.org, 01 45 49 32 50

Conception et réalisation de la maquette
Evelyne Simonin

GART
GROUPEMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORT

fnaut

fnau
FÉDÉRATION NATIONALE DES AGENCES D'URBANISME