

**Rapport à M. le Premier Ministre
de Mme Fabienne Keller, sénatrice du Bas-Rhin**

La gare contemporaine

Remis le 10 mars 2009

29 SEP 2008

SECRET
BUREAU
L 1230

Le Premier Ministre

Paris, le

Madame la Sénatrice, *de Fabienne*

Dans le cadre des objectifs prioritaires de la politique de développement durable, et plus particulièrement des actions du gouvernement visant à permettre l'émergence de la ville durable, j'ai décidé de vous confier une mission sur le concept de gare contemporaine, conçue comme un lieu d'échange et de complémentarité entre les transports, un lieu de vie et de services, et le centre d'un quartier urbain dense et durable.

Après avoir établi une typologie des gares, en fonction de leur influence, locale ou métropolitaine, vous vous attacherez à proposer différentes recommandations pour :

1° développer l'écomobilité en facilitant les déplacements combinant plusieurs modes de transport : TGV et trains grandes lignes, TER, transports urbains (métro, tramway, bus), bus interurbains, bus locaux et de tourisme, voitures (individuelles, en location, en auto-partage, taxis), vélo (libre service, location, propriétaire), marche à pied.

Plusieurs questions pratiques relatives au service rendu aux usagers se posent, notamment celle de l'information en temps réel, ou celle de la « billettique ». Vous proposerez des outils de gestion atténuant les ruptures liées à la multiplicité des exploitants et des maîtres d'ouvrage, afin de donner à la ville et aux opérateurs de transport les meilleures chances de réussir l'intégration de leurs infrastructures et de développer le service de transport.

2° développer des services (bureaux, commerce, loisirs, services publics, logements) et densifier les activités nouvelles à proximité des nœuds de transport, pour créer dans le quartier de la gare un pôle de vie, lieu d'échanges sécurisé et agréable à vivre.

La gare est un terrain propice à l'expérimentation et à l'innovation dans les services. La fluidité, le confort d'attente et la sécurité devront être privilégiés, mais aussi les services apportant de la valeur ajoutée au passage en gare entre deux modes de transport.

Madame Fabienne KELLER
Sénatrice du Bas-Rhin
Palais du Luxembourg
15, rue de Vaugirard
750291 PARIS CEDEX 06

3° tirer parti de ces pôles, en tant qu'opérations immobilières liant le public et le privé, qui ont un impact fort sur la transformation urbaine des quartiers proches.

Vous travaillerez sur les adaptations des outils d'aménagement qui pourraient être proposées pour faciliter le montage de projets partenariaux (en conception et en gestion) incluant logements, locaux d'activités et de commerce, équipements publics, et assurant la mixité des fonctions autour du pôle de la gare. Vous vous attacherez également à apprécier la valeur ajoutée que peuvent engendrer de telles opérations d'aménagement, et sa juste répartition entre les propriétaires et les partenaires publics et privés.

4° identifier les modes de gestion de la gare contemporaine les plus appropriés pour permettre le développement des services ferroviaires.

Vous pourrez, pour réaliser cette mission, vous appuyer sur des exemples étrangers fructueux, et tirer les enseignements de quelques sites pilotes en France.

Vous disposerez du soutien du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, et du ministère de l'économie, de l'industrie et de l'emploi. Vous pourrez constituer un comité restreint de spécialistes ayant des compétences particulières dans ce domaine, et réunir les nombreux partenaires de tels projets, notamment les opérateurs ferroviaires, afin d'identifier les outils et les méthodes de réalisation spécifiques éventuellement nécessaires.

Un décret vous nommera, en application des dispositions de l'article L.O. 297 du code électoral, en mission auprès de Monsieur Jean-Louis BORLOO, Ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, et de Madame Christine LAGARDE, ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi.

Vos propositions devront m'être remises pour le 15 mars 2009.

Je vous prie d'agréer, Madame la Sénatrice, l'expression de mes respectueux hommages.

au ts.

Hen. h

François FILLON

Paris, le 10 mars 2009

FABIENNE
KELLER

*SÉNATEUR
DU BAS-RHIN*

Monsieur le Premier Ministre,

Par votre lettre du 15 septembre dernier, vous avez bien voulu me demander d'analyser le concept de gare contemporaine, conçue comme un lieu d'échange et de complémentarité entre les transports, un lieu de vie et de services, et le centre d'un quartier urbain dense et durable.

Le rapport de synthèse que je vous remets comporte des présentations de réalisations sur le terrain et plusieurs propositions.

La situation de crise économique dans laquelle se trouve la France et la volonté du Gouvernement que vous dirigez de refonder une économie durable, plus respectueuse de l'environnement, implique de libérer et stimuler les investissements sur les sites des gares.

Cohérents avec les investissements importants dans les infrastructures de transport en commun décidés ou accélérés dans le cadre du Plan de Relance, l'aménagement de vastes quartiers autour des Gares et la réalisation de Grandes Gares Multimodales mobiliseront des investissements publics et privés.

Parmi l'ensemble des propositions, permettez-moi d'en souligner cinq.

Premièrement, affirmer que la Gare passe d'un concept ferroviaire à une Grande Gare Multimodale, cœur d'un quartier centre de la ville, gouverné par une structure fédératrice et géré au quotidien par un Manager de Gare.

Deuxièmement, organiser un plan d'urgence pour la mise en place de centrales d'informations multimodales et d'écrans d'information voyageurs dans un délai de quatre ans.

Troisièmement, demander à la SNCF de dissocier clairement les gares de son activité concurrentielle de transporteur.

Quatrièmement, réaliser des investissements considérables pour aménager les « Grandes Gares » en Régions, avec une planification à deux, cinq et dix ans, soit 380 à 500 millions d'euros par an, 4 200 à 5 500 millions d'euros d'ici 2020. Un plan spécifique sera mis en œuvre pour l'Ile-de-France pour 300

millions d'euros par an hors métro, soit 3 300 millions d'ici 2020 et 1 400 millions d'ici 2020 pour le métro.

Cinquièmement, mettre en place des financements spécifiques pour permettre l'émergence de ces projets par l'AFITF, la Caisse des Dépôts et Consignations, le plan de relance, et instaurer une taxe spécifique sur les plus values foncières.

Ces propositions, dont je mesure toute l'ampleur, visent à faire émerger de nouvelles pratiques de mobilité autour des « Grandes Gares » et à participer de manière volontariste aux objectifs de Kyoto.

J'ai été passionnée par cette mission et si les moyens mis en œuvre ont été modestes, la mobilisation de tous a été très forte, Collectivités, SNCF, RFF, RATP, partenaires des transports, Syndicats, Ministères, ont été très disponibles et ont, par leur participation aux débats, nourri la réflexion.

Car l'objectif de la méthode de visites de terrain suivies de rencontres que j'ai retenue visait à décloisonner, réconcilier, faire se rencontrer les nombreux partenaires d'un projet de « Grande Gare ». Je veux remercier tout particulièrement votre directeur, Monsieur Jean-Paul Faugère, vos conseillers, Monsieur Jacq et Madame Prévieu, ceux de Monsieur Jean-Louis Borloo, Ministre d'Etat, et de Monsieur Dominique Bussereau, Secrétaire d'Etat, pour leur aide précieuse.

Je vous prie de croire, Monsieur le Premier Ministre, à l'expression de ma plus haute considération.

Fabienne KELLER

Monsieur François FILLON
Premier Ministre
Hôtel de Matignon
57, rue de Varenne
75700 PARIS

RÉSUMÉ DES PRINCIPALES PROPOSITIONS

Les défis du développement durable et la limite des financements publics conduisent à travailler sur trois registres : le rapprochement domicile-travail, l'effet réseau du ferroviaire et l'adaptation des Gares aux flux de voyageurs en forte croissance.

1. Affirmer la Gare comme un centre de la Ville, un espace public continu, avec des circulations facilitées et des services à la population diversifiés. Comme une place publique, la Gare doit être lieu d'échanges et de rencontres (donc propre et sécurisé) avec des circulations et zones d'attente, des espaces commerciaux, restaurants et bureaux et des services au public (Poste, crèche). L'organisation d'événements culturels (expositions, concerts, cinéma) permettra d'affirmer leur nouveau statut.

2. Développer les modes de transport doux ou actifs en Gare :

En plus du train, La « Grande Gare » accueille en priorité les piétons et PMR, et organise leurs cheminements sécurisés. La hiérarchie des autres modes est dans l'ordre le vélo, puis le bus, la dépose-minute et le taxi, l'auto-partage, puis le covoiturage et l'auto-soliste.

3. Élaborer une stratégie pour les Gares avec l'ensemble des partenaires :

Cette stratégie sera construite à l'échelle régionale, en s'appuyant sur les agglomérations. Elle fera l'objet d'un vaste débat avec les Départements, les Villes, les acteurs économiques et sociaux.

4. Associer les voyageurs et les partenaires sociaux aux décisions concernant les Gares :

Les voyageurs et les partenaires sociaux sont très peu présents dans les débats, à l'exception des comités de ligne en Région et ceux de la RATP. Il s'agit de développer les lieux de débats, les consultations sur les projets, les réunions d'information, les panels de voyageurs, les boîtes à idées.

5. Organiser un plan d'urgence et un plan d'équipement :

- un plan d'urgence pour la mise à niveau de l'information multimodale en Gare en 2009

– 80 millions d'euros pour la SNCF

– 10 millions d’euros pour la RATP

- un plan d’équipement structurant en écrans et centrales d’information multimodales à échéance 2012 :

– 260 millions d’euros pour la SNCF

– 80 millions d’euros pour la RATP

La difficulté d’accès à l’information sur l’ensemble des modes de transport est un frein puissant à l’intermodalité. Des expériences locales sont réussies. Il s’agit de concrétiser la volonté d’informer le voyageur en situation dégradée.

6. Pour crédibiliser la volonté d’agir des partenaires, un “Grand Plan des Petits Travaux” est mis en œuvre dans les neuf mois restants de 2009 :

Escaliers mécaniques en panne, sonorisation défaillante, portes bloquées, couloirs orphelins, éclairages défectueux seront résorbés par la SNCF, la RATP et RFF dans ce cadre.

7. Organiser la gouvernance de la « Grande Gare » par la création d’une structure commune pour un projet :

La boîte à outils comprend : l’Établissement Public d’Aménagement (EPA), le Groupement d’Intérêt économique (GIE), le Groupement d’Intérêt Public (GIP), la Société d’Économie Mixte Locale (SEML), l’Association Syndicale, qui peuvent être utilisés selon les spécificités de chaque projet.

Trois étapes : l’émergence, la mise en œuvre et la gestion du projet. Le chef de file de cette structure peut être plutôt l’Agglomération pour les gares urbaines (types 2 et 3) ou la Région conjointement avec la Commune.

8. Créer la fonction de *Manager de la Grande Gare*, interlocuteur de tous les transporteurs, des exploitants en Gare, des élus locaux et de tous les partenaires. Cela correspond au besoin d’unité de gestion d’un lieu complexe.

9. Réaliser des investissements considérables pour développer les “Grandes Gares” en Régions :

– 380 à 500 millions d’euros par an ;

– 4 200 à 5 400 millions d’euros d’ici 2020.

Ces investissements concernent l'adaptation aux personnes à mobilité réduite, la sécurité et la rénovation et le développement de projets.

10. Mettre en œuvre un Plan Spécifique pour les Gares et stations d'Île-de-France :

- 300 millions d'euros par an hors métro ;
- 3 300 millions d'euros d'ici 2020 ;
- 1 400 millions d'euros d'ici 2020 pour le métro.

Le retard considérable de l'Île-de-France et les perspectives éloignées de l'amélioration des dessertes exigent d'améliorer le quotidien en Gare.

11. Des financements spécifiques sont nécessaires, par l'AFITF, la Caisse des Dépôts, le plan de Relance, et éventuellement une taxe spécifique sur les plus-values foncières :

Les collectivités et les activités économiques financeront une partie de ce plan, mais son ampleur nécessite des financements complémentaires conséquents.

12. Demander à la SNCF de dissocier clairement les gares de son activité concurrentielle de transporteur :

Une grande transparence sera logiquement exigée pour les concurrents d'abord, par équité, et pour l'autorité de régulation, garante des facilités essentielles, pour les partenaires finançant la Gare enfin, État, Régions et collectivités, privés.

SYNTHÈSE

Au XIX^e siècle, **la gare s'est installée au bord de la ville d'alors** et a étalé ses dépendances techniques sur de vastes terrains. Puis la gare a créé son quartier. Aujourd'hui, après de longues décennies de déclin, **la gare et son environnement apparaissent comme centre d'un territoire urbain et durable à fort potentiel.**

C'est l'émergence de la « Grande Gare ».

Cette transformation nécessite de travailler à la fois les dimensions transport intermodal et développement urbain, pour faire émerger un vrai quartier de Ville.

Ma démarche s'est appuyée sur de nombreuses rencontres et visites sur le terrain. Les visites ont été complétées par des tables rondes thématiques et par plusieurs rencontres.

I. Les enjeux des gares

La « Grande Gare », centre de l'intermodalité

C'est dans la « Grande Gare » qu'au-delà de la gare ferroviaire s'organise la chaîne des transports qui assure la desserte de porte à porte. Trains de grande ligne, TER, bus interurbains, transport urbain, vélo sous toutes ses formes, voitures partagées, louées ou propriétaire sont en gare. C'est aussi dans la « Grande Gare » que se développent les transports doux, vélos et pistes cyclables, voitures partagées et stations de recharge pour voitures électriques, circulations piétonnes agréables et sécurisées.

D'ici 2030, les Grandes Gares accueilleront quatre fois plus de voyageurs, deux fois plus en Île-de-France. Cette évolution est liée aux objectifs de Kyoto et elle est consolidée par les travaux des Régions avec la SNCF. Les engagements de Kyoto – division par quatre des gaz à effet de serre – entraînent le remplacement des kilomètres voiture par des kilomètres collectifs, ce qui signifie une multiplication par un facteur 4 des déplacements en transports ferroviaires pour 2030. Le travail des Régions avec la SNCF a abouti à la même conclusion : TER fois 4 en 2030.

Les enjeux du développement durable et la volonté politique de favoriser les transports collectifs et doux créent ainsi l'obligation d'adapter les gares à des flux de voyageurs en forte croissance.

La Grande Gare : un nouveau centre de la Ville

Deux cultures se rencontrent en gare, celle du transport et celle de l'aménagement urbain. Pour maîtriser l'étalement urbain, il s'agit de développer un quartier dense et durable autour de la Gare. Des terrains, autrefois ferroviaires ou logistiques, sont disponibles autour des Gares, créant un vaste potentiel d'aménagement ; ainsi émergeront des éco-quartiers, bien desservis, lieux de la mixité urbaine et sociale, et réduisant à la source les besoins de déplacement individuel. Ces projets intégreront un accueil de qualité des Personnes à Mobilité Réduite.

Le fractionnement des acteurs

Ils sont très nombreux en Gare :

– **les propriétaires en Gares**, SNCF, RFF, les Villes, l'Équipement ou l'Armée ;

– **les Autorités Organisatrices de Transport**, SNCF, Régions, Départements, Intercommunalités, STIF en Île-de-France ;

– **les exploitants**, SNCF, demain les autres transporteurs ferroviaires, les transporteurs urbains et interurbains,

– les loueurs de vélos et de voitures, les gestionnaires de parkings, les commerçants ...

L'objectif : l'information du voyageur pour son déplacement de porte à porte

L'information disponible sur la chaîne de déplacement est importante pour valoriser les potentiels de l'intermodalité. Il en est de même pour la billettique : la billettique multimodale et les tarifs combinés facilitent et encouragent l'accès aux transports publics.

Un beau projet de « Grande Gare » nécessite ainsi de croiser les objectifs des acteurs. Il force à considérer le projet autour du voyageur, pour faciliter ses déplacements de porte à porte, dans un contexte et un potentiel urbain à inventer.

II. La typologie

Une typologie pour agir

Une bonne typologie est prospective, et intègre un scénario de développement, dans une logique d'organisation des territoires, où les emplois et les loisirs sont localisés près des logements dans un objectif de développement durable.

Typologie proposée

– **Les 6 très grandes gares parisiennes et Lyon Part-Dieu** : elles cumulent des enjeux de grandes lignes et dessertes TGV, de TER ou lignes suburbaines, métro et desserte locale et un fort potentiel d'aménagement urbain. Les voyageurs y sont plus de 100.000 par jour ;

– **Les 13 à 25 Grandes Gares hors Paris** : elles cumulent des enjeux de grandes lignes et dessertes TGV, de TER ou lignes suburbaines, métro et desserte locale. Les voyageurs y sont de 20 à 80.000 chaque jour ;

– **Les 75 à 136 grandes et moyennes gares** accueillant à la fois des liaisons à Grande vitesse ou de Grandes Lignes et des trafics régionaux et locaux ;

– **Les 362 pôles locaux** avec des transports ferroviaires de proximité et des transports urbains : le trafic est surtout du domicile travail ou scolaire ;

– **Les 2600 petites Gares locales** ou gares de proximité où l'enjeu de rabattement sera prioritaire.

La typologie spécifique pour l'Île-de-France :

– outre **les 6 très Grandes Gares Parisiennes**, qui cumulent plusieurs échelles de transport, **les 10 Gares urbaines importantes** (Châtelet, Massy, St Michel ...)

– **les 77 Gares**, qui comptent entre 10 et 30 000 entrants par jour, à l'échelle d'une ville moyenne ;

– **les 356 gares et les stations de métro** qui sont très spécifiques car entièrement en sous-sol.

NB : les 300 stations de métro sont très spécifiques car entièrement en sous-sol.

III. Les constats

Motivation et compétences

Tous les acteurs sont très motivés pour les projets de Gares.

Régions, Départements, Agglomérations, Intercommunalités et Communes se sont fortement impliqués dans les projets de Gares TGV et dans les rénovations de Gares TER. La compétence de la SNCF est forte, par sa direction de l'Aménagement, qui a réalisé notamment les Grandes Gares TGV et des rénovations importantes et réussies. (la Gare de l'Est est la dernière-née).

La RATP est très mobilisée, par sa Direction de l'action territoriale et le Syndicat des Transports d'Île-de-France – STIF – a planifié le financement d'une programmation Gares et Stations. RFF est très impliqué, mais la faiblesse de ses ressources ne lui permet pas d'entretenir ses verrières, quais et autres propriétés en Gare. Elle valorise de manière autonome ses terrains autour des Gares, à la demande pressante de l'État.

Les visites de terrain permettent de bien comprendre la grande implication de tous

Les conséquences du fractionnement

Trop peu de sites ont pu voir émerger un projet partenarial. La maîtrise d'ouvrage est complexe dans une opération réunissant une pluralité d'acteurs. Le travail sur le foncier est rendu difficile par les règles de la domanialité ferroviaire en France, et plus généralement la lourdeur des procédures administratives. La complexité conduit à une lenteur dans la réalisation des projets.

Parmi les projets visités, des délais de 10 ou 15 ans sont courants. La complexité crée des délais, puis des surcoûts.

L'ampleur des retards d'investissement

Les gares ont subi le même sous-investissement que le réseau ferré dans les décennies d'après-guerre. Les retards d'investissement sont aujourd'hui considérables. Cette situation s'est inversée récemment par le renouveau des TGV puis des TER régionalisés. En Île-de-France, après la mise en œuvre du RER des années 70, peu d'investissements de grande ampleur ont été réalisés (à l'exception de Meteor et d'Éole). Ainsi les Gares accusent 20 à 30 années de retard d'investissement ; fatiguées, elles sont peu adaptées aux modes de vie d'aujourd'hui et aux flux de voyageurs en forte croissance

Le cas particulier de l'Île-de-France, qui concentre les trois quart des voyageurs de France

La situation en Île-de-France est dramatique. La qualité de l'exploitation ferroviaire se dégrade régulièrement, du fait d'une infrastructure saturée et de l'augmentation régulière des voyageurs (3 à 4,5 % par an). Les perspectives d'amélioration de la desserte sont attendues à 8/10ans, compte tenu de la lourdeur des chantiers.

Les Gares sont dans un état médiocre : les abris des quais sont courts, les passerelles rarement couvertes, les gares peu utilisées et décalées des flux. La mise en place des « CAB », tourniquets et autres grillages destinés à limiter la fraude durcit encore l'environnement du voyageur francilien, angoissé par l'ampleur du retard du train.

L'Île-de-France est complexe, mais bénéficie d'une autorité organisatrice des transports intégrée. La coordination des collectivités est assurée par la Loi au sein du STIF. Il organise notamment la tarification totalement intégrée « Navigo ». Les gares font l'objet d'une planification par la Région et le STIF mais beaucoup reste à faire. La motivation des communes et intercommunalités est très forte.

Le retard de l'information multimodale et de la billettique

L'information multimodale reste expérimentale. Elle a été confiée aux Autorités organisatrices des transports, et a donc subi depuis 25 ans le fractionnement des acteurs. Des initiatives locales très intéressantes ont été conduites. C'est un levier efficace de développement des transports collectifs et doux, en clarifiant l'offre de la « chaîne de transport », de porte à porte.

Différents systèmes de billettique ont été mis en place à l'échelle régionale. Ces dispositifs sont-ils interopérables ? Comment les faire converger afin que la billettique facilite l'intermodalité ?

Les exigences de l'ouverture à la concurrence

Les gares relèvent d'une activité régaliennne. La SNCF est exploitant ferroviaire, propriétaire des bâtiments de Gare et gestionnaires des Gares. Elle gère par délégation de RFF la partie des Gares qui lui incombe. Les textes européens sont clairs : l'ouverture à la concurrence pour le trafic international au 1er janvier 2010 impose de clarifier la mission du gestionnaire de gare, et de proposer des tarifs et prestations pour les « facilités essentielles en Gare » à tous les transporteurs. *« La gare doit être rendue librement accessible à l'ensemble des entreprises ferroviaires utilisant le réseau sur une base non discriminatoire ».*

REMERCIEMENTS

Jean-Michel Vincent (MEDDAT) et Christian Oudin (Sénat) ont été remarquablement engagés dans ce travail, bien au-delà de leurs obligations professionnelles : leur énergie et leur bonne humeur, qui n'enlèvent rien à leur compétence et à leur ardeur au travail, ont transformé cette mission en une période passionnante et enthousiasmante. François Kenesi, pour les dessins, Cecilia et Delphine pour l'accompagnement d'une mission complexe, ont apporté tout leur savoir faire avec talent, implication et compétence.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	25
PREMIÈRE PARTIE	33
EXPOSÉ GÉNÉRAL	33
I. LES ENJEUX	35
A. DEUX CULTURES DIFFÉRENTES : LE FERROVIAIRE ET L'URBAIN.....	35
B. DES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION À LA HAUSSE DES FLUX DE VOYAGEURS	36
C. L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LA DENSIFICATION URBAINE	38
1. <i>L'histoire récente des gares ces vingt dernières années.</i>	38
2. <i>La densification urbaine autour des gares</i>	40
3. <i>L'accessibilité améliorée pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et le développement des modes doux (ou « actifs »), marche à pied et vélo</i>	40
a) Les personnes à mobilité réduite	40
b) Les piétons	42
c) Le vélo.....	42
d) Une hiérarchie forte des modes d'accès	43
D. LE FRACTIONNEMENT DES ACTEURS	44
1. <i>Le fractionnement de l'outil ferroviaire entre la SNCF et RFF</i>	44
2. <i>Le fractionnement des propriétaires en gare</i>	46
3. <i>Le fractionnement des autorités organisatrices de transport</i>	46
4. <i>Le fractionnement des exploitants en gare</i>	46
E. L'INFORMATION DU VOYAGEUR DANS LA CHAÎNE DE DÉPLACEMENT DE PORTE À PORTE.....	47
1. <i>Les exigences légales</i>	47
2. <i>Les difficultés de l'information multimodale</i>	48
3. <i>L'apport des nouvelles technologies</i>	49
F. LA FONCTION DE MOBILITÉ DE LA « GRANDE GARE ».....	50
G. L'ÉMERGENCE D'UN NOUVEAU CONCEPT : LA « GRANDE GARE » CONTEMPORAINE MULTIMODALE	51
II. LA TYPOLOGIE DES GARES	53
A. UNE TYPOLOGIE POUR AGIR	53
B. LES TYPOLOGIES RENCONTRÉES AU COURS DE LA MISSION	55
1. <i>La typologie de base de la SNCF</i>	55

2. La typologie de RFF	56
3. La typologie de la RATP	57
4. La typologie des Chemins de Fer suisses	57
5. La typologie des gares de la Deutsche Bahn	58
6. Les autres types de répartition des gares en Europe	61
a) Royaume-Uni	61
b) Espagne	61
c) Italie	62
d) Pays-Bas	62
e) Suède	63
7. Les enseignements de la comparaison européenne	64
(1) Sur la gouvernance des gares en Europe	64
(2) Sur les modèles économiques	64
C. LES FAMILLES DE TYPOLOGIE	65
1. Les typologies qui sont fondées sur les flux voyageurs propres au transport ferroviaire, au bâtiment de la gare et ses abords immédiats	66
2. La typologie destinée à classer les gares en fonction des facilités essentielles	66
3. La typologie de la gare comme élément-clé du développement	67
D. ESQUISSE DE TYPOLOGIE ARTICULANT L'AMÉNAGEMENT ET LE TRANSPORT	67
1. Le chemin de fer	67
2. Les territoires	68
3. L'objectif majeur de la typologie et les critères de sa constitution	68
4. Le système gares TGV-grandes lignes et le territoire national	69
5. Les sous systèmes Gares TER et leur territoire régional et urbain	69
6. La Gare pour le territoire	70
7. La Gare lieu de vie	72
a) Les grandes Gares régionales (type 2 et 3)	72
b) Les Gares comprises entre 300 et 2000 voyageurs par jour (type 4 et 5)	73
c) Les autres gares TER de moins de 300 voyageurs par jour (type 6)	73
d) La spécificité francilienne	74
III. LES CONSTATS	79
A. LA MOTIVATION ET LA COMPÉTENCE DES ACTEURS	79
1. La SNCF	79
2. La RATP	80
3. Les collectivités locales	81
4. RFF	81
5. Les autres partenaires	81
B. LES CONSÉQUENCES NÉGATIVES DU FRACTIONNEMENT DU FERROVIAIRE EN FRANCE	81
1. Les difficultés résultant des conditions d'aliénation des biens de la domanialité ferroviaire	83
2. La complexité de la maîtrise d'ouvrage dans une opération réunissant une pluralité d'acteurs	84
a) Les partenariats conventionnels	84
b) Les partenariats institutionnels	84
3. La lenteur de réalisation des projets	85

C. LES INVESTISSEMENTS EN GARE ACCUSENT GLOBALEMENT VINGT À TRENTE ANNÉES DE RETARD	85
D. LES RETARDS DE LA BILLETTIQUE	86
E. L'INFORMATION MULTIMODALE DES VOYAGEURS EN GARE	88
F. LE CAS PARTICULIER DE LA RÉGION PARISIENNE.....	89
1. <i>La situation en Ile-de-France est dramatique</i>	89
2. <i>La situation dégradée des gares de la région parisienne</i>	90
3. <i>La complexité institutionnelle francilienne</i>	91
4. <i>Les actions déjà engagées</i>	92
G. LES EXIGENCES DU DROIT DE LA CONCURRENCE AU REGARD DE LA GESTION DES GARES	94
H. LE MANQUE D'UNITÉ DANS LA RÉALISATION DES PROJETS ET DANS LA GESTION DES PÔLES MULTIMODAUX.....	95
IV. LES PROPOSITIONS	99
1. <i>« La Grande Gare », lieu de vie et morceau de Ville</i>	99
2. <i>Favoriser les modes doux de déplacement dans « la grande Gare »</i>	101
3. <i>Une vision partagée de l'action à mener pour les nouvelles Gares multimodales</i>	101
4. <i>Donner une place particulière aux voyageurs</i>	103
5. <i>L'information multimodale : une priorité</i>	103
6. <i>Crédibiliser la volonté d'agir en réalisant tout de suite des améliorations : le Grand Plan des petits travaux</i>	104
7. <i>Organiser la gouvernance des Gares par la création d'une structure commune</i>	105
a) pour les très grandes opérations impliquant des remodelages urbains importants.....	107
b) pour les opérations de moyenne importance mais à forte vocation multimodale	108
c) Pour les petites opérations ou pour la gestion des projets : l'association syndicale (ASL)	110
d) La structure de la « Grande Gare » peut ainsi être modulée en fonction des trois phases d'un projet de Grande Gare multimodale.....	111
(1) Phase d'émergence du projet	111
(2) La phase de mise en œuvre du projet de « Grande gare »	112
(3) La phase de gestion	112
8. <i>Le garant de l'unité du projet : le « manager de gare », interlocuteur de tous les transporteurs, des exploitants en Gare, des élus locaux et de tous les partenaires</i>	112
9. <i>Réaliser des investissements considérables pour développer les Grandes Gares en Région d'ici 2020</i>	115
10. <i>Mettre en œuvre un plan spécifique pour les Gares et stations d'Île-de-France</i>	117
11. <i>Il est tout autant nécessaire de définir des moyens financiers globaux au service de cette stratégie</i>	120
12. <i>La mission régaliennne de la gestion des Gares</i>	121
LISTES DES PARTICIPANTS AUX VISITES DE TERRAIN, TABLES-RONDES ET RENCONTRES	123

DEUXIÈME PARTIE	137
LES VISITES DE TERRAIN ET LES TABLES RONDES	137
I. LES VISITES EN PROVINCE	139
A. MARSEILLE, 12 ET 13 NOVEMBRE 2008	140
1. <i>Les personnalités rencontrées</i>	140
2. <i>Les visites de terrain</i>	140
3. <i>Les enjeux du projet</i>	141
4. <i>Les propositions de la table ronde et les principaux enseignements de la visite</i>	142
a) Le lieu du débat sur la gouvernance de la grande gare multimodale	142
b) Le rôle de l'État dans les grandes opérations intermodales	143
c) La structuration du projet	144
d) Verbatim :	144
B. BORDEAUX, 18 ET 19 NOVEMBRE 2008	148
1. <i>Les personnalités rencontrées</i>	148
2. <i>Les endroits visités</i>	148
3. <i>Les enjeux du projet</i>	149
4. <i>Les propositions de la table ronde et les principaux enseignements de la visite</i>	150
a) La région Aquitaine a déjà arrêté sa position de principe sur l'évolution du transport ferroviaire autour de Bordeaux	150
b) La question de la gouvernance du projet est fondamentale	151
c) Élargir la réflexion sur les espaces périphériques à la gare	151
d) Verbatim	152
C. LE MANS, 17 DÉCEMBRE 2008	157
1. <i>Les personnalités rencontrées</i> :	157
2. <i>Les visites de terrain</i>	158
3. <i>Les enjeux du projet</i>	158
4. <i>Les propositions de la table ronde et les principaux enseignements de la visite</i>	160
a) Le coût et la complexité des opérations foncières	160
b) Les problèmes spécifiques d'une opération multimodale et les conditions de sa réussite	161
c) Les améliorations possibles pour de telles opérations : Verbatim	161
D. NANTES, 17 DÉCEMBRE 2008	165
1. <i>Les personnalités rencontrées</i> :	165
2. <i>Les visites de terrain</i>	166
3. <i>Les enjeux du projet</i>	166
4. <i>Les propositions de la table ronde et les principaux enseignements de la visite</i>	167
a) Un projet en émergence	167
b) Une implication de toutes les collectivités locales	168
c) Un projet très fortement ressenti comme multimodal	169
d) Des besoins très clairs en termes de gouvernance du projet	169
e) Verbatim	170
E. RÉGION ALSACE, 6 FÉVRIER 2009	176
1. <i>Les personnalités rencontrées</i>	176
2. <i>Les gares visitées</i>	178
a) Vendenheim :	178

b) Gare de Bischwiller	179
c) Gare de Niederbronn-Les-Bains	180
d) Gare de Saverne	182
e) Gare de Wisches	183
f) Gare de Thann	184
g) Gare de Merxheim	185
h) Gare de Rouffach	185
i) Gare de Colmar – TGV	186
F. LA GRANDE GARE MULTIMODALE DE GRENOBLE	191
a) Les enjeux du projet	191
b) Le contexte de l’opération	192
c) Le concept de gare envisagé	192
d) Les modalités de montage et de réalisation	192
II. RÉGION PARISIENNE	193
A. ORLY RUNGIS SEINE AMONT, 26 NOVEMBRE 2008	193
1. <i>Les personnalités rencontrées</i>	193
2. <i>Les visites de terrain</i>	193
3. <i>Les enjeux du projet</i>	194
4. <i>Les propositions de la table ronde et les principaux enseignements de la visite</i>	195
a) Les conditions de création de l’Établissement public	195
b) La complexité de l’organisation en Île-de-France et le manque de lieux de débats	196
c) L’enseignement à tirer de l’évolution des Aéroports de Paris	197
d) Les progrès dans l’optimisation des territoires	198
e) Verbatim :	198
B. TERRITOIRES DE CERGY-PONTOISE ET DE SEINE-AVAL, 10 DÉCEMBRE 2008	205
1. <i>Les personnalités rencontrées</i>	205
2. <i>Les visites de terrain</i>	205
3. <i>Les enjeux du projet</i>	206
4. <i>Les propositions de la table ronde et les principaux enseignements de la visite</i>	207
a) Les difficultés particulières du trafic ferroviaire en Île-de-France	207
b) Les difficultés de l’intermodalité en Île-de-France	208
c) Les questions spécifiques posées par le développement des pôles d’échange en région parisienne	209
d) Verbatim	211
C. RAMBOUILLET, 5 JANVIER 2009	216
1. <i>Les personnalités rencontrées</i>	216
2. <i>Les visites de terrain</i>	217
3. <i>Les enjeux du projet</i>	217
4. <i>Les propositions de la table ronde et les principaux enseignements de la visite</i>	219
a) La restructuration de la gare dans son environnement urbain	219
b) Les difficultés de la procédure	220
c) Verbatim	220
III. LES VISITES À L’ÉTRANGER	223
A. SUISSE : VISITE DES GARES DE ZÜRICH, STADELHOFEN ET BERNE, 3 ET 4 NOVEMBRE 2008	223
1. <i>Les personnalités rencontrées</i>	223

2. <i>Les visites de terrain</i>	223
3. <i>Les principaux enseignements de la visite</i>	223
a) Le concept de « grande gare multimodale »	223
b) Les atouts des grandes gares contemporaines	224
c) Les exigences du réaménagement multimodal d'une grande gare : le cas de Berne.....	225
d) L'organisation de l'immobilier des Chemins de fer suisses	226
B. ALLEMAGNE : VISITE DES GARES DE FRANCFORT HAUPTBAHNHOF, FRANCFORT AÉROPORT, KARLSRUHE ET STUTTGART, 21 ET 22 JANVIER 2009	234
1. <i>Les personnalités rencontrées</i>	234
2. <i>Les visites de terrain</i>	234
3. <i>Les principaux enseignements de la visite</i>	235
a) Les gares au centre de plusieurs filiales de la Deutsche Bahn	235
b) Des gares centres d'affaires et des méga-gares	235
c) La réflexion de la Deutsche Bahn sur l'évolution des bâtiments des gares.....	236
IV. LES TABLES RONDES	239
A. LES ENJEUX DES GARES EN ÎLE-DE-FRANCE	239
1. <i>Les participants</i>	239
2. <i>Les thèmes abordés</i>	240
B. TRANSPORT ET AMÉNAGEMENT DES VILLES ET DES TERRITOIRES	241
1. <i>Les participants</i>	241
2. <i>Les thèmes abordés</i>	242
C. INFORMATION, BILLETTE ET ACCESSIBILITÉS MULTIMODALES	242
1. <i>Les participants</i>	242
2. <i>Les thèmes abordés</i>	243
D. LES MODES DOUX	244
1. <i>Les participants</i>	244
2. <i>Les thèmes abordés</i>	244
ANNEXES	245
Liste des annexes	247

INTRODUCTION

Selon la définition du dictionnaire de l'Académie française, la gare est un « *Ensemble de bâtiments et installations établis à chaque station d'une ligne de chemin de fer* ». À l'origine, les premiers bâtiments étaient de simples baraques qu'on désignait par des mots empruntés à la batellerie : « *débarcadère* » ou « *embarcadère* » ; d'ailleurs « *la gare* », dans le transport fluvial, désigne la partie élargie du canal où deux péniches peuvent se croiser.

La gare, un mythe et une œuvre d'art

Dès le milieu du XIX^e siècle, les premières « *gares* » attirent l'attention des ministres. En 1857, le gouvernement, choqué, déjà, par l'état souvent déplorable des premières baraques, en exige la démolition, afin que soient construits des bâtiments plus dignes, dotés d'une façade – pour l'esthétique – et d'une salle d'attente « *par le chemin le plus court* » – pour le confort des voyageurs.

C'est l'**âge d'or du ferroviaire** qui conduit à l'édification, par les diverses compagnies privées de chemins de fer, des gares de première, de deuxième, de troisième et de quatrième classes. Aux gares de première classe des grandes villes, véritables chefs-d'œuvre de l'architecture néo-classique : un bâtiment central entouré par des ailes en retour enchâssant au moins trois salles d'attente, un guichet de vente et un service à bagages ; aux gares des autres classes des villes de moyenne importance : un plan plus sommaire (sans ailes avec une seule ou deux salles d'attente, toujours un service et un guichet de vente), qui peut s'adapter en fonction de l'évolution du trafic.

La gare crée son quartier. À côté du grand bâtiment des voyageurs, les bâtiments techniques que sont la gare des marchandises, le château d'eau pour les locomotives à vapeur, le quai, la lampisterie, les toilettes, le poste d'aiguillage, dessinent un premier ensemble auquel s'adjoint rapidement le café de la gare, l'hôtel des voyageurs, la rue de la gare, l'avenue des voyageurs, la place de la gare, le quartier des voyageurs...

Détrônée par l'automobile dès le milieu du XX^e siècle, la gare ferroviaire décline lentement pendant que triomphe la voiture individuelle sur les parcs de stationnement de la place de la gare, que la gare marchandise s'abandonne aux herbes folles, que les rails rouillent sur les voies de garage et que le lampiste et le garde-barrière prennent leur retraite....

Le quartier se dégrade et devient une zone abandonnée. La gare s'abîme dans l'indifférence générale, mais elle reste toujours présente dans le

cœur de nos concitoyens comme elle l'est dans l'âme du poète « *Le Temps nous égare. Le Temps nous étreint. Le Temps nous est gare. Le Temps nous est train* » (Jacques Prévert), de l'humoriste « *Alea jacta est : ils sont bavards, à la gare de l'Est. Alea jacta ouest : à Montparnasse aussi* » (Pierre Desproges), ou du cinéaste « *L'œil superficiel, l'oreille profonde et inventive. Le sifflement d'une locomotive imprime en nous la vision de toute une gare* » (Robert Bresson, extrait de Notes sur le cinématographe).

Après une fausse sortie, la gare revient.

S'il sait maintenant faire rouler les trains de plus en plus vite, le transporteur constate aussi qu'il faut modifier les embarcadères et les débarcadères des gares endormies. Après avoir utilisé les gares dans des « *champs de betteraves* », le train à grande vitesse retrouve sa noblesse dans la « Grande Gare », porte monumentale de la Ville. La résurrection du ferroviaire urbain avec les tramways et les tram-trains fait naître dans le même temps un besoin d'interconnexion entre le chemin de fer et les transports urbains au cœur même de la vieille gare.

La prise en compte des préoccupations environnementales, les menaces qui pèsent sur les approvisionnements en énergie fossile et la lutte contre le changement climatique poussent en outre les « migrants-alternants » à abandonner l'usage de la voiture individuelle pour le transport collectif ferroviaire régional. La gare contemporaine est soumise aux pressions des flux : les autorités locales prennent en main le transport de proximité.

La grande gare multimodale apparaît et elle apparaît dans toute sa complexité technique, administrative, sociale, urbanistique, architecturale. La mission qui m'a été confiée par le Premier ministre est vaste, très vaste.

La gare, lieu de tous les croisements, focalise les enjeux de transports des différentes Autorités Organisatrices de Transport (AOT) et des transporteurs. Elle organise la rencontre avec ce qui fait Ville : le commerce, les habitants, les services, les spectacles. Au fond, la gare est une place publique. C'est un lieu central de la vie sociale d'une ville, et l'un des rares lieux que toute la population est amenée à fréquenter.

La réflexion sur la gare renvoie aussi aux fragilités de notre société – de plus en plus de personnes en errance se retrouvent en gare, aux tensions de la vie sociale, car tous, étudiants, personnes âgées, groupes d'enfants, femmes et hommes d'affaire, vivent et se croisent dans la gare.

L'ampleur du thème me conduit dès à présent à une précaution. Ce rapport n'aura pu qu'engager une première réflexion d'ensemble sur un

sujet auquel de nombreux acteurs publics et privés réfléchissent depuis longtemps et pour lequel ils agissent sur le terrain.

C'est pour cette raison que j'ai choisi une méthode qui s'appuie largement sur les expériences vécues de manière très pragmatique. C'est sur le terrain que les choses bougent. J'ai par conséquent réalisé huit visites de un à deux jours en France, complétées par des visites de gare en Suisse et en Allemagne. J'ai chaque fois visité longuement les sites de projet (en émergence, comme à Nantes ou à Bordeaux, en voie d'achèvement comme à Marseille), en régions et aussi en Île-de-France.

À chaque déplacement, je me suis efforcée de rencontrer l'ensemble des acteurs intervenant sur le dossier.

On trouvera les présentations détaillées de ces visites de terrain dans la seconde partie du rapport. Elles révèlent la richesse et la complexité d'une démarche partenariale. Elles permettent de visualiser les réalités de terrain, de comprendre par des rencontres, souvent improvisées, les différents acteurs, de discuter avec eux et, finalement, d'établir du lien sur un sujet qui va bien au-delà de la seule technique ferroviaire ou urbanistique.

La visite du ou des sites s'est à chaque fois conclue par une réunion d'échange entre les partenaires, dite « *table ronde* » que je me suis efforcée d'animer de manière pas trop convenue, afin de réfléchir ensemble à une facilitation de ces projets et à de nouvelles méthodes de travail. La diversité des situations, des rapports entre les partenaires et des stratégies, est apparue clairement.

Je tiens à saluer la richesse, le professionnalisme et l'engagement de tous les acteurs rencontrés. Je remercie chacun pour le temps qu'il a bien voulu me consacrer, la patience dont il a fait preuve face à mes questions les plus directes et l'excellente coopération qu'il a manifestée. **Les gares sont partout un sujet de passion, de projet et d'avenir.**

Mais cette méthode comporte aussi des limites fortes.

J'aurais pu organiser encore plusieurs dizaines de visites, à Grenoble, Lille, Angers, Lyon, Perpignan, Rennes, sur le plateau de Saclay ou à Marne-la-Vallée. Le sujet est non seulement vaste, mais aussi particulièrement complexe. Des centaines d'acteurs travaillent sur cette matière depuis des décennies et je n'ai pas la prétention d'avoir pu, en seulement six mois, balayer de manière exhaustive cette matière, ni apporter des solutions-miracles. Je constate simplement que les choses bougent, que des projets se dessinent sur de nombreux territoires, et que des questions méritent d'obtenir rapidement des réponses. J'aurais aussi pu visiter l'Espagne, l'Italie, le Japon, qui est un autre

modèle mondial de gares. J'ai compensé ces impasses par la consultation de l'abondante documentation disponible.

Les acteurs dans les administrations et les organismes publics sont nombreux aussi, et si j'en ai rencontré beaucoup, tous n'ont pas pu participer à la réflexion autant que je l'aurais souhaité. Les partenaires privés potentiels sont divers (gestionnaires de services en gare, investisseurs – notamment immobiliers – transporteurs, associations d'auto-partage ou de location de vélo) et le temps a manqué pour les rencontrer tous.

Des rencontres ont été organisées avec les grandes associations d'élus : **l'Association des Maires de France (AMF), le Groupement des Autorités Régulatrices de Transport (GART), l'Association des Départements de France (ADF), l'Association des Maires des Grandes Villes de France (AMGVF), l'Association des Régions de France (ARF)**. Ces rencontres m'ont permis de constater l'extrême intérêt de tous les élus locaux pour la « grande Gare » multimodale, son évolution, la restructuration des quartiers, et pour les défis de la progression prévisible des flux de proximité.

Les échanges avec la Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF) et Réseau Ferré de France (RFF) ont été confiants et réguliers, tout au long de ma mission : ces établissements sont évidemment centraux dans le dispositif des gares, dont ils se partagent largement la propriété. Mes propositions ne peuvent être utiles que si, et dans la mesure où, elles sont comprises par ces deux acteurs incontournables du transport ferroviaire, au titre notamment de leurs missions régaliennes.

Les rencontres avec la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) ont été très riches et structurées. Colonne vertébrale du ferroviaire de masse en Île-de-France au côté de la SNCF, la culture propre de cette entreprise performante mérite d'être prise en considération dans la réalisation des futures **Pôles Multimodaux** en région parisienne. Enfin, **le Ministère de l'environnement, de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire (MEDDATT)** a été fréquemment rencontré, dans ses différentes composantes, afin d'échanger, de le tenir informé de l'avancement de la mission.

Pour consolider mes constats et mes propositions, **j'ai organisé quatre rencontres au mois de février au Sénat sur les thèmes des gares d'Île-de-France, du dialogue entre l'urbanisme et les transports, de la billettique et de l'information voyageurs et des modes de transport « doux »**. J'aurais aimé réfléchir avec des sociologues sur la nouvelle place des déplacements dans la vie, mais là aussi, le temps a manqué.

J'ai enfin rencontré **les représentants des confédérations syndicales** afin de recueillir leur avis et d'échanger avec eux sur mes propositions.

Ce rapport est par ailleurs rédigé dans un contexte où l'actualité ferroviaire est particulièrement chargée.

Le projet de loi « relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et guidés et portant diverses dispositions relatives aux transports » est en cours de discussion par le Parlement en ce début d'année 2009. La nouvelle loi va déterminer pour longtemps les conditions d'évolution de ce secteur, stratégique pour la Nation, dans un environnement économique devenu particulièrement difficile.

La mise en œuvre de la concurrence dans les transports, avec l'obligation pour la SNCF, au titre de son monopole pour la gestion des gares, de proposer des tarifs de services pour les facilités essentielles en gare, approche. Cette contrainte nouvelle peut, certes, être ressentie comme un obstacle supplémentaire pour des opérations déjà potentiellement complexes, mais elle peut aussi se transformer en une opportunité favorable afin de résoudre des problèmes que les Pouvoirs Publics n'ont pas voulu traiter auparavant et dont la SNCF a eu, seule, la charge.

La prise de conscience des retards d'investissement, à la fois sur les infrastructures et sur le matériel, pendant des décennies, crée une situation délicate pour les exploitants, comme pour les Pouvoirs Publics.

Plusieurs parlementaires ont déjà cerné les multiples facettes du problème posé par la renaissance du transport ferroviaire, notamment mes excellents collègues Hubert Haenel, François Grignon, Daniel Reiner, Michel Billout, Claude Biwer et Hervé Mariton aux rapports desquels je renvoie pour certaines analyses plus détaillées (1).

(1) *Rapport n° 184 (2008-2009) de M. Francis Grignon sur le projet de loi relatif à « l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et guidés et portant diverses dispositions relatives aux transports ».*

Rapport d'information de M. Hubert Haenel, fait au nom de la commission des affaires européennes sur « la libéralisation des transports ferroviaires dans l'Union européenne » n° 220 (2008-2009) du 12 février 2009.

Rapport de M. Hubert Haenel, sénateur du Haut-Rhin, remis à M. le Premier ministre le 26 octobre 2008 « Écrire l'acte II de la révolution ferroviaire régionale ».

Rapport de M. Hubert Haenel, sénateur du Haut-Rhin, remis le 8 octobre 2008 à M. le Premier ministre « Une organisation ferroviaire à la hauteur de nos ambitions ».

Rapport d'information de MM. Daniel Reiner, Michel Billout et Claude Biwer, fait au nom de la commission des affaires économiques et de la mission d'information sur « les infrastructures de transport » n° 196 (2007-2008) du 6 février 2008.

Rapports de M. Hervé Mariton n°1131 du 15 octobre 2008 sur la politique tarifaire de la SNCF et 875 du 7 mai 2008 sur les péages ferroviaires

Le public, qui n'a qu'une vague notion de l'imbrication des compétences dans ce domaine, manifeste déjà son irritation face à la dégradation, souvent insupportable, de ses conditions quotidiennes de transport.

La gare est évidemment au cœur de ces préoccupations.

Partant des observations de terrain, j'ai, d'une manière générale, conçu ma mission dans **une démarche peu classique**. Il ne s'agit pas seulement, à mes yeux, d'analyser une situation et de faire des propositions. Cette mission a plutôt été l'occasion **d'enclencher une dynamique parmi les multiples acteurs concernés**, notamment à travers des rencontres sur le terrain et les séances de travail organisées avec les parties prenantes.

S'agissant de la forme du rapport, celle-ci surprendra sans doute.

Le recours à des illustrations réalisées par un talentueux dessinateur permet de traduire en un regard des discours compliqués.

La création d'un site internet s'est en outre imposée en complément du rapport écrit (1) : d'une part, en raison de la masse de documents recueillis dans mes visites de terrain et qui ne pouvaient trouver leur place dans un rapport imprimé ; mais aussi, d'autre part, du fait de l'intérêt à partager cette information dans un lieu commun et de pouvoir engager un dialogue communautaire et interactif grâce aux possibilités de ce nouveau média.

Cette analyse me conduit en définitive à présenter la problématique de la gare contemporaine sous trois angles :

– un exposé général qui présente les enjeux, les constats, la typologie et les propositions ;

– un exposé détaillé des visites de terrain, des tables rondes et des entretiens ;

– un ensemble d'annexes qui complètent certains aspects particuliers de ce rapport.

(1) <http://www.gare-ensemble.fr>

Avertissement terminologique

Il est utile de préciser ici le vocabulaire lié à la Gare. Par convention, le présent rapport utilise les notions suivantes :

– **« la gare »**

Il s'agit du bâtiment historique des voyageurs aujourd'hui géré par la Société Nationale des Chemins de Fer français (SNCF) ;

– **« la Grande Gare »**

C'est le périmètre de l'intermodalité, qui intègre l'ensemble des accès aux modes de transport du site, qu'ils soient ferroviaires ou non, comme les quais des bus, les parkings de vélos ou de voitures, les voiries et places permettant d'accéder dans de bonnes conditions aux différents transports collectifs et doux. On l'appelle parfois aussi « la Halle des transports » ou le Pôle d'Échanges Multimodal.

– **« la zone d'aménagement de la Grande Gare »**

Il s'agit du périmètre élargi qui inclut des terrains de Réseau Ferré de France (RFF), de la SNCF, et des autres propriétaires (Ville, Domaine, Armée, Port, etc). Ces terrains font partie du projet global d'aménagement du site.

PREMIÈRE PARTIE

EXPOSÉ GÉNÉRAL

I. LES ENJEUX

L'avenir des gares ferroviaire de France dépend d'un certain nombre d'enjeux :

A. Deux cultures différentes : le ferroviaire et l'urbain.

B. Des perspectives d'évolution à la hausse des flux de voyageurs.

C. Les exigences de l'aménagement du territoire et de la densification urbaine autour des gares.

D. Le fractionnement des acteurs.

E. L'information du voyageur dans la chaîne de déplacement de porte à porte.

F. L'émergence d'un nouveau concept : celui de la « Grande Gare » contemporaine multimodale.

A. DEUX CULTURES DIFFÉRENTES : LE FERROVIAIRE ET L'URBAIN

La raison d'être du service de transport est de servir le territoire organisé. Dans la mise en œuvre de cet objectif, **deux cultures se font face : celle du transport et celle de l'aménagement urbain**. Chacune a son langage propre, ses caractéristiques, son économie, son ingénierie, ses modes de faire et ses rythmes, qu'il s'agisse de projet ou de gestion : la zone d'aménagement concertée (ZAC) ne connaît pas le schéma d'exploitation ferroviaire et ses enjeux ; le sillon ferroviaire ignore les taxes locales et leurs règles.

La cohérence du territoire et du transport dépend pourtant de la conjugaison de ces deux univers. Combien de projets d'aménagements de quartier s'arrêtent à la limite de la gare ? Combien de projets de gare butent sur les limites de la domanialité ferroviaire ? Face aux perspectives d'évolution des flux, les économies de l'un, comme de l'autre, ont simultanément besoin d'être respectées et interpénétrées, en projet comme en gestion, dans une vision partagée du territoire et du transport. Les futures gares sont autant modelées par l'organisation territoriale régionale que par l'effet réseau du système ferroviaire des métropoles régionales.

Système fermé pour des raisons de sécurité, mais ouvert à sa porte par la gare, le transport ferroviaire est aussi une industrie lourde, à l'économie particulière, vivant du ticket et de l'impôt. Là où la gare n'est que

la porte du transport régional, l'impôt l'équilibre financièrement ; la collectivité publique en décide principalement. Là où la gare est à la fois grande ligne et transport régional, les deux régimes économiques coexistent et ils doivent, par conséquent, être coordonnés dans l'intérêt du voyageur, du citoyen et du contribuable.

Ces deux régimes économiques nourrissent une seule et même industrie lourde, un seul et même service au voyageur de la longue distance comme de la vie quotidienne. Ce service n'est qu'un maillon dans la chaîne de transport, de porte à porte : marche à pied, vélo, voiture, taxi, bus, autocar, train sont combinés et utilisés par l'habitant, le professionnel, selon une rationalité qui leur est propre, dans laquelle pèsent à parts variables l'économie, le temps de transport, le confort du trajet, la souplesse d'utilisation, de la gare à la ville, au territoire, de porte à porte.

B. DES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION À LA HAUSSE DES FLUX DE VOYAGEURS

Alors que, entre 1970 et 1993, la part du transport ferroviaire de voyageurs était passée de 10,4 à 6,4 %, le volume du trafic des voyageurs a de nouveau fortement progressé depuis une dizaine d'années.

La plupart des modèles de simulation des différents transporteurs concordent pour estimer que cette évolution va se maintenir, voire s'accélérer, en fonction des nouveaux besoins apparus : concentration des populations aux abords des grands bassins d'emplois, augmentation du coût de l'énergie entraînant un report vers les modes de transports collectifs. Le développement durable et la priorité à la lutte contre le changement climatique forcent à prévoir une diminution drastique des déplacements en voiture et un report modal massif sur le ferroviaire.

En effet, aujourd'hui, 83 % des déplacements comptés en voyageurs-kilomètres sont effectués en voiture individuelle. En prenant pour acquis la division maximale par deux des émissions de gaz à effet de serre du transport automobile du fait de l'amélioration des voitures mises sur le marché, 1.000 millions de voyageurs-kilomètres par jour doivent être transférés sur d'autres modes de transport – essentiellement ferroviaires –, dont 50 millions en Île-de-France. Par comparaison, 250 millions de voyageurs-kilomètres sont aujourd'hui réalisés en mode ferroviaire, France entière, dont 40 millions en Île-de-France.

Un travail de prospective engagé par la SNCF avec les Régions, le GART et de nombreux partenaires a conclu au résultat suivant : compte tenu des évolutions de trafic observées et des projets en cours et programmés, **la**

fréquentation des TER sera multipliée par quatre à l'échéance de 2030. Ce travail est tout à fait intéressant, car il positionne une hypothèse centrale de développement du nombre de voyageurs à l'échéance de vingt ans. Cohérente avec l'évaluation des scénarii liés à la mise en œuvre des engagements de Kyoto, cette évolution du nombre de voyageurs impose d'engager sans délai les actions nécessaires pour l'anticiper.



Ces tendances pourraient être renforcées et/ou satisfaites par de nouvelles offres de transport : développement du réseau de lignes à grande vitesses inscrites dans le Grenelle de l'environnement et dans le plan de relance économique, amélioration des dessertes régionales et locales, cadencement du trafic. Ces tendances peuvent aussi être renforcées par des facteurs exogènes dont certains sont déjà probables : lutte contre le réchauffement climatique par la restriction des émissions de carbone dû à la combustion des énergies fossiles.

Le développement des déplacements à grande vitesse – dont 20 % des déplacements trouvent une correspondance dans des déplacements régionaux – génère de son côté une progression du trafic de proximité, tandis que l'amélioration de la desserte de proximité génère une progression du trafic à grande vitesse. 100 millions de voyages par an sont désormais assurés par le TGV (pour 87 millions de voyages aériens au départ d'Orly et de Roissy). Le rail a déjà rejoint et dépassé l'aérien. Un tel choc dimensionnant a déjà eu lieu ces deux dernières décennies, mais il a été ponctuel, progressif, sans commune mesure avec les mutations massives et simultanées engendrées par une hausse brutale et prolongée du prix du baril de pétrole, ou plus globalement par les variations d'une économie mondialisée.

Dans cette perspective, les accès aux gares – parkings de véhicules individuels, scooter, vélo, lignes de bus, cheminements piétons – vont voir mécaniquement leur espace ou leur fréquentation multipliés par deux, quatre ou huit. Les jours de grève et la situation tendue dans certains sites d'ores et déjà saturés aux heures de pointe (comme la gare Saint-Lazare où accoste en moyenne chaque jour un train toutes les 28 secondes sur 27 quais pour transporter 450.000 personnes) donnent déjà un avant-goût de ces situations à risques.

Un certain nombre de gares dédiées au transport régional (TER) peuvent certainement supporter sans dommage une telle augmentation. Mais les cinquante plus grandes gares, qui totalisent à elles seules 80 % du trafic, demandent à l'évidence des mesures exceptionnelles pour faire face à l'urgence de la situation. Une multiplication par quatre des dizaines de milliers de voyageurs de Bordeaux, de Nantes ou de Marseille, une multiplication par deux des millions de voyageurs quotidiens des méga-gares parisiennes donne le vertige.

C'est pourquoi la définition d'un objectif partagé entre tous les acteurs du transport et de l'aménagement d'évolution des flux de voyageurs à l'horizon 2020 et 2030 est évidemment stratégique pour dimensionner correctement les projets et pour anticiper l'avenir, car le temps des gares est un temps très long, comme l'est le temps de l'aménagement des villes.

C. L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LA DENSIFICATION URBAINE

1. L'histoire récente des gares ces vingt dernières années.

La Ville a progressivement encerclé la Gare qui avait été construite au XIX^e siècle à la limite du territoire alors urbanisé, laissant souvent des cicatrices profondes dans le tissu urbain. La Gare et la Ville du XX^e siècle ont muté sous le choc de la voiture qui a souvent aggravé ces coupures urbaines. Les projets d'aménagement autour des gares, au-delà de la seule gestion de l'intermodalité, permettent maintenant de réaliser une véritable réparation du tissu urbain par le décroisement de secteurs qui avaient été séparés par le rail depuis des décennies. Ces opérations permettent de valoriser des terrains et des bâtiments proches des gares qui ont longtemps été utilisés pour la logistique ou pour des activités liées au train (poste, dépôts de matériaux de l'équipement, entrepôts logistiques, faisceaux ferroviaires divers), mais qui sont maintenant plus ou moins sous-utilisées.

Au début des années quatre-vingt, plus fortement au cours des années quatre-vingt-dix, l'invention du train à grande vitesse (TGV) a radicalement transformé la vitesse, l'économie et le confort du transport ferroviaire. Au vu de la dizaine de millions d'euros la minute économisée sur le trajet ferroviaire, la question est désormais posée du temps perdu à l'arrivée, de la descente du train jusqu'au prochain mode de transport. Le choc du TGV sur les gares et sur leurs liens avec les autres modes de transport est du même ordre d'importance que l'arrivée massive de la voiture au début des années soixante.

L'espace autour de la gare devient ainsi un enjeu majeur. A distance de marche à pied, dans un rayon d'environ 1.000 mètres, le foncier est précieux. Son allocation aux modes de transport et à l'espace public en général, au développement économique et aux équipements urbains est désormais reconsidéré, territoire par territoire, au gré de la spécificité et du potentiel de chacun, de la localisation de l'arrêt du TGV, dans la gare ancienne ou à l'extérieur de la ville.



Terrains disponibles près des gares de Bordeaux et de Nantes

Depuis 1997 et l'attribution de l'autorité organisatrice aux Conseils régionaux, le transport régional prend à son tour une place considérable dans les déplacements locaux et régionaux. Matériels et services de déplacement reconfigurés ont fait croître la desserte et la fréquentation des TER, la satisfaction des voyageurs, tout en maîtrisant les déficits financiers du service. Le gain de trafic, de l'ordre de 60 % en dix ans, en est la conséquence directe.

L'effet réseau du ferroviaire et le gouvernement de chaque territoire doivent pouvoir se déployer dans les gares régionales. Telle gare, saturée ou presque aujourd'hui, ne permettra pas de trouver la solution dans son périmètre sans équilibrer l'utilisation des différentes gares du réseau. D'autant que la gare et les services de transport qu'elle offre ne sont pas la propriété de la seule commune qui l'accueille sur son territoire.

2. La densification urbaine autour des gares

La prise en compte globale du développement durable impose par ailleurs de réfléchir au développement de l'habitat, des activités des commerces, des lieux culturels et sportifs en cohérence avec les infrastructures de transport et l'offre de déplacement qu'elles permettent. Parole d'acteur : « *La gare est le dernier lieu où l'on peut développer la Ville* ».

L'évolution des gares est indissociable de celle des emplois, des logements, des lieux de loisirs, de culture ou d'éducation : à la différence de la Ville développée depuis l'après-guerre, où la voiture – en permettant l'accès en tout lieu – a encouragé la consommation d'espace, il s'agit bien ici au contraire de maîtriser l'étalement urbain.

L'évolution nécessaire des gares et de leurs quartiers est par conséquent indissociable de celle de la localisation des emplois et des logements. L'impact sera inégal selon les territoires : plutôt que la ville et sa gare, il s'agit des gares et des villes. Selon que telle gare est l'une des plus grandes de l'agglomération, que telle autre est localisée dans, ou hors, l'agglomération, dans une petite ville ou en milieu péri-urbain ou rural, l'impact du « *facteur 4* » et les services nécessaires seront différents ; l'équilibre économique des projets sera lui aussi différent.

Des réorganisations astucieuses des moyens techniques ferroviaires peuvent aussi permettre de libérer des terrains, créant ainsi un potentiel d'aménagement particulièrement pertinent, proche des transports en communs. **Le secteur des gares offre ainsi dans de très nombreuses grandes agglomérations, villes moyennes et bourgs centres un très important potentiel de développement de la ville durable.**

3. L'accessibilité améliorée pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et le développement des modes doux (ou « actifs »), marche à pied et vélo

a) Les personnes à mobilité réduite

L'accueil des Personnes à Mobilité Réduite est une obligation réglementaire, fixée par la loi du 11 février 2005 relative à l'égalité des droits et des chances, à la participation et à la citoyenneté des personnes handicapées. La loi fixe le principe général de non-discrimination ; elle oblige la collectivité nationale à garantir les conditions de l'égalité des droits et des chances. **L'échéance est fixée à 2015.**

Deux articles de la loi sont consacrés à cette mise en accessibilité des services de transport :

– **l'article 41 fait obligation aux propriétaires d'établissements recevant du public ou d'installations ouvertes au public de les rendre accessibles d'ici 2015 ;**

– **l'article 45 fait obligation aux autorités organisatrices d'assurer la mise en accessibilité de toute la chaîne de déplacements dans le cadre de schémas directeurs d'accessibilité** (qui devaient être réalisés avant février 2008).

Cet accueil est d'abord une obligation légale. Mais elle est aussi une obligation morale liée à la mission publique de l'organisation du transport ferroviaire et de la Grande Gare. **C'est donc une priorité absolue pour tous les acteurs.**

Les handicaps sont de différentes natures : ainsi, le handicap cognitif concerne les personnes qui ont des difficultés à se repérer dans des lieux qu'ils ne connaissent pas. Mais l'adaptation des Grandes Gares à ce handicap – c'est-à-dire le travail sur la lisibilité des espaces et sur la signalétique – profite également aux voyageurs qui ne sont pas handicapés.

Prise isolément, l'adaptation de la Gare aux personnes à mobilité réduite (quais, cheminements, accès aux transports en communs, eux-mêmes adaptés, aux parkings et installation d'ascenseurs) représente des investissements considérables. Le coût global de ces aménagements est de l'ordre de 2,5 milliards d'euros pour tous les transports ferroviaires (hors réseaux urbains dans les agglomérations).

La question de l'accessibilité des quais est très délicate. Elle concerne tout à la fois le choix du matériel roulant, la gestion des arrêts des trains, et le traitement des bâtiments. L'aménagement PMR n'a d'ailleurs de sens que s'il est global, car à quoi sert un aménagement de qualité dans la Gare de départ s'il est absent à l'arrivée ? Le risque est grand que chaque propriétaire dans la gare multimodale actuelle se conforme à ses seules obligations sans prendre en compte les circulations de « porte à porte », même si la loi a prévu des schémas directeurs d'accessibilité.



Les agencements « PMR » seront ainsi beaucoup plus astucieusement organisés dans le cadre d'une refonte plus globale de la « Grande Gare », dans une logique de cheminements agréables, adaptés et sécurisés, car les aménagements nécessaires seront alors intégrés dans la conception globale du site.

b) Les piétons

La seconde accessibilité concerne les piétons. La marche à pied doit être également favorisée. C'est en effet le mode d'accès à la « Grande Gare » le moins encombrant. Il ne laisse aucun espace occupé en gare, car il n'y a pas d'exigence de parking pour les piétons. La marche à pied ne pollue pas. Elle améliore la santé. Elle n'entraîne aucune nuisance pour les autres. L'aménagement des circulations pour les piétons n'est pas un sujet distinct de celui pour les personnes à mobilité réduite, car un voyageur encombré par une valise à roulettes ou par une poussette pour enfants profite pleinement des cheminements adaptés aux PMR.

Par l'aménagement de circulations piétonnes agréables et sécurisées, l'aire d'influence de la Gare est améliorée pour un nombre potentiellement important de voyageurs. Ce qui peut sembler une évidence est bien un défi : lieu de croisement de différents transports, la gare actuelle est souvent un lieu hostile au piéton, une dalle de parking peu commode à traverser, perçue comme dangereuse, pour les plus jeunes comme pour les plus fragiles.

c) Le vélo

Le vélo a beaucoup de qualités. Son intégration dans la zone d'influence de la gare permet d'en agrandir la zone de pertinence. À l'image des villes nordiques (comme Amsterdam ou Copenhague) ou de Strasbourg, l'aménagement de vastes parkings à vélos, de pistes cyclables réservées et, plus

généralement, la priorité donnée au vélo dans la Ville, permet d'accroître l'aire d'influence de la Grande Gare.

Le vélo est un transport individuel qui mène tout près du lieu de destination et qui n'a aucune contrainte d'horaire. Son caractère sportif pour les longues distances peut être compensé par une petite motorisation électrique. Pour la santé en revanche, pas de doute, c'est le transport champion toutes catégories !



Parc à vélos protégés à Saverne (67)

L'usage du vélo peut prendre plusieurs formes dont chacune a sa pertinence :

– **le vélo classique propriétaire :** le cycliste habitué peut profiter des parkings spacieux, sécurisés et proches des autres modes de transport. Le voyageur régulier du TER peut disposer d'un vélo aux deux extrémités de son déplacement ferroviaire pour éviter son chargement dans le TER ;

- **le vélo loué :** mis à disposition pour une ou plusieurs journées, il est le support des loisirs et des activités touristiques en gares ;

– **le vélo en libre service :** il a ses adeptes, mais il ne pourra, à lui seul, soutenir un développement important de ce mode de déplacement dans la ville en raison de son coût unitaire de maintenance élevé (de l'ordre de 2.000 euros par an) et de son encombrement sur l'espace public.

d) Une hiérarchie forte des modes d'accès

La « Grande Gare » doit traiter les différents modes d'accès selon une grille claire de priorités, fonctions elles-mêmes des nuisances, du risque pour autrui, de l'occupation d'espace lié au stationnement et autres encombrements de chaque mode. La hiérarchie qu'il est proposé d'appliquer dans l'aménagement de chaque « Grande Gare » au sens de la proximité avec le transport ferroviaire est la suivante :

- 1. les PMR et la marche à pied ;**
- 2. le vélo ;**
- 3. la dépose-minute, les bus et les taxis ;**
- 4. l'autopartage ;**
- 5. le covoiturage et la location de voiture ;**
- 6. l'auto soliste.**

Cette hiérarchie claire aura à son tour un effet sur l'utilisation de la Grande Gare : en rendant plus facile et plus agréable l'utilisation des modes les plus doux dits aussi « actifs », elle induira des changements d'habitude de transport. L'enjeu de la valorisation des modes actifs, en complément de l'offre ferroviaire, est en effet la démultiplication des possibilités de transport durable, de porte à porte.

D. LE FRACTIONNEMENT DES ACTEURS

1. Le fractionnement de l'outil ferroviaire entre la SNCF et RFF

Depuis sa création en 1937, la SNCF bénéficie d'un monopole d'exploitation du système ferroviaire. Ce monopole a été confirmé par la loi d'orientation des transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 dite LOTI. Les gares, tout comme l'ensemble des biens immobiliers dépendant du domaine public ou privé de l'État antérieurement concédés à la société anonyme SNCF, ont été remises en dotation à l'établissement public SNCF le 1er janvier 1983 par les dispositions de l'article 19 de cette loi.

La directive n° 91/440 du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires a ouvert la voie au fractionnement des acteurs, des réseaux et des domanialités. En effet, elle a imposé d'une part, la séparation entre le réseau et l'exploitation et elle a créé d'autre part, un droit d'accès au réseau ferroviaire qui est ouvert aux entreprises appartenant à un groupement international ou aux entreprises assurant des trains de transport combiné rail-route. La mise en œuvre de ce droit d'accès au réseau est déterminé par deux autres directives, l'une portant sur les licences des entreprises ferroviaires (1) et l'autre portant sur les redevances d'utilisation des infrastructures (2).

Dans l'application des textes européens, la France a hésité. Dans un premier temps, elle fait le choix de la séparation comptable entre le gestionnaire du réseau et le gestionnaire de l'exploitation. Puis, elle décide, par la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de Réseau Ferré de France (RFF), une séparation juridique entre le réseau et l'exploitation et, par le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau Ferré de France, elle arrête un mécanisme délicat où l'exécution des missions du gestionnaire du réseau est confiée à l'exploitant.

(1) Directive 95/18 CE du Conseil du 19 juin 1995.

(2) Directive 95/19 CE du Conseil du 19 juin 1995.

S'agissant des biens de la SNCF, ils ont été répartis entre les deux établissements selon les modalités définies par l'article 5 de la loi du 13 février 1997 : **les biens constitutifs de l'infrastructure et les immeubles non affectés à l'exploitation des services de transport appartenant à l'État et gérés par la SNCF sont apportés en pleine propriété à RFF.** Sont ainsi exclus de l'apport « *les biens dévolus à l'exploitation des services de transport qui comprennent les gares* ».

Le décret n°97-445 du 5 mai 1997 portant constitution du patrimoine initial de RFF a compliqué inutilement ce choix en stipulant que, dans les gares, appartiennent à RFF :

« – les quais y compris leurs ouvrages de couverture et les plateformes (à l'exception des plateformes d'extrémité des gares terminus), les escaliers, rampes et ascenseurs des quais (à l'exception de ceux donnant accès aux bâtiments voyageurs), les passages souterrains, passerelles, sous réserve du A4 (3ème tiret) ci-dessus ;

– les accès routiers voyageurs (à l'exception de ceux appartenant à d'autres gestionnaires et à l'exception des zones de stationnement) ;

– l'éclairage de l'ensemble des installations ci-dessus, ainsi que les installations d'éclairage des voies de service qui relèvent de Réseau Ferré de France en application du A ci-dessus ;

– les installations autres que les bâtiments, appartenant à des postes d'aiguillage ou de régulation/circulation, à des sous-stations, à des centraux sous-stations ou nécessaires à la sécurité des circulations, situées dans les bâtiments de la SNCF ;

– les cours des chantiers de transport « combiné ».

Le processus de répartition, difficile à mener entre les deux établissements a duré près de dix ans et il a exigé la mise en place d'une structure arbitrale pour parvenir à un transfert amiable des propriétés. C'est en effet le 29 novembre 2006 qu'un arrêté des ministres chargés des transports et du domaine a approuvé la liste des biens transférés en pleine propriété à RFF. Un ultime problème n'a cependant pas trouvé de solutions : il porte sur certaines cours de gare pour lesquelles il est apparu impossible de délimiter les accès routiers (devant revenir à RFF) du reste de la cour (restant à la SNCF). Il concerne 553 lots situés dans les communes de plus de 5.000 habitants qui n'ont donc pu faire l'objet d'une répartition formalisée.

2. Le fractionnement des propriétaires en gare

Outre **la SNCF** et **RFF**, évoqués ci-dessus, on trouve dans le périmètre d'aménagement du secteur de la « Grande Gare » et de son quartier :

- **la Ville**, propriétaire de la place devant la Gare et de terrains divers ;
- en fonction des sites, **différentes structures de l'État** :
- **l'Équipement**, pour d'anciens dépôts de matériaux,
- **l'Armée**, pour le même motif,
- mais aussi **le Port Autonome**, s'il y a lieu, **le Conseil général** parfois propriétaire de son parking des bus interurbains, **la Poste**, **des logisticiens**.

3. Le fractionnement des autorités organisatrices de transport

Les Autorités Organisatrices de Transport sont nombreuses en Gare :

- **la SNCF**, pour les Grandes Lignes, avec l'État ;
- **la Région**, autorité organisatrice du transport régional ;
- **les Conseils généraux** pour les transports interurbains ;
- **les Agglomérations, Communautés de communes et Intercommunalité** pour les transports urbains (métro, tramway et bus) et locaux (bus, transport à la demande) ;
- **le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) et la RATP** en région parisienne.

4. Le fractionnement des exploitants en gare

Les acteurs de la « Grande Gare » sont également nombreux.

Aux transporteurs historiques (la SNCF et la RATP en Île-de-France), il faut encore ajouter les nouveaux exploitants ferroviaires qui vont utiliser les gares dans le cadre de la politique européenne de la concurrence : les autocaristes des lignes interurbaines, le transporteur de l'agglomération ou de l'intercommunalité, les exploitants de bus de tourisme. D'autres acteurs sont encore présents en Gare, comme les loueurs de voitures, de vélos, les commerçants, l'Office du Tourisme, les gestionnaires de parkings, et autres services en Gares.

Pour être complet, il faut encore évoquer le rôle du préfet du département qui dispose d'un large pouvoir de police dans les gares. En effet, les mesures de police destinées à assurer le bon ordre dans les parties des gares et de leurs dépendances accessibles au public sont réglées par des arrêtés du préfet du département et approuvées par le secrétaire d'État chargé des transports, conformément à l'article 6 du décret n° 730 du 22 mars 1942 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local.

Ces mesures visent notamment « l'entrée, le stationnement et la circulation des voitures publiques ou particulières destinées soit au transport des personnes, soit au transport des marchandises, dans les cours dépendant des gares de chemin de fer ». Elles sont précisées dans la circulaire n° 77-46 du 29 juin 1977.

E. L'INFORMATION DU VOYAGEUR DANS LA CHAÎNE DE DÉPLACEMENT DE PORTE À PORTE

La gestion au quotidien du transport a un adversaire redoutable : la situation perturbée. Les adaptations, réparations, rétablissements du service normal sont le lot courant d'une industrie lourde dont le grand nombre de circulations, de matériels, d'agents, de voyageurs génère inévitablement des dysfonctionnements. **L'information en temps réel sur les situations perturbées est par conséquent une composante déterminante de la qualité du service déplacement, tout au long de la chaîne de transport, de porte à porte.** Elle le sera encore plus demain.

1. Les exigences légales

L'encadrement législatif de l'information multimodale en France trouve son origine dans l'article 113 de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (**loi SRU**), qui a spécifié que toute « *Autorité Organisatrice de Transport Urbain (AOTU) compétente sur un PTU de plus de 100.000 habitants se doit de mettre en place un service d'information multimodale à l'intention des usagers, en concertation avec l'État, les collectivités territoriales ou leurs groupements et les entreprises publiques ou privées de transport. Elle met en place un service de conseil en mobilité à l'intention des employeurs et des gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants* ».

Les conclusions du **Grenelle de l'Environnement** ont renouvelé cette exigence avec une recommandation portant sur « **la généralisation des**

billetteries multimodales, système de tarification et d'information compilant sous la forme d'un guichet unique les différents modes de transport possibles, leurs horaires, les correspondances, prix... comme cela a été prévu par la loi SRU de 2000 ».

L'idée de l'information multimodale est de donner aux voyageurs la vision la plus complète possible de l'offre de mobilité à leur disposition, afin qu'ils aient tous les éléments pour choisir rationnellement leurs modes de transport, itinéraires et horaires.

2. Les difficultés de l'information multimodale

Mais **les difficultés de l'application sont considérables en raison de la grande diversité d'acteurs**, allant de l'utilisateur (occasionnel, professionnel, touriste, personne à mobilité réduite...) aux fournisseurs (autorités organisatrices de transport, exploitants de réseaux, prestataires de services...), **de la masse de données à assembler** (description des réseaux, horaires, tarifs, prévisions...) et à traiter en temps réel (perturbations, travaux, congestion, accidents, état du trafic...).

En outre, cette information doit pouvoir se traduire **sous la forme de fonctions plus ou moins personnalisées** (fourniture des tarifs et des horaires, calcul d'itinéraire optimisé suivant certains critères, conseil et guidage...), disponible sur **une large gamme de supports** (papier, radio, télévision, web, téléphone, bornes interactives, guichets...) et portant sur **toutes les phases du déplacement** (préparation, réalisation, fin du trajet). Ces aides peuvent être des assistants électroniques personnels, mais aussi des feuilles de route sur papier, des plans personnalisables facilement en fonction des besoins de l'utilisateur et des moyens de signalisation du type numéro des sorties, couleurs, noms faciles à mémoriser et affichés de façon visible...



Les travaux correspondants peuvent apparaître trop coûteux si on les entreprend pour une seule gare, ils seront moins lourds et plus efficaces si on les mène pour un ensemble de sites jouant des rôles analogues dans diverses villes, éventuellement dans le cadre de projets européens. La Commission européenne a ainsi adopté le 16 décembre 2008 un plan d'actions qui suggère un ensemble de mesures concrètes concernant la diffusion et l'utilisation des systèmes de transport intelligents ainsi qu'une directive établissant le cadre de leur mise en œuvre.

Mais pour la quasi-totalité de ces services, l'information disponible ne concerne encore pour le moment que les réseaux de transports collectifs. Elle est souvent limitée à la fourniture des horaires et non pas à l'état du trafic en temps réel. Elle est quasiment toujours fractionnée entre acteurs du transport. Ainsi, **les services d'information véritablement multimodaux en France sont toujours en devenir même si un certain nombre d'outils, aux performances variables, sont déjà en place ou en projet.**

3. L'apport des nouvelles technologies

Les « Grandes Gares » restent ainsi le maillon faible de la chaîne de déplacement, le lieu où l'on risque de perdre le temps que l'on a cru gagner par ailleurs, et où l'on se rend compte le plus clairement de la discontinuité des systèmes d'information. Parole d'utilisateur : *« Je sors du train et je ne suis plus client d'une entreprise ferroviaire, je cherche un bus et je ne suis pas encore client du transport urbain, qui va me renseigner ? ».*



Or les nouvelles technologies informatiques permettent néanmoins dès à présent l'exploitation en temps réel de toutes les informations extraites dans chacun des modes de transport qui sont en connexion par l'intermédiaire de la « Grande Gare » et de les diffuser sur les panneaux à messages variables, dans des annonces sonores et de les transmettre aux personnels des transporteurs. Elles peuvent également aider considérablement les voyageurs eux-mêmes en les assistant pour sélectionner les informations les

plus pertinentes par rapport à leur feuille de route prévue. **Une politique volontariste dans ces domaines permettrait d'améliorer considérablement la situation sur le terrain.**

F. LA FONCTION DE MOBILITÉ DE LA « GRANDE GARE »

Du fait de leur histoire, les gares et leur environnement urbain immédiat ont en général des structures complexes dans lesquelles les interfaces avec les autres modes de transport sont difficiles à percevoir sans apprentissage et sans aide. Les aides à la navigation utiles pour des piétons sont un peu différentes de celles qui sont utiles pour des conducteurs automobiles. Ce sont certainement par ces zones où circulent beaucoup de monde que l'on devrait tester en priorité les systèmes permettant d'aider à se repérer les personnes qui ont des difficultés particulières.

À l'inverse, **on peut penser que les gares jouent déjà un rôle de point de repère pour des déplacements qui n'utilisent pas le mode ferroviaire** : un site de covoiturage allemand (1) contient par exemple un grand nombre d'offres et de demandes dans lesquelles les gares jouent un rôle naturel de point de référence pour la mobilité. Si on examine ce phénomène du point de vue de l'opérateur ferroviaire, on peut considérer anormal d'utiliser ainsi des surfaces de parking qui ont coûté cher à aménager.

Par assimilation avec la mobilité urbaine, il peut y avoir un intérêt à développer les fonctions de mobilité des Grandes Gares, là où se rencontrent déjà certains modes de transport. Profiter par exemple des flux de voyageurs générés par les gares pour organiser des offres de véhicules partagés (stations de vélos en location, mais aussi zones de recharge de véhicules électriques utilisés de façon individuelle ou collective) ou d'autres services (gestion de bagages, points de livraison de colis...).

La multimodalité et la tendance observée d'une déstructuration des déplacements s'appuient bien entendu sur le développement des communications entre les individus, dont l'emploi du temps s'organise comme malgré eux, au fur et à mesure des messages qu'ils reçoivent au cours de leur journée. Avec cependant certaines limites, il est tout de même plus facile de communiquer lorsqu'on est à l'abri des intempéries, dans un endroit sûr, avec un accès à haut débit à un prix raisonnable, et, si possible, une prise électrique. Faute de mieux, un certain nombre de personnes considèrent qu'une voiture dans un encombrement de la circulation répond à peu près à cette définition et il y aurait ainsi intérêt à ce que d'autres solutions émettant moins de carbone leur soient proposées.

(1) www.mitfahrgelegenheit.de

La tarification n'a pas pu être abordée dans le cadre de la mission.

Une évidence connue mérite toutefois d'être rappelée : cette tarification n'est pas sans conséquence sur l'aménagement du territoire national, régional, comme de la communauté locale, tarifs de l'accessibilité à la gare comprise.

G. L'ÉMERGENCE D'UN NOUVEAU CONCEPT : LA « GRANDE GARE » CONTEMPORAINE MULTIMODALE

L'exploitation ferroviaire et ses contraintes imposent de réserver de larges espaces aux activités techniques : seule une gare performante, bien dimensionnée dans son organisation ferroviaire, peut fournir des prestations de qualité telles qu'elles sont attendues par les voyageurs. Mais la technique – notamment « *la sécurité ferroviaire* » – ne doit pas être un « *oukase* », qui domine toujours les autres objectifs. L'histoire et les traditions propres à la SNCF et RFF tendent souvent à faire dominer les aspects liés à la technique de l'exploitation ferroviaire sur toute autre considération.

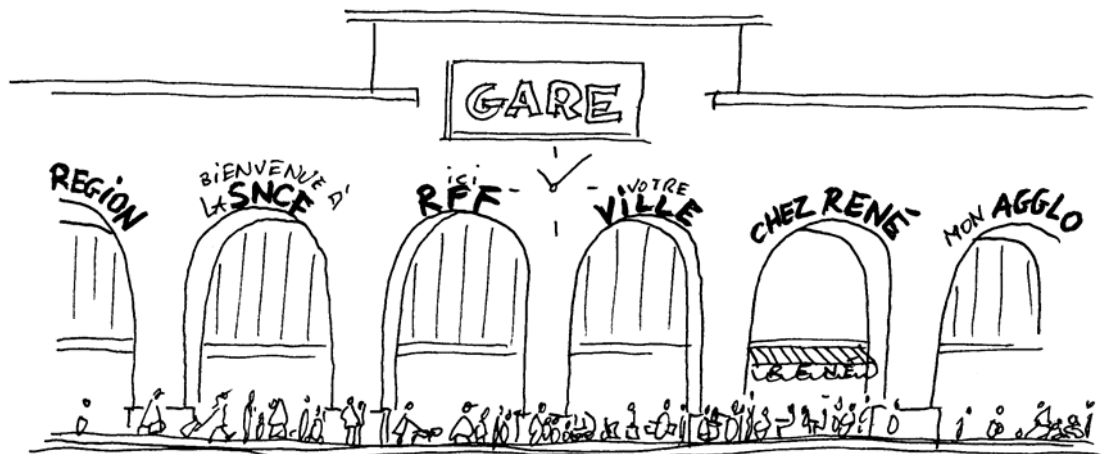
C'est pourquoi le dimensionnement adéquat des activités de chacun et les stratégies partagées d'exploitation (pour le remisage et l'entretien des rames par exemple) **sont un travail à conduire en même temps que la réflexion sur l'aménagement de la gare et de ses terrains proches.** C'est le rôle des « schémas directeurs ferroviaires » qui sont le point de départ obligé de toute réflexion sur la « Grande Gare » multimodale. Les scénarii doivent être expliqués à tous, et l'avenir préservé par des phasages astucieusement construits.

D'apparence plein de contradictions, **ce travail impose aux partenaires de réfléchir simultanément à des enjeux de natures différentes** (les siens en propre, mais aussi ceux des autres), car ils concourent tous à l'efficacité globale du projet. L'itération dans la réflexion est ici la règle, ce qui exclut le travail en mode « *cahier des charges* », puis en mode « *exécution* ». L'imbrication des projets et l'exigence de qualité du déplacement pour le voyageur l'exigent. La réussite urbaine en est l'objectif complémentaire.



Cet enjeu essentiel nécessite donc que chaque partenaire accepte de prendre en compte les contraintes des autres acteurs. **Cette complexité explique le temps nécessaire d'émergence des projets qui est souvent incompressible et essentiel pour la réussite ultérieure du projet.**

Désormais, il est nécessaire de défractionner, de conjuguer, de simplifier autant que faire se peut, tant pour affronter la vague de la multiplication par deux, quatre ou huit de la fréquentation des gares, que pour organiser le partage raisonné des espaces et des ressources et des informations aux différentes échelles de territoire : communal, intercommunal, régional, national, voire européen, et plus particulièrement dans le périmètre stratégique du kilomètre autour de la gare, là où chaque mètre carré compte, pour l'éco-mobilité comme pour l'éco-quartier. La mobilité de porte à porte, tous modes, le fonctionnement urbain et rural, le devenir des villes et des territoires de l'après-Kyoto en dépendent.



Un beau projet de « Grande Gare » nécessite de croiser les objectifs des acteurs. Il force à considérer le projet autour du voyageur pour faciliter ses déplacements de porte à porte. Du travail ergonomique sur le projet résulte directement la qualité de la ville aménagée.

II. LA TYPOLOGIE DES GARES

Les opérations d'aménagement multimodales recouvrent des réalités et elles concernent des gares fort dissemblables :

– **rénovation d'une grande gare historique au cœur d'un remodelage urbain de vaste dimension** (comme à Marseille dans le cadre d'Euromed, de Bordeaux dans l'opération Euratlantique, de Nantes, de Seine-Amont ou de Seine-Aval) ; généralement par l'ampleur et la complexité des besoins d'aménagement, tous les acteurs, y compris l'État, sont impliqués ;

– **rénovation de grandes et de moyennes gares accueillant à la fois des liaisons à grande vitesse et des trafics régionaux** (comme au Mans) ;

– **aménagement de pôles locaux rassemblant des transports ferroviaires de proximité et des transports urbains de types bus ou tramways** (comme à Rambouillet, à Saverne ou à Bègles) ; la taille de la ville implique un soutien opérationnel qui reste difficile à trouver actuellement ;

– **réaménagement des grandes gares parisiennes** (comme les gares de Paris-Saint-Lazare ou Paris-Austerlitz) qui, à l'évidence, implique un engagement de l'État par l'ampleur des masses financières requises et par les enjeux stratégiques des opérations ;

– **amélioration des petites gares locales ou de grappes de gares de proximité** qui échappent en partie aux communes rurales et exigent une attention particulière des régions (ne serait-ce qu'en matière de parkings de rabattement, de politique coordonnée des modes doux, etc).

A. UNE TYPOLOGIE POUR AGIR

Une typologie n'a pas de sens sans intention d'agir, sans objectif : il existe autant de typologies que d'objectifs. De l'analyse des enjeux énoncés au chapitre 1, il ressort la nécessité de traiter la croissance prévisible des flux de voyageurs sur trois registres : l'aménagement du territoire et notamment les distances domicile-travail, le jeu sur l'effet report permis par le réseau ferroviaire, et, enfin, le dimensionnement des gares proprement dites.

Les configurations de gare rencontrées sont d'une grande diversité : par leur localisation – urbaine, périurbaine, rurale –, leur taille – de quelques dizaines à plusieurs centaines de milliers de voyageurs par jour –, par leur desserte par d'autres modes de transport, par leur fonction ferroviaire – grande ligne, TER, mixte – et leur mode de financement – ticket ou l'impôt.

Cette diversité est en relation directe avec l'intention d'agir d'une typologie, c'est-à-dire les trois registres sur lesquels il est nécessaire de jouer dans une optique de développement durable. Il s'agit bien, d'abord, de typer les gares par une approche éminemment politique : la ville, la campagne que l'on veut, que l'on peut organiser.



Une petite gare régionale et un point d'arrêt non géré (un « PANG ») en Alsace

La gare TER du territoire périurbain et la grande Gare métropolitaine partagent éventuellement une origine et une destination identiques, mais elles diffèrent pour le reste : la taille, les modes de déplacements associés, la capacité d'irrigation du territoire, le poids économique et social. Ce sont autant de paramètres qui spécifient la viabilité – et donc l'existence – des services de transport, qui peuvent être assurés, ou les aménités, qui peuvent s'y localiser. La ville, le territoire, peuvent parfois en faire émerger d'autres. À ce jour, le flux de voyageurs et sa spécificité – grande ligne ou banlieue –, ont le plus souvent été déterminants pour définir et maintenir des services en gare et aux portes de la Gare.

La typologie des gares passe donc aussi par une typologie des territoires. Le présent de ces territoires appartient à tout un chacun, leur avenir est entre les mains de ceux qui les administrent, qui ont été élus aux différentes échelles d'organisation : nationale, régionale, départementale, intercommunale, de pays, communale. Le fond de l'intention d'agir, le germe de la typologie est là. Il appartient aux élus des territoires d'en décider, compte tenu des caractéristiques actuelles de ces territoires et des capacités voulues et possibles d'évolution. En conséquence, la typologie recherchée intègre nécessairement des potentiels, une vision à long terme, à élaborer, à partager. Il n'est donc pas question ici de proposer une typologie qu'il revient aux territoires nationaux et régionaux de projets de définir, mais plutôt de proposer un processus d'élaboration, quitte à constater l'existant et esquisser quelques fondamentaux.

B. LES TYPOLOGIES RENCONTRÉES AU COURS DE LA MISSION

1. La typologie de base de la SNCF

La SNCF a développé une typologie distinguant les 168 gares les plus fréquentées des quelque 2.900 autres ; elles sont situées dans les pôles urbains, au sens INSEE du terme, de plus de 30.000 habitants. Cette typologie est centrée sur les clients et les services. Elle identifie « les besoins principaux des clients des gares de la DDG (Direction des gares) : affaires, privé-loisirs, pendulaires. Elle localise *« les efforts à réaliser en matière de services et d'investissements pour les différentes clientèles »*.

Sont distinguées *« les gares à dominante grande ligne, les gares généralistes, et les gares à dominante régionale »*, comme résultat de la zone d'influence géographique de la gare, les types de clientèle, et la saisonnalité du trafic, toutes segmentées par volume de flux (supérieur à 20 millions de voyageurs par an, entre 4 et 20, inférieures à 4).

La quasi-totalité de ces 168 gares TGV ou grande ligne sont aussi des gares TER ou francilien. Ne dérogent que quelques gares TGV situées sur ligne nouvelle TGV : elles ont été localisées à l'écart d'une agglomération, mais elles sont situées soit au centre d'un multi-pôle urbain (le Creusot-Montchanin, Aix-TGV, Metz-Nancy), soit en opportunité, sur un tracé de ligne nouvelle où l'arbitrage entre l'allongement du tracé nécessaire à la localisation de la gare à proximité de l'agglomération a été fait au profit d'un tracé plus court, plus rapide, moins cher (Amiens).

La SNCF distingue en outre les gares franciliennes et les gares TER. Parmi les gares TER, elle distingue les 50 gares générant 80 % des flux TER, les gares à présence humaine et les *« points d'arrêt non gérés »* (PANG). En Île-de-France, la même typologie est appliquée aux 390 gares avec les spécificités de la région capitale : les six grandes gares grandes lignes de Paris, les gares TGV-RER de deuxième couronne, les gares transiliennes pures dans toute leur diversité.

Cette typologie SNCF est d'abord celle d'un constat : le territoire étant ce qu'il est et les besoins de déplacement ceux du marché, le ferroviaire se positionne en concurrence avec l'avion, la voiture. Il le fait directement auprès des clients qu'il transporte pour le service grande ligne, auprès des AOT régionales pour le TER et le Transilien. Dans l'un et l'autre cas, sa connaissance du trafic et des flux voyageurs qu'elle transporte, les études prospectives qu'elle mène, lui permettent d'attirer l'attention des AOT et de promouvoir certains développements. Il en est ainsi du barreau sud francilien

intéressant les deux tiers des régions françaises ou de la prospective sur la multiplication par quatre des flux TER.

2. La typologie de RFF

RFF, pour sa part, a commandé à un bureau d'études des éléments de réflexion sur les gares françaises dans le contexte européen. Cette étude propose une segmentation des gares par volume de trafic, nature du trafic, nombre de commerces, nature de commerces, position géographique des gares. Elle distingue 6 grandes gares parisiennes, 7 très grandes gares régionales, 38 grandes gares régionales, 14 gares TGV, 135 gares régionales moyennes, 2.600 petites gares régionales et 370 gares franciliennes, toutes segmentées en trafic grande ligne, banlieue et régional, potentiel commercial.

3.174 points d'arrêts voyageurs	Nombre de gares	Trafic Grandes Lignes	Trafic Banlieue/Régional	Potentiel commercial
Grandes gares Parisiennes	6	****	****	****
Très Grandes Gares Régionales	7	***	***	***
Grandes Gares Régionales	38	**	**	**
Gares TGV	14	*à****		*
Gares régionales moyennes	135	*à**	*à**	*
Petites Gares régionales	2600	*	*	
Gares IDF	370		* à****	*à****

3. La typologie de la RATP

La RATP, sur un plus petit nombre de gares, distingue de très grandes gares type Chatelet ou Massy, des chapelets de gare RER, les stations de métro étant spécifiques. Elle aussi assoit sa typologie sur la fréquentation de la gare, le flux, dans le but d'étendre les services en gare, quand c'est possible dans le milieu urbain très dense dans lequel elle opère majoritairement.

4. La typologie des Chemins de Fer suisses

Les CFF comptent 800 gares et 1.700 bâtiments, dont 9 très grandes gares (RAI City), 21 grandes gares, 217 gares moyennes et 550 petites gares (de type haltes sans présence commerciale). Ces gares d'une valeur totale de 3,8 milliards de francs suisses vont faire l'objet de 600 millions de francs d'investissements sur la période 2008-2014.

Les 9 très grandes gares (comme Bâle, Berne, Lausanne, Lucerne ou Zürich) sont considérées comme les centres de transport les plus conviviaux et les mieux exploités d'Europe. La rentabilité du mètre carré est souvent le plus élevé de la Suisse. Leurs chiffres d'affaires est de l'ordre de 1,4 milliard de francs suisses par an. Les standards de qualité comme base du succès de ces centres commerciaux tiennent en particulier au maintien de la propreté, à l'amélioration de la sécurité, à l'optimisation de l'offre et des heures d'ouverture, à l'amélioration de la satisfaction et de l'information de la clientèle (par exemple par la création de points d'information et de zones d'attentes non commerciales confortables).

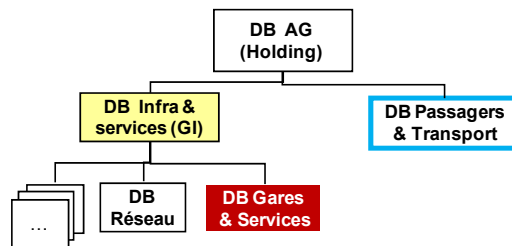
Les 21 grandes gares (comme Zürich-Stadelhofen, Fribourg, Neuchâtel, Olten ou Genève-Aéroport), sont plus caractérisées par la mobilité des voyageurs. Les commerces sont par conséquent plus directement liés aux achats de la vie courante, comme les maisons de la presse, l'alimentation générale, les boulangeries, les cafés, les pharmacies ou drogueries, les bars de restauration rapide, les fleuristes, les « bancomats », les distributeurs automatiques.

Les 217 gares moyennes, qui offrent une activité commerciale, ont un rôle plus modeste de conservation d'un patrimoine – souvent historique.

Les 550 petites gares, qui bénéficient aussi du service de Rail Clean, sont soumises à une stratégie, soit de conservation, soit de vente, soit de démolition, soit d'optimisation.

5. La typologie des gares de la Deutsche Bahn

La Deutsche Bahn AG (holding) recouvre la société gestionnaire d'infrastructures (GI) *DB Infrastructure et Services*, qui elle-même détient la branche *DB Station & Services*. La branche *DB Gares & Services* est le propriétaire et le gestionnaire de l'ensemble des 5.400 gares allemandes.



Les critères de tarification pour l'accès en gare sont fondés sur des principes simples :

- grille tarifaire non négociable ;
- révision en fonction de l'inflation, des nouveaux équipements dans la gare ;
- facturation fondée sur le nombre de trains quittant la gare ;
- estimation de leurs besoins par les transporteurs (nombre de trains par gare) à la fin de l'année n-1 ;
- paiements mensuels.

Les tarifs dépendent de :

- six catégories de trains (fonction du nombre d'arrêts du train) ;
- tarifications distinctes pour les seize Länder ;
- le tarif est doublé pour les trains de plus de 180 mètres.

Deutsche Bahn Netze a classé en six catégories les gares allemandes :

- **Catégorie n° 1** : les très grandes gares accueillant du trafic à longue distance du type aéroport (20 gares) ;

– **Catégorie n° 2** : les grandes gares accueillant du trafic à longue distance (62 gares) ;

Ces deux catégories regroupent 1,5 % des gares allemandes.

– **Catégorie n° 3** : les gares accueillant à la fois du trafic à longue distance et du trafic de proximité (213 gares) ;

– **Catégorie n° 4** : les gares accueillant un très fort trafic de proximité (566 gares) ;

– **Catégorie n° 5** : les gares moyennes qui accueillent un trafic de proximité (1.347 gares) ;

– **Catégorie n° 6** : les haltes de proximité de type arrêt d'autobus (3.199 points d'arrêts).

Ces quatre dernières catégories regroupent 98,5 % des gares allemandes. **Les catégories 1 et 2 concentrent l'essentiel du potentiel commercial.**

En fonction de ces six catégories, la Deutsche Bahn a établi une grille des services qui sont fournis par chaque type de gare :

– pour toutes les catégories : le quai, le nom de la gare, la carte du réseau, les espaces pour les automates à billets, le système d'orientation, le nettoyage régulier, les poubelles, les panneaux d'information pour les transporteurs ;

– en outre, l'affichage de l'heure et des endroits pour s'asseoir (catégorie 5), plus la protection contre les intempéries (catégorie 4), plus un système d'affichage ou par haut-parleur (catégorie 3), plus une salle d'attente, des marquages pour les emplacements des voitures et des personnels de service (catégories 2 et 1), plus un point services (catégorie 1).

En fonction de ces catégories, qui sont analysées plus finement dans le tableau suivant en fonction des types de bâtiment ou de fréquentation, la Deutsche Bahn a établi une liste des services destinés aux différents types d'utilisateurs.

Cette répartition sert également de base aux offres commerciales qui se répartissent en quatre catégories :

– **supérieure** (pour une fréquentation de plus de 25.000 voyages par jour et une superficie commerciale de plus de 5.000 mètres carrés correspondant aux petits magasins, mais aussi aux centres commerciaux) ;

– **moyenne ou petite** (pour une fréquentation entre 5.000 et 25.000 voyageurs par jour, une superficie commerciale comprise entre 500 et 5.000 mètres carrés surtout orientée vers les besoins du voyage, avec la recherche de la plus haute optimisation des surfaces et l’installation d’un service franchisé) ;

– orientée vers **la vente de bâtiments vides** (qui n’offrent plus de fonctions liées au transport, ou qui n’ont plus que des fréquentations marginales) au profit des communes ou d’investisseurs privés.

TYPOLOGIE DES GARES ALLEMANDES ORIENTÉES VERS LES SERVICES

1	Équipements comparables à ceux des aéroports internationaux Bâtiments représentatifs situés au centre des grandes villes et offrant des prestations de service liées au chemin de fer	Offre étendue avec commerces attrayants, prestations de services individualisées Équipements haut de gamme
2	Gares importantes du réseau <i>Grandes lignes</i> et interfaces avec les aéroports Toutes les fonctions et prestations de service importantes	Assistance aux voyageurs aux heures d’affluence Niveau d’équipement comparable à la catégorie 1
3	Gares offrant des prestations couvrant les besoins individuels jusqu’à une heure tardive	Gares principales des villes moyennes
4	Gares avec un trafic régional et urbain très dense Nombreux usagers effectuant le trajet domicile-travail ne restant que peu de temps dans la gare	Équipements fonctionnels comparables à ceux d’une gare routière Attention particulière portée aux questions de propreté et de sécurité
5	Gares de villes de moindre importance et nombreuses gares de chemin de fer urbain Usagers effectuant essentiellement le trajet domicile-travail	Équipements robustes, résistant aux actes de vandalisme Attention particulière portée plus aux questions de nettoyage et de maintenance qu’aux équipements
6	Gares de régions à faible densité de population Garantie de prestations de base aux usagers du réseau de petites lignes	Équipements comparables à ceux des arrêts d’autobus Équipements limités au strict nécessaire

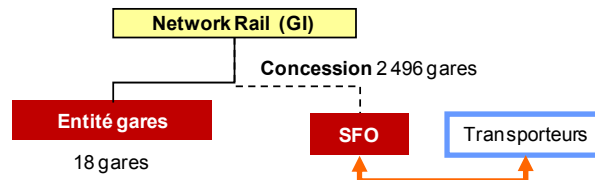
6. Les autres types de répartition des gares en Europe

L'analyse des solutions retenues par nos partenaires européens permet de constater que, pour l'essentiel, les gares en Europe font l'objet d'une gouvernance intégrée.

a) Royaume-Uni

Le gestionnaire d'infrastructure *Network Rail* (société privée à but non lucratif) est le propriétaire des 2.514 gares du Royaume Uni.

Network Rail gère en direct les 18 principales gares (dont 12 à Londres) et concède en franchise 2.496 gares au « *Station Facility Owner* » (SFO), qui est généralement le principal exploitant ferroviaire de la gare.



Les tarifs sont fondés sur le nombre de trains quittant la gare, et tiennent compte du nombre de passagers par jour et du nombre de voitures.

b) Espagne

Le gestionnaire d'infrastructure ADIF est le propriétaire des 1.584 gares espagnoles. ADIF gère en propre 1.095 gares :

– 94 principales gares dans un département indépendant *Dirección Ejecutiva de Estaciones* ;

– 437 gares au sein de la branche *Circulación* ;

– 564 gares au sein de la branche *Patrimonio* (564 stations).

ADIF concède par ailleurs 489 gares à l'entreprise ferroviaire RENFE.

Les tarifs sont publiés et non négociables. Il existe trois segments de gares qui sont fonction du niveau de trafic :

– *Catégorie 1* : Madrid Atocha, Barcelona Sants, Cordoba, Lleida, Sevilla, Zaragoza-Delicias ;

– *Catégorie 2* : Granada, Madrid Chamartin, Salamanca, etc ;

– *Catégorie 3* : autres gares.

Les tarifs sont fondés sur :

– la segmentation des gares en trois catégories ;

– le type de voyage : segmentation en fonction de la distance faite par le passager (4 types) ;

– le type de train : segmentation en fonction du temps passé à quai (3 types)

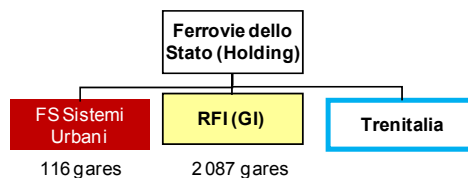
c) Italie

Filiale de la holding italienne *Ferrovie dello Stato*, *FS Sistemi Urbani* gère les 116 principales gares. FS SU confie par concessions une partie du compte valorisation à deux sociétés indépendantes :

– *Grandi Stazioni* pour les 13 principales gares ;

– *Centostazioni* (partenariat FdS / Archimede) pour 103 gares.

RFI (GI) gère pour sa part les 2.087 autres gares italiennes.



Quatre segments de gares fondés sur le nombre de passagers/jour, la taille et la position géographique :

– Platinum : 15 grandes gares ;

– Gold : 99 moyennes gares ;

– Silver : 823 moyennes et petites gares et gares métropolitaines ;

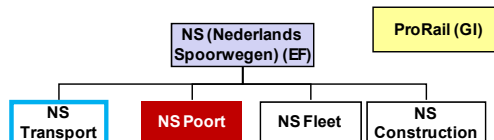
– Bronze : 1.266 autres gares régionales.

d) Pays-Bas

Le gestionnaire d'infrastructure *ProRail* (GI) possède les voies et les quais.

L'entreprise ferroviaire *Nederlands Spoorwegen* (NS) – EF privé mais détenu par l'État – est composé de quatre branches dont :

- NS Poort qui possède et gère les 386 gares ;
- NS Transport qui gère les opérations sur trains, la vente de tickets, etc.



Trois segments de gare en fonction du nombre de passagers/jour stations segments.

– Segment 1 : les quatre plus grandes gares : Amsterdam, Utrecht, Rotterdam, Den Haag (80.000-150.000 passagers/jour en semaine) ;

– Segment 2 : 38 gares moyennes (10.000-60.000 passagers/jour en semaine) ;

Segment 3 : autres gares.

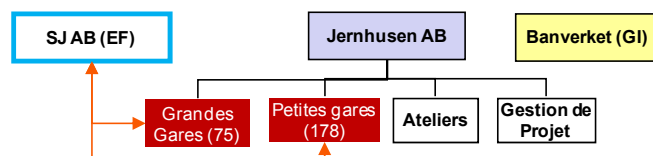
Les droits d'accès sont fondés sur le nombre d'arrêts de trains dans la gare.

e) Suède

Le gestionnaire d'infrastructure *Banverket* (GI) possède les voies, les quais et les lieux dits publics des gares (tunnels, escaliers...).

Jernhusen AB, société privée à but non lucratif, est administrateur du patrimoine immobilier sur le périmètre des gares.

Jernhusen AB est composé de quatre structures indépendantes :



7. Les enseignements de la comparaison européenne

Ces exemples permettent de tirer plusieurs enseignements :

(1) Sur la gouvernance des gares en Europe

– **plusieurs modèles coexistent, en termes de propriété et de gestion à l'échelle européenne ;**

– **la gestion des gares est souvent adossée à une activité de transporteur** (Pays-Bas, Suède, Danemark, Suisse, Royaume-Uni, Italie pour les plus grandes gares), sauf lorsque l'exploitant ferroviaire et le gestionnaire d'infrastructures restent partie d'une même entité (comme en Allemagne) ; seules l'Espagne et l'Italie, pour les plus petites gares, ainsi que le Royaume-Uni, pour les seize plus grandes gares, font exception à cette règle ;

– **les organisations qui choisissent de confier la gestion des gares à un transporteur choisissent en général le transporteur principal pour assurer cette mission.**

(2) Sur les modèles économiques

Une grille tarifaire est généralement publiée annuellement par le régulateur ou le gestionnaire des gares, à l'exception du Royaume-Uni qui négocie au cas par cas (par gare et par transporteur).

Les tarifs sont généralement segmentés par type de gare, constat qui conduit à s'appuyer sur une typologie des gares adaptée aux nouveaux enjeux des gares contemporaines.

Les tarifs des gares allemandes sont segmentés par taille, mais aussi par région, afin de tenir compte des subventions distinctes d'une région à l'autre. Le train départ constitue la principale unité de facturation de l'accès en gare : à noter que nulle part en Europe n'existe une tarification directement liée au nombre de passagers.

Dans cinq pays européens, le prix au train est pondéré en fonction de la typologie des trains :

- taille du train : Allemagne, France ;
- distance parcourue : Espagne, Italie ;
- nombre de voitures : Royaume Uni.

Une notion complémentaire est utilisée en Espagne avec un fort impact sur le niveau de prix : la facturation du temps d'immobilisation du quai. Les

critères d'évolution des prix sont l'inflation, les flux et les nouveaux équipements/investissements.

À noter que cette ouverture pose une question majeure d'aménagement du territoire : quelle entreprise de transport va jouer « **la Gare low-cost** », c'est-à-dire l'ouverture à la concurrence sur le marché grande ligne. Il s'agit de la question du sillon, des sillons, et d'une gare permettant de drainer à bas coût un segment de marché majeur. **Contrairement à l'avion et aux aéroports, les gares sont très nombreuses et les points d'arrêt potentiels low-cost multiples.** Ils engagent pourtant l'aménagement du territoire tant régional qu'urbain. Une circulaire organise le débat et le processus de décision en matière de localisation des gares TGV nouvelles. **Il serait cohérent d'étendre ce processus de décision à l'ouverture de gares low-cost TGV.**

Cette novation majeure due à l'ouverture à la concurrence intramodale pointe les limites d'une typologie qui ne serait bâtie que sur le territoire tel qu'il est ou sera à court terme. La prospective à long terme est un facteur structurant de l'intention d'agir. La planification, pour souple et adaptative qu'elle soit, ne peut se contenter d'être le résultat de coups successifs sur le marché sauf à priver les territoires de la maîtrise de leur destin.

L'ouverture à la concurrence intra-modale pose partout en Europe la même question : les autres opérateurs vont-ils jouer le jeu sur leur propre territoire ? Une typologie fondée sur les coûts de fonctionnement de la gare est quasi arrêtée un peu partout en Europe. Il s'agit d'établir une série de prix relatifs aux facilités essentielles dues par les opérateurs historiques ou dominants aux nouveaux entrants sur le marché ferroviaire, grandes lignes donc. Plus la gare est grande, en ville, plus elle comporte de services et commerces apportant des revenus, allégeant les charges d'exploitation de l'espace voyageur de la gare. La tarification est généralement segmentée par type de gares, parfois aussi par régions.

C. LES FAMILLES DE TYPOLOGIE

De ce rapide tour d'horizon, émergent trois familles de typologie pour agir :

1. Les typologies qui sont fondées sur les flux voyageurs propres au transport ferroviaire, au bâtiment de la gare et ses abords immédiats

Elles ont pour objectif de définir, au-delà du service de base à offrir au voyageur dans toutes les gares, des niveaux de service complémentaires au client. Essentiellement, il s'agit de services complémentaires du transport ou de commerce. **Le monde ferroviaire, plus ou moins refermé sur ses intérêts financiers, ses atouts fonciers, cherche à bénéficier des flux de voyageurs pour valoriser des espaces de gare.** Il l'a fait hier pour trouver des ressources complémentaires à celles du billet de train, il le fera demain pour des ressources complémentaires aux tarifs d'accès des transporteurs (des trains) à la gare.

Cette logique, de l'intérieur du chemin de fer, ne perçoit le territoire qu'à travers les recettes qu'il peut procurer. Les acteurs gare du chemin de fer sont mis en situation de faire payer le plus cher possible, aux concessionnaires commerçants, les mètres carrés de surfaces qui ne sont pas nécessaires au service de transport des voyageurs, c'est-à-dire au passage des flux : accueil, information, billetterie, attente... Ce modèle de typologie est dominant.

La Suisse, avec sept millions d'habitants, est de la taille d'une grosse région française. Son chemin de fer n'a pas subi le découpage européen. Il est symptomatique que le président des Chemins de Fer suisses ait édicté, dans la gare de Zürich, la règle d'occupation du hall principal de la gare par des activités commerciales ou culturelles qui ne peut se faire que la moitié du temps ; l'autre moitié, le hall devant rester vide d'activités – comme une place de la ville –, c'est-à-dire comme un espace ouvert, appropriable par le voyageur comme par l'habitant de la grande ville.

2. La typologie destinée à classer les gares en fonction des facilités essentielles

Chaque pays s'est doté de règles du jeu dont l'impact financier est contrôlé, plus ou moins en l'état actuel, par un régulateur. Le train départ constitue la principale unité de facturation de l'accès en gare. Il n'existe pas de tarifications directement liées au nombre de voyageurs : mais il en existe liées accessoirement au nombre de voyageurs. L'évolution du prix d'accès est néanmoins déterminée par les nouveaux équipements et par les investissements.

Cette approche est évidemment caractérisée par la nécessité pour l'industrie lourde qu'est le ferroviaire de s'ouvrir à la concurrence intramodale « sur le marché ». Il s'agit par conséquent du trafic grandes

lignes. On est là encore plus au fond de l'intérieur du chemin de fer : le territoire, ses habitants et ses entreprises, leur devenir, sont hors de vue de l'industrie lourde.

3. La typologie de la gare comme élément-clé du développement

Une troisième typologie apparaît, par contraste, au mieux implicite, au pire absente : celle découlant de la gare comme élément-clé du développement urbain, économique et social, au sein d'une agglomération, d'un territoire, en regard de la lutte contre le changement climatique, mais aussi des autres enjeux du développement durable: bien-être, économie durable, ressources naturelles, biodiversité, nuisances et risques.

Si le Grenelle de l'environnement a bien identifié et fait largement partager les enjeux et, parmi eux, la priorité de la limitation des émissions de gaz à effet de serre, l'analyse de leurs conséquences et le passage à l'acte restent à faire tout aussi largement en matière de gares. Plus précisément, beaucoup a été fait ici ou là, ce qui constitue autant de matière, de références à capitaliser et à diffuser. Mais il apparaît clairement nécessaire de monter d'un cran la volonté politique : à savoir **élaborer systématiquement une stratégie, lever certains obstacles physiques, financiers ou d'opinion identifiés, structurer un cadre, engager une démarche pour le passage à l'opérationnel et à la gestion des gares contemporaines**. C'est la mission confiée par le Premier ministre, objet du présent rapport: articuler l'aménagement et le transport.

D. ESQUISSE DE TYPOLOGIE ARTICULANT L'AMÉNAGEMENT ET LE TRANSPORT

1. Le chemin de fer

Hors le métro parisien et les 65 gares RER RATP, 3.054 gares desservent bien plus de 3.000 communes parmi les 36.000 communes françaises : soit que ces gares aient été construites à la limite de deux communes ; soit que le service de déplacement qu'elles offrent dépasse largement la limite communale. Des noms génériques peuvent être posés sur la diversité d'offres de déplacement de ces gares : TER, francilien, grandes lignes. Les Conseils régionaux et l'État en sont les autorités organisatrices, pour la partie ferroviaire. Il faut compléter par le département, l'intercommunalité, la commune pour l'ensemble des services de transport concourant à la gare ferroviaire.

2. Les territoires

355 pôles urbains de plus de 10.000 habitants regroupent plus de la moitié de la population française de la métropole ; près des trois quarts si l'on y ajoute le périurbain généré par ces pôles. L'ensemble constitue ce que l'INSEE appelle « *aires urbaines* », des aires urbaines qui font système. Là aussi, des noms génériques peuvent être posés sur la diversité d'aménités qu'offrent ces territoires à leurs habitants et à leurs entreprises : urbain, périurbain, rural. Communes, intercommunalités, départements, régions, État en sont les gouvernements. **Comme pour les transports, la gouvernance n'est pas homogène à une quelconque segmentation de cette offre d'aménités.**

3. L'objectif majeur de la typologie et les critères de sa constitution

Si l'on doit donner **un objectif majeur et dominant à cette typologie**, il s'agit d'adapter les gares à l'enjeu prioritaire de la lutte contre le changement climatique et au développement durable en général : c'est-à-dire un développement soutenable au plan économique, social, environnemental. Un doublement voire un quadruplement du trafic ne peut être exclu; pas plus qu'il n'est inscrit dans le marbre. Il paraît par conséquent judicieux d'identifier les gares qui ne pourront pas encaisser en l'état un tel trafic pour des raisons d'infrastructure, de parc de trains, d'espace de la gare ou de ses accès multimodaux. Il paraît tout aussi judicieux d'identifier les quartiers de gare qui ne pourront pas supporter en l'état une telle augmentation, les gares et leur quartier sur lesquels un report est possible, les territoires et les gares à potentiel de développement.

Le rayon d'attraction de la gare, le territoire qu'elle dessert, les services de déplacement qu'elle rend, son potentiel de développement sont autant de critères discriminants d'une telle typologie. Les territoires et les réseaux de transport font système: au plan national avec les TGV-grandes lignes, au plan régional avec les TER et les transports en communs ruraux, au plan des agglomérations avec les TER et les transports en commun urbains et périurbains, l'Île-de-France étant spécifique.

La typologie proposée au titre du présent rapport ne peut se fonder que sur l'analyse de l'existant dans une perspective d'augmentation massive des flux, multiplication par deux ou quatre.

4. Le système gares TGV-grandes lignes et le territoire national

Au plan national, les gares TGV et grande ligne sont structurantes. Dans la quasi totalité des cas, elles sont interconnectées avec le réseau TER ; elles le sont toujours en Île-de-France. Leur trafic est alors composé d'une grande part de voyageurs TER et d'une petite part (relative) grandes lignes. Ces gares structurent le territoire : leur rayon d'attraction est bien supérieur à celui de la commune, à celui d'une gare monofonctionnelle TER ou francilien. Il va jusqu'à plusieurs dizaines de kilomètres. Leur emplacement dans la région, dans ou hors les murs de la ville est stratégique.

Sauf desserte marginale, **elles font gagner dix ans de croissance de trafic TER à leur mise en service.** Nouvelles, plutôt rarement, ou logées dans la gare existante, elles structurent le trafic: elles déterminent par la polarité qu'elles génèrent des potentiels de trafics, TER ou francilien dans la gare proprement dite ou sur le chapelet de gares qui y conduit. Elles ont un effet dimensionnant sur l'accès à ces gares. Elles pèsent en conséquence sur une typologie pour agir en région, aussi longtemps que leur programmation n'est pas arrêtée. Le cadre et le lieu de réflexion sont nationaux et gouvernés.

Parmi elles, **les six méga-gares parisiennes constituent à elles toutes seules un type à part, demandant un traitement spécifique, gare par gare.** Ce traitement ne peut être effectué indépendamment des gares TGV développées et développables en région Île-de-France, hors Paris intra-muros. **Cet ensemble de gares TGV francilien a un impact sur la plupart des régions françaises. Les gares *low-cost* qui pourraient être créées relèvent donc d'une décision nationale.**

5. Les sous systèmes Gares TER et leur territoire régional et urbain

Région par région, une réflexion sur la typologie pour agir apparaît incontournable en fonction de la localisation des lieux d'emploi et de logement, actuels et futurs, c'est-à-dire de la diminution du besoin de transport à la source, de l'identification des gares saturables sous l'effet du « facteur 4 » et des jeux de report de trafic possibles. Une réflexion d'agglomération sur la typologie pour agir apparaît tout aussi incontournable, agglomération par agglomération. Il revient à chaque région d'en décider les modalités régionales, à chaque agglomération d'en décider les modalités urbaines.

Une stratégie régionale est en tout état de cause nécessaire, intégrant les stratégies des agglomérations ou plus précisément des aires urbaines. Une

telle stratégie a notamment pour objet d'indiquer les localisations préférentielles des emplois et des logements, de définir en conséquence les projets et les investissements à réaliser sur la chaîne infrastructures-parcs de trains-gares-accessibilité multimodale ainsi que les développements du quartier de la gare et du territoire, et ce à la double échelle de la région et de l'agglomération. Pour ce faire, il est proposé une double approche: la gare pour le territoire, la gare comme lieu de vie.

6. La Gare pour le territoire

Une première analyse en ce sens n'a pu aboutir, à l'échelle du territoire national, faute de données disponibles dans le temps imparti à la présente mission. Une première approche a néanmoins pu être faite sur les 45 pôles urbains majeurs français métropolitains. Elle pourrait être menée à bien au-delà du temps de la présente mission, et diffusée.

Il s'agit dans un premier temps d'identifier, région par région, les lieux et les gares pivot, *a priori* les plus critiques.

Les 22 régions métropolitaines incluent au moins un pôle urbain supérieur à 125 000 habitants (hors Corse). A ce rang, 44 pôles urbains totalisent 16,4 millions d'habitants, près des deux tiers de la population des pôles urbains de province. Ile France comprise, les 45 pôles urbains totalisent 26,5 millions d'habitants, soit les trois quarts de la population des pôles urbains métropolitains et près de la moitié de la population métropolitaine. Là sont probablement concentrés la plupart des augmentations de flux générant des besoins volumineux en projet et en investissements.

LISTE DES 45 PRINCIPAUX PÔLES URBAINS FRANÇAIS

Pôles urbains (libellé de l'unité urbaine)	Population 2006	Population 1999	Variation annuelle de la population entre 1999 et 2006
Paris (00851)	10 142 977	9 643 880	71 300
Marseille-Aix-en-Provence (00758)	1 418 481	1 349 584	9 842
Lyon (00757)	1 417 463	1 348 422	9 863
Lille (partie française) (59702)	1 016 205	1 000 714	2 213
Nice (06701)	940 017	889 265	7 250
Toulouse (31701)	850 873	761 107	12 824
Bordeaux (33701)	803 117	754 017	7 014
Nantes (44701)	568 743	545 063	3 383
Toulon (00756)	543 065	519 561	3 358

Douai-Lens (00755)	512 462	518 675	-888
Strasbourg (partie française) (67701)	440 265	427 184	1 869
Grenoble (38701)	427 658	419 468	1 170
Rouen (76702)	388 798	389 929	-162
Valenciennes (partie française) (59701)	355 660	357 295	-234
Nancy (54701)	331 279	331 249	4
Metz (00754)	322 946	322 448	71
Montpellier (34701)	318 225	288 059	4 309
Tours (37701)	306 974	297 439	1 362
Saint-Etienne (00753)	286 400	292 166	-824
Rennes (35701)	282 550	272 182	1 481
Avignon (00751)	273 359	253 581	2 825
Orléans (45701)	269 283	263 252	862
Clermont-Ferrand (63701)	260 657	258 542	302
Béthune (00752)	259 293	259 194	14
Le Havre (76701)	238 776	248 560	-1 398
Mulhouse (68701)	238 638	234 188	636
Dijon (21701)	238 088	237 203	126
Angers (49701)	227 771	226 912	123
Reims (51701)	212 021	215 556	-505
Brest (29701)	206 394	210 058	-523
Caen (14601)	196 323	199 381	-437
Pau (64601)	193 991	181 471	1 789
Le Mans (72601)	192 910	194 757	-264
Bayonne (00653)	189 836	179 008	1 547
Dunkerque (59601)	182 973	191 107	-1 162
Perpignan (66601)	178 501	162 653	2 264
Limoges (87601)	177 439	173 243	599
Nîmes (30601)	161 565	148 866	1 814
Amiens (80601)	161 311	160 767	78
Annecy (74601)	144 682	136 771	1 130
Saint-Nazaire (44601)	143 106	136 930	882
Besançon (25602)	134 951	134 335	88
Troyes (10601)	131 039	128 864	311
Thionville (57601)	130 437	130 429	1
Poitiers (86601)	126 652	119 403	1 036
Total 45 poles yc IdF	26 544 154	25 512 738	147 343
	72%		
Total sans IdF	16 401 177		

Source Insee

La SNCF identifie dans ces pôles 63 gares majeures, dont 7 en Île-de-France, totalisant près de la moitié des voyageurs en France, RER et TER compris. Cette esquisse mériterait d'être complétée par les flux des autres gares des pôles urbains. Elle vaudrait également d'être poursuivie sur les autres pôles urbains de plus petite taille et en milieu rural.

7. La Gare lieu de vie

Les flux des grandes lignes ne pèsent que 13 % du trafic régional : 10 % en Île-de-France, 33 % hors Île-de-France. 87 % des flux voyageurs sont donc locaux. Mais 83 % des flux de voyageurs passent aussi par une gare francilienne.



La gare est donc un lieu de la vie quotidienne, particulièrement en Île-de-France. Sous cet angle, un flux de 2.000 ou de 10.000 voyageurs passant matin et soir dans une gare est quantitativement équivalent à une ville de 2.000 ou de 10.000 habitants passant tous, matin et soir, dans le même lieu. Abordée comme telle, en l'état des flux, la typologie suivante peut être avancée, l'Île-de-France étant traitée à part :

Le comptage des voyageurs est traditionnellement fait par les opérateurs de transport en nombre d'entrants qui sortent nécessairement de la gare d'arrivée au bout de leur trajet. Une gare voit donc passer à peu près deux fois son nombre d'entrants, sans compter les correspondances et les citadins qui ne font que traverser la gare sur leur chemin. Pour rester lisible, et cohérent avec les chiffres habituellement publiés, les flux ci-après sont comptés en entrants.

a) Les grandes Gares régionales (type 2 et 3)

Ce sont les gares localisées en milieu urbain dense qui comptent plus de 2000 voyageurs par jour. **88 gares génèrent 60 % des flux de passagers hors Île-de-France.** Parmi ces 88 gares, 13 comptent plus de 10.000 entrants par jour ; elles pèsent plus du quart des flux hors Île-de-France.

La gare Grandes Lignes, TGV et TER, qui est représentée par un ou deux sites dans une Agglomération, sera probablement concernée par l'ensemble des questions de capacité induites par la croissance de flux multipliés par quatre, depuis l'infrastructure jusqu'au quartier et au territoire. Les autres gares de l'Agglomération seront probablement concernées, d'abord par l'accessibilité, par l'effacement de la coupure créée par la voie ferrée – « l'autre côté des voies » -, et par les aménités de la gare et de son quartier.

b) Les Gares comprises entre 300 et 2000 voyageurs par jour (type 4 et 5)

Ce sont les gares directement concernées par la multi-modalité. **Ces 362 gares voient passer 28 % des flux régionaux actuels.** Elles se distinguent selon qu'elles sont gares de correspondance, Grandes Lignes et TER ou purement TER. Parmi elles, les gares au milieu de la ville demanderont moins à travailler la capacité d'accueil de la gare, en tant que telle, que ses abords et les aménités urbaines que l'on peut y trouver. Un éventuel passage souterrain ou supérieur, en lieu et place du passage planchéié, donc à équiper pour les personnes à mobilité réduite, sera nécessaire au vu de l'augmentation du trafic. En milieu rural, elles demandent en tout ou partie un ensemble de services minimaux au voyageur, tels que représentés par la gare test de Niederbronn.

c) Les autres gares TER de moins de 300 voyageurs par jour (type 6)

Sur cette série - la plus nombreuse, a priori en milieu rural ou en zone périurbaine - se pose la question de l'utilisation du bâtiment voyageur de la gare. Quels services y installer, du transport, de la commune, assurant un mieux au voyageur ? **Ces 2071 gares totalisent 12 % des flux actuels.** Parmi elles, certaines peuvent être à fort potentiel de développement territorial et de déplacement. Elles doivent évidemment être traitées en conséquence.

Tableau des Gares régionales

Types De Gares	Nombre de Gares	Nombre d'entrants par jours	% des entrants	Entrants (en millions de voyageurs par an)
Type 2	13	plus de 10.000	26	63
Type 3	75	2.000-10.000	34	83
Type 4	61	1.000-2.000	10	24
Type 5	301	300-1.000	18	44
Type 6	2071	moins de 300	12	29
Total	2521		100	243

d) La spécificité francilienne

Elle tient en une phrase : le réseau radial historique est saturé. Il n'est pas de politique gare et territoire à long terme sans décision coordonnée, programmée et financée d'un réseau complémentaire de grande ampleur. Le plan de modernisation des transports, en chantier, en est la clé. Arc-express, CDG express, Éole, tangentielles, les projets sont connus.

Moins spectaculaire mais tout aussi nécessaires, les renforcements capacitaires du réseau existant constituent le plus gros de la solution. L'ensemble de ces investissements sera d'autant plus supportable financièrement et réalisable dans le temps que le rapprochement de l'emploi et du logement sera énergique, que l'agglomération multipolaire sera effectivement reconnue et développée par les différentes échelles de gouvernement des territoires franciliens.

La taille de la région parisienne, sa dimension économique et sociale, les besoins en financement font d'une stratégie des gares franciliennes, intégrant le rapprochement domicile-travail, un élément-clé à enjeu national. Le traitement de la deuxième couronne agglomérée, où se situent les marges de développement les plus fortes et les moins coûteuses, est décisif. Une idée évoquée ici ou là mérite d'être prise en considération : celle qui consiste à utiliser la francilienne, autoroute périphérique, pour y loger un service de bus express, structuré comme un RER : inter-stations d'au moins 2 km, gares multimodales branchées sur les réseaux de bus et de vélos locaux,

parkings de rabattement, voire réserves foncières pour des aménagements futurs.

Une nouvelle génération de gares entre dans ce cadre. Une typologie peut être esquissée qui distingue :

1) Les 6 grandes gares parisiennes TGV et francilien (SNCF et RER RATP) ; à elles six, elles pèsent 21 % du trafic francilien ;

2) Les grandes gares franciliennes ; 10 gares voient passer plus de 30.000 entrants par jour et pèsent 21 % du trafic francilien.

3) Les autres grandes gares franciliennes ; 77 gares voient passer entre 10.000 et 30.000 entrants par jour et pèsent 33 % du trafic francilien. Avec les précédentes elles totalisent les $\frac{3}{4}$ du trafic régional.

4) Les autres gares : 356 gares à moins de 10.000 entrants par jour voient passer 25 % du trafic régional.

Parmi l'ensemble de ces gares, celles qui sont à fort potentiel de développement urbain et de transport constituent une ressource précieuse pour le développement durable de la région, au moindre coût global.



Tableau des Gares Franciliennes

	Nombre de Gares (1)	Nombre d'entrants par jours	Nombre de gares SNCF	Nombre d'entrants SNCF (2)	Nombre de gares RATP	Nombre d'entrants RATP (2)	Total par type de gares	% du total des gares de l'Ile de France
Type 1	6	Gares parisiennes	6	178	2	72	250	21
Type 2	10	plus de 30.000	8	105	6	136	241	21
Type 3	77	10.000 à 30.000	54	223	25	163	386	33
Type 4	356	moins de 10.000	322	227	34	67	294	25
Total	449		390	733	67	438	1170	100

(1) Certaines gares sont simultanément gare SNCF et gare RATP

(2) En millions de voyageurs

L'application arithmétique d'un facteur deux à ces flux souligne l'ampleur de l'enjeu.

7. Le pilotage et les partenariats

Cette analyse sommaire des territoires, des flux et des gouvernances esquisse une typologie dans laquelle se pose systématiquement la question du pilote, étant entendu que la concertation à tous les échelles est incontournable :

– **les gares TGV-TER, où qu'elles soient sont à pilotage national** pour ce qui est de leur localisation et de leurs fonctionnalités nationales ;

– **les gares des aires urbaines de plus de 10 000 habitants** : il s'agit d'une part des gares majeures grandes lignes-TER de la ville centre qui reprennent forcément la plupart des gares évoquées plus haut ; d'autre part, des

gares TER situées dans l'aire urbaine avec lesquelles elles font système. **Leur pilotage relève de l'agglomération ;**

– les autres gares régionales sont à pilotage régional, étant entendu qu'une intégration des stratégies des aires urbaines dans l'ensemble régional est incontournable.

Les gares à fort potentiel de croissance territorial et de flux manquent dans cette esquisse. Elles ne peuvent être déterminées que par une réflexion stratégique régionale, réflexion qui ne manquera pas d'arrêter une typologie adaptée à son territoire. Le cas francilien est particulièrement aigu.

Madame la Présidente du Conseil Régional,
Monsieur le Président du Conseil Général,
Monsieur le Député-Maire,
Madame la Présidente de l'Agglomération,
Monsieur le Directeur de l'Équipement,
Madame la Directrice Régionale de la SNCF,
Monsieur le Directeur Régional de RFF,
et Monsieur le Chef de Gare

SONT HEUREUX DE VOUS INVITER À
PRENDRE VOTRE TRAIN VOIE B.

RSVP



III. LES CONSTATS

Les visites de terrain ainsi que la prise en compte de certains éléments qui constituent l'enjeu de la gare contemporaine permettent d'effectuer plusieurs constats déterminants :

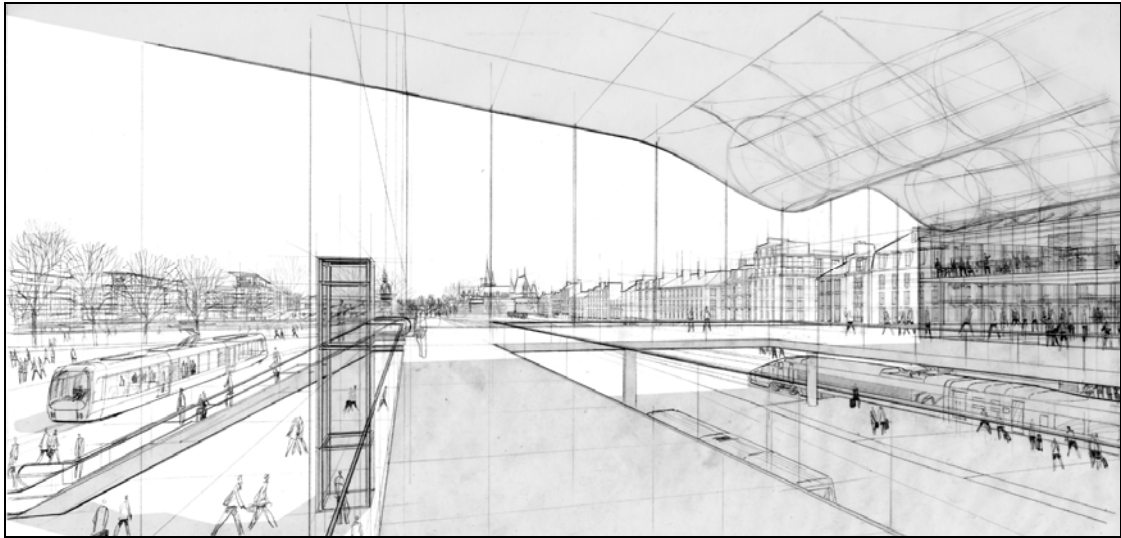
- A. La motivation et la compétence des acteurs.
- B. Les conséquences négatives du fractionnement du ferroviaire en France.
- C. L'ampleur des retards d'investissement.
- D. Les retards de l'information multimodale et de la billettique.
- E. L'indispensable besoin d'unité dans la réalisation des projets et dans la gestion des pôles multimodaux.
- F. Les exigences du droit de la concurrence.

A. LA MOTIVATION ET LA COMPÉTENCE DES ACTEURS

Tous les acteurs que j'ai rencontrés au cours de mes visites de terrain ont démontré leur engagement et leur enthousiasme pour les projets engagés. Malgré des obstacles parfois insurmontables – de financements croisés problématiques dans leurs calendriers et leurs montages, de complexité bureaucratique, d'enchevêtrement des compétences –, les chefs de projet et les partenaires persévèrent jusqu'à l'entêtement pour faire émerger des réalisations qui se déroulent sur de longues années, bien au-delà d'une vie de projet normale.

1. La SNCF

On notera le rôle particulier de la Direction de l'Aménagement, de l'Architecture et des Bâtiments de la SNCF et de sa filiale, l'AREP, qui dispensent leur savoir faire dans le monde entier.



Projet de l'AREP pour la Grande Gare de Nantes

Mobilisée depuis vingt ans sur les projets de rénovation de Gares liés à l'arrivée du TGV, la **Direction de l'Aménagement, de l'Architecture et des Bâtiments** et son responsable, M. Jean Marie Duthilleul, ont développé un savoir faire très pertinent qui est indispensable pour l'élaboration de projets de Grande Gare et des projets d'aménagements urbains qui leurs sont liés : évaluation des flux en lien avec les transporteurs et les AOT locales, dimensionnement du projet de Gare, (avec d'éventuels phasages dans le temps), esquisse du projet commun. Ils ont ainsi facilité « *l'émergence du projet commun* », c'est-à-dire la réalisation de la première étape des projets, souvent bloquante.

2. La RATP

La RATP est, elle aussi, très organisée pour conduire les projets de modernisation et d'agrandissement des stations et des Gares en Ile-de-France par l'intermédiaire de sa Direction du développement et de l'action territoriale (DAT). Elle fait face à des défis considérables tels que la rénovation de la gare souterraine du réseau express régional (RER) Châtelet les Halles. En Ile-de-France, le STIF a planifié ces projets, mais on doit constater que, globalement, seul un nombre limité d'entre eux ont aujourd'hui abouti du fait de la complexité des procédures et des partenariats nécessaires.

3. Les collectivités locales

Les Régions, Départements et Agglomérations se sont progressivement impliqués dans ces projets de gares. La mobilisation à l'occasion de l'arrivée des TGV, dont les projets de lignes intègrent généralement le financement des Gares, en a été un moteur puissant. De la même manière, dans le cadre de planifications coordonnées, les Régions et la SNCF ont accompagnés les communes dans l'aménagement des gares TER.

4. RFF

RFF a été fortement impliqué dans l'ensemble de ces projets, en tant que propriétaire. Là aussi la mobilisation a été réelle, même si les difficultés financières constituent une contrainte forte, dans une situation d'absence totale de financement des Gares pour la partie RFF. C'est l'explication du quasi abandon des verrières et des autres marquises sur les quais, – objets de prestige si coûteux à rénover –, et pourtant si importants dans l'ambiance de la Gare. RFF a par ailleurs une stratégie très autonome de valorisation de ses terrains autour des gares, dont les objectifs sont explicitement fixés par l'État.

5. Les autres partenaires

Les partenaires privés ne sont pas absents pour le financement des commerces, la construction de parkings et autres partenariats assez naturels avec des acteurs économiques. L'ensemble des acteurs sont donc mobilisés et porteurs de compétences permettant de contribuer à la réussite de ces projets partenariaux de Grande Gare.

B. LES CONSÉQUENCES NÉGATIVES DU FRACTIONNEMENT DU FERROVIAIRE EN FRANCE

Les collectivités publiques, qu'elles aient en charge l'organisation des transports (SNCF, Région, Département, Agglomérations et Intercommunalités) ou l'aménagement urbain ont toujours besoin de s'entendre pour étudier et mettre en œuvre des opérations d'aménagement cohérentes de la gare et de ses abords, comprenant la plupart du temps :

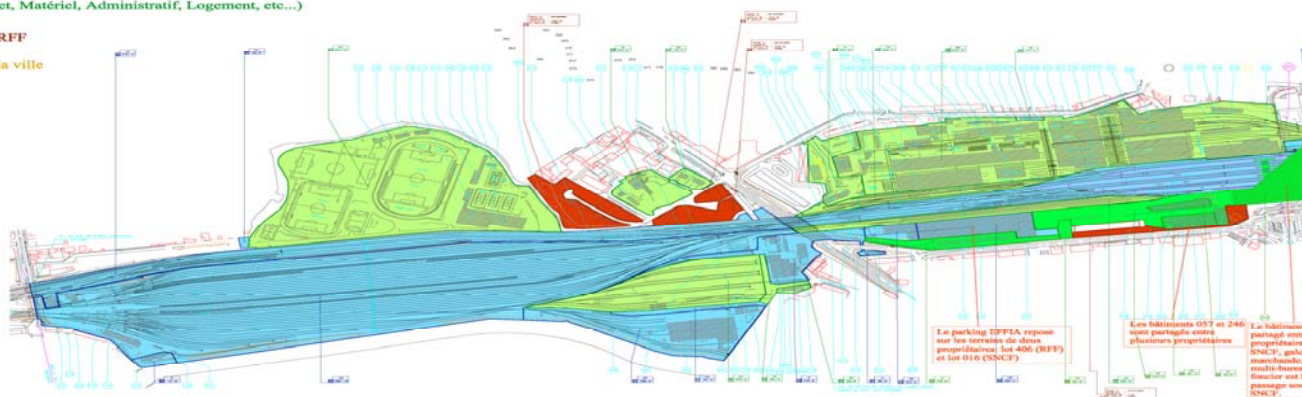
- la restructuration du bâtiment-voyageurs et de ses accès ;

- la création d'une gare routière et de parcs de stationnement ;
- le réaménagement des voiries environnantes et de desserte ;
- la réalisation de programmes immobiliers publics ou privés.

Le fractionnement des propriétés et le faible nombre de projets aboutis conduisent aujourd'hui à la valorisation de peu de sites. En effet, cette valorisation ne peut être obtenue qu'en travaillant sur l'ensemble des parcelles et des propriétés, en construisant un projet commun, avant de restituer à chacun la part qui est la sienne. Or, **ce travail sur le foncier est rendu difficile du fait de la complexité de la domanialité ferroviaire en France et du fractionnement des propriétés.**

GARE DE RENNES

- Terrain RFF
- Terrain SNCF - Exploitation gare
- Terrain SNCF - GID et Infra
- Terrain SNCF - Autres (Fret, Matériel, Administratif, Logement, etc...)
- Terrain Tiers ni SNCF, ni RFF
- Terrain Tiers propriété de la ville



Un exemple de fractionnement foncier : la Gare de Rennes

S'agissant de la SNCF, l'article 20 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs prévoit le dispositif de gestion par la SNCF des biens immobiliers qu'elle acquiert ou qui lui sont remis en gestion et pour lesquels la SNCF a la qualité de « quasi-proprétaire » :

« Sous réserve des dispositions législatives applicables aux ouvrages déclarés d'intérêt général ou d'utilité publique, l'établissement public exerce tous pouvoirs de gestion sur les biens immobiliers qui lui sont remis ou qu'il acquiert ; il peut notamment accorder des autorisations d'occupation, consentir des baux, fixer et encaisser à son profit le montant des redevances, loyers et produits divers. Il peut procéder à tous travaux de construction ou de démolition. Il assume toutes les obligations du propriétaire. Il agit et défend en justice aux lieux et place de l'État. »

Il est ajouté que *« les biens immobiliers utilisés, pour la poursuite de ses missions, par l'établissement peuvent être repris par l'État ou cédés à des collectivités territoriales pour des motifs d'utilité publique, moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur de reconstitution. »*

Les modalités d'application en sont fixées par le décret n° 83-816 du 13 septembre 1983 relatif au domaine confié à la Société nationale des chemins de fer français qui prévoit entre autres que *« La Société nationale des chemins de fer français peut accorder des autorisations ou signer des conventions d'occupation temporaire du domaine public ferroviaire qu'elle gère »* (article 2) et pour lesquelles elle fixe des redevances après consultation des services fiscaux (article 4).

1. Les difficultés résultant des conditions d'aliénation des biens de la domanialité ferroviaire

En cas d'aliénation **de biens par la SNCF**, si les biens concernés sont utilisés par la SNCF pour la poursuite de ses missions, l'entreprise reçoit une indemnité fixée par le directeur des services fiscaux et égale à la valeur de reconstitution du bien repris (article 9). S'il s'agit de biens détenus par la SNCF, mais non affectés à la poursuite de ses missions, ces biens peuvent être aliénés par la SNCF et à son profit (article 11).

RFF, propriétaire de son patrimoine, décide de la vente de ses biens par une simple décision de son Conseil d'administration. Les biens utilisés pour la poursuite de ses missions peuvent être cédés à l'État ou à des collectivités territoriales pour des motifs d'utilité publique, moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur de reconstitution fixée par le directeur départemental des services fiscaux (loi n° 97-135 article 11 ; décret n° 97-444 article 52).

Lorsqu'il s'agit d'un bien immobilier devenu inutile à la poursuite de ses missions, RFF en informe le préfet, le président du conseil régional, le président du Conseil général et le maire de la commune où est situé le bien. L'État et les collectivités disposent d'un délai de deux mois pour manifester leur intention de se porter acquéreur du bien (décret n° 97-444 article 51). Les déclassements affectant la consistance du réseau sont soumis à l'autorisation préalable de l'État, après avis de la région (loi 97-135 article 11).

2. La complexité de la maîtrise d'ouvrage dans une opération réunissant une pluralité d'acteurs

Si chacune des collectivités doit conserver la maîtrise d'ouvrage des aménagements relevant des services publics dont elle a la charge, elle peut la déléguer ou s'en dessaisir dans des conditions très encadrées par le Code des marchés publics ou par la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique, dite « loi MOP ».

a) Les partenariats conventionnels

Les collectivités peuvent mettre en œuvre des outils conventionnels leur permettant de coordonner leur action en vue d'intervenir sur un même site comme cela est nécessaire dans les opérations envisagées. Des protocoles d'accord de partenariat ont ainsi été conclus dans de nombreux sites entre la SNCF, RFF, la Région, le Département, l'Agglomération, la Ville et l'État.

Dans le cas de partenariats conventionnels, les protocoles signés par les différents partenaires définissent les études à réaliser, la répartition des maîtrises d'ouvrage et des financements ainsi que les mutations foncières permettant à chacun des maîtres d'ouvrage d'avoir la maîtrise des terrains d'assiette de leurs installations. Un comité de pilotage dans lequel chacun des partenaires est représenté suit le déroulement des opérations et prend les décisions nécessaires au fur et à mesure.

La souplesse de ces partenariats n'est qu'apparente : la plupart des acteurs ont regretté l'absence d'une véritable responsabilité politique des opérations, généralement située au niveau de la Communauté de communes ou de l'Agglomération, site de la « Grande Gare » multimodale.

b) Les partenariats institutionnels

Les partenariats institutionnels doivent respecter le cadre législatif en vigueur. Il résulte de la combinaison des dispositions de l'article 18 de la Loi d'Orientation des transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 et de

l'article 5 de la loi du 13 février 1997 relative à RFF, que l'EPIC SNCF a la charge d'aménager et d'exploiter, selon les principes du service public, les gares, en tant qu'elles participent du service du transport d'intérêt national et des services internationaux, objet même de la SNCF.

Or, selon le Conseil d'État (CE, Assemblée générale, avis du 16 juin 1994), il est interdit à une personne publique de se dessaisir définitivement des missions qui lui sont confiées sans y avoir été préalablement autorisée par une loi. Il n'est donc pas possible à la SNCF de transférer à une personne tierce la responsabilité de la maîtrise d'ouvrage du réaménagement d'une gare existante. Il en est de même aussi bien pour la Région, qui, selon les dispositions de l'article 21-1 de la LOTI, est chargée de l'organisation des transports ferroviaires régionaux et des services routiers d'intérêts régionaux que pour les autorités compétentes en matière de transports urbains, interurbains ou locaux. Les infrastructures nécessaires à ces transports et leurs installations connexes restent ainsi généralement sous leur maîtrise d'ouvrage.

3. La lenteur de réalisation des projets

Les conséquences de ces complexités procédurales sont la durée excessive de réalisation des projets qui en augmente la complexité et le coût.

La complexité, le fractionnement, le grand nombre d'acteurs des projets entraînent leur étirement dans la durée. Un seul partenaire peut bloquer toute l'opération. Ceci crée un espace temps long et donne de la place pour des changements de stratégie chez les uns et les autres. Des alternances de décideurs ajoutent encore à la complexité et conduisent à des délais supplémentaires. **Le retard est l'ennemi du projet innovant et partenarial.**

C. LES INVESTISSEMENTS EN GARE ACCUSENT GLOBALEMENT VINGT À TRENTE ANNÉES DE RETARD

Depuis plusieurs décennies, les gares ne sont pas prioritaires pour les Pouvoirs Publics, même si elles ont toujours constitué un bien collectif. Il y a quinze ans encore, les lignes ferroviaires étaient fermées les unes après les autres. L'opérateur historique, la SNCF, était centré sur la préservation du transport, ce dont il ne peut lui être fait grief, à l'exception notable des Gares des lignes TGV et les réalisations superbes de Grandes Gares multimodales qui les longent.

S'agissant des 3.000 gares françaises, toutes ne pourront pas être utilisées demain pour le transport, car la technique d'aujourd'hui ne nécessite pas les mêmes lieux et surfaces que ceux d'hier. **Des choix devront être faits aussi pour les petites Gares, (gares d'arrêt TER ou petites gares RER) dans la transparence.** Car, comme à Niederbronn ou à Wisches (Alsace), la gare peut accueillir une bibliothèque ou un équipement de proximité, en lien, éventuellement, avec un lieu d'attente intégré.

Il s'agit là d'un effort national énorme à partager entre les entreprises de transport, le gestionnaire des infrastructures et les collectivités locales. Mais ce défi doit aussi être rapproché **des efforts incessants qui ont été déployés depuis une décennie pour découper un service intégré au prix de coûts d'interface toujours plus grands.** Le résultat est là : le voyageur, citoyen, contribuable descend du TER (AOT conseil régional) sur un quai RFF, traverse un bâtiment voyageurs SNCF, débouche sur un parvis communal où il prend un bus, un autocar relevant d'une AOT régionale, départementale, intercommunale, à moins qu'il ne regagne sa voiture sur un parking au propriétaire SNCF, RFF ou communal.

De plus, si tant est qu'un jour le projet aille à son terme, il bute alors sur le fait que, à chaque autorité organisatrice de transport correspond un opérateur ayant sa propre billettique, un système d'information pour les voyageurs et des tarifs spécifiques. C'est pourquoi il est nécessaire d'engager une nouvelle bataille pour lutter contre le fractionnement des systèmes et des procédures. Encore ne s'agit-il là que de la part visible de la complexité. Une complexité qui est encore plus grande en Ile-de-France malgré l'existence d'un Syndicat unique des transports. Ici, les effets et les limites sont encore plus importants, comme par exemple entre deux départements de la zone agglomérée. Le fractionnement atteint alors des proportions contre-productives que va encore accroître l'ouverture à la concurrence intramodale.

D. LES RETARDS DE LA BILLETTIQUE

La diffusion d'informations sur les points d'accès aux transports publics a traditionnellement été considérée comme une activité annexe aux contrats de délégation de service public ou des marchés fixant les obligations des transporteurs vis-à-vis des AOT.

Dans le contexte de concurrence pour le renouvellement de ces contrats (environ 3.000 contrats passés par 450 autorités organisatrices de transports, régions, départements, agglomérations, communes), les groupes de transport (SNCF, RATP, VEOLIA, TRANSDEV...) ont progressivement considéré comme stratégique de ne pas diffuser d'informations détaillées sur l'exploitation

de leurs réseaux et ils ont préféré construire des offres industrielles de service d'information pour leurs filiales et les AO (centrales de mobilité).

Cette stratégie a certes permis de maintenir la compétence de la France dans ces domaines, mais elle n'a pas conduit à offrir aux usagers des services aussi performants que ceux qui existent dans certains pays voisins (par exemple au Royaume-Uni).

Les premières cartes sans contact à microprocesseurs utilisées comme supports de titres de transport urbain sont apparues en 1996. **Il existe aujourd'hui une cinquantaine de systèmes de cartes diffusées à 3 millions d'exemplaires qui utilisent des produits de cette technologie.** Cette technologie est maintenant suffisamment normalisée pour que les acheteurs puissent trouver des industriels « intégrateurs » lorsqu'ils lancent des appels d'offres. La SNCF a participé à ce processus de normalisation avec comme objectif, de pouvoir traiter sur les machines de vente qu'elle achète pour le transport régional les cartes des différentes régions. Ces systèmes ne sont pas interopérables.

Le développement de nouvelles fonctions dans les téléphones portables et, parallèlement, l'apparition de grands opérateurs dans les moteurs de recherche sur Internet permettent d'imaginer des services de mobilité utilisables à l'aide d'équipements personnels. La billetterie des transports peut être portée sur les cartes SIM des téléphones, avec la possibilité pour l'utilisateur de consulter facilement ce qu'il a acheté et ce qu'il a consommé et d'acheter de n'importe où des titres ou des droits utilisables lors de ses déplacements.



Pour que l'information sur les services offerts, sur les moyens de paiement, sur les procédures de validation et de contrôle puissent fonctionner correctement, **il est nécessaire de conclure des accords d'interopérabilité qui aillent au-delà des seuls protocoles d'échanges de données.** Ils doivent traiter également des échanges financiers entre les acteurs, de la gestion des risques de fraude, de la protection des données personnelles. Ils intéressent donc non seulement les transporteurs, mais surtout les autorités organisatrices, qui sont les maîtres d'ouvrage des systèmes et les décideurs en matière de tarification. Le problème est plus institutionnel que technique.

E. L'INFORMATION MULTIMODALE DES VOYAGEURS EN GARE

La France présente un paysage contrasté dans lequel divers services d'information voyageurs sont en cours de création, parfois sur des bassins de déplacement de grande envergure, ceci notamment sous l'impulsion des régions et des structures intercommunales compétentes. Le programme interministériel de recherche sur les transports (PREDIT) a initié par ailleurs une action fédérative appelée « Plateforme de recherche et d'expérimentation sur l'information multimodale » (PREDIM) qui a permis aux représentants des différentes parties prenantes de travailler ensemble pour imaginer les voies d'une coopération pour l'information des usagers.

Un certain nombre de systèmes, aux performances variées, sont en place ou en projet : Île-de-France (le STIF a pris en maîtrise d'ouvrage directe le système développé précédemment par l'AMIVIF), Pays de Loire, Alsace, Nord Pas-de-Calais, Rhône-Alpes, Bretagne, Limousin, Poitou-Charente, Lorraine. Les agglomérations de Toulouse, de Grenoble, de La Rochelle, des départements tel que l'Isère, l'Oise ont réalisé ou sont engagés à des degrés divers dans une démarche d'étude ou de projet de mise en place d'un système d'information multimodale. REAL – le réseau Express de l'Aire Urbaine Lyonnaise – constitué sous le régime du Syndicat mixte de la loi SRU du 16 décembre 2000, fédère 27 AOT et il développe des projets de pôles intermodaux intégrant l'information partagée et des tarifications combinées.

Un travail est nécessaire pour la normalisation et la mise en réseau des systèmes d'information mis en place au niveau de ces blocs territoriaux jointifs ou disjoints. C'est ainsi que la création d'un service à compétence nationale dépendant de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), l'agence Française pour l'Information Multimodale et la Billettique (AFIMB), a été décidée dans le cadre du Grenelle de l'Environnement. Mais on peut s'interroger sur l'efficacité de l'outil quand les décisions restent autant éclatées entre une multitude d'acteurs.

Un comité de pilotage doit rassembler les acteurs concernés (autorités organisatrices, transporteurs, usagers). Ce comité devrait être présidé par un représentant des autorités organisatrices. **Cette agence mériterait d'être rapprochée du lieu communautaire d'information mutuelle, d'échange et de débat qu'implique la réflexion sur « la Grande Gare ».**

F. LE CAS PARTICULIER DE LA RÉGION PARISIENNE

Si la Région parisienne est très avancée en matière de billettique grâce à l'unité de tarification mise en œuvre par le STIF, en revanche, la situation des transports, et des Gares en particulier, y est très critique.

1. La situation en Ile-de-France est dramatique

Le Transilien – activité des trains de proximité d'Île-de-France gérés par la SNCF – fait face à des problèmes spécifiques du fait de l'importance des flux : 2,6 millions de voyageurs par jour – c'est à dire 65 % des accédants quotidiens au réseau ferré français –; deux trains sur trois roulent en Île-de-France (6.000 par jour) transportant chacun 1.000 personnes à l'heure de pointe. Avec les services de la RATP, ce sont, au total, 40 millions de voyageurs-kilomètres qui sont effectués quotidiennement (en 2001), tandis que 100 millions de kilomètres sont parcourus en voiture par les Franciliens chaque jour ouvré (enquête globale transport 1997).

La dégradation des conditions de transport en Île-de-France est maintenant largement connue. Par exemple, selon les acteurs de terrain, « *on pourrait écrire une bible sur les dysfonctionnements du RER A* » depuis la mise en route du cadencement : saturation des lignes, attentes de 20 à 25 minutes dans les gares dans le vent et le froid, suppression régulière de trains etc. Avec un accident de personne par jour, **le réseau Transilien fonctionne quasiment en permanence en situation perturbée.** Dans ces cas là, les voyageurs restent en moyenne vingt-cinq minutes sans information parce que la SNCF n'a pas d'indications sur la durée de l'immobilisation des trains du fait de l'intervention des moyens de secours et de police judiciaire qu'elle ne maîtrise pas.

Les 380 gares de la région parisienne accueillent 2,6 millions de personnes par jour. Une seule gare, comme la gare de Paris-Nord, concentre à elle seule 10 % du trafic de la région parisienne. Leur première fonction est surtout d'assurer l'accessibilité aux transports. Deux tiers des utilisateurs sont des abonnés.

L'aménagement des tangentiels et un périphérique de transport en commun sont indispensables avec le renforcement capacitaire du réseau ferré radial pour désengorger le réseau routier, pour accéder à un marché de l'emploi qu'il faut aller chercher parfois à 40 kilomètres de son lieu d'habitation – ce qui veut dire 80 km de trajets quotidiens et jusqu'à 2 heures de transport par jour. Chacun partage cette inquiétude sur l'état du réseau ferré actuel et futur en Île-de-France, du fait de l'étalement urbain, des limites structurelles des grandes gares parisiennes et de la demande de plus en plus forte de transport en

commun. Depuis 10 ans, le trafic Transilien croit de 3 à 4,5 % par an avec une accélération constatée ces six derniers mois.

2. La situation dégradée des gares de la région parisienne

Après la réalisation des RER dans les années 70, les gares ont peu évolué en région parisienne. Elles n'ont été que rendues plus dures par l'ajout systématique des contrôles d'accès, dit « CAB », repris du modèle urbain, enlaidissant les gares, dans un système francilien globalement déshumanisé. De surcroît, ce dispositif ne permet pas l'usage mixte des passerelles pour faire la liaison entre les deux parties de la Ville situées des deux côtés de la Gare.



Gares franciliennes des Ardoines et d'Orly Pont de Rungis

Le paradoxe est grand : les stations et Gare de l'Île-de-France accueillent une forte proportion de la population, mais dans des conditions médiocres : les abris des quais sont courts, les passerelles globalement mal tenues et rarement couvertes, les gares petites et peu utilisées pour l'attente, car situées en dehors des flux. La visite de ces gares est éclairante sur les conditions de traitement qui sont quotidiennement infligées aux voyageurs. Un article de presse récent (1) consacré à la Gare Saint-Lazare faisait ainsi un parallèle entre le sort des usagers des transports et celui des animaux.

De nombreuses Gares sont vétustes, des bâtiments vides ou partiellement occupés. Ainsi, à Valmondois – cas typique d'une gare située à l'articulation entre l'Île-de-France et le monde rural – on trouve des terrains RFF et du Conseil général disponibles à proximité immédiate de la gare SNCF qui pourraient être réaménagés dans un projet de rénovation communal. A Pontoise, c'est un immeuble RFF en ruine qui jouxte la gare des voyageurs. A Neuville Université, faute d'accord avec la SNCF et RFF pour l'utilisation de la passerelle soumise au contrôle « CAB » pour la traversée de la tranchée ferroviaire, la communauté de communes a engagé la construction d'une

(1) *Le Monde* du 10 février 2009.

seconde passerelle ouverte aux piétons non soumis au « CAB » et, pour contourner des difficultés administratives, elle a décidé d'éloigner les piliers de la passerelle afin qu'ils ne reposent pas sur des parcelles gérées par RFF. **A Cergy Préfecture**, c'est un morceau de couloir qui voit passer tous les jours de très nombreux voyageurs, qui est laissé à l'abandon.

À l'inverse, il existe aussi des réalisations de grande qualité urbaine, comme à **Cergy-le-Haut**, dans le cadre d'un projet mené par l'AREP : l'organisation de commerces, l'installation d'un cinéma, d'une place publique près de la gare ferroviaire et à proximité de la gare routière, la réalisation de plusieurs passages au-dessus des voies font de cet aménagement un lieu agréable à vivre.

Dans les gares importantes, il y a place pour des espaces de vie et pour des espaces marchands. La situation est différente dans les petites gares, car le client reste très peu dans le bâtiment : il va directement attendre le train sur le quai. 95 % des usagers évitent ainsi la gare. Les services en gare sont en relation directe avec le flux des voyageurs ; seules 15 % des gares ont un flux supérieur à 15.000 entrants par jour. Ermont-Eaubonne, une gare de 35 à 40.000 voyageurs par jour, dispose néanmoins d'une pharmacie. Le projet a été monté par la commune avec le Conseil général du Val d'Oise et la communauté de communes.

Les projets de gare sont la plupart du temps pensés en termes économiques par la SNCF à partir des flux générés par le transport. On constate que les gares de la région parisienne sont des lieux tristes qui gagneraient à être aussi des lieux culturels et d'animation, pour les scolaires notamment. Ils pourraient l'être aussi à partir du quartier, ou de la ville. Il y a là certainement matière à projets. Il est souhaitable de conforter le projet gare comme projet d'un ensemble urbain, reflétant une volonté politique, disposant des ressources et manifestant une vision claire. Il doit apporter information, vie, services.

3. La complexité institutionnelle francilienne

La complexité francilienne tient d'abord à la multiplicité des acteurs : les collectivités locales (communes et intercommunalités), le STIF, la Région, les Conseils généraux, l'État (avant son retrait en 2006 du Plan de développement urbain en Île-de-France – PDUIF –, les transporteurs ferroviaires et routiers, les maîtres d'ouvrages des voiries (Conseils Généraux, DDE, communes) et les associations d'usagers.

La loi a néanmoins limité le fractionnement des acteurs puisque l'intermodalité, de même que la politique tarifaire et la distribution des titres de

transport (billettique, Navigo, téléchargement internet) relève de la responsabilité du STIF. Par ailleurs Optile (association des opérateurs Transdev, Veolia, Keolis et des transporteurs franciliens) est chargé du reversement des revenus entre opérateurs sur la base de la fréquentation des moyens de transport.

Cette complexité institutionnelle est particulièrement pénalisante dans la mise en œuvre des cofinancements, du décroisement des flux financiers et du choix du chef de file parce que, aujourd’hui, chaque financement renvoie à des délais, des procédures et des notifications propres à chaque instance. Les plans de mobilité réduite (PMR) qui s’inscrivent dans la cadre de la mise en œuvre de la loi du 11 février 2005, mobilisent ainsi quatre cofinancements.

Des projets, pourtant inscrits au contrat de plan, sont incertains, comme les pôles de Versailles-Chantiers (en projet depuis plus d’une décennie), de Noisy-le-Grand, Éole Évangile, Pompadour. A Saint Denis, où la bonne volonté ne manque pourtant pas, ni du côté collectivités locales, ni du côté de l’État, le projet reste néanmoins bloqué faute de chef de file. Les grands projets multimodaux, comme Nanterre-Université, Massy, la Défense, s’étalent sur des durées trop longues – de l’ordre de la décennie – augmentant d’autant leurs coûts.

4. Les actions déjà engagées

Les enjeux de la rénovation, ou simplement de la mise aux normes, des gares de l’Île-de-France, aujourd’hui marqués par un sous-investissement chronique, ont conduit le STIF à mettre en place une politique d’investissements qui porte, depuis 2006, sur :

– **l’organisation de l’accès et de l’intermodalité des gares par la création de parcs-relais, de gares routières, de parvis piétons et de parcs à vélos** dans le cadre d’un programme de 143 pôles élaborés par des instances locales parmi les 450 gares que compte l’Île-de-France ;

– **la rénovation des salles d’échanges et l’adaptation des accès des gares** dans 80 sites dont le trafic a significativement évolué ou qui doivent être concernés par des projets urbains d’ampleur, ainsi que le déploiement d’une information multitransporteurs en temps réel ;

– **l’adaptation des quais et de leurs accès pour les personnes handicapées et la rénovation des quais**, équipements sur lesquels RFF n’investit pas et qui doit concerner 400 gares dans les trois prochaines années.

Ces opérations à caractère multimodal s'inscrivent dans le cadre du programme régional d'investissements du plan de déplacement urbain d'Île-de-France (PDUIF) élaboré en 2000. Les 143 pôles ont été arrêtés par les partenaires du PDU : la Direction régionale de l'équipement de l'Île-de-France (DREIF), le STIF, la RATP, la SNCF, la Région et les Conseils généraux. Le programme fait l'objet depuis 2001 de processus locaux de concertation dans le cadre de « comités de pôles ». Selon le STIF, 62 « contrats de pôles » ont été formalisés depuis 2001.

Deux tiers des aménagements concernent la maîtrise d'ouvrage des collectivités locales : gares routières, parvis de gares, zones 30, parcs relais ou vélos. Les projets réalisés concernent Vert-Galant (RER B gare routière), Chelles (RER E gare routière), Évry-Courcouronnes (RER D information multi transporteurs), Ermont-Eaubonne (Paris-Saint-Lazare), Sartrouville (RER A parcs à vélos dans une gare routière), Boissy-Saint-Léger (RER A parvis piétons), Houilles Carrières-sur-Seine (RER A accès rénové avec zone 30), Villiers-sur-Marne (RER E gare routière), Villiers-le-Bel, Gonesse-Arnouville (RER D), Val-d'Argenteuil (Paris-Saint-Lazare).



*De très nombreux agents accueillent les voyageurs avec dévouement
Ici devant la boutique des transports de la Gare RER de Cergy Préfecture*

Au total, sur 140 pôles qui pourraient être réalisés d'ici à 2015, seuls 11 sont achevés, 25 sont en cours de travaux, 27 sont en étude d'exécution et de financement, 37 sont en étude, 5 sont en attente d'études, 25 sont inscrits mais sans demande, etc.

Cette situation très critique de l'Île-de-France exige des mesures urgentes et indispensables qui doivent nécessairement se traduire dans les programmes d'investissements de la SNCF, de RFF, de la RATP et du STIF.

G. LES EXIGENCES DU DROIT DE LA CONCURRENCE AU REGARD DE LA GESTION DES GARES

Jusqu'au 1^{er} janvier 2009, les 3.054 gares de France (hors les 67 gares RATP) étaient gérées en interne par l'opérateur historique, la SNCF, à l'exception des quais longitudinaux des souterrains et des passerelles qui relèvent de RFF depuis 1997. Les 168 principales gares à dominante grandes lignes et fortement multimodales étaient gérées par la Direction des Gares et de l'Escale (DDGE), activité de la branche Voyageurs France Europe (VFE). Les autres étaient gérées par la branche « Proximités », dont les 380 gares du Transilien en Île-de-France.

La SNCF, qui est un **Établissement Public Industriel et Commercial**, est ainsi à la fois un exploitant ferroviaire, un propriétaire et un gestionnaire de gares. Cette situation, qui n'est pas unique en Europe, n'est pas sans risque de difficultés au regard des exigences du droit de la concurrence. La SNCF gère directement tous les espaces de la gare non directement reliés au réseau : quais transversaux, bâtiments, espaces commerciaux, équipements, sécurité, sûreté, ainsi que les flux d'accès aux quais longitudinaux et aux trains, aux sorties et aux évacuations de la gare.

Elle gère comme **déléataire du gestionnaire d'infrastructure la partie des gares qui relève de RFF** : les voies, les aiguilles et les quais longitudinaux, notamment en réalisant sous son autorité le graphique d'occupation des voies d'accès en gare et de stationnement en gare, en cohérence avec les sillons attribués en propre par RFF aux entreprises ferroviaires.

Or, le règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires – qui complète ainsi **la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 qui porte sur l'ouverture à la concurrence du trafic international de voyageurs à compter du 1^{er} janvier 2010** – institue un **gestionnaire des gares** : « *une entité organisationnelle dans un État membre chargée de la gestion de gares ferroviaires et qui peut être le gestionnaire de l'infrastructure* ». À l'exception d'un article qui lui confie le soin de « *fournir gratuitement [aux personnes handicapées ou aux P.M.R.] l'assistance nécessaire pour embarquer dans le train (...) ou débarquer du train (...)* », **le gestionnaire n'a pas d'attribution propre, mais il doit se coordonner avec les entreprises ferroviaires pour assurer un certain nombre de prestations aux voyageurs.**

Pour lever cette difficulté, la SNCF a entrepris de dissocier depuis le 1^{er} janvier 2009 la gestion de l'ensemble des gares de ses autres activités en

constituant une Agence des Gares chargée d'accueillir les transporteurs en toute transparence et de concevoir, mettre en service et exploiter les pôles d'échanges intermodaux dans le cadre d'une vision globale et stratégique au service de tous les transporteurs.

Si les gares de voyageurs constituent, pour leur partie ferroviaire, une « infrastructure de services » au sens de l'annexe II, point 2 de la directive 2001/14, distincte de l'infrastructure ferroviaire elle-même, il n'existe pas de prescriptions d'organisation similaires pour les infrastructures de services et pour les prestations qui y sont dispensées. L'article 5 de la directive 2001/14 se borne à préciser que **ces infrastructures doivent seulement être rendues librement accessibles à l'ensemble des entreprises ferroviaires utilisant le réseau sur une base non discriminatoire.**

Pour autant, l'utilisation des infrastructures de services que constitue la gare doit être considérée comme une « facilité essentielle » au sens du droit de la concurrence placée sous le contrôle des régulateurs et de la Cour de justice. **Sont ainsi considérés comme « facilité essentielle » les services de base rendus aux voyageurs (information et gestion des flux notamment). Les autres services (accueil spécialisé, accueil de groupes, fourniture de guichets, etc) sont des services complémentaires négociables.**

La qualification de « facilité essentielle » a pour conséquence que **les services ainsi désignés doivent pouvoir être fournis à l'ensemble des transporteurs ferroviaires dans des conditions non discriminatoires** et que leur tarification doit être fondée sur les coûts réellement exposés par le gestionnaire de la gare. La formalisation d'une offre de service homogène couvrant l'ensemble des prestations en gare au 1^{er} janvier 2010 – prestations dite de base et prestations spécifiques – est ainsi disponible dans le cadre d'un document de référence du réseau (DRR).

Les services rendus aux opérateurs donnent lieu au versement par ceux-ci de redevances pour services rendus calculées à partir du prix de revient de ces services, conformément aux principes généraux du droit applicable dans ce domaine (CE Section 16 juillet 2007 Syndicat national de défense de l'exercice libéral de la médecine à l'hôpital). **Ces recettes sont directement affectées à la SNCF en sa qualité de gestionnaire des gares.**

H. LE MANQUE D'UNITÉ DANS LA RÉALISATION DES PROJETS ET DANS LA GESTION DES PÔLES MULTIMODAUX

Si les acteurs de la grande gare multimodale sont motivés et compétents, ils n'en expriment pas moins un besoin d'unité dans le pilotage et la gestion du projet. **Tous souhaitent qu'un lieu d'échange, de débat et de**

décision existe pour traiter les différentes échelles de territoire pertinentes et lors des différentes phases d'un projet : en émergence, au cours de la réalisation, en gestion.

Aux dires de ceux qui, ces vingt dernières années, ont travaillé l'arrivée du TGV ou le transfert de l'autorité régionale de transport au Conseil régional, les projets de gares et leurs quartiers ont tous été développés sur un mode plus ou moins informel, toujours au cas par cas, souvent sur la base du volontariat. Face aux perspectives prévisibles d'évolution des flux, la construction de tels lieux de partage et de travail formalisés, où les parties prenantes sont tenues de se rencontrer régulièrement, voire de s'entendre, apparaît comme un progrès évident et nécessaire, tant en mode projet qu'en mode gestion, dans le respect des prérogatives de chacun.

Ces lieux de partage de l'ambition, de la réalisation et de la gestion du projet doivent permettre que la gare soit pensée jusque dans ses moindres détails afin de régler, au jour le jour, les problèmes du quotidien, dans la continuité des espaces cheminés et fréquentés par la foule des voyageurs : la maintenance des équipements, la propreté des lieux, les petits travaux d'entretien.

Combien de gares, de parvis, d'arrêts de bus ou de gares routières juxtaposées, inhospitalières, dures au voyageur, spécialement dans la vie quotidienne, faute d'un maître de maison ! Faute aussi du micro investissement qui fait la différence dans l'attente du grand projet qui changera tout, mais qui tarde chaque jour un peu plus à se concrétiser.



Comment assurer ce défractionnement de la gare ferroviaire multimodale ? Comment lutter contre le fractionnement qui a été le mot d'ordre de la désorganisation du transport collectif attaqué, par en haut, dans l'ordre du droit communautaire, par le bas, par la superposition des millefeuilles administratifs, et d'une manière générale, par le désengagement de l'État ? Comment permettre les opérations de remembrement des domanialités sans subir les mille et une tracasseries de procédures incertaines où un seul partenaire peut, seul, bloquer une entreprise rassemblant des dizaines d'acteurs ?

La seule bonne volonté est insuffisante. Les rencontres de circonstances sont inefficaces. C'est pourquoi ce constat doit conduire à

imaginer des solutions pratiques qui permettent de contourner les obstacles accumulés au cours des décennies sur la voie de la grande gare, qui permettent de dépeussier un système juridique touffu qui étouffe les initiatives, décourage les bonnes volontés et ensable les montages financiers.

C'était également le sens du constat effectué par M. Hubert Haenel dans son rapport à M. le Premier ministre du 26 octobre 2008 « *Écrire l'acte II de la révolution ferroviaire régionale* » : « **Une bonne pratique consisterait à réunir un comité de pilotage de l'espace gare (qui ne se réduise pas au périmètre SNCF ou RFF), rassemblant toutes les parties prenantes (autorités organisatrices, transporteurs, pouvoirs de police...).** Pour les principales gares d'échanges, l'animation de ce comité reviendrait à la région, dans le cadre des fonctions de « chef de file de l'intermodalité » qui lui seraient reconnues ».

Il me semble ainsi inutile d'entreprendre un nouveau découpage foncier *a priori* pour transférer tel ou tel actif à telle ou telle entité, car, en fonction des enjeux analysés et des constats effectués, ce nouveau découpage serait dépassé avant même que d'avoir été opéré. Il semble tout autant inutile de réanimer la période traumatisante des dix années du partage des biens entre RFF et la SNCF. La réforme de 1997 a d'abord eu pour objet de régler un problème financier et de préparer l'ouverture à la concurrence intramodale.

Cette épreuve a laissé en chemin les gares et le service dû au voyageur et au citoyen par la stricte application d'un règlement comptable datant des années 70. Tel n'a pas été le choix effectué ailleurs en Europe, en Allemagne notamment. C'est ainsi que tel escalator est propriété SNCF, s'il part du quai RFF pour aller dans le bâtiment voyageurs ; mais le même escalator est RFF, s'il donne directement dans la rue. En Allemagne, la Direction service et stations de la l'entreprise ferroviaire DBAG (l'équivalent de la Direction des gares de la SNCF) est propriétaire à la fois des quais et des escalators.

Défractionner, conjuguer, simplifier apparaissent en définitive comme une évidence, plus facile à énoncer qu'à mettre en pratique dans ce dédale institutionnel et juridique, au lieu de croisement de toutes les attentes, de tous les conflits de missions et d'intérêts économiques parfois divergents, mais toujours sociaux, urbains et territoriaux. Les propositions qui suivent tentent de répondre à l'ampleur des enjeux en fonction des constats effectués.



IV. LES PROPOSITIONS

Les gares sont un sujet en soi, qui ne peut pas être traité comme un appendice des trains. **Elles ont été trop longtemps délaissées par les pouvoirs publics qui s'en sont déchargés sur l'exploitant ferroviaire.** Elles ont trop souvent été les victimes du fractionnement des acteurs et des autorités organisatrices de transport.

Le résultat en est une absence de gouvernance, source de gâchis, d'incohérences et surtout d'inertie. L'absence de méthode éprouvée pour concilier les cultures de l'urbanisme et du transport et la complexité des projets ont contribué à l'accumulation d'un retard important dans l'investissement en Gare.

Les enjeux du développement durable et la volonté politique de favoriser l'utilisation des transports publics et des modes doux créent l'obligation d'adapter les gares à des flux de voyageurs en forte croissance. Le défi est déjà très présent pour quelques gares importantes et particulièrement les gares d'Île-de-France.

1. « La Grande Gare », lieu de vie et morceau de Ville

La « Grande Gare » est clairement un enjeu d'aménagement régional et une composante de la maîtrise de ces évolutions territoriales. La Gare et son accessibilité demandent à être aménagées en conséquence, jusqu'aux quais. Lieu de vie souhaité, la Gare est un lieu de ville incontournable. Les espaces publics de la Gare et de la ville sont un seul et même espace public, qui autorise la circulation et le stationnement organisé et efficace des différents modes de transport, qui autorise l'accès agréable et sûr aux services commerciaux et aux équipements publics qui le bordent, qu'ils soient ouverts au public ou qu'ils en constituent les coulisses, dans la Gare comme dans la rue.

De la descente du quai à la Ville et au territoire, l'enjeu est donc, aujourd'hui, d'organiser un espace public continu, bordé de services et de commerces ouverts au public ou de services techniques fermés, de transport ou commerciaux, à l'échelle des défis que porte l'évolution prévisible des flux de voyageurs : des espaces de cheminement agréables, sûrs, propres, confortables, support de l'efficacité du déplacement sobre en émissions de gaz à effet de serre, bordé par des espaces de service, de vie, urbains.

Dans l'espace limité de la Gare et de la Ville, déjà plus ou moins densément occupé, tout projet de réaménagement, capacitaire, quantitatif, mais aussi qualitatif, suppose ainsi un réarrangement des circulations et des services qui les bordent, dans l'espace de la gare proprement dite et ses abords. Il faut en conséquence revisiter l'industrie ferroviaire et les espaces de connexion du train au territoire et à la ville dans le périmètre large de la « grande Gare », voire de son quartier, à la lumière des politiques d'aménagement, de la croissance des flux en résultant, de la qualité du service de déplacements et des aménités attendues. Les fonciers des uns et des autres et les usages des sols demandent alors à être repensés globalement dans le respect du fonctionnement et des missions de chaque acteur.

Si la Gare, par nature, est un quartier de Ville, alors comme la Ville, elle doit assurer un équilibre entre espaces publics (déambulation, repos, volumes utiles pour donner un sentiment agréable aux voyageurs), espaces marchands (bureaux, commerces ...) et services au public et aux voyageurs dans une conception d'ensemble harmonieuse.

Si c'est un lieu de vie, alors la Gare accueille tout naturellement des services au public tels que la Poste, le Pôle emploi, une crèche, des points dépôts etc. Ces services doivent en principe chercher à se placer là où se situent les flux importants et réguliers de personnes, dans l'objectif d'aller à la rencontre de ceux qui recherchent le service. **On pourrait imaginer que ces activités de service au public représentent environ 20 % des espaces.** Ce travail sur les services en Gare devra être tout particulièrement réalisé en Île-de-France où, paradoxalement, il est peu développé, alors même qu'une très forte proportion de la population passe en Gare.

Des activités, sources de revenus, peuvent être développées en Gare. Mais la « Grande Gare » ne peut faire reposer son financement sur les seules recettes commerciales même si celles-ci, très utiles, doivent être recherchées. Le commerce fait d'ailleurs entièrement partie de la Ville, de son animation, du service à la population. Encore faut-il qu'il soit diversifié avec la présence d'artisans, qu'il apporte les produits attendus en Gare (comme ceux fournis par un supermarché), bref qu'il soit défini en fonction d'une approche sur les attentes des personnes passant en Gare et des habitants du quartier autant que de la rentabilité de leur activité.

Je propose aussi que se déroulent en gare, plusieurs fois par an, des événements caractérisant son appartenance à la Ville : expositions, concerts, pièces de théâtre, rencontres, forums. Cela suppose d'aménager des salles en Gare pour faciliter cela. L'objectif est ici de changer l'image de la gare, en faire un lieu où l'on vient aussi sans avoir de train à prendre. Les initiatives prises par la SNCF dans le cadre des Nuits Blanches à Paris dans cinq grandes Gares ont connu un vrai succès. On peut rappeler l'opéra qui a été donné en gare de

Zürich et qui a été particulièrement apprécié ou ceux organisés par la RATP au Châtelet qui attirent également un public très nombreux.

Proposition n° 1 :

Affirmer la Gare comme un centre de la Ville, un espace public continu, avec des circulations facilitées et des services à la population diversifiés

2. Favoriser les modes doux de déplacement dans « la grande Gare »

Il est proposé d'appliquer une hiérarchisation des modes doux de déplacement pour l'accessibilité de chaque « grande Gare » selon la gradation suivante :

- 1. les PMR et la marche à pied ;**
- 2. le vélo ;**
- 3. la dépose minute, les bus et les taxis, collectifs ou non ;**
- 4. l'autopartage ;**
- 5. le covoiturage et la location de voiture ;**
- 6. l'auto soliste.**

Proposition n° 2 :

Hiérarchiser les différents modes de déplacement dans leur accessibilité à la « grande Gare » multimodale en fonction de leur intérêt collectif

3. Une vision partagée de l'action à mener pour les nouvelles Gares multimodales

C'est l'affirmation de la volonté des partenaires de développer une société durable qui constituera le ciment des acteurs dans l'action concrète. Cela suppose de partager le diagnostic et l'analyse de l'évolution des besoins.

Les enjeux doivent être présentés et partagés, ainsi que l'ambition pour le transport en commun, le développement durable et l'émergence d'un projet soutenable autour de la Gare.

Ce processus de construction d'une stratégie claire et expliquée a été conduit il y a une quinzaine d'année en Allemagne par la Deutsche Bahn. Il a permis d'écrire une stratégie cohérente avec ses partenaires – en particulier avec les Länder –, de construire la confiance entre tous et de définir une méthode de travail en amont des projets avant de plonger dans la technique et la complexité de la mise en œuvre.

La bonne échelle pour préciser cette stratégie est l'échelon régional. En effet, l'organisation actuelle très centralisée de la SNCF et de RFF est source de nombreux blocages du fait essentiellement d'un effet de taille et d'une grande distance au terrain. Une action dynamique dans les gares nécessite une définition de l'action par grands territoires.



Inauguration de la Gare Sainte Marthe à Marseille

C'est donc à l'échelle de la Région que je propose de faire émerger cette vision commune avec un rôle privilégié pour les agglomérations, qui, du fait de leur fonction de centralité et de l'importance de la Gare multimodale régionale, sont l'élément déterminant pour l'évolution de la gare contemporaine.

Proposition n° 3 :

Il convient de construire une véritable vision de l'action à mener pour les Gares en France et de la faire partager par l'ensemble des partenaires : SNCF, RFF, RATP, AOT, personnels et usagers. C'est à l'échelle régionale et en s'appuyant sur les agglomérations qu'il s'agit de construire une telle stratégie de développement des Gares avec tous les acteurs concernés dans les différents lieux de concertation existants ou à créer

4. Donner une place particulière aux voyageurs

Une Ville n'imaginerait pas d'aménager une place sans une large concertation préalable avec ses habitants, bien au-delà des procédures formelles qu'impose le Code de l'urbanisme. Il faut donc inventer des concertations, sous la forme de Comités de ligne ou de « comités de sites » ou tout autres lieux de débat. Les voyageurs, comme les représentants des salariés, sont aujourd'hui peu présents dans les débats, à l'exception notable des comités de ligne en Région et à la RATP. La confiance est indispensable pour avancer : il faut trouver des formes de partage, avec les acteurs institutionnels et les voyageurs.



Proposition n° 4 :

- **Mettre en place un dispositif de consultation et d'échange avec les voyageurs et les syndicats représentants des salariés dans tous les sites, sous la forme de rencontres, de panel d'usagers, de boîtes à idées**
- **Donner une visibilité aux Comités de ligne qui doivent être associés aux réunions de pilotage de la structure de la grande Gare**

5. L'information multimodale : une priorité

Le fractionnement des acteurs a eu pour conséquence la multiplication des initiatives, mais pour un résultat faible au niveau global. **La création dans les Gares de centrales d'assemblage de l'information des divers transporteurs pourrait faciliter la mise en place de tableaux d'affichage multimodaux.** Elle permettrait aussi d'accéder à cette information sur internet et sur les téléphones portables. Je propose un calendrier de mise en œuvre concertée avec l'ensemble des AOT et des transporteurs.

Proposition n° 5 :

– Organiser un plan d’urgence pour la mise à niveau de l’information multimodale en Gare pour 2009 doté de :

- 80 millions d’euros pour la SNCF ;**
- 10 millions d’euros pour la RATP ;**

et un plan d’équipement structurant en écrans et centrales d’information à échéance 2012 doté de :

- 260 millions d’euros pour la SNCF**
- 80 millions d’euros pour la RATP**

– Arrêter un calendrier concerté entre les différents acteurs du transport ferroviaire pour accélérer la mise en œuvre de l’information multimodale dans les gares contemporaines.

– Créer des centrales d’Information dans les Gares, permettant de regrouper les informations de tous les transporteurs.

– Annoncer l’urgence de l’information des voyageurs – tout particulièrement en mode perturbé –, et en faire une priorité absolue pour les transporteurs et les autorités organisatrices de transport.

6. Crédibiliser la volonté d’agir en réalisant tout de suite des améliorations : le Grand Plan des petits travaux

La situation dans les gares de France n’est pas bonne, et singulièrement en Île-de-France. Il convient de donner rapidement le signe d’une vraie volonté de l’ensemble des acteurs d’améliorer la vie des voyageurs au quotidien.

Je propose donc d’engager un « **Grand Plan des petits travaux** » portant sur :

- la sonorisation en Gare ;**
- les éclairages ;**
- les Portes, sièges, guichets ;**
- la réparation des escalators divers ;**
- la propreté (peintures) ;**

La résorption des couloirs « *orphelins* » (c'est-à-dire des couloirs dont l'entretien n'est plus assuré par personne).

Ces travaux pourront être réalisés de manière très décentralisée, avec des crédits en Région et peut-être une consultation des usagers. L'échéance est ici la fin de l'année 2009. **Ils seront financés directement par les opérateurs actuels, sans recherche de cofinancements afin d'accélérer leur mise en œuvre.**

Proposition n° 6 :

Pour crédibiliser la volonté d'agir des partenaires, un "Grand Plan des Petits Travaux" sera mis en œuvre dans les neuf mois restants de 2009.

Il faut améliorer sans tarder la vie au quotidien des voyageurs en déconcentrant la décision pour les petits travaux qui seront effectués dans les gares d'ici la fin de l'année en cours.

« Les gares méritent que l'on s'en occupe mieux, nous – RATP, SNCF, RFF – allons le faire tout de suite pour vous faciliter la vie ».

7. Organiser la gouvernance des Gares par la création d'une structure commune

Le besoins d'unité concerne d'abord le foncier.

Un nouveau redécoupage des terrains entre les propriétaires ne semble pas être une solution, même si elle a pu être envisagée par certains. Ce serait une nouvelle perte de temps. La dernière répartition patrimoniale, entre RFF et la SNCF, a été douloureuse. Elle s'est étalée sur dix années, période trop longue donnant lieu à des prises de position contradictoires et qui a épuisé les partenaires. Cette séparation a absorbé trop d'énergie interne et elle a finalement pénalisé les activités de projets et de développements.

S'agissant des projets de Grandes Gares, **la bonne répartition des espaces n'est pas connue *a priori*** : elle dépend du projet global d'intermodalité et d'aménagement. Elle est, dans les grandes gares, plutôt en volume qu'en surface au sol. On constate que **la séparation entre les quais et le reste de la gare – cas inédit en Europe – aboutit à des situations inutilement**

complexes, qui sont dénoncées par tous les acteurs. Les quais, verrières, passerelles et autres escalators sont propriétés de RFF, mais ils sont confiés en gestion à la SNCF. RFF, qui n'a pas de ressources dédiées, peine à en financer l'entretien courant.

Plutôt que de procéder artificiellement à un nouveau remembrement foncier, je suggère que, projet par projet, les propriétaires de domanialités publiques fassent apport de leurs propriétés à une structure intermédiaire chargée de la mise en œuvre de l'opération. Ce serait une solution simple pour contourner le fractionnement des propriétés et de la gestion. **Une structure n'est pas toujours indispensable, mais il est toujours nécessaire de créer un lieu de gouvernance partagée.**

Plusieurs options de gouvernance sont possibles pour réunir les partenaires et désigner le pilote de l'opération.

La propriété de la gare multimodale et son exploitation peuvent faire l'objet de systèmes de gouvernance différents, comme c'est le cas dans les aéroports. On peut en outre partir du constat que, en raison de la diversité des gares telle que le montrent les typologies, **il n'existe pas un modèle unique et qu'une segmentation doit être établie au regard des acteurs et des enjeux.** Enfin, pour chaque gare, il n'existe pas naturellement un acteur unique identifiable dans les projets existants du fait de la superposition des fonctions sur un même espace. Ce dernier constat conduit ainsi à retenir une structure intermédiaire porteuse de son propre chef de projets opérationnels.

Le génie juridique français fait que **les structures institutionnelles possibles sont nombreuses et variées.** Mais elles ont chacune leurs particularités qui ne répondent pas toujours aux spécificités de la « grande Gare » contemporaine multimodale. **Selon l'importance du projet,** la nature publique ou mixte des partenaires, **selon l'état du projet** (en émergence, en réalisation ou en gestion), **on peut faire appel à telle ou telle solution.** Le droit français offre une « boîte à outil » parfaite pour la meilleure formule souhaitable. Il n'est pas dans l'ambition de ce rapport de proposer une formule unique qui puisse répondre à toutes les situations, en toutes circonstances. Des études complémentaires doivent être menées pour valider la meilleure structure correspondant à chaque type de situation.

On listera simplement pour la forme les différentes solutions envisageables dans la « boîte à outils » juridique :

a) pour les très grandes opérations impliquant des remodelages urbains importants

– L'établissement public d'aménagement (EPA)

Selon les dispositions du Code de l'urbanisme (articles L321-1 et suivants), un établissement public compétent pour réaliser des opérations d'aménagement peut être créé par décret en Conseil d'État après avis des collectivités locales concernées. Son Conseil d'administration est composé de représentants de l'État, des collectivités territoriales et des établissements publics intéressés.

– Le groupement d'intérêt économique (GIE)

Organe de coopération destiné à promouvoir une activité économique (située dans le champ de compétences de ses membres qui peuvent être publics et privés), il n'a pas vocation à réaliser des bénéfices pour lui-même, mais rien ne lui interdit d'en réaliser (ils seront alors redistribués entre les membres). Il peut être constitué avec ou sans capital. Ses formalités de création sont relativement souples. Au regard du projet et des partenaires intéressés, cette structure de coopération paraît adaptée à la « Grande Gare multimodale ».

Le GIE présente en outre certains avantages complémentaires : souplesse quant à l'intégration ou au retrait de membres, possibilité de transformation en société dans le futur, au regard de l'évolution du projet. En ce qui concerne plus précisément la SNCF, l'article 18 al. 2 de la LOTI dispose que : « *Cet établissement est habilité à exercer toutes activités qui se rattachent directement ou indirectement à cette mission. Il peut créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, **groupements** ou organismes ayant un objet connexe ou complémentaire* ». Aussi, rien ne s'oppose à ce que la SNCF et RFF recourent à cette structure de coopération avec d'autres personnes publiques ou privées.

Il en existe d'ailleurs de nombreux exemples : GIE entre la SNCF et Les Grands Moulins de Paris pour coordonner des études d'aménagement et de répartition des frais, et valoriser l'actif immobilier de l'autre membre : Cass., comm., 94-11241, 27 février 1996 ; ou encore un GIE détenu à 86 % par la SNCF, ayant pour filiale la société Seafrance, et pour objet le transport maritime international de passagers et de fret entre la France et la Grande-Bretagne sous le nom de Sealink : CE, 6 octobre 2004, SNAT, n° 253862 ; ou encore définition et valorisation d'un projet de restructuration urbaine au sein d'un GIE, associant la Ville de Reims, la SNCF, la SA d'HLM l'Effort Rémois, la SA d'HLM le Foyer Rémois, la SAEM Reims-Développement et le groupe CDC/SCET : GIE pour CDG Express, réunissant notamment SNCF, RFF et ADP.

– Le groupement d'intérêt public (GIP)

Les GIP, personnes morales *sui generis*, associent pour une durée déterminée des personnes publiques entre elles (État, collectivités territoriales, établissements publics), ou avec des personnes morales de droit privé (entreprises, SEM, associations, fondations...). Ils sont créés en vue de l'exercice d'activités qui ne peuvent donner lieu à la réalisation ou au partage de bénéfices. Ils sont institués par des textes législatifs et réglementaires qui créent des « catégories juridiques » au sein desquelles les GIP pourront intervenir, pour un objet particulier, dans de nombreux domaines de l'action administrative : recherche, formation, santé publique, domaine social...

Les GIP ne peuvent être créés que dans les domaines autorisés par les différents textes législatifs. Seule la catégorie « *développement local* » pourrait éventuellement correspondre à la vocation du projet étudié, dans la mesure où il pourrait être considéré que le projet consiste à développer la gestion efficace de l'offre intermodale locale. Son régime juridique (création et fonctionnement) est relativement contraignant. En principe, il s'agit d'une personne morale de droit public, qualification qui emporte avec elle un ensemble de caractéristiques issues du droit public.

b) pour les opérations de moyenne importance mais à forte vocation multimodale

– La société civile immobilière (SCI)

Au regard de l'objet du projet, qui consiste largement en une gestion des biens immobiliers et des installations composant le pôle, il pourrait être envisagé de recourir à la société civile immobilière. Mais la participation des collectivités locales à une SCI n'est pas envisageable, dans la mesure où elles ne peuvent prendre de participation dans une société commerciale ou un autre organisme à but lucratif sans y être autorisées par décret en Conseil d'État. La seule exception concerne l'entrée d'une collectivité locale au capital d'une société d'économie mixte locale.

La prohibition de la participation d'une commune à une SCI a été explicitement confirmée par le Conseil d'État. Il existe cependant une dérogation étroite à cette prohibition, en faveur des régies locales de transport public de voyageurs constituées sous la forme d'un établissement public industriel et commercial. Cette solution ne saurait pour autant être généralisée, de nombreuses autorités organisatrices de transport ayant choisi la voie de la délégation de service public de préférence à celle de la régie.

Par ailleurs, un autre obstacle à la constitution d'une SCI réside dans la domanialité publique de la quasi-totalité des biens immobiliers concernés par le projet, ce régime interdisant naturellement leur apport à une SCI.

– La société d'économie mixte locale (SEML)

L'article L. 1521-1 du CGCT prévoit que : « *Les communes, les départements, les régions et leurs groupements peuvent, dans le cadre des compétences qui leur sont reconnues par la loi, créer des sociétés d'économie mixtes locales qui les associent à une ou plusieurs personnes privées et, éventuellement, à d'autres personnes publiques pour réaliser des opérations d'aménagement, de construction, pour exploiter des services publics à caractère industriel et commercial, ou pour toute autre activité d'intérêt général (...)* ». Par ailleurs, les articles L. 1522-1 et L. 1522-2 du même code précisent que la SEML revêt la forme juridique d'une société anonyme régie par le livre II du Code de commerce et que le capital social d'une SEM doit être détenu en majorité par les collectivités territoriales et leurs groupements (le plafond de leur participation est de 85 %).

Plusieurs caractéristiques de la SEML doivent être relevées.

L'objet social des SEML doit être lié aux compétences des collectivités territoriales. La gestion d'une Grande Gare peut entrer dans la catégorie des « *services publics à caractère industriel et commercial* » ou de « *toute autre activité d'intérêt général* » au sens de l'article L. 1521-1 du code précité. *A priori*, la constitution d'une SEML pourrait se rattacher à la compétence exercée par les régions en matière de transports collectifs d'intérêt régional (1) ou par les agglomérations en matière de transports urbains.

La participation des collectivités territoriales et de leurs groupements au capital de la SEML doit être majoritaire. La SEML étant une société anonyme, la présence d'au moins sept actionnaires est nécessaire à sa création. La SEML suppose la présence d'au moins une personne privée dans son capital. Par ailleurs, cette circonstance privera la structure du bénéfice de la théorie du « *in house* » qui permet des relations contractuelles de gré à gré entre les membres fondateurs et la structure créée.

La prise de participation de la SNCF dans le capital d'une SEML devra ainsi faire l'objet d'une autorisation interministérielle, en vertu de l'article 3 de son cahier des charges (2). Il en ira de même pour RFF, sur le fondement de l'article 45 de son statut (3).

(1) Article 21-1 de la LOTI.

(2) Décret n° 83-817 du 13 septembre 1983 portant approbation du cahier des charges de la SNCF.

(3) Décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF.

*c) Pour les petites opérations ou pour la gestion des projets :
l'association syndicale (ASL)*

Les associations syndicales de propriétaires – catégorie à laquelle appartient l'Association syndicale libre – sont des personnes morales de droit privé régies par l'ordonnance n° 2004-632 du 1^{er} juillet 2004 et par le décret n° 2006-504 du 3 mai 2006. Conformément à l'article 1^{er} de l'ordonnance précitée, les ASP sont des groupements de propriétaires fonciers constitués pour assurer : *« la construction, l'entretien ou la gestion d'ouvrages ou la réalisation de travaux, ainsi que les actions d'intérêt commun, en vue : (...) de mettre en valeur des propriétés »*.

Par conséquent, la gestion technique des immeubles des différentes propriétés composant une gare multimodale peut être considérée comme entrant dans la catégorie de « l'entretien ou la gestion d'ouvrages (...) en vue de mettre en valeur des propriétés » et constituer ainsi l'objet de création d'une ASP. En effet, la valorisation de propriétés ne peut se dispenser de nettoyage, d'entretien des locaux et des espaces verts, de petites et grosses réparations. C'est d'ailleurs l'interprétation retenue par la Direction générale des collectivités locales qui précise que la mise en valeur des propriétés peut recouvrir *« toute action de protection, d'aménagement, d'embellissement ou de développement des propriétés, ce qui est conforme à la nature des ASP qui sont des groupements de biens et non de personnes »* (1).



Les ASL se forment par consentement unanime des propriétaires intéressés. L'adhésion à une ASL n'est possible que pour les personnes qui ont la qualité de propriétaires, ce qui exclut que d'autres personnes intéressées dénuées de cette qualité, comme par exemple des AOT ou des financeurs de la Grande Gare, tels qu'un département ou une région. Cette circonstance peut être perçue comme un inconvénient si ces personnes souhaitent être associées aux décisions prises. Ainsi, une commune sur le territoire de laquelle serait implanté

(1) Voir fiche pratique n°1 disponible sur le site Internet de la DGCL et intitulée « Les associations syndicales de propriétaires : principes généraux et typologie ».

une gare multimodale, mais qui ne serait propriétaire, ni du parvis, ni de la gare routière, ni de tout autre immeuble ne pourrait pas adhérer à l'ASL qui aurait pourtant vocation à entretenir et à gérer les immeubles compris dans le périmètre de la Grande Gare.

L'adhésion à une ASL est possible pour tous les « propriétaires intéressés », qu'ils soient publics ou privés et quel que soit le régime public ou privé de leur domaine. Une collectivité territoriale, un EPCI, un syndicat mixte ou un établissement public national tels que la SNCF ou RFF peuvent ainsi adhérer à une ASL à condition qu'ils y soient autorisés. En effet, l'adhésion à l'ASL doit être autorisée par l'organe délibérant lorsqu'il s'agit d'un immeuble d'une collectivité territoriale, d'un EPCI ou d'un syndicat mixte, ou par décision du préfet lorsqu'il s'agit d'un immeuble dépendant du domaine public de l'État.

Pour la SNCF, on peut considérer que les pouvoirs de gestion très larges reconnus à la SNCF (décret 83-816 du 13 septembre 1983) l'emportent sur cette disposition. Il est même permis de concevoir qu'une ASL puisse être constituée seulement de personnes publiques, mais elle n'en resterait pas moins une personne morale de droit privé dans la mesure où cette qualification est attribuée par l'ordonnance de 2004.

d) La structure de la « Grande Gare » peut ainsi être modulée en fonction des trois phases d'un projet de Grande Gare multimodale

(1) Phase d'émergence du projet

C'est le temps de la rencontre de l'ensemble des partenaires, le croisement des objectifs et des priorités de chacun. Une mission d'étude pourra alors permettre d'en préciser les enjeux, d'apporter des informations objectives, et de commencer à dessiner les contours du projet partagé. Le périmètre peut être large et il peut inclure des terrains vastes autour de la Gare. Une esquisse architecturale est souvent le support indispensable pour cristalliser le projet et évoquer alors budgets et répartition des rôles.

Un fonctionnement classique en « cahier des charges », puis « réponse à celui-ci » est ici inadapté : en effet, les projets réussis mêlent les modes de transport. Ils ne peuvent pas se résumer à la superposition des besoins de chaque Autorité Organisatrice de transport. Pour la partie urbaine du projet, le bon fonctionnement ne peut résulter que d'un travail d'itération entre les contraintes techniques et l'ambition de l'aménagement urbain.

(2) La phase de mise en œuvre du projet de « Grande gare »

C'est dans cette étape qu'une structure forte permet de fédérer les intérêts légitimes de chaque partenaire. Cette structure permettra sans cesse de trouver une solution aux multiples obstacles d'un projet dépassant de manière volontariste les fractionnements.

(3) La phase de gestion

Après l'aménagement de la Grande Gare et de ses vastes abords intervient la phase de gestion. Le « manager de la Grande Gare » est alors l'interlocuteur naturel d'une structure regroupant l'ensemble des fonctions d'intermodalité. Le périmètre peut ici être un peu plus restreint que dans les phases 1 ou 2 du projet.

Il apparaît enfin clairement **qu'un pilote est nécessaire au cours de ces trois phases**. De nombreuses discussions avec les représentants des collectivités, et notamment le GART, l'AMGVF et l'ARF, ont fait apparaître que :

– **dans les grandes agglomérations**, c'est tout naturellement le président de l'Agglomération, en lien avec le maire, qui est chef de file ;

– **dans les autres sites**, la Région pourrait avoir naturellement la mission de pilotage, dans une association étroite avec le maire ou le président de l'intercommunalité sur chaque site.

Proposition n° 7 :

Choisir une structure adaptée pour chaque Gare contemporaine pour organiser la gouvernance des projets dans leurs différentes phases : émergence, réalisation et gestion. Le pilote de cette structure serait l'Agglomération pour les Gares de type 2 et 3, et la Région, pour les autres gares.

8. Le garant de l'unité du projet : le « manager de gare », interlocuteur de tous les transporteurs, des exploitants en Gare, des élus locaux et de tous les partenaires

La structure est certes indispensable pour la bonne exécution du projet. Mais elle ne serait rien sans une bonne gestion de la gare. Cette solution est

d'ailleurs celle en cours de discussion pour les fonctions de gestion de la circulation, qui sont de même nature (régalienne et monopolistique). Cette gestion doit avoir une visibilité sur le terrain : un interlocuteur, « *le manager de Gare* », qui doit être désigné dans les sites importants et, sans doute, par grappe de gares, sur les sites de type 4 et 5.

L'idée de confier la gestion de la grande Gare à un « *manager de Gare* » dans le cadre d'une structure créée autour du projet multi-partenarial n'est pas une idée nouvelle. Elle a déjà été exprimée à plusieurs reprises dans des rapports parlementaires.



C'est ainsi que Hubert Haenel dans son rapport remis le 8 octobre 2008 au Premier ministre intitulé « *Une organisation ferroviaire à la hauteur de nos ambitions* » en décrivait la fonction : « *Sur le terrain, ce qui compte c'est moins de savoir à qui appartient la gare que d'être en mesure d'en identifier le véritable patron opérationnel. Ce qui fait aujourd'hui défaut, c'est l'existence d'un gestionnaire unique, en charge de l'exploitation de la gare... Ce « gestionnaire des gares » aurait vocation à être le principal interlocuteur des transporteurs et des institutions pour définir les droits et devoirs de chaque acteur présent en gare, mais aussi pour gérer et développer des plateformes. Il devrait donc avoir la plénitude des moyens lui permettant de mener à bien ses missions fondamentales :*

– *assurer un service de qualité et continu aux voyageurs, quel que soit leur mode d'accès à la gare et quel que soit le transporteur ferroviaire (signalétique, accueil, prise en charge pour les personnes à mobilité réduite, sûreté et sécurité, information collective...)* ;

– développer la multimodalité en exploitant les plateformes dans leur ensemble, permettant une prise en charge équilibrée des différents modes d’approche (transports en commun, taxis, vélos, voitures particulières) et en concevant, grâce aux potentiels des parcs de stationnement et des parvis, des cheminements naturels et intelligents mettant en valeur le meilleur de chaque mode ;

– favoriser la progression de la mobilité durable et accompagner la croissance des trafics ferroviaires en pilotant les investissements nécessaires à l’accroissement des capacités d’accueil en gare, en partenariat avec les collectivités locales ;

– coordonner l’utilisation de la plateforme par plusieurs transporteurs ferroviaires et gérer les flux de voyageurs.

Pour garantir un accès non discriminatoire à ces plateformes et aux services qui y seront proposés, ce « gestionnaire des gares » devra bien évidemment agir sous le contrôle permanent et rigoureux de la future autorité de régulation, qui devra, pour sa part, disposer de réels pouvoirs de contrainte ».

Le « manager de Gare » n’a pas de mission d’exploitation de transport (ne serait-ce que pour respecter les exigences des règles de la concurrence). Pour autant, il garde une grande proximité avec les autres exploitants (SNCF et nouveaux entrants) – particulièrement en situation dégradée – et, d’une manière générale, avec tous les autres partenaires.

Il facilite l’émergence et la mise en œuvre des projets de développement de la Gare, dont il assurera ultérieurement la gestion courante (il est ainsi le garant de la facilité de maintenance des projets). Il est en charge plus particulièrement de l’ambiance dans la Gare (propreté, sécurité, animation). Il assure la liaison quotidienne avec les locataires et concessionnaires d’espaces publics en Gare. Ce « **maître de maison** » veille ainsi au bon état des bâtiments et au bon fonctionnement des annexes de la Grande Gare, à la qualité de l’accueil du public, à l’efficacité de l’information multimodale en Gare et à l’effectivité des relations avec les différents partenaires du projet qu’il est de tenu de convoquer régulièrement.

Proposition n° 8 :

Nommer un manager de la « Grande Gare », fonction qu'il s'agit de créer :

Le manager de la Gare gère au quotidien l'ensemble des lieux au nom des propriétaires. Il est le garant de la propreté et de la sécurité de la Gare et interlocuteur de tous les transporteurs, des exploitants en Gare, des élus locaux et de tous les partenaires.

9. Réaliser des investissements considérables pour développer les Grandes Gares en Région d'ici 2020

Les enjeux du développement durable et la volonté politique de favoriser l'utilisation des transports publics et doux créent une obligation d'adapter les gares.

Les activités commerciales ne peuvent, seules, financer les rattrapages nécessaires en termes d'investissements. Ni les Gares allemandes, ni les suisses ou les japonaises vivent des seules redevances commerciales. La focalisation sur la rentabilité détruirait en outre l'objectif d'équilibre dans la nature des commerces et des services, par exemple, objectif qui est ici recherché

Les montants d'investissements nécessaires sont repris ci-dessous, par type de Grandes Gares, et en fonction de trois horizons :

- à **court terme**, en phase avec le plan de relance (échéance 2010) ;
- à **moyen terme**, c'est-à-dire à 5 ans (échéance 2013) ;
- à **plus long terme** (échéance 2020).

Proposition n° 9

**Remise à niveau des Grandes Gares
(Gares de type 1, 2 et 3)**

Personnes à mobilité réduite (sur 7 ans)

2009/2010 : 185 M €

2011/2013 : 185 M €

2014/2016 : 150 M €

Mise à niveau d'installations vétustes (sur 10 ans)

2009/2010 : 75M €

2011/2013 : 75M €

2014/2018 : 100M €

Installations sécurité -sûreté, vidéosurveillance- (sur 4 ans)

2009/2010 : 80M €

2011/2012 : 80 M €

Rénovation et développement (jusqu'en 2019, soit 11 ans)

2009-2010 : 420 à 520 M €

2011/2013 : 840 à 1040 M €

2014/2019 : 1050 à 1300 M €

**Remise à niveau des Grandes Gares
(Gares de type 4 et 5 et 6)**

– Personnes à mobilité réduite (sur 7 ans)

2009/2010 : 25 M €
2011/2013 : 30 M €
2014/2016 : 25 M €

– Mise à niveau d’installations vétustes (sur 10 ans)

2009/2010 : 30 M €
2011/2013 : 30 M €
2014/2018 : 40 M €

Installations sécurité -sûreté, vidéosurveillance- (sur 4ans)

2009/2010 : 10 M €
2011/2012 : 10 M €

Rénovation et développement (jusqu’en 2019, soit 11 ans)

2009-2010 : 100 à 200 M €
2011/2013 : 200 à 400 M €
2014/2019 : 250 à 500 M €

Pour la mise à niveau terminée à l’échéance 2020 de l’ensemble des Gares françaises (Île-de-France comprise, sans le métro), des investissements de 7.480 à 8.700 millions d’euros sont nécessaires, soit un effort annuel de l’ordre de 700 à 800 millions d’Euros. Le métro représente à lui seul 1.400 millions d’euros sur la période. Hors Île-de-France, ce montant d’investissement représente 4.200 à 5.400 millions d’euros. Ces montants n’intègrent pas les nouveaux projets. Des listes détaillées sont jointes en annexes.

10. Mettre en œuvre un plan spécifique pour les Gares et stations d’Île-de-France

Le retard considérable accumulé et les conditions de transport médiocres (pour un moment encore, compte tenu des difficultés structurelles du réseau d’Île-de-France) imposent un plan énergique pour les gares d’Île-de-France, qui sont des lieux très fréquentés par les populations franciliennes. L’état du réseau, la durée des chantiers sur des lignes en

exploitation, et la croissance constante du trafic ne permettent pas d'entrevoir des améliorations significatives des temps de transport et du respect des horaires avant un délai de l'ordre de 8 à 10 ans.

Les projets concernant les Gares s'inscrivent dans un contexte d'investissements lourds dans l'infrastructure en Île-de-France, pour désengorger le réseau existant :

- RER B Nord : achèvement prévu fin 2012, pour 254 M € ;
- Schéma directeur ligne D du RER (horizon 2013) pour 450 M € ;
- Schéma directeur de la ligne C du RER, pour 300 M € à partir de 2011, hors de la mise à 6 voies de Bibliothèque François Mitterrand-Juvisy estimé à 1 milliard d'euros.

La priorité ressentie par les franciliens est « fondamentale » : celle de se déplacer dans des conditions de temps et de confort « normales ». L'acquisition de nouvelles rames par la SNCF et par la RATP devrait permettre un ressenti amélioré sur des échéances de quelques années. Cela renforce encore l'urgence de la rénovation des Gares, lieu d'attente, de l'information en temps réel des voyageurs et, plus généralement, de vie et de rencontre. C'est pourquoi l'amélioration de l'environnement quotidien des voyageurs exige qu'un effort particulier soit engagé en Île-de-France et qu'il soit rapidement perceptible.

La SNCF et la RATP ont déjà programmé deux actions de court terme :

- « **D Maintenant** », programme de modernisation de la ligne et des Gares de la ligne D du RER, de 46 millions d'euros sur 2 ans ;
- « **Plan Impact** », programme de petits travaux spécifiques pour les gares RER d'Île-de-France pour 300 millions d'euros sur 6 ans.

Quarante gares de banlieue font actuellement l'objet de travaux, pour 80 à 100 M €. La ligne C du RER, d'Austerlitz à Champ de Mars, est modernisée et rendue accessible aux personnes à mobilité réduite pour 120 M €. Les onze Gares de la ligne C du RER sont modernisées pour 100 M €.

Une planification d'urgence est donc indispensable pour les grandes gares parisiennes et les Gares d'Île-de-France. C'est l'objet de la proposition qui suit.

Proposition n° 10

**Plan spécifique pour les Gares et stations de l'Île-de-France
(hors très Grandes Gares)**

Personnes à mobilité réduite (sur 10 ans)

Gares SNCF/RFF

2009/2010 : 255 M €

2011/2013 : 255 M €

2014/2017 : 410 M €

Gares et stations RATP

2009/2010 : 110 M €

2011/2013 : 180 M €

2014/2018 : 300 M €

Mise à niveau d'installations vétustes et gros entretien (sur 10 ans)

Gares SNCF/RFF

2009/2010 : 60 M €

2011/2013 : 60 M €

2014/2018 : 80 M €

Gares et stations RATP

2009/2010 : 120 M €

2011/2013 : 180 M €

2014/2018 : 300 M €

Installations sécurité-sûreté, vidéosurveillance

Gares SNCF/RFF (sur 4 ans)

2009/2010 : 80 M €

2011/2012 : 80 M €

Gares et stations RATP (sur 9 ans)

2009/2010 : 5 M €

2011/2012 : 10 M €

2013/2017 : 25 M €

Rénovation et développement (jusqu'en 2019, soit 11 ans)

Gares SNCF/RFF

2009-2010 : 160 M €

2011/2013 : 320 M €

2014/2019 : 400 M €

Gares et stations RATP

2009-2010 : 250 M €

2011/2013 : 350 M €

2014/2017 : 440 M €

11. Il est tout autant nécessaire de définir des moyens financiers globaux au service de cette stratégie

Une partie des financements seront apportés par les collectivités, mais uniquement dans la partie rénovation et développement des Gares. Cette part peut être estimée à 105 millions d'euros par an pour les gares de types 1, 2 et 3, et à 25 millions d'euros par an pour les autres.

Les investissements pour les personnes à mobilité réduite devront être financés par la SNCF, RFF et la RATP selon des clés à négocier. Une partie des projets seront réalisés en partenariat public/privé, les financements privés atteignant vingt pour cent environ du projet dans les Gares les mieux placées. Je suis pour ma part plutôt réservée pour un financement de ces aménagements par une taxe additionnelle sur le billet, c'est-à-dire par le voyageur. Ce point donne lieu à des positions différentes des partenaires et il mérite sans aucun doute un débat.

Des financements particuliers doivent être dégagés pour rendre possible cet effort d'investissement.

Proposition n° 11 :

Des financements type « Agence de Financement des Infrastructures de Transport » (AFITF), avances de la Caisse des Dépôts – notamment pour les zones d’aménagement autour des Gares – ou autres recettes fiscales spécifiques (telles qu’une taxe sur les plus-values foncières autour des pôles gare) devront être arrêtés.

12. La mission régaliennne de la gestion des Gares

La gestion des bâtiments des Gares et des quais longitudinaux a été confiée par l’État à la SNCF. Cette gestion relève d’une mission régaliennne. **Je ne propose pas de revenir sur cette affectation des bâtiments des gares et des quais longitudinaux à la SNCF.** Pour autant, la condition en est **qu’il faut séparer clairement dans l’organigramme de la SNCF ce qui relève des missions régaliennnes et ce qui relève du transporteur, désormais dans le domaine concurrentiel.**

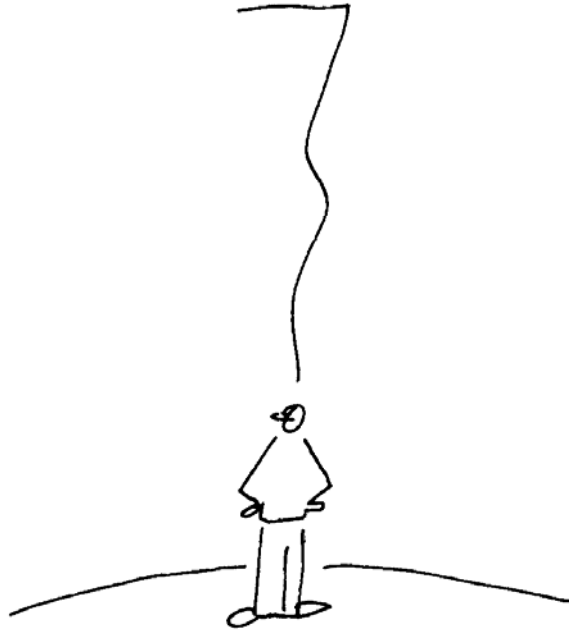
En effet, **ce statut de gestionnaire de la Gare pour le compte de l’État, qui revient à la SNCF, est aujourd’hui mal distingué.** Il se mêle de manière floue à la fonction de transporteur dans l’affectation des locaux et des personnels. **Cette situation est une source de grande confusion, notamment dans la mise en œuvre des contrôles indispensables par le nouveau régulateur ferroviaire.** La gestion des Gares doit ainsi être rattachée à la Direction générale à un niveau adéquat. Cela signifie en particulier qu’il est exclu de rattacher les Gares à chaque direction d’exploitation (Grandes lignes, TER, Transilien). Par voie de conséquence, les Gares ne peuvent plus être porteuses de la marque du transporteur.

Proposition n° 12 :

Demander à la SNCF qu’elle dissocie clairement les Gares de son activité concurrentielle de transporteur.

Les Gares doivent être rattachées directement à la présidence de la SNCF.

ET SI ON PARLAIT
DES GARES QUI ARRIVENT À L'HEURE ?



LISTES DES PARTICIPANTS AUX VISITES DE TERRAIN, TABLES-RONDES ET RENCONTRES

VISITE DE TERRAIN À MARSEILLE

- M. Michel Sappin, Préfet de la Région Provence Alpes Côtes d'Azur (PACA)
- M. Jean-Claude Gaudin, Maire de la Ville de Marseille
- M. Claude Valette adjoint au maire de Marseille chargé de l'urbanisme
- Mme Lota, Adjointe au Maire de la Ville de Marseille
- M. Bertrand Wolkowitsch directeur de l'aménagement de la Région PACA
- M. François Jalinet, Directeur Général de l'Établissement Public d'aménagement Euroméditerranée
- M. Alain Zalesky, SNCF PACA
- M. Michel Croc, Directeur Régional du RFF PACA
- M. Philippe Druésne, Responsable pôle régions AREP Marseille
- M. Damien Latuile, chef de l'immobilier régional de la SNCF
- M. Serge Marini, responsable régional PACA des gares SNCF
- M. Frank Geiling, directeur de l'urbanisme à l'Euroméditerranée
- M. Philippe Druésne, responsable Pôle Régions de l'AREP
- M. Renaud Balaguer, chargé de mission Transport/Énergie au Secrétariat Général pour les Affaires Régionales de la Préfecture de la région PACA

VISITE DE TERRAIN À BORDEAUX

- M. Alain Juppé, Maire de la Ville de Bordeaux, ancien Ministre
- M. Francis Idrac, Préfet de la Gironde
- M. Vincent Feltesse, Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux
- M. Philippe Laurin, Directeur régional SNCF Aquitaine
- M. Jean-Marie Duthilleul, directeur de l'architecture, de l'Aménagement et des Bâtiments de la SNCF
- M. Michel Mercier, premier adjoint au Maire de Bègles, chargé de l'urbanisme
- M. Christian Merlette, directeur de cabinet de Noël Mamère, Maire de Bègles
- M. Philippe Buisson, conseiller régional en charge des transports
- M. Jacques Baggio, Directeur de l'Aménagement et du Patrimoine de RFF Aquitaine chargé du projet Euratlantique

- M. Michel Knipper, Directeur du Développement de la Direction Régionale Poitou Charentes Aquitaine de la SNCF
- Mme Virginie Rooryck Llorens, Urbaniste à la direction générale de l'Aménagement de la Mairie de Bordeaux

VISITE DE TERRAIN AU MANS

- M. Jean-Claude Boulard, Maire du Mans, Président de la Communauté Urbaine Le Mans Métropole
- M. Didier Bahin, Secrétaire général Ville du Mans et de la Communauté Urbaine Le Mans Métropole
- Mme Véronique Rivron, conseiller général du Mans centre
- M. François Ravier, Secrétaire général de la Préfecture de la Sarthe
- M. Serge Michel, directeur régional de RFF pour la Bretagne et les Pays de la Loire
- M. Grégoire Souchard, directeur du développement de la SNCF Pays de Loire
- M. Jean-Pierre Hurault, chargé de mission Pôle d'Échanges Multimodal Gares et Mission Tramway de la Communauté Urbaine Le Mans Métropole
- M. Pierrick Domain, directeur départemental de l'équipement de la Sarthe
- M. Thomas Docquin, chef de projets Pôles d'échanges multimodaux à la direction de l'immobilier de la SNCF
- Mme Sylvie Joly, direction des gares et de l'escale région Ouest (investissements) de la SNCF
- M. Eric Laurensen, directeur général adjoint du Conseil général de la Sarthe
- M. Matthieu Gourget, coordinateur chargé des transports périurbains du Pays du Mans
- M. Théau Durond, coordinateur au service de l'administration générale et de l'économie des Pays du Mans ;

VISITE DE TERRAIN À NANTES

- M. Patrick Rimbert, premier adjoint au Maire, vice-président en charge des transports et des projets métropolitains
- M. Jean-François Retière, vice-président de Nantes Métropole en charge des déplacements
- M. Gilles Bontemps, vice-président du conseil régional des pays de la Loire chargé des transports

- M. Serge Michel, directeur régional de RFF pour la Bretagne et les Pays de la Loire ;
- M. Jean-Marie Duthilleul, directeur de l'Architecture, de l'Aménagement et des Bâtiments de la SNCF
- Mme Ketty Covemaeker, directrice « transport et déplacement » au conseil régional des pays de la Loire
- M. Alain Laville-Fournier, directeur régional de l'équipement des Pays de la Loire ;
- Mme Isabelle Valade, chargée de mission au secrétariat général à l'aménagement du territoire des Pays de la Loire
- M. Gabriel Le Fur, conseil général du département de Loire-Atlantique, chargé de mission
- M. Denis Eburdy, directeur général adjoint du conseil général de Loire Atlantique en charge du développement
- M. Noël Lépine, directeur général adjoint de la Ville de Nantes chargé de l'urbanisme
- M. Olivier Corbineau, chef de projet Gare Nantes Métropole
- M. Florent Lardic, conseiller technique au cabinet du Président Jean-Marc Ayrault
- M. Grégoire Souchard, directeur du développement de la SNCF Pays de Loire
- Mme Sylvie Joly, direction des gares et de l'escale région Ouest (investissements) de la SNCF

VISITE DE TERRAIN EN ALSACE

- M. Adrien Zeller, Président du Conseil régional
- M. François Bouchard, Directeur Général des services de la région Alsace
- Mme Marie-Reine Fischer, Conseillère Régionale
- M. Henri Bronner, Maire de Vendenheim
- Mme Nicole Thomas, Maire de Bischwiller
- M. Didier Roussel, DG Services Techniques de la Ville et de la Communauté de Communes de Bischwiller
- Mme Anne-Lise Wendling, adjointe au Maire de Niederbronn les Bains
- M. Emile Blessig, Député Maire de Saverne
- M. Didier Roussel, DG Services Techniques de Saverne et M Faettel, architecte
- M. Alain Ferry, Député Maire de Wisches
- M. Alfred Becker, Vice Président du Conseil général du Bas-Rhin
- M. Yves Hemedinger, Premier adjoint du maire de Colmar en charge de l'urbanisme et de la sécurité

- M. Pierre Rivet, Directeur Général des Services Techniques de la Ville de Colmar
- M. le Premier adjoint au Maire de la commune de Rouffach, M. Jean-Pierre Toucas
- M. Patrice Fluck, Maire de la commune de Merxheim et ses adjoints
- M. le premier adjoint au Maire de la commune de Thann
- M. Bertrand Wahl, Chef du service aménagement et patrimoine de RFF
- M. Laurent Krieger, Chargé de mission au Service Transport de la Région Alsace
- M. Benoît Loos, Direction des transports de la Région Alsace
- M. Michel Raget, Directeur de Cabinet du Directeur régional SNCF
- M. Charles Steinmetz, Responsable du pôle gares de la SNCF Alsace
- M. Dominique Devin, Directeur délégué TER de la SNCF Alsace

VISITE DU PROJET DE SEINE AMONT

- M. Jacques Touchefeu, Directeur général de l'Établissement Public d'Aménagement Orly Rungis Seine Amont (EPAORSA)
- M. Nevache, secrétaire général de la Préfecture du Val de Marne
- M. Marc Spielrein, Secrétaire Général du Marché d'Intérêt National (MIN) de Rungis, Président de Semmaris
- M. Stéphane Leclerc, Directeur adjoint transport du Conseil Général du Val de Marne
- Mme Patricia Mace-Hervanin, Directrice de l'agence Val de Marne de la RATP
- M. François Régis Orizet, Directeur régional adjoint RFF Val de Marne
- M. Lévêque, adjoint au maire d'Ivry sur Seine, chargé de l'urbanisme et du logement

VISITE DU PROJET DE SEINE AVAL ET DE CERGY-PONTOISE

- Mme Noëlle Lenoir, Ancien Ministre, Maire de Valmondois
- M. Nicolas Samsoen, Directeur général de l'Établissement public d'aménagement de Seine Mantois Seine-Aval (EPAMSA)
- M. Christian Cochet, Directeur du Transilien, SNCF
- M. Pierre Lambert, Secrétaire Général de la Préfecture du Val d'Oise, chef du SGAR du Val d'Oise
- M. Hetzel, Directeur adjoint SNCF St Lazare
- M. Sébastien Hopin, vice-président chargé des Infrastructures de déplacement et du stationnement de la Communauté d'agglomération de communes de Cergy Pontoise (CACP)

- Mme Francette Gaudin, maire adjointe d'Éragny, conseillère déléguée transports et mobilité urbaine de la communauté d'agglomérations de Cergy Pontoise (CACP)
- M. Pierre Madelin, représentant Mme Dominique Gillot, maire d'Éragny et vice-présidente du Conseil général du Val d'Oise
- M. Raymond Boyer, collaborateur du vice-président du Conseil Général du Val d'Oise chargé des transports
- M. Serge Wagner, conseiller général des Yvelines
- Mme Claire Cornelis, chargée de mission à RFF
- Mme Céline Poirier, chef de pôle gares à Cergy

VISITE DU PROJET DE RAMBOUILLET

- M. Gérard Larcher, Sénateur-Maire de Rambouillet, Président du Sénat
- M. Jean-Frédéric Poisson, Député des Yvelines
- Mme Francine Prime, Sous Préfet de l'Arrondissement de Rambouillet
- Mme Marie-Thérèse Besson, Présidente du SITERR
- M. Michel Lhermey, conseiller Municipal en charge des transports et du développement durable
- M. Jacques Piquet, conseiller Municipal en charge de l'urbanisme
- Mme Sophie Boissard, Directrice de la Stratégie de la SNCF
- M. Fischer, conseiller régional
- M. Bataille, Président de la communauté de communes
- Mme Bénédicte Tilloy, Directrice régionale SNCF de Paris Rive Gauche
- M. François-Régis Orizet, Directeur Adjoint Réseau Ferré de France accompagné de Marie-Reine Dubourg, Chargée des relations parlementaires
- Mme Ludivine Mantin, Chef de Gare
- M. Emmanuel Pierzo, Directeur de VEOLIA Transports
- M. Flahaut, Ingénieur divisionnaire, DDEA
- Mme Marie-Christine Barrow, Conseiller spécial auprès de M. Gérard Larcher
- M. Victor Dubrulle, Chef de cabinet de Gérard Larcher, Mairie de Rambouillet

VISITE DE TERRAIN EN SUISSE

- M. Benedikt Weibel, ancien Président des Chemins de fer fédéraux suisses CFF
- M. Hans-Peter Leu, responsable des relations internationales CFF
- M. Urs Schlegel, Chef immobilier des Chemins de fer fédéraux suisses CFF
- M. Alexander Tschappat, maire de Berne

VISITE DE TERRAIN EN ALLEMAGNE

- Mme Susanne Kosinsky, directrice régionale pour la région centre de la Deutsche Bahn
- Dr. Christian Wolff-Jesse, chef de gestion de la gare de Frankfurt a.Main
- M. Oliver Hasenkamp, chef du développement des gares dans le Land de Hesse
- M. Peter Wöste, directeur de projet pour le développement des gares dans le Land de Hesse
- M. Berndt Sachbacher, chef des services immobiliers de la deutsche Bahn de la région Bade-Würtemberg, chef du projet d'aménagement Stuttgart 21
- M. Denecken, maire adjoint de Karlsruhe chargé de l'urbanisme et du logement
- M. Sven Hantel, chef du réseau de la Deutsche Bahn pour la région Sud-ouest
- La mission a été également été aidée par M. Thomas Bertard, jeune Français du service international de la Deutsche Bahn

TABLE-RONDE ENJEUX ILE-DE-FRANCE

- M. Pascal Lelarge, Directeur régional, Direction régionale de l'Équipement d'Île-de-France (DRE Île-de-France)
- M. Jean-Claude Gaillot, Directeur général des Transports, Conseil régional d'Île-de-France
- M. Jean-Luc Nevache, Secrétaire général, Préfecture du Val de Marne
- Mme Sophie Boissard, Directrice de la Stratégie Ferroviaire, SNCF
- M. Christian Cochet, Directeur général délégué Transilien, SNCF
- M. Francis Rol-Tanguy, Directeur, Atelier Parisien d'Urbanisme
- M. Thierry Guimbaud, Directeur de l'Exploitation, STIF
- M. François-Régis Orizet, Directeur régional adjoint, Réseau Ferré de France / Île-de-France (RFF)
- M. Nicolas Buchoux, Adjoint au directeur de cabinet en charge de l'Aménagement du territoire, Conseil régional d'Île-de-France

- M. Nicolas Samsoen, Directeur général, EPA Mantois Seine-Aval
- M. Frédéric Dupouille, Responsable du Programme T3, RATP
- M. Lorenzo Sancho de Coulhac, Département des Projets, RATP
- Mme Catherine Gatineau, Directrice de la Stratégie et du Développement, AREP
- M. Roger Lavoué, Adjoint au Directeur départemental de l'Équipement et de l'Agriculture en charge de l'Aménagement, du Logement et du Dialogue social, Préfecture du Val d'Oise
- M. Michel Leboeuf, Directeur du Développement de Voyageurs France Europe, SNCF
- M. Yannick Lemeur, Directeur de la Stratégie et de l'Aménagement, EPA Seine Amont
- Mme Christine Premartin, Direction régionale de l'Équipement d'Île-de-France
- M. Alain Riou, Directeur du Développement, Optile
- Mme Sylvie Simon-Deck, Adjointe au Directeur de cabinet en charge des Transports, Conseil régional d'Île-de-France

TABLE-RONDE DIALOGUE DES CULTURES, AMENAGEMENT ET FERROVIAIRE

- M. Gilles Bourdoux, Député-Maire de Cholet, représentant de l'Association des Maires de France (AMF)
- M. Hubert Dumesnil, Président, RFF
- M. Jean-François Retière, Vice-président chargé des Transports, Communauté Urbaine de Nantes
- M. Benedikt Weibel, Ancien Président Directeur Général des réseaux ferrés suisses
- M. Patrick Vieu, Directeur des Services Transports, MEEDDAT
- M. Jean-Marie Duthilleul, Directeur de l'Architecture, de l'Aménagement et des Bâtiments, SNCF
- Mme Sophie Boissard, Directrice de la Stratégie Ferroviaire, SNCF
- M. Olivier Corbineau, Chef de projet, Communauté Urbaine de Nantes Métropole
- M. Etienne Crepon, Adjoint au Directeur général de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction, MEEDDAT
- M. François Jalino, Directeur général, Euroméditerranée
- Mme Véronique Wallon, Directrice de la Stratégie, RFF
- M. Sébastien Debeaumont, Chargé de mission, Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU)
- Mme Chantal Duchène, Secrétaire générale, Groupement des Autorités Responsables de Transports Publics (GART)

- Mme Elisabeth Dupont-Kerlan, Chargée de mission Transports, Association des Régions de France (ARF)
- M. Jacques Lesne, Chef du Bureau politique des Déplacements, de l'Évaluation et des Études, MEEDDAT

TABLE-RONDE BILLETTIQUE ET INFORMATION VOYAGEURS

- M. Jean-François Janin, Responsable de la Mission des Transports Intelligents, MEEDDAT
- Mme Sophie Boissard, Directrice de la Stratégie Ferroviaire, SNCF
- M. Christian Lalu, Directeur général, AMG VF
- M. Emmanuel Heyraud, Chargé de mission, Association des Maires des Grandes Villes de France (AMGVF)
- M. Réginald Babin, Responsable du Pôle Techniques et Systèmes de Transport, GART
- M. Lambert, Chargé de mission, MEEDDAT
- M. Olivier Nalin, Directeur du Développement, des Affaires Économiques et Tarifaire, STIF
- Mme Catherine Perrinelle, Chef du Département des Services à la Clientèle, SNCF

TABLE-RONDE MODES DOUX

- M. Régis Bergounhou, Secrétaire général, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)
- Mme Sophie Boissard, Directrice de la Stratégie Ferroviaire, SNCF
- M. François Bonnefille, Directeur de l'architecture, SNCF
- Mme Véronique Michaud, Secrétaire générale, Club des Villes Cyclables
- M. Christian Collin, Île-de-France Environnement
- M. Alain Dekokere, Directeur de l'intermodalité, GIE Inter'actions, Groupe SNCF Kéolis
- M. Ronan Golias, Service Transports et Déplacements, Communauté Urbaine de Strasbourg
- M. Jean-Baptiste Schmider, Directeur, Auto'trement à Strasbourg
- M. Jean-Charles Poutchy-Tixier, Chargé de mission auprès du Coordinateur Vélo, MEEDDAT

RENCONTRE GART

- M. Roland Ries, Sénateur-Maire de Strasbourg et Président du GART

- M. Serge Godard, Sénateur-Maire de Clermont-Ferrand et Président de la Communauté d'Agglomération de Clermont-Ferrand
- M. Pierre Mathieu, Vice-président du Conseil régional de Champagne-Ardenne chargé des Transports
- M. Louis Nègre, Maire de Cagnes-sur-Mer et Premier Vice-président de la Communauté urbaine Nice-Côte d'Azur,
- M. Bernard Rivalta, Vice-président chargé des Transports, Grand Lyon
- Mme Chantal Duchène, Secrétaire générale, Groupement des Autorités Responsables de Transports Publics (GART)
- M. Denis Jullemier, adjoint au Maire de Melun
- M. Réginald Babin, Responsable du Pôle Techniques et Systèmes de Transport, GART

RENCONTRE AMG VF

- M. Rémi Bechaux, Directeur général adjoint, Communauté Urbaine du Grand Nancy
- M. Patrice Coindet, Directeur de l'Aménagement Urbain, Ville de Grenoble
- M. Emmanuel Couet, Vice-président, Communauté d'Agglomération de Rennes Métropole
- Mme Francette Gaudin, Vice-présidente, Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise
- Mme France Lefort, Directeur général adjoint, Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix
- M. Christian Le Petit, Directeur des services techniques, Communauté d'Agglomération de Rennes Métropole
- Mme Valérie Lucas, Chargée d'études, Communauté d'Agglomération de Rennes Métropole
- M. Antoine Monnerie, Chargé de mission, Ville de Rennes
- M. Emmanuel Heyraud, Chargé de mission Politique de la ville, Politique locale de l'habitat, Urbanisme, AMG VF

ASSOCIATION DES REGIONS DE FRANCE

- M. Martin Malvy, Président du conseil régional de Midi-Pyrénées, représentant de l'ARF
- Mme Elisabeth Dupont-Kerlan, Chargée de mission Transports, représentant de l'ARF

RENCONTRE SNCF

- M. Guillaume Pepy, Président, SNCF
- Mme Sophie Boissard, Directrice de la Stratégie Ferroviaire, SNCF
- M. Stéphane Volant, Secrétaire général, SNCF
- Jean-Pierre Farandou, Directeur Général Délégué, SNCF Proximités
- M. Jean-Marie Duthilleul, Directeur de l'Architecture et de l'Aménagement des Bâtiments, SNCF
- Mme Mireille Faugère, Directrice Générale Déléguée Voyageurs France Europe, SNCF
- M. Pascal Lupo, Directeur des Gares et de l'Escale, SNCF
- M. David Azema, Directeur Général Délégué Stratégie et Finances, SNCF

RENCONTRE RATP

- M. Pierre Mongin, Président directeur général, RATP
- M. Rémi Feredj, Directeur du département des espaces et du patrimoine, RATP
- M. Philippe Martin, Directeur adjoint Département des Espaces et du Patrimoine, RATP
- M. Frédéric Dupouy, Directeur de l'agence développement de Paris, RATP
- M. Seymour Morsy, Directeur du Département du Développement et de l'Action Territoriale, RATP
- M. Denis Masure, Directeur du Département action territoriale, RATP
- Philippe Ventejol, Directeur du Département du Développement, RATP
- M. Michel Marinese, Chef de projet, RATP
- M. Thierry du Crest, Chef de Projet, RATP
- M. Lorenzo Sancho de Coulhac, Département des Projets, RATP

RESEAU FERRE DE FRANCE

- M. Hubert Dumesnil, Président, RFF
- Mme Véronique Wallon, Directrice de la Stratégie et du Développement durable, RFF
- Mme Anne Florette, Directrice du Patrimoine, RFF
- Mme Claire Pardo, Adjointe à la Directrice de la Stratégie et du Développement durable, RFF

MEEDDAT

- M. Dominique Bussereau, Secrétaire d'État chargé des Transports, MEEDDAT
- M. Daniel Bursaux, Directeur général des infrastructures, MEEDDAT
- M. Emeric Burin des Roziers, Conseiller technique, MEEDDAT
- M. Etienne Crepon, Directeur général en charge de l'urbanisme, MEEDDAT
- M. Nicolas Gauthier, Conseiller, MEEDDAT
- M. Xavier Lety, Conseiller technique, MEEDDAT
- M. Patrick Vieu, Directeur des Services Transports, MEEDDAT
- M. Marc Véron, Directeur de Cabinet de M. Christian Blanc
- M. Michel Wachenheim, Directeur de Cabinet de M. Dominique Bussereau
- M. Jean-François Janin, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Mission Transports Intelligents, MEEDDAT
- M. Jacques Lesne, Chef du Bureau politique des Déplacements, de l'Evaluation et des Etudes, MEEDDAT
- M. Martin Landais, Sous-direction des services ferroviaires et des déplacements urbains, Bureau des Services et des Opérateurs Ferroviaires, MEEDDAT
- M. Julien Dehornoy, Sous-direction du développement et de la gestion des réseaux ferroviaires et fluviaux et des investissements portuaires, Bureau du Réseau Ferré National, MEEDDAT
- Mme Muriel Bouldouyré, Sous-direction des Transports Routiers, Bureau de l'Organisation et de l'Animation du Contrôle des Transports Routiers et Ferroviaires, MEEDDAT

STIF

- Mme Sophie Mougard, Directrice Générale, STIF
- M. Maurice Pierron, Chef de la Division Contrôle et Suivi des Projets, STIF
- M. Thierry Guimbaud, Directeur de l'Exploitation, STIF

AUTRES RENCONTRES

- M. André Rossinot, Président, Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU)
- M. Marcel Belliot, Délégué Général de la FNAU

- M. Pierre Dartout, Directeur, Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires (DIACT)
- M. Bernard Soulage, Vice-Président délégué aux transports, Conseil régional de Rhône Alpes
- M. Francis Rol-Tanguy, Directeur, Atelier Parisien d'Urbanisme ;
- M. Etienne Tricaud, Directeur général, AREP

ENTRETIENS AVEC LES REPRESENTANTS DES ORGANISATIONS CONFEDERALES REPRESENTATIVES

Union Professionnelle des Artisans

- M. Pierre Martin, Président de l'Union Professionnelle des Artisans
- M. Pierre Burban, Secrétaire Général de l'UPA
- Mme Caroline Duc, conseillère technique

Force Ouvrière

- Mme Marie-Suzie Pungier, Secrétaire Confédérale en charge de l'économie et du développement durable
- Mme Valérie Gervais, de FO Consommateurs

CFDT

- M. André Milan, Secrétaire Général de la fédération des Transports et de l'Équipement (CFDT-FGTE)
- M. Jean-Marc Meyer, Secrétaire Fédéral de la CFDT-FGTE
- M. Edgar Stemer, Secrétaire Général Adjoint de la CFDT-FGTE Cheminot-Sureté
- M. Ali Benhadjba, membre du bureau fédéral de la CFDT-FGTE
- M. Olivier Motta, membre de la Commission exécutive de la FGTE, en charge des activités urbaines et des déchets
- M. Dominique Aubry, Secrétaire Général Adjoint de l'Union Fédérale des Cheminots et des activités complémentaires

CGT

- M. Thierry Roy, Secrétaire Fédéral de la CGT-Cheminots

- M. Alain Prouvenq, Secrétaire Fédéral en charge de l'économie, CGT-Cheminots
- M. Serge Poiraud, Responsable National de l'Exploitation, CGT-Cheminots

MEDEF

- M. Bruno Gazeau, Délégué Général de l'UTP
- M. François Remoué, chargé de mission, Direction des Affaires Économiques, MEDEF
- Mme Audrey Herblin, relations avec les pouvoirs publics, MEDEF

CFE-CGC

- Mme Huguette Viglietti, Déléguée nationale au logement et consumérisme, et au développement durable
- M. Michel Yard, CFE-CGC

CGPEM

- M. Jean-Claude Raoul, Fédération des Industries Ferroviaires (FIF), conseiller technique
- Mme Sandrine Bourgoigne, adjointe au Secrétaire Général, CGPME

**Rapport à M. le Premier Ministre
de Mme Fabienne Keller, sénatrice du Bas-Rhin**

DEUXIÈME PARTIE

**LES VISITES DE TERRAIN
ET LES TABLES RONDES**

ANNEXES

I. LES VISITES EN PROVINCE

Les visites ont concerné :

- A. Marseille
- B. Bordeaux
- C. Le Mans
- D. Nantes
- E. Région Alsace

Est également présentée :

- F. La Grande Gare de Grenoble

Les illustrations photographiques de ces visites sont disponibles sur le site internet www.gare-ensemble.fr.

A. MARSEILLE, 12 ET 13 NOVEMBRE 2008

1. Les personnalités rencontrées

- M. Michel Sappin, Préfet de la Région Provence Alpes-Côte-d'Azur (PACA) ;
- M. Jean-Claude Gaudin, Maire de la Ville de Marseille ;
- M. Claude Valette, Adjoint au maire de la Ville de Marseille chargé de l'urbanisme ;
- Mme Marie-Louise Lota, Adjointe au maire de la Ville de Marseille ;
- M. Bertrand Wolkowitsch, Directeur de l'aménagement de la Région PACA ;
- M. François Jalinot, Directeur Général de l'Établissement Public d'aménagement Euroméditerranée ;
- M. Alain Zalesky, SNCF PACA ;
- M. Michel Croc, Directeur Régional du RFF PACA ;
- M. Philippe Druésne, Responsable pôle régions AREP Marseille ;
- M. Damien Latuile, Chef de l'immobilier régional de la SNCF ;
- M. Serge Marini, Responsable régional PACA des gares SNCF ;
- M. Frank Geiling, Directeur de l'urbanisme à l'Euroméditerranée ;
- M. Philippe Druésne, Responsable Pôle Régions de l'AREP ;
- M. Renaud Balaguer, Chargé de mission Transport/Énergie au Secrétariat Général pour les Affaires Régionales de la Préfecture de la région PACA.

2. Les visites de terrain

- Visite de la gare d'Aix-en-Provence TGV ;

- Inauguration de la Gare Sainte-Marthe (à l’occasion de la réouverture de la ligne TER Marseille Aix-en-Provence) ;
- Visite du site d’Euroméditerranée (quartiers du port de la Joliette, de l’ancienne gare des Docks, l’îlot/l’Atrium/Le Patio, Tour CMA-CGM, Fort Saint-Jean et site du MUCEM, rue de la République etc) ;
- Visite de la gare St-Charles et du quartier Bernard Dubois.

3. Les enjeux du projet

La Gare centrale de Marseille Saint-Charles est située au centre d’un périmètre urbain dense et multimodal. Le pôle d’échanges de Marseille, qui accueille en moyenne 45.000 voyageurs par jour et 9,8 millions par an, est desservi depuis 1970 par le métro et depuis 2001 par le TGV Méditerranée. Le trafic régional (300 trains par jour), les cars interurbains, les bus urbains, un parc de stationnement de 850 places, une nouvelle ligne de tramway à proximité et une station de taxis en font un enjeu majeur de développement du centre de Marseille.

Porte d’entrée vers le vaste territoire de 300 hectares du site « Euroméditerranée », porte d’entrée renforcée par la future ligne à grande vitesse LGV PACA, **la grande gare ferroviaire de Marseille Saint-Charles est emblématique des défis posés aux pôles de transport multimodaux de grande dimension** : le projet de réaménagement complet du bâtiment historique est lancé en 1994 ; sur la base des premières études fournies par l’AREP, un protocole est adopté en 1997 par l’État, la Région, le Conseil général des Bouches-du-Rhône, la Ville de Marseille – depuis la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole (MPM), l’Établissement public Euroméditerranée, la SNCF et RFF.

Le pôle transport se décompose en deux opérations : d’une part, les installations ferroviaires de l’avant-gare dont la maîtrise d’ouvrage est assurée par RFF et dont l’essentiel des travaux a été achevé avant l’arrivée du TGV Méditerranée en 2001 ; d’autre part, le terminal voyageur qui comprend notamment l’agrandissement de la gare SNCF sous maîtrise d’ouvrage SNCF, la restructuration de la gare routière sous maîtrise d’ouvrage Conseil Général, un tunnel routier sous maîtrise d’ouvrage Communauté urbaine Marseille Provence Métropole.

Le projet initial, évalué à 134 millions d’euros en 1996, est passé en 2007 à 215 millions (74 millions pour les infrastructures ferroviaires, 112 millions pour le terminal voyageurs et 29 millions pour les libérations foncières, les dévoiements des réseaux et la déviation routière souterraine). Trois avenants

sont nécessaires pour tenir compte des révisions techniques du projet entre 1997 et 2007 qui portent sur le déplacement et l'allongement des trémies routières vers l'entrée et la sortie de l'autoroute, la substitution de la ville de Marseille par la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole et un financement européen complémentaire du FEDER à hauteur de 13 millions. Le financement du terminal voyageurs a été assuré par la SNCF (26 %), la Communauté urbaine (21 %), la Région (16%), Euroméditerranée (13 %), le FEDER (11%) et l'État (2,5 %).

La gestion de la grande gare multimodale de Marseille Saint-Charles – qui comporte notamment 25 commerces sur une superficie de 4.250 m² dans la halle des voyageurs – est déjà prévue dans le protocole de 1997. En 2004, la SNCF fait une première proposition de convention de gestion. Le montant annuel des charges de 20,6 millions d'euros est alors réparti entre les transporteurs – Régions pour les TER et les trois Autorités organisatrices de transports (AOT) par cars, Conseil général, Région et Marseille Métropole – (17,1 millions) et les concessionnaires et locataires de la grande halle de la gare (3,5 millions).

Le comité de pilotage du pôle rejette cette proposition en 2007 et la nouvelle négociation aboutit à une nouvelle proposition qui s'appuie sur trois documents : un contrat de location pour les kiosques de la halle des voyageurs, une convention de prestations communes (gestion et entretien du site, information statique et dynamique, accueil général, etc) et une convention de prestations spécifiques (vidéosurveillance, gardiennage). Les trois AOT sont désormais constituées en syndicat mixte de gestion de la gare routière et c'est le président de cette structure qui les représente. Les discussions sont toujours en cours pour un budget 2009.

4. Les propositions de la table ronde et les principaux enseignements de la visite

La table ronde s'est penchée sur trois questions principales :

- le lieu du débat sur la gouvernance de la grande gare multimodale ;
- le rôle de l'État dans les grandes opérations intermodales ;
- la structuration du projet.

a) Le lieu du débat sur la gouvernance de la grande gare multimodale

Le lieu du débat sur la gouvernance des gares contemporaines devrait être trouvé au niveau de la métropole régionale. En effet, les lieux

de rencontre sont multiples, à l'occasion des débats publics ou dans les réunions entre acteurs des projets. Mais c'est à l'échelle métropolitaine qu'un accord doit être trouvé dont le ciment est le projet métropolitain. Avec 8 EPCI, la gouvernance actuelle et la répartition des richesses ne tiennent pas. Marseille est plus pauvre que sa périphérie. Le monde économique a réalisé l'unité métropolitaine. En revanche, son unité administrative est difficile à trouver et elle passe par le projet métropolitain.

Le problème est **que personne ne pilote l'aire métropolitaine** : la Région, le Département et les 8 EPCI sont compétents. La ville de Marseille ne l'est pas, alors qu'elle est évidemment centrale. Le projet se construit en donnant de la visibilité à un horizon comme celui de Marseille 2013, capitale de la culture, avec un budget adapté.

L'appréciation des projets par les habitants est déterminante. Euroméditerranée s'est doté d'équipes intégrées d'action sociale passant des conventions avec les bailleurs et avec les habitants. Cette action va jusqu'à la facilitation du réinvestissement du logement rénové et à l'aide à l'emploi (clauses d'insertion avec les opérateurs de la construction ou du commerce, sous conditions de capacité et formation si nécessaire).

La perception des enjeux et les conflits d'usage doivent déboucher sur des complémentarités qui s'organisent : les installations ferroviaires sont passées de l'idée de friche à celle d'un outil industriel ; la vision 2020 des TER est commune et elle est partagée par les grandes collectivités. Mais pour autant le lieu futur de l'intermodalité marseillaise reste inconnu : Saint-Charles ? Blancarde ? Dans les deux lieux ? Comment assurer le passage vers le nord ? En TER, l'Estaque est à 10 minutes de Saint-Charles. L'arc méditerranéen pose problème, le système logistique aussi. Où loger la gare TGV, dans l'avant-gare de Saint-Charles ou ailleurs ? Le choix d'implantation de la future gare est effectivement essentiel.

b) Le rôle de l'État dans les grandes opérations intermodales

Avant de répartir les tâches et d'assurer les financements, il importe de définir une vision commune du projet. Mais **lorsque le processus local est bloqué, il revient à l'État de proposer un lieu de débat.** Pour autant, le principe de subsidiarité peut jouer dans les deux sens : au début des années 90, personne ne savait par quel bout prendre Saint-Charles. Les acteurs locaux ont alors demandé un animateur à l'État. Le directeur régional de l'équipement a été choisi, dont la mission a débouché sur une convention comprenant programme et financement. Lorsque le processus local est bloqué, il revient à l'État de proposer un lieu. Mais on peut aussi considérer que ce rôle revient à la ville.

L'État doit sécuriser le financement dès qu'il y a des financements croisés : Région, Département. Ensuite, il faut trouver un chef de file qui s'occupe de la réalisation sans quoi il y a un risque de blocage.

c) La structuration du projet

L'Établissement Public d'Aménagement, qui conduit les projets dans la synthèse des positions des différents partenaires, peut jouer un rôle fédérateur et mobilisateur dans la conduite des projets. La création d'Euroméditerranée s'est faite sur la base du rapport du Préfet qui a réuni les collectivités locales. À l'origine, l'État a apporté 50 % des moyens. L'État a joué sur Saint-Charles le rôle de pompier. S'il devait y avoir changement de la loi, il faudrait cependant veiller à ce que les changements d'ordre législatif ne perturbent pas les opérations engagées qui fonctionnent.

L'existence d'un plan stratégique, préalable, partagé, décliné en actions, financements, planning et enchaînements est essentiel pour le bon fonctionnement du projet. À titre d'exemple, le conseil d'administration d'Euroméditerranée réunit l'État et les collectivités locales ; il s'est doté de comités de gouvernance par thèmes. Mais il faut aussi pouvoir adapter le dispositif en fonction des projets des différents acteurs, au cas par cas.

Le recours à une étude de définition est possible, mais compliqué. Ce dispositif du code des marchés publics ne permet, ni ne remplace le processus de connaissance du terrain, les allers-retours et les adaptations nécessaires. La réflexion sur l'extension d'Euroméditerranée s'est faite avec les partenaires, eux-mêmes porteurs de technicités. La question est de savoir comment les agencer, les articuler, faire ressortir les points de conflits, les voies d'avancées. La question urbaine se pose jusque dans la gare elle-même, en termes d'utilité, d'accessibilité et de localisation pour les nouvelles gares.

d) Verbatim :

« Il faut une clarification des rôles des acteurs, des enjeux, des flux économiques et l'instauration d'un pilotage clair »

« Instaurer un pilotage des grands projets, à la responsabilité identifiée, doté d'un plan stratégique financé »

« Pilotage et cohérence »

« Il faut un pilote et aussi un plan stratégique permettant de coordonner les acteurs et de mieux maîtriser les financements. Avec un arbitrage financier qui ne porte pas seulement sur les infrastructures mais aussi sur la valorisation urbaine »

« Faire sauter les frontières, le projet global ne s'arrêtant pas à la limite du bâtiment de la gare »

« Remettre l'usager au cœur de la conception du projet, privilégiant à la descente du train le voyageur par rapport aux kiosques, pointant l'absence de parc à vélos... la lettre de mission manque énormément de teneur écologique : énergie, toitures... »

« Le projet urbain doit être traité comme tel, avant le projet de transport »

« Durant la conception, l'ensemble des utilisateurs futurs devrait avoir une évaluation à peu près fiable des coûts de fonctionnement et de leur répartition »

« Ce ne sont pas les rails qui font la ville mais l'inverse »

« L'agence d'urbanisme est un lieu de débat ; mais aujourd'hui, grâce à cette mission parlementaire, nous nous sommes parlé »

« Il y a un accord de fond sur la nécessité de changer : il y a surtout un déficit particulier en matière ferroviaire et de transport en commun »

« Nous avons besoin d'un coup de pouce pour cimenter tout ça »

Source SNCF - 15/1/2009

Fiche Synthétique Gare de Marseille

Historique

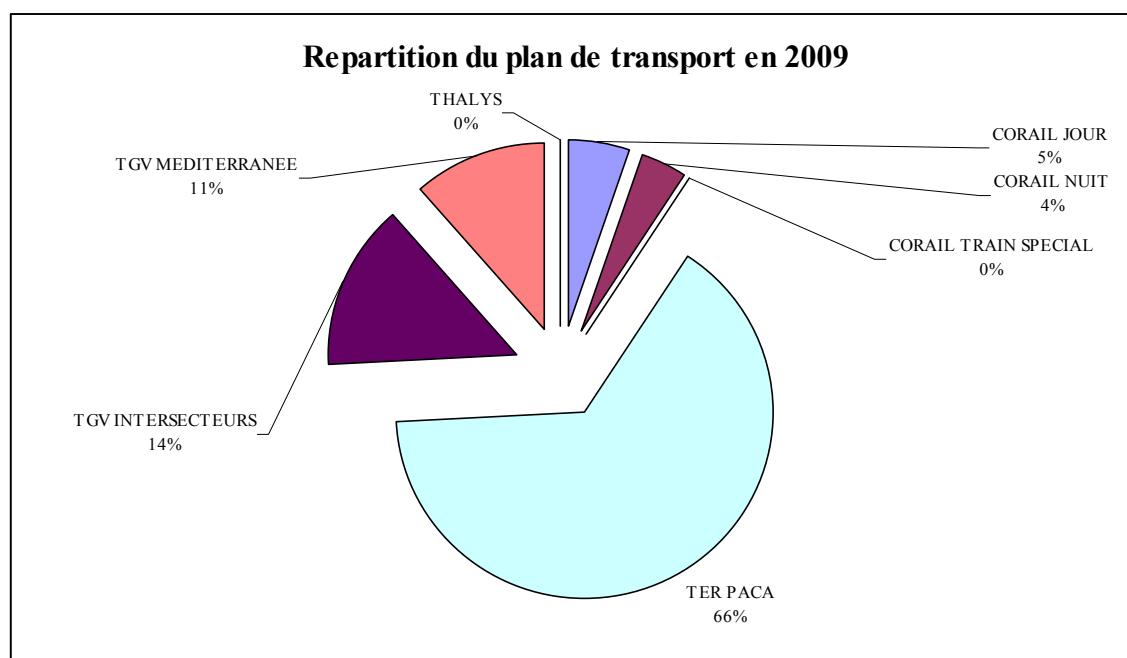
Gare mise en service en 1848 / Rénovation en 2001 et 2007 (Halle Honnorat)

Surface : 7 944 m² (surface contrat gare)

Trafic

Nombre de voyageurs annuel en 2007 : 9,8 millions, + 20 % sur 5 ans.

Nombre de départs trains prévus en 2009 : 66 100



Note satisfaction clientèle

ISC 2007 : 13,6 (gare en travaux)

Recettes prévues 2009 : 25 867 k€

- Transporteur :
 - Prestation commune : 10 119 k€ - prestation spécifique : 9 294 k€
- Locataires : 2 021 k€
- Concessionnaires : 3 740 k€
- Autres : 693 k€

Situation intermodale

Moyenne 2003-2007	Marseille	Moyenne segment
En voiture	33 %	34 %
En taxi	5 %	4 %
En 2 roues	0 %	1 %
En transports en commun	48 %	50 %
A pied	12 %	10 %
Autre	1 %	1 %

Transports en commun :

- La gare est desservie par 2 lignes de métro et 2 lignes de bus (dont 1 de nuit)
- La gare routière est intégrée à la gare (accès de plain-pied aux quais) : bus, cars et navette aéroport).

Stationnement voitures particulières

- Parking souterrain Effia 1 190 places
- Parking en surface square Narvik

Dépose-minute au pied de la Halle Honnorat et square Narvik

Taxis : au pied de la Halle Honnorat

Deux roues : manque de stationnement vélos

Évolution externe

Mise en service LGV PACA – Languedoc-Roussillon

Projet Rénovation urbaine

Projet Euroméditerranée (création bureau, logements et commerces)

Investissements prévus

Information voyageur et rénovation restauration aile Narvik en 2009

Vidéo protection / Accessibilité PMR en 2010

Projet stationnement 2 roues 2010/11

B. BORDEAUX, 18 ET 19 NOVEMBRE 2008

1. Les personnalités rencontrées

- M. Alain Juppé, Maire de la Ville de Bordeaux, ancien Ministre ;
- M. Francis Idrac, Préfet de la Gironde ;
- M. Vincent Feltesse, Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux ;
- M. Philippe Laurin, Directeur régional SNCF Aquitaine ;
- M. Jean-Marie Duthilleul, Directeur de l'architecture et des bâtiments de la SNCF ;
- M. Michel Mercier, Premier adjoint au maire de Bègles, chargé de l'urbanisme ;
- M. Christian Merlette, Directeur de cabinet de M. Noël Mamère, Maire de Bègles ;
- M. Philippe Buisson, Conseiller régional en charge des transports ;
- M. Jacques Baggio, Directeur de l'Aménagement et du Patrimoine de RFF Aquitaine chargé du projet Euratlantique ;
- M. Michel Knipper, Directeur du Développement de la Direction Régionale Poitou Charentes Aquitaine de la SNCF ;
- Mme Virginie Rooryck Llorens, Urbaniste à la direction générale de l'Aménagement de la Mairie de Bordeaux.

2. Les endroits visités

- Gare de Bordeaux Saint-Jean.
- Visite du site du projet Euratlantique : quartiers Belcier, Gattebourse et Armagnac.

3. Les enjeux du projet

Le projet de réaménagement de la gare de Bordeaux Saint-Jean et de son quartier dans le cadre d'une vaste opération d'urbanisme baptisée « Euratlantique » est en phase d'émergence.

Le rapport de la mission d'expertise du Conseil général de l'environnement et du développement durable dirigée par M. Francis Rol-Tanguy sur le projet urbain et l'aménagement du secteur de la gare Saint-Jean à Bordeaux de juillet 2008 précise les enjeux de cette opération qui s'inscrit dans la réalisation, à l'horizon 2015, d'une ligne à grande vitesse entre Tours et Bordeaux, et, à l'horizon 2020, de son prolongement en direction de Toulouse et de Bilbao.

Les deux préoccupations stratégiques majeures du projet portent :

– d'une part, sur les grandes orientations à mettre en place pour concilier à la fois les contraintes de fonctionnement futur de la gare Saint-Jean et les opportunités offertes par le réaménagement de ses abords pour la Ville de Bordeaux comme pour la région Aquitaine ;

– d'autre part, sur les conditions de réussite du projet, dans la durée, en fonction des exigences légitimes de chacun des partenaires concernés (Ville de Bordeaux, Ville de Bègles, Communauté urbaine de Bordeaux, Région, Département de la Gironde, SNCF, RFF, Port autonome de Bordeaux, investisseurs privés).

Sur la base des suggestions du rapport d'expertise, l'État et les collectivités ont décidé la création d'un établissement public d'aménagement (EPA) dans le cadre d'une Opération d'intérêt national (OIN). Cet établissement, qui pourra être doté par les collectivités – en particulier en terrains – est l'outil de maîtrise foncière assurant le remodelage, dans les meilleures conditions, de plusieurs espaces appartenant, soit à l'État (anciens abattoirs déjà transférés à la Communauté urbaine et échangeur routier encore classés dans le domaine public fluvial), soit aux opérateurs ferroviaires (quartiers Amédée-Saint-Germain et Gattebourse, en quasi-friches et qui peuvent être destinés à la construction de logements, de bureaux et d'une nouvelle voie d'accès à la gare, quartier « triangle ferroviaire Armagnac », qui ne serait aménagé qu'à partir de 2020-2025).

Les opérateurs ferrés de transport ont d'ores et déjà élaboré un schéma directeur du patrimoine ferroviaire de Bordeaux Saint-Jean et de Gattebourse qui doit permettre de décider de la mutabilité des surfaces et de la relocalisation de certaines activités (magasins, ateliers, bases de maintenance des TGV etc.). Un premier projet de remodelage de la grande gare de Bordeaux a par ailleurs

été établi à l'initiative de la SNCF par l'AREP et est en phase de chiffrage. Le projet n'est pas encore finalisé, même s'il a été déjà présenté aux principaux élus concernés.

Le rapport d'expertise suggère en outre que le Conseil régional, le Conseil général et la Communauté urbaine de Bordeaux réfléchissent à une autorité organisatrice unique en matière de déplacements et de transports publics permettant l'extension du versement-transport à tout le département de la Gironde, tout en laissant à chaque délégation une autonomie de gestion dans sa sphère de compétence. Il suggère également que Bordeaux soit, en 2015, une des premières métropoles dotées d'un système cohérent et universel d'information, de comparaison des différents trajets en temps réel et de billettique (transports urbains, TER, parkings, péages, location de vélos ou de voitures propres).

4. Les propositions de la table ronde et les principaux enseignements de la visite

a) La région Aquitaine a déjà arrêté sa position de principe sur l'évolution du transport ferroviaire autour de Bordeaux

La Région ne souhaite pas la présence **de gares TGV et TER sur des sites différents de Bordeaux Saint-Jean**, position qui est justifiée par le fait que 25 % des voyageurs TGV sont en correspondance sur les TER. Par ailleurs, **l'amélioration de l'accessibilité routière** de la gare doit être envisagée par la résorption du bouchon routier après avoir fait sauter le bouchon ferroviaire nord. Il faut aussi apporter une attention toute particulière aux conséquences pour Libourne de la mise en service de la nouvelle LGV en 2013.

La Région a décidé **la mise en œuvre généralisée du cadencement** en juillet 2010. Le cadencement déjà engagé a généré une progression de 15 % du trafic voyageurs. La Région est en outre opposée **à la création de TER « passe-Bordeaux »**, sauf exception comme sur la ligne du Médoc, la Gare de Bordeaux devant rester le pôle central du trafic ferroviaire en Aquitaine. Elle souhaite une **meilleure prise en compte des besoins pour les usagers à mobilité réduite, la facilitation des transports vélo et train** dans le cadre de l'adoption d'un plan vélos au niveau de la Région.

Elle est en faveur d'un **meilleur accueil des ateliers de maintenance des TER** pour éviter le recours aux ateliers de Limoges pour les automoteurs thermiques et elle a lancé un programme de 400 millions d'euros pour l'acquisition de 60 nouvelles rames (30 simples et 30 à double étage) entre 2012 et 2016. Elle participe au **programme de rénovation des gares** qui concerne

12 gares grandes lignes, 60 gares TER et 98 haltes. Elle insiste sur la nécessaire **prise en compte de l'accueil de nouveaux flux importants de passagers en Gare de Bordeaux Saint-Jean.**

Tous les partenaires sont d'accord avec ces objectifs.

b) La question de la gouvernance du projet est fondamentale

Pour l'AREP, la question centrale du projet de Bordeaux est bien la façon de travailler ensemble avec le moins de freins administratifs possibles. La progression du trafic attendu de la mise en service de la nouvelle ligne à grande vitesse aura des conséquences importantes sur la remise à niveau de la gare de Bordeaux – qui accueille déjà actuellement six millions de voyageurs TGV et trois millions de voyageurs TER – et sur son ouverture sur l'agglomération en fonction de ces prévisions de trafic. La gare de Bordeaux dispose des potentialités nécessaires pour faire face à l'évolution des flux, à condition de prévoir, dès maintenant, les souplesses nécessaires dans son futur fonctionnement. En revanche, le tram est d'ores et déjà saturé quatre heures par jour. Il y a ainsi une coresponsabilité entre les gestionnaires de la gare et les autorités chargées des opérations d'urbanisme et d'aménagement pour assurer une nécessaire souplesse.

Le développement d'un grand projet intermodal qui met en œuvre des aménagements publics importants implique nécessairement une gouvernance de l'opération par les collectivités locales. Il faut un lieu pour la mise en cohérence des projets avant que les sous-opérations soient ensuite menées par les maîtrises d'ouvrage de manière claire. Il faut un niveau qui assure la cohérence globale du projet, projet complété ensuite par des échanges permettant d'avancer vers des solutions concrètes dans les sous-opérations. Un interlocuteur unique serait un avantage parce qu'on manque souvent d'une instance de décision. Il faut surtout trouver un aménageur pour lancer les opérations d'urbanisme.

La Région coordonne la SNCF et les communes en mode projet, mais malheureusement, en mode gestion, chaque opérateur reprend son autonomie. Il est certain que, pour les projets importants, un pilote est nécessaire au-delà des comités techniques et du comité de pilotage des opérations habituel. S'agissant du pilotage du projet Euratlantique, il s'inscrit bien dans le cadre d'un schéma directeur, mais son fonctionnement actuel ne permet pas d'y traiter l'intermodalité.

c) Élargir la réflexion sur les espaces périphériques à la gare

D'une manière générale, la table ronde fait apparaître que **la réflexion sur les grandes gares doit s'élargir à l'ensemble des espaces périphériques.**

C'est la raison pour laquelle RFF et la SNCF ont élaboré ensemble un schéma directeur du patrimoine ferroviaire. Pour la SNCF comme pour RFF, tout l'espace disponible à Bordeaux est mobilisable, sous réserve de la reconstitution des actifs libérés. Début 2009, le schéma directeur sera affiné par la prise en compte de la problématique des circulations ferroviaires d'ici à 2020-2030 en fonction des décisions qui pourront être prises pour les liaisons LGV vers Toulouse et Madrid.

La table ronde permet également de constater, que, à l'occasion de l'opération Euratlantique, la ville de Bègles se préoccupe aussi, pour sa part, de la transformation de sa gare actuelle qui pourrait faire l'objet d'un aménagement multimodal avec le tramway. Des études d'extension du réseau des transports en commun en site propre et l'accueil de TER mieux cadencés ont déjà été menées par la Communauté urbaine de Bordeaux et par un cabinet spécialisé.

d) Verbatim

« Comment mieux travailler ensemble ? »

« Il y a une coresponsabilité sur l'intermodalité »

« La Gare fait l'aménagement d'un territoire »

« Concevoir l'infrastructure et son exploitation »

« Un rêve :

les quais appartiendraient au même propriétaire ;

le foncier autour des gares ne serait pas compliqué ;

RFF aurait plus d'argent pour l'accessibilité »

« Il faut une « structure chapeau » pour piloter les gares, qui ne serait pas forcément la SNCF »

« Le modèle aéroports est-il transposable ? »

« Travailler en concentrique »

« Le grand projet de Gare, c'est concevoir l'intermodalité à l'échelle de l'agglomération »

« Sans gouvernance, on n'avance pas »

« Un lieu d'échange pour la mise en cohérence »

« Il faut des maîtrises d'ouvrage claires pour faire avancer les projets »

« La cohérence globale implique des solutions globales »

« Il n'y a pas d'instance de décision : on s'attend tous »

« Le transport régional ne doit pas être sacrifié au profit de la grande vitesse »

« Structure le territoire par le transport »

« Il manque une instance d'aménagement »

« Il y a une véritable alternative à la voiture qui émerge »

« La clé de la capacité, c'est la manière dont on organise les circulations »

« La Gare redeviendra un cœur de Ville »

« Définir une première étape cohérente avec l'ambition globale »

« Le lieu public Gare ne doit pas être trop coûteux »

« La tarification des gares rend très cher le « toucher du train » en Gare »

« Il faut que les pôles soient suffisamment subventionnés »

« Ce qui fait émerger le projet : une ambition partagée, le rêve de l'architecte, et des moyens suffisants »

« Il faut du temps pour faire « percoler » les idées »

« Il n'y a pas de tradition de la diversité »

« Le territoire n'est pas une donnée rare »

« Essayer de repenser le fonctionnement de l'agglomération »

« Comment mettre tous les partenaires au service du projet ? »

« Comment le projet répare la Ville ? »

« La Gare est le lieu de vie ; ce n'est pas seulement un lieu d'échanges et de transport »

« La dimension sociale, économique et culturelle doit être intégrée dans les projets ; on a des marges de progrès »

« Il y a beaucoup de potentiels autour des gares »

« Mais où est le lieu de partage des études sur le périurbain ? »

« Comment survaloriser les sites qui le méritent et améliorer l'environnement des quartiers de gares ? »

DDGE
16/1/09

Fiche Synthétique Gare de Bordeaux

Historique

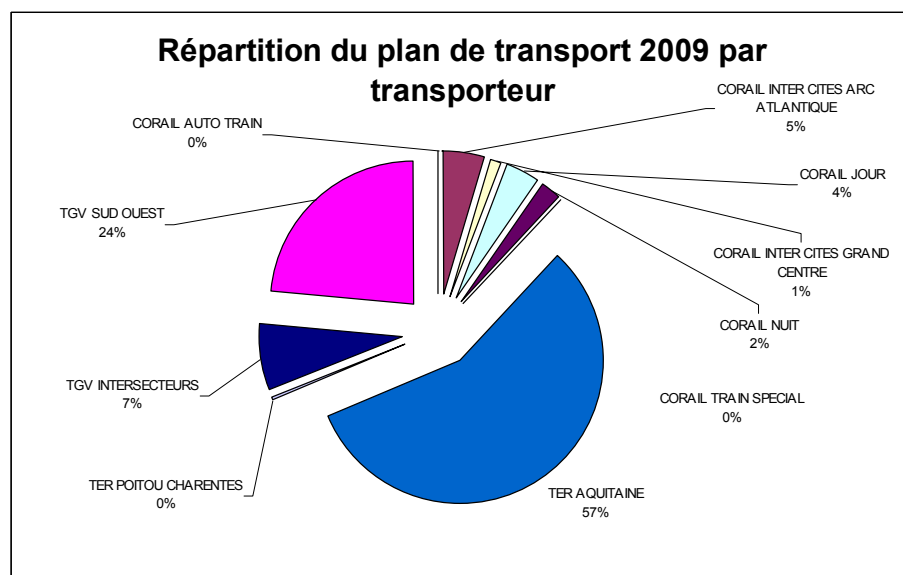
Mise en service en 1898

Surface : 19 351 m² (surface contrat gare)

Trafic

Nombre de voyageurs annuel en 2007 : 8,9 millions, + 20 % sur 5 ans.

Nombre de départs trains prévus en 2009 : 55 500



Satisfaction clientèle

Note ISC 2007 : 14,3

Recettes prévues 2009 : 16 402 k€

– Transporteur :

 Prestation commune : 5 358 k€ - prestation spécifique : 5 122 k€

– Locataires : 2 786 k€

– Concessionnaires : 2 594 k€

– Autres : 538 k€

Situation intermodale

Moyenne 2003-2007	Bordeaux	Moyenne segment
En voiture	45 %	34 %
En taxi	4 %	4 %
En 2 roues	1 %	1 %
En transports en commun	42 %	50 %
A pied	7 %	10 %

Transport en commun :

La gare est desservie par le tramway (ligne C) - 4 lignes de bus

Stationnement voitures particulières :

1637 places au total

Parc St-Jean, sous le parvis de la gare (SNCF géré par PARCUB) : 572 places
Parc Belcier, à proximité immédiate de la gare (SNCF géré par EFFIA) :
155 places commerciales et 71 places Loueurs
2 « dépose-minute » : 60 places
Parcs publics Quai de Paludate, à 400 mètres de la gare : 250 places gratuites
Voirie quartiers St-Jean et Belcier : Environ 600 places dont 500 gratuites

➤ manque de places stationnement VP estimé à 700, 1 000 à l'horizon 2013.

Dépose minute : sur le parvis

Vélos :

L'usage de la voiture est élevé, la gare étant située à 3 km de l'hyper centre.
L'intermodalité est pénalisée par le manque de fluidité entre les modes de transport.

Évolution externe

- Mise en service LGV Sud Europe Atlantique
Horizon 2016 pour Tours – Bordeaux
Horizon post 2016 : Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Espagne
- Pôle Échange Multimodal (CUB et SNCF) : requalification urbaine du quartier St-Jean (gare), amélioration de l'intermodalité et de l'accueil des voyageurs (piétons, bus, tramway, vélos) et aménagement à l'intérieur de la gare – 2007-2010
- Création d'un parc de stationnement provisoire mi-2009
- Projet Euratlantique – Opération d'intérêt national

Problématique

Projets en cours de réalisation adaptés pour la période 2010-2015

Besoins de long terme (projection de 20 millions de voyageurs en 2020) et cohérence avec Euratlantique conduisent à un projet de réaménagements de la Gare

Investissements prévus

2010 : mise en service PEM et nouvel espace de vente, restructuration des commerces, vidéo protection, accessibilité.

2011 : information voyageur

C. LE MANS, 17 DÉCEMBRE 2008

1. Les personnalités rencontrées :

– M. Jean-Claude Boulard, Maire du Mans, Président de la Communauté Urbaine Le Mans Métropole ;

– M. Didier Bahin, Secrétaire général de la Ville du Mans et de la Communauté urbaine Le Mans-Métropole ;

– Mme Véronique Rivron, conseiller général du Mans centre ;

– M. François Ravier, Secrétaire général de la Préfecture de la Sarthe ;

– M. Serge Michel, Directeur régional de RFF pour la Bretagne et les Pays de la Loire ;

– M. Grégoire Souchard, Directeur du développement de la SNCF Pays de Loire ;

M. Jean-Pierre Hurault, Chargé de mission du Pôle d'Échanges Multimodal Gares et Mission Tramway de la Communauté urbaine Le Mans-Métropole ;

– M. Pierrick Domain, Directeur départemental de l'équipement de la Sarthe ;

– M. Thomas Docquin, Chef de projets Pôles d'échanges multimodaux à la Direction de l'immobilier de la SNCF ;

– Mme Sylvie Joly, Direction des gares et de l'escale Région Ouest (investissements) de la SNCF ;

– M. Eric Laurensen, Directeur général-adjoint du Conseil général de la Sarthe ;

– M. Matthieu Gourget, Coordinateur chargé des transports périurbains du Pays du Mans ;

– M. Théau Durond, Coordinateur au service de l'administration générale et de l'économie des Pays du Mans.

2. Les visites de terrain

– Visite de la Gare du Mans et de son parvis multimodal

– Visite du quartier Novaxis.

3. Les enjeux du projet

La réalisation du pôle multimodal du Mans est un projet presque achevé et, de ce fait, plein d'enseignements.

Dès 1994, les élus de Le Mans Métropole marquent leur souhait que la réflexion engagée sur le projet de transport en commun en site propre (TCSP) porte à la fois sur un projet urbain et sur un projet qui vise à revitaliser l'ensemble des quartiers à l'occasion du réaménagement de l'espace public. De fait, avec la construction de cette première ligne de tramway, c'est la ville dans son ensemble qui sera redessinée progressivement, quartier par quartier, avenue par avenue, façade par façade, dans un double souci d'harmonisation et de réappropriation d'espaces.

L'accueil du TGV, en 1989, a fait de la gare du Mans une nouvelle entrée de ville, située à 54 minutes de Paris. La mise en service du tramway en novembre 2007 place une nouvelle fois le quartier de la gare au cœur d'enjeux urbanistiques et économiques importants. L'arrivée du TGV permet notamment le développement, en gare sud, du Centre d'affaires NOVAXIS qui regroupe aujourd'hui plus de 70.000 m², soit 75 entreprises et 2.500 salariés. NOVAXIS offre au total une disponibilité de 100.000 m² de bureaux et développements tertiaires. Le tramway et le pôle d'échanges, quant à eux, favorisent l'implantation de nouvelles entreprises (16.000 m²) en gare nord.

La construction progressive du partenariat entre les nombreux acteurs de ce projet de transport et d'urbanisme a exigé des efforts considérables de coordination dans un contexte de maîtrise d'ouvrages multiples :

– les premières réflexions lors de l’approfondissement du projet de tramway se déroulent entre 1993 et 1995 (démolition bâtiments SNCF autres que voies et bâtiments, reconstruction du bâtiment de la Poste) ;

– les principes d’aménagement issus des réflexions précédentes sont développés dans l’étude de définition du projet TCSP 1996-1997 (élargissement du Boulevard de la gare et de ses trottoirs, implantation de la gare routière sur le site) ;

– le Président de Le Mans Métropole signe avec la SNCF, la Région, et le Conseil général, une convention portant étude de définition et de programmation à l’automne 1999 ;

– avant la signature de la convention foncière finale en 2007 entre les trois propriétaires fonciers (SNCF, RFF et Le Mans Métropole), une quinzaine de conventions sont finalement signées en 8 ans, la plus importante étant celle du protocole d’accord général en 2005.

Les maîtres d’ouvrages de l’opération ont été :

– un syndicat mixte et un groupement de promoteurs (GALAXIE) pour la maîtrise foncière de l’opération immobilière Sud ;

– la Ville du Mans pour l’opération immobilière Nord–Ouest ;

– un syndicat mixte et un groupement de promoteurs (AXES) pour la maîtrise foncière de l’opération immobilière Nord–Est ;

– RFF pour la réalisation des ascenseurs et de la rampe d’accès aux quais ;

– la Communauté urbaine Le Mans Métropole pour la halte routière (pour le compte du département de la Sarthe), le parvis, la dépose-minute, le stationnement courte durée, la station de taxis et le stationnement Vélos, et le Boulevard de la Gare ;

– la SNCF pour le bâtiment des voyageurs et la Galerie des transports.

La répartition du financement (hors opérations immobilières) a été le suivant :

– RFF :	0,6 M€
– SNCF :	5,3 M€
– Le Mans Métropole :	28,4 M€
– Département de la Sarthe :	7,4 M€

– Région (AOT et CPER) :	6,4 M€
– CPER (part État) :	1,2 M€
– FEDER :	6,1 M€

Le calendrier de l'opération a été le suivant :

- mise en service du tramway : novembre 2007
- nouvel espace de vente de la SNCF : mai 2008
- parking public : juin 2008
- halte routière : mars 2009

Le remodelage des 5 hectares de l'opération (3 hectares en zone Nord et 2 hectares en zone Sud) a nécessité la réalisation de 45 mutations foncières, ainsi que la démolition de plusieurs bâtiments de la SNCF (exploitation, divers services, cantine, autocommuteur, Sernam), de RFF (un centre de voie et un blockhaus), de la Poste (centre de tri).

4. Les propositions de la table ronde et les principaux enseignements de la visite

a) Le coût et la complexité des opérations foncières

La table ronde a permis de relever le coût considérable des opérations foncières dans la mesure où elles impliquent, non seulement la démolition et souvent le relogement de services concernés, mais aussi le rachat des terrains.

Lorsqu'un terrain utilisé par la SNCF ou RFF est cédé à une collectivité territoriale pour une utilisation à vocation de service public, les promoteurs de l'opération doivent verser une indemnité de reconstitution qui est fixée par les services fiscaux et qui comprend la valeur vénale du terrain cédé (prix au mètre carré de terrain libéré de toute occupation), plus le coût de reconstruction des bâtiments et le coût de déplacement et de réinstallation des équipements transportables (voir la partie III C).

Lorsqu'un terrain utilisé par la SNCF ou RFF est cédé à une collectivité territoriale pour une utilisation à vocation de valorisation immobilière, l'indemnité de reconstitution fixée par les services fiscaux comprend la valeur du terrain cédé négocié à un montant au moins égal à sa valeur vénale (prix au mètre carré de SHON construite sur le terrain libéré de toute occupation), le coût de reconstruction des bâtiments et le coût de déplacement et de réinstallation des équipements transportables.

b) Les problèmes spécifiques d'une opération multimodale et les conditions de sa réussite

L'opération a clairement fait apparaître les problèmes spécifiques d'une telle opération de gare multimodale :

- prise en compte du caractère particulier de la gestion des espaces dans une gare en exploitation ;
- difficulté de mise en œuvre d'une clause permettant aux différentes AOT ou transporteurs de partager les bénéfices apportés par le projet ;
- caractère particulier du foncier ferroviaire.

La réussite du projet tient avant tout à la volonté politique manifestée par les Autorités organisatrices de transports (AOT), à l'existence d'une autorité organisatrice pilote du projet (la Communauté urbaine), à un partenariat fort entre des acteurs qui se connaissaient bien et se parlent régulièrement.

Le pilotage opérationnel était mené par une petite équipe resserrée (une à deux personnes par organisation) représentant les maîtres d'ouvrages. En revanche, les comités de décision représentant les AOT ne se réunissaient qu'à peine une fois par an quand les problèmes étaient résolus. Mais les comités opérationnels avaient des réunions fréquentes pour effectuer la revue des projets et des secteurs. La Communauté urbaine avec son équipe restreinte (trois chargés de mission et deux administratifs) a été l'organe essentiel de convergence du projet.

c) Les améliorations possibles pour de telles opérations : Verbatim

- « *Il conviendrait d'institutionnaliser les relations entre les différents comités de pilotage et les services des maîtres d'ouvrage* »

- « *La dimension temporelle ayant un coût important, il faudrait faire en sorte que tous les partenaires puissent se projeter dans l'avenir et anticiper les évolutions du ferroviaire* »

- « *Il faudrait trouver une souplesse dans les procédures afin de pouvoir faire évoluer le projet dans le temps* »

- « *Il faudrait, dès la phase de réalisation du projet, prendre en compte son fonctionnement ultérieur afin d'avoir une vue globale des charges et des services car il n'y a pas actuellement d'unité de gestion après la réalisation du projet* »

– « *Il faudrait trouver l’outil permettant de prendre en compte dans ce genre de projet les contraintes des dessertes périurbaines* »

– « *Il faudrait pouvoir disposer d’une structure plus permanente* »

– « *Il est indispensable d’avoir une vision prospective du territoire local de demain pour pouvoir correctement prendre en compte les besoins de déplacement aussi bien au plan local (domicile, travail) qu’au plan national ou international ; les collectivités locales devraient disposer des compétences juridiques nécessaires pour mener ces projets* »

– « *Il faudrait pouvoir anticiper l’exploitation du pôle multimodal par la mise au point de la convention de gestion dès la phase projet* »

– « *Les conditions du succès d’une telle opération sont de trois ordres : la volonté de « rêver la ville », la mise en place d’un partenariat souple et pragmatique, un pilotage unique et rapproché disposant d’une capacité décisionnelle ; c’est le comité de crise qui fait avancer quotidiennement le projet ; mais on se heurte souvent aux règles de droit en matière de marchés publics ou de traitement du foncier* »

– « *Il faudrait simplifier le droit applicable dans le périmètre du projet* »

DDGE
15/1/09

Fiche Synthétique Gare du Mans

Historique

Gare Nord : mise en service en 1848 / Rénovation en 1983

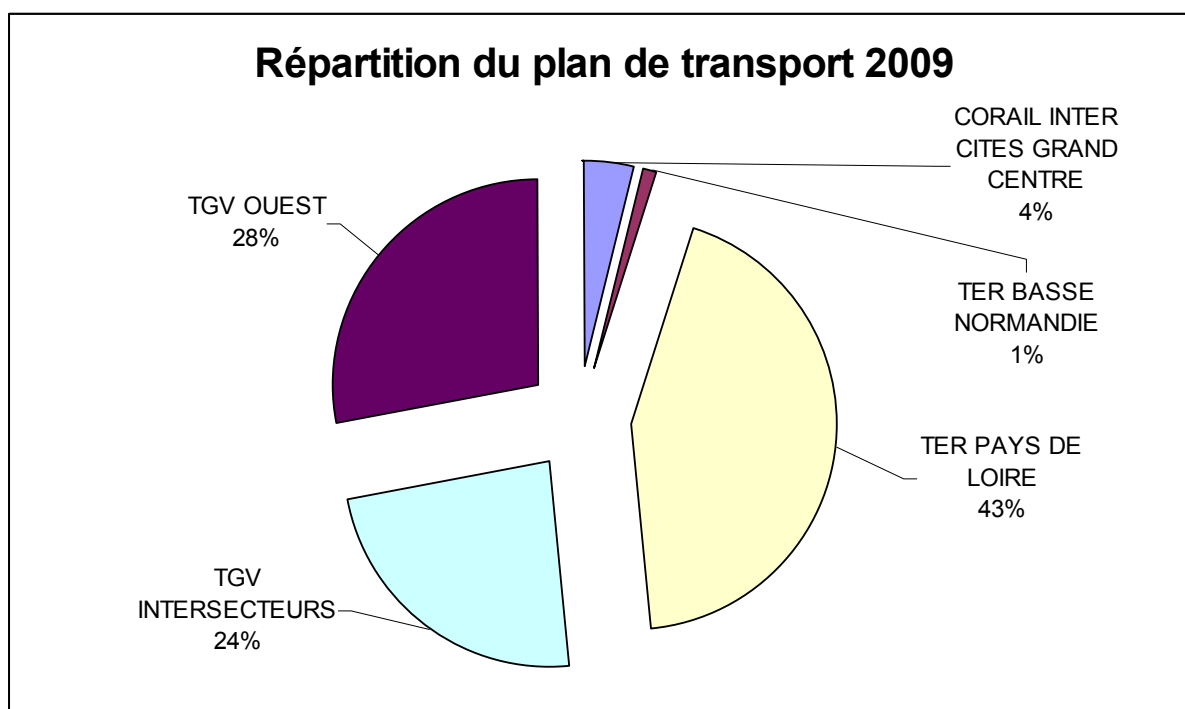
Gare Sud : 1989

Surface : 6 388 m² (surface contrat gare)

Trafic

Nombre de voyageurs annuel en 2007 : 3,4 millions, + 9,5 % sur 5 ans.

Nombre de départ trains prévus en 2009 : 38 800



Note satisfaction clientèle

ISC 2007 : 13,6

Recettes prévues 2009 : 6 319 k€

– Transporteur :

 Prestation commune : 3 429 k€ - prestation spécifique : 1 782 k€

– Locataires : 449 k€

– Concessionnaires : 556 k€

– Autres : 103 k€

Situation intermodale

Moyenne 2003-2007	Le Mans	Moyenne segment
En voiture	47 %	49 %
En taxi	2 %	2 %
En 2 roues	2 %	1 %
En transports en commun	33 %	27 %
A pied	15 %	20 %

Transports en commun

- La gare est desservie au nord par le tramway
- La gare routière (PEM) sera mise en service en juin 2009 – 12 quais
- 3 lignes de bus au nord et 2 lignes au sud

Stationnement voitures particulières

- 2 parkings au nord (Effia silo 455 places) et souterrain (100 places)
- 2 parkings au sud (aérien 55 places) et souterrain ville (216 places)

Dépose-minute/taxis : mise en service avec le PEM, juin 2009

Vélos : parvis Nord et Sud

- Manque de places de stationnement 2 roues au sud

Évolution externe

Mise en service LGV Bretagne Pays de la Loire

Projet urbain AXES :

Côté nord, le long axe tramway (bureaux et résidence hôtelière)

Problématique

Convention de gestion d'exploitation du PEM en cours de rédaction avec SNCF, Le Mans Métropole et le Conseil général.

Investissements prévus

- Mise en service PEM et restructuration BV (yc vidéo protection et accessibilité PMR) en 2009
- Parking 2 roues motorisées au sud - fin 2009
- Information voyageurs en 2011

D. NANTES, 17 DÉCEMBRE 2008

1. Les personnalités rencontrées :

– M. Patrick Rimbert, Premier adjoint au maire, Vice-président en charge des transports et des projets métropolitains ;

– M. Jean-François Retière, Vice-président de Nantes Métropole en charge des déplacements ;

– M. Gilles Bontemps, Vice-président du Conseil régional des Pays de la Loire chargé des transports ;

– M. Serge Michel, Directeur régional de RFF pour la Bretagne et les Pays de la Loire ;

– M. Jean-Marie Dutilheul, Directeur de l'Architecture, de l'Aménagement et des Bâtiments de la SNCF ;

– Mme Ketty Covemaeker, Directrice « transports et déplacement » au Conseil régional des pays de la Loire ;

– M. Alain Laville-Fournier, Directeur régional de l'équipement des Pays de la Loire ;

– Mme Isabelle Valade, Chargée de mission au Secrétariat général à l'aménagement du territoire des Pays de la Loire ;

– M. Gabriel Le Fur, Conseil général du département de Loire-Atlantique, Chargé de mission ;

– M. Denis Eburdy, Directeur général-adjoint du Conseil général de Loire-Atlantique en charge du développement ;

– M. Noël Lépine, Directeur général-adjoint de la Ville de Nantes chargé de l'urbanisme ;

– M. Olivier Corbineau, Chef de projet Gare Nantes Métropole ;

– M. Florent Lardic, Conseiller technique au cabinet du Président Jean-Marc Ayrault ;

– M. Grégoire Souchard, Directeur du développement de la SNCF Pays de la Loire ;

– Mme Sylvie Joly, Direction des gares et de l'escale Région Ouest (investissements) de la SNCF.

2. Les visites de terrain

– Visite des gares Nord et Sud de Nantes

– Visite du quartier Malakoff – Pré Gauchet

– Présentation des projets d'aménagement

3. Les enjeux du projet

Le projet de remodelage de la gare de Nantes est en phase d'émergence.

Le projet est ambitieux et complexe :

– l'ensemble du périmètre de « la grande gare » est au contact des hectares du secteur sauvegardé de la ville de Nantes allant du cœur historique de la ville jusqu'aux bords de Loire en passant par le château des ducs de Bretagne ;

– destiné à redevenir « un belvédère » tourné vers le château et la ville comme elle l'était à l'origine, mais s'ouvrant aussi sur le futur quartier d'affaires « EuroNantes », la nouvelle gare, porte d'entrée de la ville, doit composer avec un nœud complexe de transports routiers (pénétrantes sud) et ferroviaires (voie de chemin de fer enterrée, tram, busway, tram-train) ;

– le concept de la nouvelle gare multimodale – réunification des accès sud et nord par une couverture des voies – doit intégrer un cheminement piéton urbain, de nouveaux services aux usagers, des commerces et des espaces publics dans un cadre très innovant au service du développement durable.

Dans un rayon de deux kilomètres, la gare, qui est située en plein cœur de ville, concerne directement 70.000 habitants et 70.000 emplois. Elle est également au centre d'une aire urbaine estimée à 770.000 habitants en 2008, la ville de Nantes comptant actuellement 290.000 habitants, en progression de +7,4 % depuis 1999.

La gare est potentiellement marquée par de fortes perspectives de développement (10 millions de voyageurs en 2007 avec 8.400 voyageurs aux heures de pointe). Le transport régional est, de son côté, en progression annuelle de 3,5 à 5 % par an et il sera bientôt accentué par l'ouverture de la ligne Nantes-Clisson et par un tram-train Nantes-Chateaubriant. L'objectif est, de ce fait, d'abord d'accueillir le doublement des flux de voyageurs attendus d'ici à 2030 (20 millions de passagers, soit 16.000 voyageurs à l'heure de pointe), et ensuite de favoriser l'intermodalité et de développer l'éco-mobilité par la promotion des transports collectifs, des modes doux et des transports individuels partagés.

Le pôle multimodal est déjà très marqué par les transports collectifs urbains avec un tramway de 110.600 voyageurs par jour et 19.000 montées/descentes en gare Nord, un busway de 26.500 voyageurs par jour et de 10.600 montées/descentes à proximité de la gare, 3 lignes de bus et, dans un proche avenir, une nouvelle ligne en gare Sud.

Les collectivités locales ont commandé à l'AREP une étude qui doit permettre aux partenaires de mieux maîtriser ce projet complexe. L'étude, dans son état actuel, contient un scénario de référence, un scénario approfondi, un plan guide des voies et des quais, la description du phasage, des circulations verticales, de l'accessibilité urbaine et du stationnement et une esquisse du programme immobilier. Sur trois niveaux, la nouvelle gare devrait offrir 66.300 m² de superficies, dont 17.600 m² d'occupations tertiaires, 5.700 m² de commerces et de restaurants, 14.700 m² d'hôtel et 16.700 m² de halls et de circulations.

4. Les propositions de la table ronde et les principaux enseignements de la visite

a) Un projet en émergence

Le projet est au stade de la phase d'itération entre les projets de la ville et le projet de la gare. Il doit prendre en compte à la fois les évolutions liées au développement du tramway et du tram-train, mais aussi aux besoins prévisibles de capacité. Les bases de réflexion s'appuient sur une progression de 1,6 d'ici à 2020 et de 2 d'ici à 20 ans. L'évacuation des quais est déjà un grave sujet de préoccupation.

Les flux se répartissent, pour les deux tiers, au nord, côté tramway, et pour un tiers, au sud, côté voitures. **La gare se présente comme le lieu d'un carré d'échanges entre le Sud, où une vaste opération d'urbanisme public-privé est en cours, et le Nord, qui s'ouvre sur la ville traditionnelle, là où**

interviennent plusieurs autorités de transports et où s'imbriquent de nombreux maîtres d'ouvrage. La gare est en définitive un projet urbain. La Gare de Nantes sera emblématique de la nouvelle génération de gares. Son balcon au-dessus de la ville sera un lieu pratique, un lieu où on se sentira bien face au parvis et au château. La gare doit devenir un lieu de vie pour son quartier. La gare doit être la porte d'entrée pour le centre de la ville. Elle doit y exercer des fonctions locales. Chaque projet doit pouvoir trouver son insertion dans la ville.

Mais au-delà de la forme de la gare et de ses aménagements, **l'enjeu est aussi d'avoir une gare qui fonctionne et d'où « les trains partent à l'heure »**. Le patrimoine de la gare peut aussi évoluer avec le temps et il faut en tenir compte. Avant tout, il faut avoir une réflexion solide avant de démarrer le projet et être certain que les transports urbains pourront aussi traiter les flux de la nouvelle grande gare. Il faut un pilotage global de la gare. Mais il ne faut pas perdre de vue les particularités propres de ces opérations en raison des contraintes particulières de l'exploitation ferroviaire.

Il est important de trouver l'équilibre du projet par le réaménagement de certains espaces. **Le projet de Nantes s'inscrit dans la bonne démarche** : partir de la préoccupation multimodale pour définir le périmètre, puis arrêter l'outil de réalisation de la nouvelle gare avant de trouver le système pour le gérer et en faire un endroit confortable et un lieu mixte public et privé.

b) Une implication de toutes les collectivités locales

Toutes les collectivités locales sont impliquées dans le projet. Le projet prend aussi en compte la réouverture de la ligne Nantes-Chateaubriand et le raccordement ferroviaire de l'aéroport Notre-Dame-des-Landes. Il s'agit, par ce projet de gare, de renforcer l'étoile ferroviaire. Le département de Loire-Atlantique est très attaché au renforcement de cette infrastructure, avec une priorité marquée pour l'intermodalité, car il faut faire converger sur le même site tous les moyens de transport.

Mais la question qui se pose est de savoir **quelle sera l'autorité qui portera les investissements et la responsabilité du projet** : l'État, la Ville, la SNCF ? Qui fixera les priorités d'investissement alors que, du fait de la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI), les compétences entre les autorités organisatrices de transport sont fractionnées ? On n'est qu'au début d'un long processus.

Il faut lever, bien sûr, bien des conflits et tester des hypothèses de manière interactive et pour un public qui ne comprend pas toujours les limites administratives. Des évolutions sont encore possibles pour abolir les contraintes ; mais on est sur un territoire où les collectivités locales ont déjà largement l'habitude de travailler ensemble.

Le plus gros problème est en fait celui de la domanialité. Il faut rationaliser l'utilisation du foncier, surtout pour une opération de la taille de la plateforme envisagée. Il faut donc dès maintenant savoir ce qui sera construit sur cette plateforme d'échanges. Nantes sera volontaire pour expérimenter la solution que pourrait proposer la mission afin d'assurer l'unité d'aménagement et l'unité de gestion de la grande gare multimodale.

c) Un projet très fortement ressenti comme multimodal

Il y a actuellement **une attente forte de la population et des élus pour la réalisation d'une opération exemplaire** à Nantes en termes d'intermodalité du fait du nombre élevé de déplacements par train chaque jour (25.000 à 35.000 voyageurs en jour ouvré banal, hors correspondances). La ligne de tramway structure cette demande de transport. Mais il faut aussi prendre en compte le développement du vélo et la cohabitation des différents modes de transport, y compris avec les piétons. Le projet doit donc aussi tenir compte du choix d'une politique de stationnement.

La dimension multimodale de la gare devra ainsi prendre en compte l'information et la billetterie multimodale. 16 AOT sur 20 des Pays de la Loire sont déjà intégrées dans un outil commun appelé « Destineo » pour l'information du public par voie internet. Cet outil pourra servir à la mise en place d'un système d'information multimodale à Nantes. L'information multimodale doit être adaptée au nouveau pôle d'échanges. La nouvelle gare sera une chance pour le développement de l'intermodalité. L'intégration tarifaire est déjà largement réalisée entre les collectivités locales (titre « Metrocéane ») avec des conventions bi ou trilatérales. Mais il faut encore aboutir à des billets uniques multimodes sur certains trajets de l'ère urbaine.

d) Des besoins très clairs en termes de gouvernance du projet

Pour les projets d'urbanisme, il y a généralement un seul maître d'ouvrage qui arrête le cahier des charges de l'opération. Pour les gares, c'est différent : chaque AOT vient avec ses contraintes et sa légitimité. Il faut donc **gouverner le projet déjà en amont de sa réalisation, mais aussi en aval lors de son fonctionnement afin d'assurer sa pérennité.** Il faut aussi passer des protocoles avec les divers propriétaires fonciers. Une gare, c'est comme la gestion urbaine de proximité : quinze interlocuteurs qui ont chacun leur logique et leurs contraintes. Il faut donc tenter d'innover en trouvant la voie pour mettre en place une unité de conception, de réalisation et de gestion.

La réussite d'un projet dépend ainsi de la motivation des partenaires. Il faut donc un pilote pour l'opération qui pourrait être la Communauté urbaine de Nantes Métropole. L'opération est plus large que la

gare proprement dite, car la liaison Nord Sud ouvre des perspectives en matière de services, d'accueil et d'immobilier. Il faut donc trouver le bon montage en trouvant le bon statut et le bon mode de gestion ultérieur. Quel en sera l'équilibre financier ? Pour assurer l'unité du projet, il faut donc effacer les différences. Ce sera une opération unique en soi.

Ce projet arrive au bon moment. Mais **il faut un pilote unique pour la gare et pour assurer un travail en commun avec les différents partenaires**. La Communauté urbaine de Nantes Métropole est certainement le meilleur pilote qui pourra s'entourer des opérateurs pour préparer, réaliser et fractionner le projet. Peut-être sera-t-il d'ailleurs nécessaire de séparer le pilotage du projet de la phase de commandes et de la maîtrise d'œuvre.

Il est encore trop tôt pour procéder à une évaluation du projet qui n'a démarré qu'au début de 2007. Il n'a pas encore de calendrier ; le périmètre de l'opération n'est pas encore défini ; les coûts ne sont pas encore chiffrés. Mais avoir choisi l'AREP donne la certitude que le cœur de métier de la gare ne sera pas oublié.

Cette mission arrive au bon moment pour innover en la matière. Peut-on aujourd'hui envisager d'avoir un gestionnaire unique qui prenne en compte toutes les préoccupations des AOT ? **Avoir un aménageur unique est une garantie pour faire des économies d'échelle et pour organiser des partenariats publics privés**. Il faut aussi imaginer le futur en termes de surfaces commerciales et de services. Il ne doit pas y avoir de sujet tabou. Ce n'est pas revenir au centralisme, car il n'y aura pas de cahier des charges unique. Mais il est nécessaire d'arriver à avoir un aménageur unique et demain un gestionnaire unique entouré de conseils de pilotage. Bilbao est un bon exemple.

e) Verbatim

« Définir des règles dérogatoires »

« Il n'est pas concevable qu'il n'y ait pas de retour pour les collectivités »

« La Région paye l'amortissement de la Gare »

« Pour vous, c'est la Gare de la génération suivante »

« On est au début d'un long processus »

« On est au cœur de grands projets »

« Il est nécessaire que chacun donne ses informations, mais dans une logique multimodale »

« Il est nécessaire que les contraintes se frottent, s'interpellent »

« Il faut un travail en commun de tous les partenaires »

« Un projet, ce n'est pas seulement des contraintes »

« La gouvernance du projet en amont, pendant et après sa réalisation »

« La gestion nécessite une certaine unicité »

« Quel montage, quels statuts, quelle maîtrise d'ouvrage, quel équilibre financier pour la grande Gare ? »

« Il vaut mieux ne pas trop construire au-dessus des rails, mais plutôt aux abords »

« Comment partager les gains avec ceux qui ne sont pas propriétaires du foncier ? »

« Il faut un pilote unique pour la Gare, mais qui travaille avec les partenaires »

« Une Gare Pont au dessus des voies »

« Il faut la garantie que le cœur de métier de la Gare ne sera pas oublié »

« Peut-on envisager un gestionnaire unique qui prenne en compte toutes les préoccupations des partenaires ? »

« Il faut un aménageur unique qui soit le garant de la coordination et des économies d'échelle avec les partenaires privés »

DDGE
15/1/09

Fiche Synthétique Gare de Nantes



entrée côté sud

entrée côté nord

Historique

Gare Sud : mise en service en 1989 (arrivée LGV)

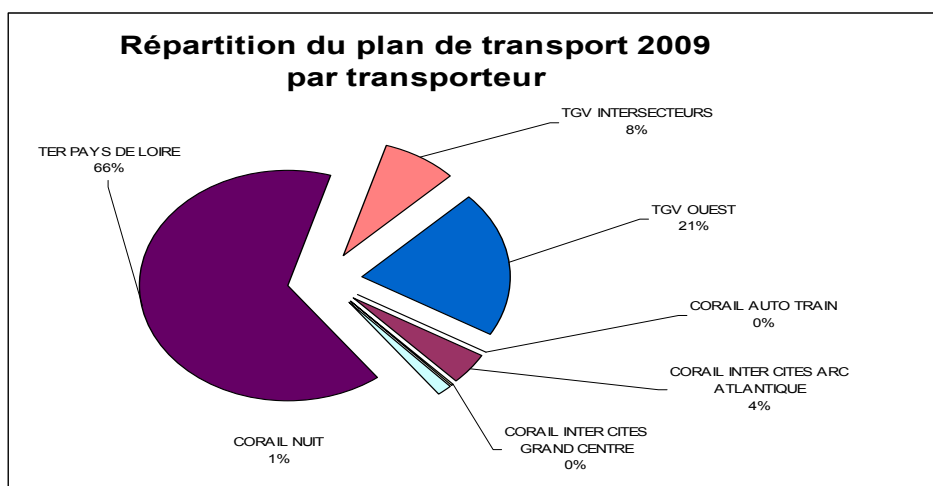
Gare Nord : mise en service en 1968 / rénovation en 1997

Surface : 17 924 m² (surface contrat gare)

Trafic

Nombre de voyageurs annuel en 2007 : 8,5 millions, + 25 % sur 5 ans

Nombre de départ trains prévus en 2009 : 46 500



Note satisfaction clientèle (ISC 2007)

Gare Sud : 15

Gare Nord : 15,5

Recettes prévues 2009 : 13 604 k€

– Transporteur :

 Prestation commune : 4 402 k€ - prestation spécifique : 4 463 k€

– Locataires : 2 080 k€

– Concessionnaires : 2 243 k€

– Autres : 417 k€

Situation intermodale

Moyenne 2003-2007	Nantes Nord	Nantes Sud	Moyenne segment
En voiture	39 %	63 %	34 %
En taxi	5 %	7 %	4 %
En 2 roues	1 %	1 %	1 %
En transports en commun	42 %	20 %	50 %
A pied	11 %	7 %	10 %

Transports en commun :

- La gare Nord est desservie par la ligne 1 du tramway et une ligne de bus TAN
- La gare Sud est desservie par 2 lignes de bus de la TAN ainsi que par la Navibus Erdre
- Le stationnement des cars départementaux et cars TER s’effectue en Gare Sud
- Manque de places de stationnement cars

Stationnement voitures particulières :

- Deux parkings au nord – Effia Silo 615 places et sur le parvis 80 places (sous barrière)
- Manque de places de stationnement VP
- Deux parking au Sud : Effia 315 places et ville 310 places

Dépose-minute : parvis Nord et Sud

Vélos :

- Arceaux parvis Nord
- Manque de places de stationnement vélos
- Offre Vélos en libre-service de la ville (Bicl OO) : parvis Sud

Intermodalité pénalisée par la saturation du parvis Nord en heure de pointe et l’organisation peu lisible du parvis Sud

Évolution externe

Mise en service LGV Bretagne-Pays de la Loire

Projet tram-train : Nantes–Noir-sur-Erdre (2010) et jusque Chateaubriand (2013)
Arrivée du tram en gare

Projet Rénovation urbaine
Rénovation du Quartier Malakoff

Projet urbain du développement de l'Ile de Nantes – horizon 2025
Plus de 400 000 m² de Shon (équipement, habitats...)

Projet pôle d'affaires Euronantes

Problématique

- Organisation peu lisible en deux gares (Nord et Sud)
- Saturation des halls voyageurs, des couloirs souterrains et des quais TER les soirées des jeudis, vendredis et dimanches

Investissements prévus

- Information voyageurs en 2010
- Vidéo protection / Accessibilité en 2011
- Projet nouvelle gare

E. RÉGION ALSACE, 6 FÉVRIER 2009

L'aménagement des Gares d'Alsace a fait l'objet d'une programmation conjointe par la Région Alsace et la SNCF, le "Programme d'Aménagement des Gares".

87 Gares et Points d'Arrêts (sur 185 dans la région) ont fait l'objet de travaux à ce jour qui sont reportés sur la carte jointe. Un certain nombre de ces sites ont été visités et sont décrits ci-dessous. Des Comités de lignes particulièrement performants se sont mis progressivement en place, animés par les élus en proximité. L'un des premiers comités de lignes, celui de La Vallée de la Bruche, s'est d'abord impliqué dans le maintien de la ligne dans la vallée, et travaille sur le sujet de la modernisation des gares depuis quelques années. Animé par le député-maire de Wisches, M. Alain Ferry, il est très fréquenté par les habitants-voyageurs, comme l'ensemble des comités développés depuis dans la Région Alsace.

Par ailleurs, la DRE a fait réaliser un travail de réflexion sur l'aménagement des gares et de leurs abords par un paysagiste, complété par une étude prospective sur l'articulation entre le transport et l'urbain dans les villes moyennes. L'un des enjeux majeurs des Gares est en effet de concilier la fonction de rabattement de la gare et sa fonction de pôle urbain.

La visite a porté sur une grappe de gares dans les communes de :

- Vendenheim ;
- Bischwiller ;
- Niederbronn-Les-Bains ;
- Wisches ;
- Thann ;
- Merxheim ;
- Rouffach ;
- Colmar TGV.

1. Les personnalités rencontrées

- M. Adrien Zeller, Président du Conseil régional ;

- M. François Bouchard, Directeur général des services de la Région Alsace ;
- Mme Marie–Reine Fischer, Conseillère régionale ;
- M. Henri Bronner, Maire de Vendenheim ;
- Mme Nicole Thomas, Maire de Bischwiller ;
- M. Didier Roussel, Directeur général des Services Techniques de la Ville et de la Communauté de communes de Bischwiller ;
- Mme Anne-Lise Wendling, Adjointe au maire de Niederbronn-Les-Bains ;
- M. Emile Blessig, Député-maire de Saverne ;
- M. Didier Roussel, Directeur général des Services Techniques de Saverne et M. Faettel, Architecte ;
- M. Alain Ferry, Député-maire de Wisches ;
- M. Alfred Becker, Vice-président du Conseil général du Bas-Rhin ;
- M. Yves Hemedinger, Premier adjoint au maire de Colmar en charge de l'urbanisme et de la sécurité ;
- M. Pierre Rivet, Directeur général des Services Techniques de la Ville de Colmar ;
- M. le Premier adjoint au maire de la commune de Rouffach, M. Jean-Pierre Toucas ;
- M. Patrice Fluck, Maire de la commune de Merxheim et ses adjoints ;
- M. le Premier adjoint au maire de la commune de Thann ;
- M. Bertrand Wahl, Chef du service aménagement et patrimoine de RFF ;
- M. Laurent Krieger, Chargé de mission au Service Transports de la Région Alsace ;
- M. Benoît Loos, Direction des transports de la Région Alsace ;
- M. Michel Raget, Directeur de cabinet du Directeur régional SNCF ;

– M. Charles Steinmetz, Responsable du Pôle gares de la SNCF Alsace ;

– M. Dominique Devin, Directeur délégué TER de la SNCF Alsace.

2. Les gares visitées

a) Vendenheim :

Population : 5 629

Lignes ferroviaires :

Strasbourg -> Haguenau/Wissembourg/Niederbronn-les-Bains,

Strasbourg-> Mommenheim/Sarreguemines, Strasbourg->

Saverne/Sarrebourg

Desserte : 18 AR par jour

Fréquentation : 187 clients/jour

Typologie de la clientèle : 77 % Abonnés de travail, 8 % abonnés scolaires

Aménagements réalisés en 2006 :

Programme de l'opération :

Aménagement d'un parc de stationnement automobile de 65 places

Création d'un abri vélos de 18 places

Aménagement d'espaces verts

Ravalement des façades

Modernisation du mobilier de quais

Coût de l'opération : 472 K€

Répartitions des financements :

Commune de Vendenheim : 185 K€

Région Alsace : 187 K€

SNCF : 100 K€

Particularité : Le RDC de la gare de Vendenheim était occupé par les locaux de l'équipe d'entretien des voies, des locaux techniques (signalisation et télécom), un local de stockage et la salle d'attente inutilisée. Mme Simonin exerçait à l'époque une activité de retouches de vêtements à domicile. Son logement n'était plus adapté au volume à traiter. Lors d'un entretien avec le maire, ce dernier a informé Mme Simonin de la vacance de la salle d'attente.

Ce local seul était trop petit pour réaliser l'activité envisagée. Nous avons pu rationaliser les locaux voisins en transférant un local de stockage dans la halle et en réduisant la surface du réfectoire. La SNCF a pris en charge la séparation des réseaux électriques, l'occupant a réalisé tous les travaux d'aménagement (perçement d'ouverture, modification du cloisonnage, pose d'un faux plafond, électricité avec comptage individuel, création d'installations sanitaires) et embellissements. Une réduction de loyer a été appliquée sur 5 ans pour amortir la part des travaux relevant du propriétaire. Mme Simonin assure aussi un minimum d'entretien des espaces extérieurs, balayage et taille des haies côté voie.

b) Gare de Bischwiller

Population : 11 753

Lignes ferroviaires :

Strasbourg -> Haguenau/Wissembourg/Niederbronn-les-Bains,

Desserte : 36 AR par jour

Fréquentation : 1 566 clients/jour

Typologie de la clientèle : 46 % Abonnés de travail, 28 % abonnés scolaires.

Aménagements réalisés en 2005 :

Programme de l'opération :

Aménagement d'un parc de stationnement automobile de 166 places,

Création d'un abri vélos de 40 places,

Aménagement d'espaces verts,

Ravalement des façades, rénovation de la salle d'attente et du guichet,

Modernisation du mobilier de quais, installation de toilettes.

Répartitions des financements :

Coût de l'opération : 970 K€

Ville de Bischwiller : 300 K€

Communauté de Communes
de Bischwiller et Environs : 79 K€

Région Alsace : 370 K€

Département du Bas-Rhin : 41 K€

État : 59 K€

SNCF : 121 K€

Particularité : La Ville de Bischwiller et la Communauté de Communes de Bischwiller et Environs, en partenariat avec la Région Alsace et la SNCF, ont mené une importante réflexion sur le fonctionnement du secteur de la gare, dépassant largement le contexte strict de l'accueil de ce bâtiment.

Cette démarche exemplaire s'est concrétisée par l'élaboration d'un projet d'aménagement global du secteur de la gare, intégrant une dimension urbaine complémentaire à la fonction d'accueil des voyageurs de la gare.

Ainsi, l'opération globale a certes porté sur l'aménagement de la gare et de ses abords, la modification de la voirie communale et départementale, dont l'objectif est de sécuriser le secteur de la gare, mais aussi sur la requalification du square et des rues adjacentes, pour un coût total de 1,810 M€ HT.

c) Gare de Niederbronn-Les-Bains

Population : 4 398

Lignes ferroviaires : Strasbourg -> Haguenau-> Bitché

Desserte : 7 AR par jour

Fréquentation : 293 clients/jour

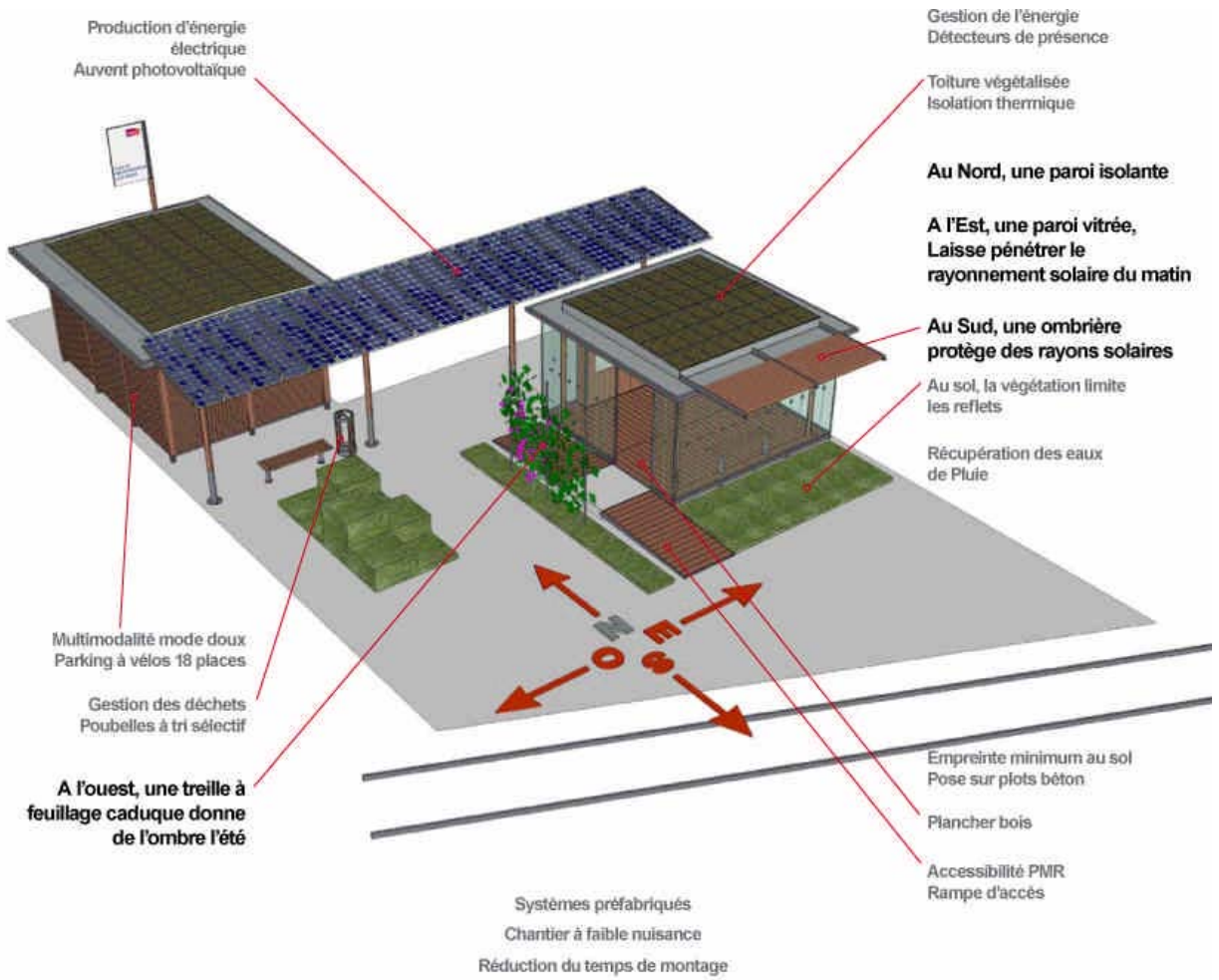
Typologie de la clientèle : 27 % Abonnés de travail, 52 % abonnés scolaires

Parmi les 2629 points d'arrêt TER, 1776 sont des haltes sans présence commerciale. Ces haltes connaissent une fréquentation grandissante qui atteint aujourd'hui plus de 100 500 passages par jour, répartis de 10 à 470 passages selon les haltes - la moyenne étant de l'ordre de 130 passages par jour. La disparité des flux et la variété des environnements de ces haltes ont conduit la branche SNCF Proximités à développer un concept de halte modulaire éco-durable.

Objectif : adapter les aménagements de la halte aux différentes configurations de site possibles. La solution : créer un dispositif industrialisable capable d'optimiser à la fois les délais de réalisation et d'intervention tout en offrant davantage de services aux voyageurs.

SNCF Proximités a donc imaginé une solution évolutive, capable de s'adapter aux évolutions sociologiques et technologiques, tout en tenant compte des principes d'éco-construction et d'éco-citoyenneté. La halte modulaire éco-durable a été développée dans la lignée stratégique de l'entreprise en termes de durabilité, d'innovation et d'accessibilité. Ce nouveau concept répond aux besoins de mobilité actuels, minimise les impacts sur l'environnement et trouve son ancrage dans la vie locale.

Le 1er prototype de halte modulaire éco-durable a été installé à Niederbronn-Les-Bains.



Implantation selon l'orientation du soleil et des vents dominants. Sans contrainte d'orientation par rapport aux voies

d) Gare de Saverne

Population : 11 318

Lignes ferroviaires : Strasbourg -> Paris (TGV), Strasbourg-> Sarrebourg, Nancy ou Metz

Desserte : 33 AR par jour

Fréquentation : 2 716 clients/jour

Typologie de la clientèle : 46 % Abonnés de travail, 28 % abonnés scolaires.

Aménagements réalisés en 2007 :

Le projet global d'aménagement du secteur de la gare de Saverne et de ses abords s'est inscrit dans la double perspective :

– de l'arrivée du TGV Est-Européen en Alsace qui a permis à la ville de Saverne de bénéficier de deux allers-retours directs avec Paris par TGV dès le 10 juin 2007 ;

– de l'augmentation de l'offre TER depuis le 10 juin 2007.

À cette occasion, un programme global d'aménagement de la gare de Saverne et de ses abords avait été défini dans le cadre d'une démarche partenariale menée par la Ville de Saverne, RFF et la SNCF, visant à mieux insérer la gare dans son quartier et dans la ville.

Le programme comporte :

– le réaménagement du rez-de-chaussée du bâtiment de la gare ;

– le réaménagement du parvis de la gare ;

– le déplacement de la gare routière ;

– l'aménagement de la rue de la Poste et de l'interface avec la gare ;

– la création d'un parc de stationnement semi-enterré d'une capacité de 180 places ;

– la création d'un nouveau garage à vélos sécurisé de 36 places à côté du bâtiment voyageurs, en complément du garage de 18 places déplacé rue du Chemin de Fer ;

– la création d'un parking de surface de 140 places ;

– la mise en accessibilité de la gare de Saverne comprenant le rehaussement du quai n° 1 et sur une longueur de 200 m du quai n° 2 et la mise

en place d'ascenseurs de liaison entre le passage souterrain et les quais n° 1 et n° 2.

Le coût total du projet d'aménagement de la gare TER est de 10,619 M€.

Programme de l'opération sur périmètre SNCF :

– restructuration complète du BV niveau RDC : 521 K€ (fonds propres SNCF) ;

– autres réaménagements BV et abords (espace de vente, salle d'attente, toilettes accessibles PMR, espaces concédés, abri vélos sécurisé (60 K€), parc stationnement autos (450 K€) : 1,350 M€ (dont 315 K€ SNCF, 200 K€ État, 417 K€ CR Alsace, 417 K€ Ville) ;

– aménagements PMR : portes automatiques, sonorisation, bande de guidage (117 K€ sur fonds propres SNCF) ;

– écrans plats : 58 K€ sur fonds propres SNCF.

Budget global : 2 046,806 K€ dont 449 K€ pour le parking et 1 597,758 K€ pour le BV avec les abris vélos

Répartition suivante pour le périmètre SNCF :

SNCF :	1012 K€	soit	49,4 %
Région :	417,4 K€	soit	20,4 %
État :	200 K€	soit	9,8 %
Ville :	417,4 K€	soit	20,4 %

e) Gare de Wisches

Population : 2 200

Lignes ferroviaires : Strasbourg -> Molsheim/Saint-Dié

Desserte : 18 AR par jour

Fréquentation : 329 clients/jour

Typologie de la clientèle : 25 % abonnés de travail, 66 % abonnés scolaires

Aménagements réalisés en 2005 :

Programme de l'opération :

Aménagement d'un parc de stationnement automobile de 35 places,

Création d'une dépose-minute,

Création d'un abri vélos de 18 places,

Aménagement d'espaces verts,

Modernisation du mobilier de quais

Coût de l'opération : 320 K€

Répartitions des financements :

Commune de Wisches : 91 K€

Région Alsace : 130 K€

État : 44 K€

SNCF : 55 K€

Particularité : La Commune de Wisches souhaite acquérir le bâtiment actuellement vide de toute occupation pour une réhabilitation au profit d'un ensemble médiathèque et bibliothèque.

f) Gare de Thann

Population : 8 145

Ligne ferroviaire : Mulhouse -> Cernay/Kruth

Desserte : 24 AR par jour

Fréquentation : 722 clients/jour

Typologie de la clientèle :

45 % abonnés de travail, 21 % abonnés scolaires

Aménagements réalisés en 2006 :

Programme de l'opération :

Aménagement de la salle d'attente,

Réaménagement du parc de stationnement automobile sur la place de la gare,

Création d'un abri vélos de 20 places,

Aménagement d'espaces verts,

Traitement des façades du bâtiment et installation de toilettes

Modernisation du mobilier de quais et de la signalétique

Coût de l'opération : 178 K€

Répartitions des financements :

Commune de Thann : 69 K€

Région Alsace : 69 K€

SNCF : 40 K€

Particularité : Ce programme a également bénéficié d'une opération de revitalisation qui s'est traduite par l'aménagement de locaux dans le bâtiment voyageurs de la gare de Thann pour l'installation du Centre local d'information et de coordination gérontologique et de l'association d'aide aux personnes âgées.

g) Gare de Merxheim

Population : 1 153

Ligne ferroviaire : Strasbourg -> Colmar/Mulhouse

Desserte : 7 AR par jour

Fréquentation : 66 clients/jour

Typologie de la clientèle : 33 % abonnés de travail, 50 % abonnés scolaires

Aménagements réalisés en 2007 :

Programme de l'opération :

Aménagement d'un parc de stationnement automobile de 10 places,

Création d'une dépose-minute,

Création d'un abri vélos de 9 places,

Aménagement d'espaces verts,

Création d'un arrêt autocar,

Sécurisation des cheminements et de l'accès à la gare.

Coût de l'opération : 190 K€

Répartitions des financements :

Commune de Merxheim : 79 K€

Région Alsace : 82 K€

État : 20 K€

SNCF : 9 K€

Particularité : Les aménagements sont le fruit d'une volonté très forte de la Commune de Merxheim qui a souhaité valoriser la gare et ses abords, et améliorer les conditions d'accueil des voyageurs. C'est aussi un des plus petits aménagements réalisés sur les points d'arrêt du TER Alsace.

En complément de l'aménagement de la gare, la commune a sécurisé le passage de la RD3b sous le pont-rail dont l'étroitesse génère des accidents. L'installation de feux tricolores avec le concours du département du Haut-Rhin permet d'améliorer l'entrée du village et l'accès à la gare.

h) Gare de Rouffach

Population : 4 501

Ligne ferroviaire : Strasbourg -> Colmar/Mulhouse/Bâle

Desserte : 25 AR par jour

Fréquentation : 359 clients/jour

Typologie de la clientèle : 41 % abonnés de travail, 32 % abonnés scolaires

Aménagements réalisés en cours :

Programme de l'opération :

Aménagement de deux parcs de stationnement automobile de 22 et 49 places de part et d'autre de la gare,
Création d'un parvis et d'une dépose-minute,
Création de deux abris vélos d'une capacité de 18 et de 9 places,
Aménagement d'espaces verts,
Création d'un arrêt autocar,
Modernisation du mobilier de quais et de la signalétique,
Traitement des façades du bâtiment de la gare

Coût de l'opération : 655 K€

Répartitions des financements :

Commune de Rouffach :	367 K€
Région Alsace :	202 K€
État :	26 K€
SNCF :	60 K€

Particularité : Très forte volonté et implication de la commune.
Ouverture des accès de la gare de part et d'autre de la gare.

i) Gare de Colmar – TGV

Un protocole d'accord relatif aux modalités de partenariat pour l'étude, le financement et la réalisation d'un projet de Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) de la gare de Colmar, a été signé par 6 partenaires et porte sur un montant global de 10,688 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2004.

Les participations financières sont les suivantes :

– Conseil régional d'Alsace	3 074 K€
– SNCF	2 583 K€
– Ville de Colmar	2 092 K€
– Conseil général du Haut-Rhin	1 539 K€
– État	900 K€
– RFF	500 K€

Le programme d'aménagement du PEM comprend les principaux sous-programmes fonctionnels suivants :

– une réorganisation de la plateforme multimodale, côté Bâtiment Voyageurs existant : création d'un parvis et réaménagement des parkings Nord et Sud en intégrant les fonctionnalités propres aux transports urbains et interurbains ainsi qu'aux taxis, vélos et piétons ;

– la création d’une nouvelle plateforme multimodale, côté Ouest des voies : réaménagements de voirie visant à améliorer l’accessibilité de la gare (réfection de la rue du Tir), création de parkings de stationnement de longue et moyenne durée, aménagement d’un parvis réservé aux piétons, création d’un nouveau hall d’accès à la gare (Pavillon Ouest) ;

– l’amélioration de l’accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduites de la gare (création d’ascenseurs d’accès aux quais depuis le souterrain, aménagements spécifiques tenant compte de tous les handicaps : bandes de guidage, boucles malentendants, balises sonores) ;

– l’installation d’équipements favorisant l’intermodalité (abris vélos sécurisés) ;

– un réaménagement léger du bâtiment voyageurs existant ;

– la restructuration de l’ancien bâtiment « Mr Bricolage ».

LES PROJETS PRINCIPAUX :

• RÉAMÉNAGEMENT ZONE EST:

Programme : réorganisation de la plateforme multimodale EST (parvis et parkings Sud, Nord et Bleyle)

Coût du projet : 2274 K€

Financeurs : État = 200 K€ / Région Alsace = 702 K€ / Conseil Général 68 = 888 K€ / Ville de Colmar = 484 K€

MOA : Ville de Colmar

• CRÉATION DU PAVILLON OUEST :

Programme :

Création d’un nouvel espace d’accès à la gare, côté Ouest des voies. Cet espace est constitué d’un escalier et d’un ascenseur panoramique permettant l’accès au souterrain de la gare. Il est équipé d’un espace de vente SNCF de 3 guichets accessibles aux PMR (Personnes à Mobilité Réduite), de 4 automates de vente (2 TER et 2 Grandes Lignes). L’information des voyageurs est assurée par les équipements suivants : nouveaux écrans de téléaffichage, chronométrie et sonorisation commune à la gare.

Coût du projet : 2583 K€

Financeurs : Fonds propres SNCF

MOA : SNCF – Direction des Gares et de l’Escale DDGE

MOE : SNCF – Direction de l'Aménagement et de l'Architecture DAAB

• **RÉAMÉNAGEMENT ZONE OUEST (PARVIS, VOIRIE ET PARKING) :**

Programme :

Réaménagement d'un nouvel espace public permettant un accès aisé à la gare (piétons, cycles et véhicules).

La rue du Tir a été élargie et la réorganisation du stationnement des véhicules comprend une zone « dépose minute » de 18 places, une aire protégée de stationnement payant (66 places) et un parking gratuit de 379 places.

Coût du projet : 1094 K€

Financeurs : Ville de Colmar = 429 K€ / Région Alsace = 665 K€

MOA : Ville de Colmar

• **RÉAMÉNAGEMENT DES GUICHETS ET CRÉATION D'UN RELAIS TOILETTES**

Programme :

Suppression de l'espace BIR (Bureau Information Voyageurs) et réaménagement des 3 guichets conservés.

Coût du projet : 224 K€

Financeurs : Conseil Régional d'Alsace (174 000 €) / Ville de Colmar (50 000 €)

MOA : SNCF – Direction des Gares et de l'Escale DDGE

MOE : SNCF – Direction de l'Aménagement et de l'Architecture DAAB

• **CRÉATION D'UN CENTRE OPÉRATIONNEL ESCALE**

Programme :

Création d'un bureau d'accueil et d'une salle d'attente pour la clientèle. Centralisation de tous les équipements permettant l'exploitation de la gare.

Coût du projet : 280 K€

Financeurs : Fonds propres SNCF

MOA : SNCF – Direction des Gares et de l'Escale DDGE

MOE : SNCF – Atelier Territorial ATA

• **AMÉNAGEMENT DES QUAIS :**

Programme : Création de 3 ascenseurs permettant l'accès du souterrain aux quais 1, 2 et 3.

Coût du projet : 1500 K€

Financeurs : RFF = 500 K€ / État = 500 K€ / Région Alsace = 455 K€ / Ville de Colmar = 45 K€

MOA : RFF Strasbourg

MOE : SNCF DRI Strasbourg

Programme : mise à niveau du quai 2 (rehaussement de la voie 3).

Coût du projet : 500 K€

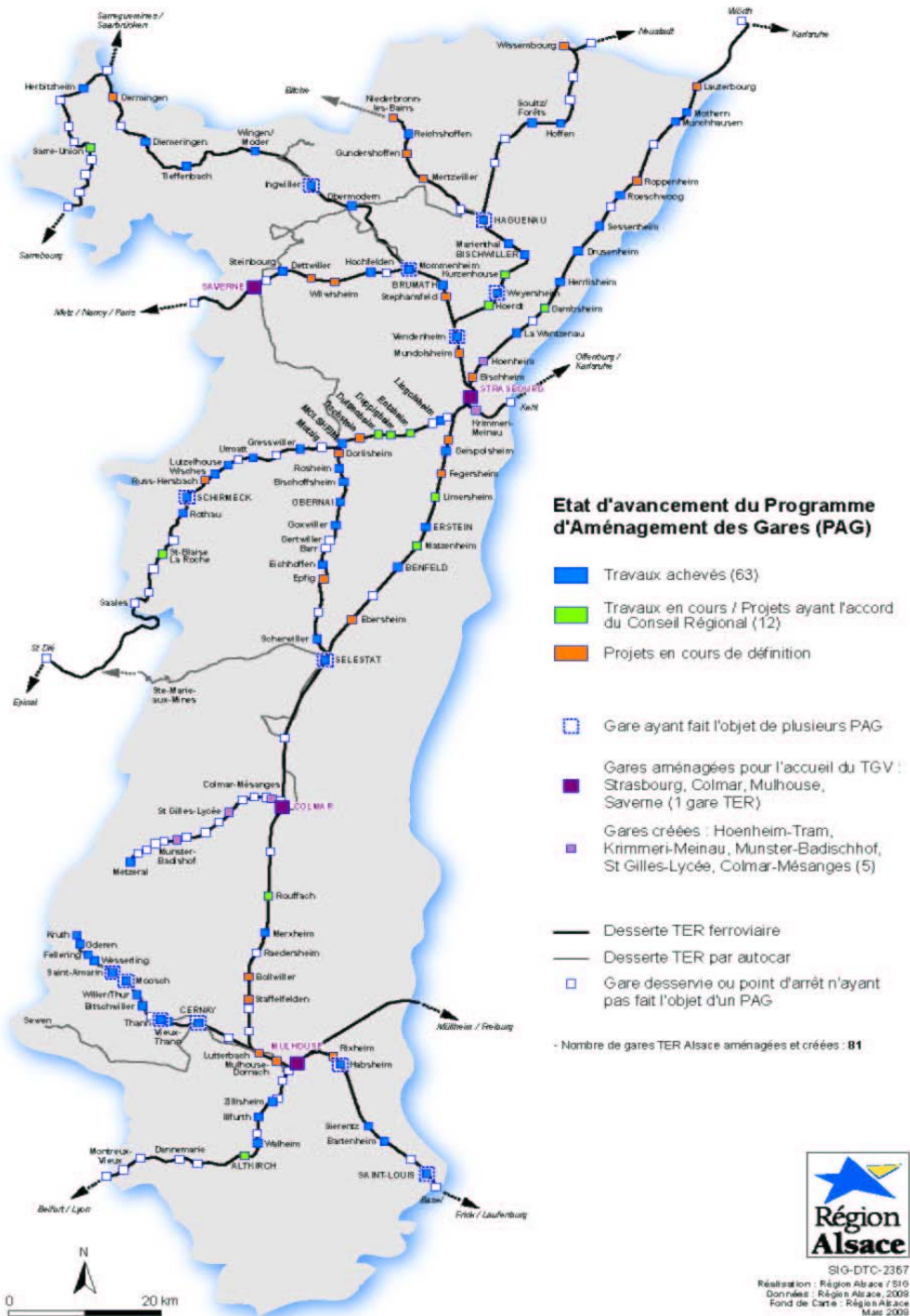
Financeurs : Région Alsace = 485 K€ / Ville de Colmar = 15K€

MOA : RFF Strasbourg

MOE : SNCF DRI Strasbourg

L'aménagement des gares TER Alsace et de leurs abords

Gares et points d'arrêts concernés au 1^{er} mars 2008



F. LA GRANDE GARE MULTIMODALE DE GRENOBLE

Entretien avec M. Michel Destot, Maire de Grenoble, Président de l'Association des Maires des grandes villes de France (AMGVF), 4 février 2009.

a) Les enjeux du projet

Le réaménagement de la gare de Grenoble est nécessaire du fait :

– de la saturation des espaces, notamment de l'accès aux quais et de l'intermodalité des cars urbains ;

– du projet de développement économique et urbain autour de la presqu'île scientifique ;

– de la perspective des Jeux Olympiques d'hiver en 2017 ;

– de la création de nouvelles lignes de tramway convergeant vers la gare.

La gare est en effet stratégique pour faire sauter la coupure ferroviaire. Une trémie souterraine au droit de la gare doit faire passer le tramway venant de la presqu'île scientifique vers le centre-ville. Il faut éviter de sous-dimensionner les moyens de transports, notamment du fait du développement du parc d'activité situé sur les anciens terrains militaires occupés par le CEA et qui est maintenant utilisé par le CNRS (installation du synclotron). Cet espace porte sur 250 hectares aménageables et compte 12.000 emplois. Le but de l'opération est de créer un cœur d'agglomération autour de la gare qui est au centre d'une aire urbaine de 600.000 habitants.

Après la visite du président de la SNCF en novembre 2008, un protocole doit être signé en mars 2009 pour permettre à l'AREP de poursuivre ses études, parallèlement aux opérations engagées par les architectes Vasconi, Chemetov et Portzamparc (en vue des Jeux Olympiques de 2016). Le coût de l'opération est de un milliard d'euros dont 100 millions pour la gare. Le pilotage de l'opération devrait revenir à la région. Un comité de pilotage est en place entre tous les partenaires.

b) Le contexte de l'opération

- Gare biface à faible capacité d'extension,
- Foncier principalement SNCF/RFF,
- Implication des collectivités, ville, agglomération, département, région et du syndicat du tramway,
- Dynamisme du développement économique et démographique (+ 1 % pop/an, + 1,6 % emplois/an).

c) Le concept de gare envisagé

- Plateau piéton unique d'accès à tous les transports urbains et interurbains.
- Potentiel de développement immobilier superposé au plateau des transports, constitutif de la gare elle-même à qualifier avec les collectivités locales.
- Accès supplémentaires aux quais associés à des franchissements supérieurs.

d) Les modalités de montage et de réalisation

Le projet va être encadré par trois conventions successives :

1. **en montage**, pour définir une démarche de définition simultanée : de l'organisation spatiale, du contenu des différents programmes immobiliers, des partenaires privés associés au montage financier, des financements publics sollicités. Cette convention associe la ville et l'agglomération qui pilotent la démarche, le département, la région Rhône-Alpes, SNCF et RFF ;

2. **en réalisation**, pour définir les conditions d'intervention des partenaires privés et publics dans l'aménagement du site et la construction des ouvrages ;

3. **en gestion**, pour définir le cadre d'une gestion commune de l'ensemble réalisé.

II. RÉGION PARISIENNE

Les visites ont concerné les gares des secteurs de :

- A. Seine-Amont
- B. Seine-Aval
- C. Rambouillet

Les illustrations photographiques de ces visites sont disponibles sur le site internet www.gare-ensemble.fr

A. ORLY RUNGIS SEINE AMONT, 26 NOVEMBRE 2008

1. Les personnalités rencontrées

- M. Jacques Touchefeu, Directeur général de l'Établissement Public d'Aménagement Orly Rungis Seine-Amont (EPAORSA) ;
- M. Nevache, Secrétaire général de la Préfecture du Val-de-Marne ;
- M. Marc Spielrein, Secrétaire Général du Marché d'Intérêt National (MIN) de Rungis, Président de Semmaris ;
- M. Stéphane Leclerc, Directeur adjoint Transports du Conseil général du Val-de-Marne ;
- Mme Patricia Mace-Hervanin, Directrice de l'agence Val-de-Marne de la RATP ;
- M. François Régis Orizet, Directeur régional adjoint RFF Val-de-Marne ;
- M. Lévêque, Adjoint au maire d'Ivry-sur-Seine, chargé de l'urbanisme et du logement.

2. Les visites de terrain

Gare de Choisy-le-Roi
Gare des Ardoines
Gare de Vitry
Site de Vitry-Ardoines-Alfortville Sud

Gare de la Fraternelle
Gare d'Orly-Pont de Rungis
Site du Marché d'Intérêt National de Rungis
Site de SILIC

3. Les enjeux du projet

Le territoire Orly Rungis Seine Amont est, de longue date, reconnu comme stratégique pour la région parisienne en raison de sa position centrale dans la jonction entre Paris et la seconde couronne du Grand Paris.

Il fait l'objet, dès 1994, d'une inscription au schéma directeur de la région Île-de-France et déclaré comme un des six territoires prioritaires dans le contrat de plan État-Région 1994-1999. Cette priorité est à nouveau réaffirmée dans le contrat de plan 2000-2006.

En 2001, 5 communes se regroupent dans l'Association Seine Amont Développement (ASAD) ; en 2003, les acteurs du pôle d'Orly Rungis se rassemblent dans une association de développement économique (ADOR) ; en 2004, 7 communes créent le syndicat intercommunal d'études du pôle Orly Rungis (SIEPOR) ; en 2005, 14 communes du Val de Marne et de l'Essonne créent les premières « assises du pôle d'Orly ».

Pour autant, ce processus reste insuffisant pour relancer la structuration de ce territoire qui exige des investissements lourds (ponts, gares etc) et qui se heurte à des obstacles fonciers durs.

C'est pourquoi, en 2006, l'État propose de créer une grande Opération d'urbanisme d'intérêt national (OIN) et un Établissement public d'aménagement (EPA) sur le périmètre de 12 communes du Val-de-Marne avec la volonté affichée d'accélérer les processus engagés depuis les années 80. L'opération concerne 350.000 habitants et 165.000 emplois. Elle est déterminante pour la mise en valeur de 13 km² d'espace foncier (18 % de la totalité de l'OIN), pour remédier à la fragmentation massive du territoire, à ses importantes discontinuités et à son maillage lacunaire, pour générer un système urbain à partir duquel pourront être dégagés des espaces publics confortables pour des transports en commun performants et un usage démultiplié des modes de déplacements doux.

Ce projet regroupe 15 partenaires : l'État, la région Île-de-France, le Conseil général du Val-de-Marne, et 12 communes. Il bénéficie d'ores et déjà d'un réseau existant d'infrastructures puissant : RER C et D, tramway Villejuif Athis-Mons, des TCSP structurants, le Trans Val-de-Marne, le TCSP RN 305 et Sucy-Bonneuil Bas Marin. Il est indispensable pour la définition et l'émergence

des pôles d'échanges multimodaux sur les gares existantes, mais largement inadaptées que sont les gares de Pont de Rungis, des Ardoines, de La Fraternelle, de Choisy-le-Roi, Ivry et Vitry les Saules.

L'établissement public d'aménagement remplit trois fonctions :

– dans une vision à long terme, il élabore une stratégie de développement à l'échelle de l'ensemble du territoire ;

– il organise la mobilisation des moyens et des acteurs publics et privés, nécessaires à la réalisation du projet ;

– il conduit une action directe d'aménageur, sur certains grands secteurs, en lien avec les autres opérateurs.

Il a comme objectifs :

– de restaurer une structure de ville en requalifiant les espaces publics pour rendre lisibles et compréhensibles les différentes échelles de la ville ;

– de recréer une trame des grandes voies urbaines en complétant et en maillant les voiries par la réalisation de boulevards urbains aptes à accueillir des transports en communs et en connectant les deux futurs franchissements de la Seine au réseau des boulevards ;

– d'accroître la mobilité et l'offre de transport en articulant les démarches de court, moyen et long terme par l'optimisation des dessertes existantes, par les mises en œuvre des projets inscrits au contrat de projet État-Région, par l'étude et la réalisation des infrastructures lourdes.

4. Les propositions de la table ronde et les principaux enseignements de la visite

a) Les conditions de création de l'Établissement public

Une Opération d'intérêt national (OIN) a été décidée par l'État pour requalifier et développer ce territoire au passé et au présent industriel marqués. Il s'agit de restaurer la trame de ville, de donner lisibilité et aménités à ce territoire, d'y développer un système de mobilité de Transport en commun en site propre (TCSP), de vélos et de piétons supérieur à celui d'aujourd'hui. Ce travail demande une capacité de développement de long terme.

Cette opération a une spécificité bien particulière : deux lignes ferroviaires sur 10 km, des communes qui ne sont pas à la bonne échelle pour

discuter une par une avec RFF et la SNCF, des décisions lourdes à prendre de déplacements de fonctionnalités, dans une logique de réseau, pour le ferroviaire, et dans une logique de territoire, pour l'aménagement. Le mandat interministériel donné à l'Établissement public, lors de la création de l'OIN, porte sur 7.000 hectares – les 4/5 de Paris !

Ce territoire comprend des secteurs de 100 à 300 hectares d'un seul tenant, secteurs où la logique de la seule approche immobilière ne peut qu'enkyster l'inorganisation territoriale et urbaine actuelle. A contrario, un agencement urbain de qualité demande des prérogatives de droit public ; une OIN présente l'avantage de fournir un système qui permet d'appréhender ces enjeux à la bonne échelle qui est l'échelle supra-communale.

Le projet autour de la gare des Ardoines est d'une capacité potentielle de l'ordre de grandeur supérieur au million de mètre carrés ; le projet de reconfiguration de la desserte par le RER C concerne toutes les gares qui doivent trouver une fréquence de type métro. Arc express, rocade ferrée à 3-4 km du périphérique, comblera le manque laissé par l'actuelle desserte radiale de la première couronne et son sous-équipement.

Il s'agit de définir un projet articulé sur les gares. Le travail engagé par l'AREP porte notamment sur l'organisation spatiale de la multimodalité. Il convient notamment de créer des espaces qui donnent envie d'y venir, dotés de services urbains et qui polarisent l'espace urbain autour des gares. Cette question est au centre des missions confiées à l'Établissement public d'aménagement Orly Rungis Seine Amont (EPAORSA). Beaucoup est attendu de la nouvelle gare TGV d'Orly qui implique des acteurs multiples. Il faut considérer la gare TGV comme un équipement de la ville, dans une attitude à l'opposé de celle d'un territoire autiste qui est relié au réseau par un tuyau.

Ce constat conduit à poser la question de l'arrivée à vélo dans cette future gare TGV car "*en matière de vélo, il s'agit de changer de braquet*". La vitesse effective de déplacement automobile, qui est de 13 km par heure en moyenne, rend le vélo compétitif en rabattement sur les gares de l'Île-de-France. A cet égard, la gare de la Fraternelle, qui est mitoyenne de la SILIC où on compte 15 000 emplois, n'a pas de parking à vélo ; sur les modes doux, tout est à inventer.

b) La complexité de l'organisation en Île-de-France et le manque de lieux de débats

La table ronde permet de préciser les raisons de la situation très particulière des gares sur le territoire de l'Établissement public :

- l'absence d'intercommunalités ;

- l'intérêt de l'OIN comme cadre de gouvernement ;
- l'exclusion de la SNCF de cette instance ;
- le fait que les communes ne sont pas membres de l'Autorité organisatrice de transports (AOT) régionale qu'est le STIF ;
- les divergences d'intérêts entre le territoire d'ORSA et celui du nord Essonne ;
- l'absence de lieu de débat où poser la question de la localisation de la gare TGV (entre les deux aéroports, au cœur d'Orly...).

L'intercommunalité n'est pas en état de conduire des projets de cette taille, notamment du fait des risques à assumer et de la nécessité de procéder à des apports de terrains publics. L'expérience de La Défense est un bon exemple des avantages de l'Établissement public avec, d'une part la gare en souterrain, et d'autre part, les bureaux au-dessus. Il en a été de même avec Lille-Europe dans laquelle le projet a d'abord été élaboré, dans la concertation, puis découpé. Cette expérience est intéressante comme référence dans la réflexion sur la constitution d'une filiale commune dans l'émergence et la réalisation d'un projet de grande gare contemporaine.

La gare devient alors un outil de développement, à condition qu'il y ait une démarche commune pour la gare et pour le projet urbain. C'est tout l'enjeu de tels projets que de provoquer des synergies dans l'articulation du transport et du territoire. Calendriers et financements croisés en sont les clés si l'on sait structurer la démarche commune de la gare et du projet urbain.

c) L'enseignement à tirer de l'évolution des Aéroports de Paris

Les Aéroports de Paris (ADP) ont vécu en cinq ans une véritable mutation intellectuelle et institutionnelle. De gestionnaire d'aéroports, soucieux principalement de trafic aérien et d'accessibilité routière, ADP a désormais ajouté une dimension territoriale. Propriétaire d'un domaine immobilier et de vastes terrains, il se préoccupe désormais de le valoriser par le dialogue avec le territoire, les communes et le monde économique ; il considère son domaine comme lieu de transit, de vie, de création de richesses.

Il est possible d'établir un parallèle avec l'intégration récente de la SNCF et de RFF dans les préoccupations d'aménagement du territoire ; il existe dans le ferroviaire une culture analogue à celle des militaires, dans laquelle les emprises appartiennent au chemin de fer et sont isolées du reste des surfaces. On peut ainsi envisager sur le ferroviaire des partenariats publics privés

associant les collectivités territoriales, RFF, la SNCF partageant intérêts et profits dans la valorisation immobilière.

d) Les progrès dans l'optimisation des territoires

La convention passée par l'Établissement public avec RFF, la SNCF et les villes concernées et portant sur la rationalisation des emprises a pour objectif d'améliorer à la fois le développement du ferroviaire comme le développement urbain. Cette convention distingue les terrains qui peuvent être sortis tels quels du domaine public ferroviaire de ceux qui sont sous-utilisés et demandent des études d'optimisation. Les schémas directeurs ferroviaires, semblables aux schémas directeurs de type urbain, se sont ainsi révélés être des bases indispensables pour la discussion entre les différents acteurs.

L'étape suivante, après la signature de la convention, est celle de la réalisation du projet. Elle conduit aujourd'hui à une réflexion sur la création d'une filiale commune qui serait un lieu où partager bonnes et mauvaises nouvelles, revenus et risques, où trouver des solutions plus intelligentes qui ne peuvent pas être trouvées autrement, c'est-à-dire une structure de concertation multi-partenariale.

e) Verbatim :

« Les villes conduisent l'opération sans être fédérées »

« Le système n'a pas embrayé à la hauteur des enjeux »

« Où déplacer les méthodes de travail ? »

« Il y a un problème d'interlocuteur face à la SNCF »

« Les gares : des nœuds de polarisation »

« L'Opération d'intérêt national élabore le projet aux dimensions opérationnelles »

« Comment enclencher le travail des gares ? »

« Jouer le rôle d'une agence d'urbanisme, opérateur d'aménagement et d'assembler »

« Un territoire « en creux » entre Orly et Paris »

« Les gares tournent le dos à la Seine »

« De vraies lacunes dans le transport »

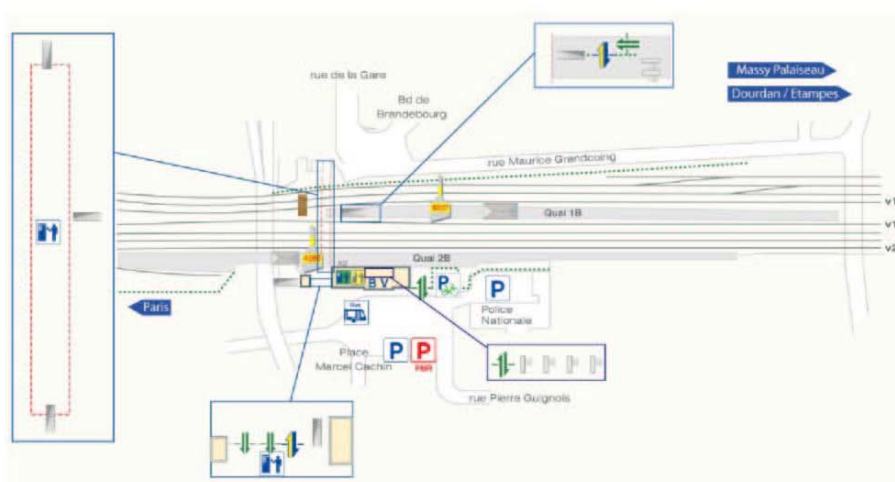
« Refaire de l'urbanité »

*« Le choc de la gare de La Fraternelle qui est la gare devant la
plateforme d'Orly »*

« Il faut une mutation intellectuelle et institutionnelle »

« Il faut partager les aléas, les risques et les plus-values potentielles »

Gare d'Ivry sur Seine



Commune : Ivry sur Seine (94)

Trafic : 7590 montants journaliers

Modes de rabattement :

Bus	Méto-tram	Train RER	Voiture déposée	Voiture garée	Pied	2 Roues
8,5 %	0,7 %	0 %	1,1 %	0,2 %	89,5 %	0 %

Particularités :

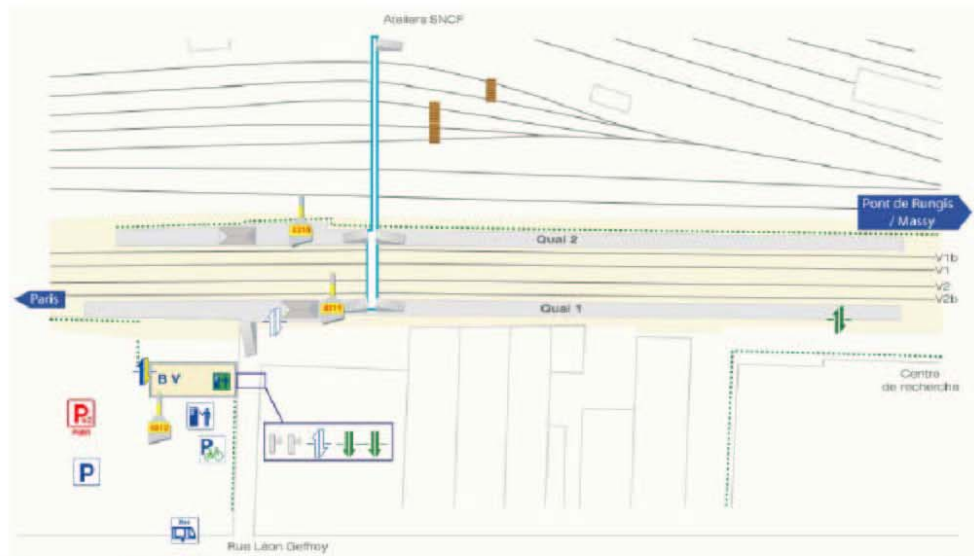
Gare mal dimensionnée en terme de flux clients (accès trop étroits)

Projets urbains ambitieux sur quartier centre ville et Ivry Port - 6 ZAC et 760 logements projetés d'ici 2011

Projet de prolongement de la ligne 14 débouchant à proximité du quartier

<p>Situation actuelle de la gare Rénovation en 2006 CAB Info gare Vidéo surveillance</p>	<p>Intermodalité Parc de stationnement voitures : 46 places Abris à vélos : 16 places Bus de rabattement : 2 lignes Noctilien : 1 ligne</p>
<p>Projets en cours ou prévus à cours terme PDU en cours de réalisation (Elargissement de l'accès secondaire et du passage souterrain sous MOA RFF).</p>	<p>Projets long terme Accessibilité PMR (ascenseurs, rehaussement des quais)</p>

Gare des Ardoines



Commune : Vitry sur Seine (94)
Trafic : 3688 montants journaliers
Mode de rabattement :

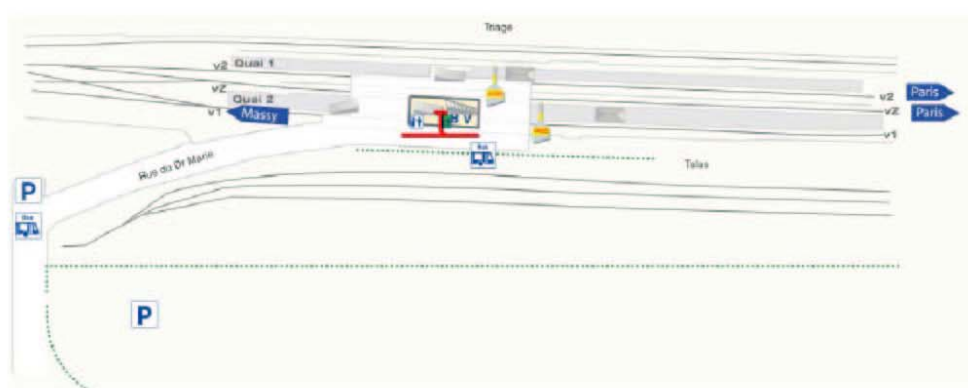
Bus	Méto-tram	Train RER	Voiture déposée	Voiture garée	Pied	2 Roues
3,2 %	0 %	0,9 %	6,7 %	13,8 %	74,5 %	0,9 %

Particularités :

Réhabilitation du quartier prévue dans le projet Seine Amont
 Grands projets d'urbanisme comme la rénovation du Port-à-l'Anglais ou l'aménagement de la RN 305 en boulevard urbain et la "mise en site propre" des transports en commun.

Situation actuelle de la gare Ouverture en 1977 CAB Infogare Vidéo surveillance	Intermodalité Parc de stationnement voitures : 430 places Abris à vélos : 12 places Bus de rabattement : 1 ligne Noctilien : 1 ligne
Projets en cours ou prévus à cours terme Rénovation de la gare envisagée	Projets long terme Accessibilité PMR

Gare de Pont de Rungis Aéroport d'Orly



Commune : Thiais (94)

Traffic : 1470 montants journaliers

Modes de rabattement :

Bus	Méτρο-tram	Train RER	Voiture déposée	Voiture garée	Pied	2 Roues
36,1 %	0 %	7,2 %	4,8 %	1,9 %	50 %	0 %

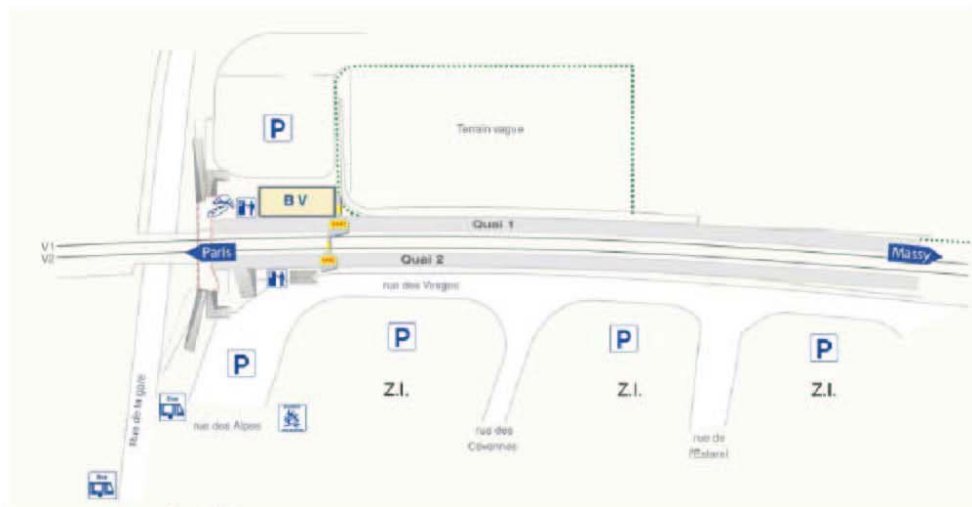
Particularités :

La majorité des habitants de Thiais utilisent la gare de Choisy le Roi, plus accessible de la zone d'habitation

Une navette ADP relie la gare aux aéroports d'Orly Sud et Orly Ouest

Situation actuelle de la gare Ouverture en 1969 Infogare Vidéo surveillance	Intermodalité Parc de stationnement voitures : 500 places Abris à vélos : non Bus de rabattement : 3 lignes Noctilien : 1 ligne
Projets en cours ou prévus à cours terme Rénovation de la gare envisagée Projet PDU en phase de réalisation Remplacement d'un escalier mécanique en 2009	Projets long terme

Gare de Rungis la Fraternelle



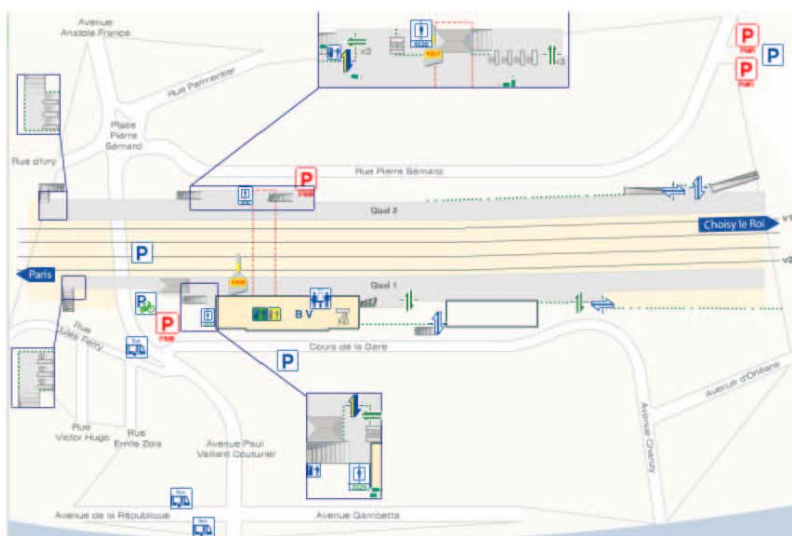
Commune : Rungis (94)
Trafic : 1374 montants journaliers
Modes de rabattement :

Bus	Méto-tram	Train RER	Voiture déposée	Voiture garée	Pied	2 Roues
8 %	0 %	0 %	1 %	4,5 %	86,5 %	0 %

Particularités :
 L'espace Jean Monnet (événementiels) occasionne des flux périodiques importants.

Situation actuelle de la gare Ouverture en 1977 Infogare	Intermodalité Parc de stationnement voitures : 140 places Abris à vélos : 16 places Bus de rabattement : 2 lignes Noctilien : non
Projets en cours ou prévus à cours terme Remise à niveau de la gare dans le cadre du programme Transilien + Loin (2009) Vidéo surveillance en 2011	Projets long terme

Gare de Vitry sur Seine



Commune : Vitry sur Seine (94)

Trafic : 7645 montants journaliers

Modes de rabattement :

Bus	Méto-tram	Train RER	Voiture dépose	Voiture garée	Pied	2 Roues
19,9 %	0 %	0,7 %	3,4 %	1,1 %	74,7 %	0,2 %

Particularités :

Projet Seine amont

Augmentation importante de trafic constatée ces dernières années

Grands projets d'urbanisme comme la rénovation du Port-à-l'Anglais ou l'aménagement de la RN 305 en boulevard urbain et la "mise en site propre" des transports en commun.

<p>Situation actuelle de la gare Rénovation du bâtiment voyageurs en 2001 CAB Infogare Vidéo surveillance Accessibilité PMR : quais accessibles Commerces : presse</p>	<p>Intermodalité Parc de stationnement voitures : 120 places Abris à vélos : 20 places Bus de rabattement : 2 lignes Noctilien : 1 ligne</p>
<p>Projets en cours ou prévus à cours terme</p>	<p>Projets long terme</p>

***B. TERRITOIRES DE CERGY-PONTOISE ET DE SEINE-AVAL,
10 DÉCEMBRE 2008***

1. Les personnalités rencontrées

- Mme Noëlle Lenoir, Ancien ministre, Maire de Valmondois ;
- M. Nicolas Samsoen, Directeur général de l'Établissement public d'aménagement de Seine Mantois Seine-Aval (EPAMSA) ;
- M. Christian Cochet, Directeur du Transilien, SNCF ;
- M. Pierre Lambert, Secrétaire général de la Préfecture du Val-d'Oise, chef du SGAR du Val-d'Oise ;
- M. Hetzel, Directeur adjoint SNCF St-Lazare ;
- M. Sébastien Hopin, Vice-président chargé des Infrastructures de déplacement et du stationnement de la Communauté d'agglomération de communes de Cergy-Pontoise (CACP) ;
- Mme Francette Gaudin, Maire-adjointe d'Éragny, conseillère déléguée transports et mobilité urbaine de la communauté d'agglomérations de Cergy-Pontoise (CACP) ;
- M. Pierre Madelin, représentant Mme Dominique Gillot, maire d'Éragny et vice-présidente du Conseil général du Val-d'Oise ;
- M. Raymond Boyer, Collaborateur du vice-président du Conseil Général du Val-d'Oise chargé des transports :
- M. Serge Wagner, Conseiller général des Yvelines ;
- Mme Claire Cornelis, Chargée de mission à RFF ;
- Mme Céline Poirier, Chef de pôle gares à Cergy.

2. Les visites de terrain

Visite des gares de :

Achères-Ville

Conflans fin d'Oise
Neuville-Université
Cergy-Préfecture
Pontoise
Cergy Saint-Christophe
Cergy-le-Haut
Valmondois

3. Les enjeux du projet

Créée il y a plus de 40 ans, la ville nouvelle de Cergy-Pontoise figure incontestablement au rang des réussites de la politique voulue, dans les années soixante par le Général de Gaulle et mise en œuvre sous l'autorité de Paul Delouvrier. Territoire constitué accueillant près de 200.000 habitants, l'ancienne ville nouvelle, revenue au droit commun au début de ce siècle, réussit à concilier qualité de vie et dynamisme économique.

Les transports, quoique globalement de très bonne qualité, restent l'une des fragilités de Cergy-Pontoise ; le RER A atteint des niveaux de saturation difficilement acceptables, surtout pour des trajets de plus d'une demi-heure. On touche-là aux limites du modèle RER qui, au-delà d'une certaine distance, n'est plus pertinent.

Symétriquement, Seine-Aval qui avait été jusqu'au début des années 70 l'un des principaux territoires de développement du bassin parisien, a connu plusieurs décennies de recul.

La prise de conscience du potentiel de cette vaste réserve foncière, située à proximité de la capitale, conduit l'État à décider la création, lors du Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires du 6 mars 2006, en Seine-Aval, d'une Opération d'intérêt national (OIN). Ce projet a fait l'objet d'un consensus de tous les acteurs, État, Région, Département, communes et intercommunalités, en faveur du développement et du renouveau de ce territoire, traduit dans un protocole signé le 31 janvier 2008.

L'EPAMSA, établissement public d'aménagement de l'État, est chargé de son pilotage à l'instar de ce que fut l'EPA de Cergy-Pontoise pour la ville nouvelle, mais avec des modes d'action différents, tenant compte de la montée en puissance des collectivités. L'EPAMSA est donc chargé d'une part de la direction de projet de l'Opération d'intérêt national (ainsi que de celle des Grands Projets de Ville du Mantois et de Chanteloup-les-Vignes), d'autre part, d'un rôle classique d'aménageur urbain.

Le développement économique et urbain suppose, à court terme, une forte amélioration du réseau de transport permettant de rendre lisible et concurrentielle l'accessibilité du territoire pour engager le processus de développement, et, à moyen long terme, la programmation et la réalisation des infrastructures lourdes permettant de développer les échanges avec les pôles franciliens. Trois axes ferroviaires principaux desservent Seine-Aval : le RER A, les deux lignes Paris-Mantes.

En termes d'aménagement, la densification à proximité des gares existantes, et donc leur reconfiguration pour en faire les centres de projets urbains, fait partie des priorités. Ainsi, la gare de Mantes-la-Jolie se situe-t-elle au cœur de la ZAC Mantes Université, première ZAC importante de l'OIN (plus de 250.000 m²).

4. Les propositions de la table ronde et les principaux enseignements de la visite

a) Les difficultés particulières du trafic ferroviaire en Île-de-France

Une partie des difficultés du trafic ferroviaire en Île-de-France proviennent du mode de gestion du réseau en région parisienne. A titre d'exemple, trois Autorités organisatrices de transports (AOT) gèrent le cadencement entre Paris et Mantes : le STIF jusqu'à Mantes et les deux Conseils régionaux normands au-delà. Ces lignes convergent toutes sur la gare Saint-Lazare qui voit passer 450.000 voyageurs par jour et qui est totalement saturée. La mise au point du moindre projet s'inscrit dans ce paysage institutionnel, complexe, et quotidien, difficile.

Le SDRIF densifie les zones urbanisées et le STIF lance des projets à Paris et en première couronne. Mais la deuxième couronne reste le parent pauvre. Pourtant, le renchérissement du prix du logement entraîne l'étalement urbain. Il y a maintenant des comités d'axe dans l'Oise, à Gisors et même à Rouen, qui sont devenus la banlieue de Paris. Le Val-d'Oise a une demande de transport en bus en milieu rural auquel le STIF contribue peu. Or, les plus démunis ont besoin du service public et de la proximité des transports en commun. La circulation de millions de gens chaque jour, toujours plus loin, n'est plus crédible. Elle génère de grands embouteillages et un surcoût pour la collectivité.

Autre exemple : la multiplication par cinq en trente ans de la population de 3.500 habitants d'Éragny. Bien desservie par deux gares donnant accès à Saint-Lazare et au RER A, cette desserte pose des problèmes du fait des liaisons difficiles avec le département voisin des Yvelines, dans un contexte où

le bouclage, annoncé et attendu de la rocade autoroutière de la « Francilienne », joue l'arlésienne. Par ailleurs, le cadencement du RER A n'est pas assuré. Or, une desserte améliorée de Pontoise et de Saint-Ouen-l'Aumône sont vitales pour des questions de rééquilibrage urbain et économique, mais aussi pour le transport des usagers dans de bonnes conditions.

Les schémas directeurs des lignes B, C et D du RER sont déjà réalisés et celui de la ligne A est engagé. Jusqu'alors, le transport a été traité après que l'habitat et l'emploi eussent déjà été localisés. Mais désormais, le SDRIF détermine les zones de développement prioritaires en fonction des capacités de transport.

L'intercommunication entre la partie SNCF et la partie RATP de la ligne B est en cours de solution : les deux réglementations de sécurité font l'objet de formation des agents afin qu'ils puissent aller en continu d'un bout à l'autre de la ligne. Pour la ligne A, c'est la réalisation du prolongement d'EOLE à l'Ouest qui va dégager de la capacité. Le retournement des rames à La Défense est en cours d'examen : il est techniquement possible, mais la robustesse du dispositif est à vérifier. Paris Saint-Lazare a des quais courts et n'accepte pas les rames MIN 2N du RER A qui sont trop longues. Ce qui exige de nouvelles automotrices franciliennes ; elles commenceront à être livrées fin 2009. Ceci a des conséquences sur RFF : travaux d'électrification, hauteurs de quai, qui engendrent des discussions sur l'ordre des priorités.

b) Les difficultés de l'intermodalité en Île-de-France

Le Conseil général des Yvelines cible l'intermodalité dans son plan de transport et il accompagne en conséquence les collectivités territoriales par des financements croisés avec ceux du STIF et du CRIF. La transformation des gares constitue des projets longs et lourds, en montants et en délais. La communauté d'agglomération a compétence sur le transport, le stationnement et l'aménagement. Le conseil général cible plutôt les liaisons bus sur routes ; il renforce en conséquence essentiellement le volet routier des pôles gares.

Sur Cergy, il faut restructurer le boulevard de l'Hautil pour le rendre circulaire par les modes doux ; il faut développer les plans de déplacement d'entreprises et veiller à la bonne localisation des services publics à proximité des gares. La gare, lieu de passage doit aussi être un lieu de vie et un lieu privilégié autour duquel il faut densifier, les liaisons internes entre quartiers ne pouvant toutefois être le seul fait du train. Autour des gares, une réflexion cohérente prenant en compte les contraintes habitat-services est nécessaire.

À Argenteuil, il y a embrouillamini autour du foncier ; les parcelles sont petites, très dégradées sans qu'on puisse savoir qui doit intervenir. Il en va de même pour les gares routières. Celle de Roissy, par exemple, laisse les

usagers dans le froid, sans accueil et sans lisibilité : finalement, la secrétaire qui travaille à Roissy préfère prendre sa voiture. Pour autant, le fait d'être sur un territoire d'Opération d'intérêt national permet de penser l'aménagement et le transport simultanément, notamment l'intermodalité autour des gares.

Les pôles gares doivent être des lieux d'habitat, d'activité économique, de valorisation, de commerce. La gare de Neuville-Université est sans commerce. La communauté d'agglomération y installe certes un institut d'études avancées, mais cela ne suffira pas. A Cergy-Préfecture, c'est la question de la voirie urbaine qui se pose. S'agissant du quartier Bossut, il s'agit d'un grand projet comportant 2000 logements, un centre de congrès et une gendarmerie. Mais le projet suppose une connexion de l'autoroute, de la gare et du centre de l'agglomération : il s'agit ainsi de reconstituer le cœur de l'agglomération.

L'engagement de construire 1300 logements par an sur le site, dans une agglomération linéaire, le long de quatre gares RER, suppose un fonctionnement assuré de moyens de transports sûrs et confortables. On peut citer l'exemple de l'ESSEC, qui a finalement organisé un bus propre ESSEC entre l'école et sa résidence d'étudiants, le RER se faisant un peu glauque après certaines heures. Ainsi se développe un sentiment d'insécurité - qui ne correspond pas la réalité des chiffres - malgré la vidéosurveillance, la police municipale renforcée, les policiers de la Préfecture rendus à la voie publique, la surveillance accrue du parc de la Préfecture en particulier et de Cergy-Pontoise en général.

Le cas des deux gares de Conflans-Fin d'Oise est presque un cas d'école. Au croisement de deux lignes régionales et à longue distance Est-Ouest et Nord-Sud, un véritable pôle d'échange intermodal peut se développer. La perspective prochaine d'un arrêt du TGV Normandie-Alsace en renforce l'intérêt. Mais le site est très contraint, marqué par des déclivités de terrain qui compliquent la liaison entre des gares réduites à de simples quais. L'intermodalité s'y déploie dans des conditions très difficiles.

c) Les questions spécifiques posées par le développement des pôles d'échange en région parisienne

Cette complexité institutionnelle explique les difficultés du développement des pôles d'échanges intermodaux en Île-de-France. On y compte au moins six niveaux d'administration, non compris les exploitants. Mais c'est aussi le cas à Londres et dans toutes les grandes agglomérations.

On peut prendre comme exemple le cas du pôle gare de Cergy-Saint-Christophe et l'organisation du comité de pôle. La communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise compte 12 communes et 14 gares de 10 à

21.000 entrants par jour (Cergy-Préfecture) ; Cergy-Saint-Christophe compte 9.400 entrants ; 76 % arrivent à pied ; les parkings totalisent 1300 places dans un quartier dense sur quatre niveaux, urbanement structuré par l'axe majeur et ses espaces publics. La domanialité autour de la gare est confuse.

Le comité est présidé par trois vice-présidents de la communauté d'agglomération ; il intervient sur deux périmètres ; il comporte quatre types d'acteurs qui sont regroupés autour de :

- l'accessibilité et de l'espace public ;
- du transport et de l'intermodalité ;
- du projet urbain et de la politique de stationnement ;
- de l'activité économique des services et de la sécurité.

Il consulte par ailleurs les usagers pour recueillir leurs avis.

Sur la terminologie « pôle » et non pas « grande gare », le terme n'est pas neutre, car il renvoie à la notion d'un « contrat de pôle » qui réunit des acteurs dont la rencontre n'est pas spontanée, ni même institutionnellement organisée. Un point important est celui de la structure qui porte le chef de projet technique : à Cergy-Pontoise, les 200.000 habitants permettent de porter un chef de projet compétent ; mais ce n'est pas nécessairement le cas pour une commune de 40.000 habitants. Ce pilote opérationnel est un animateur, pas un chef ; le système peut fonctionner lorsque les acteurs sont de bonne volonté. Globalement, à Cergy-Pontoise, ça marche, mais c'est une exception.

S'agissant de **la Gare de Valmondois**, celle-ci, bien qu'excentrée et isolée, fait partie intégrante de l'histoire de la ville et elle représente un lien fort avec tous les environs de la capitale. Elle existe depuis le XIX^{ème} siècle. Elle a servi de modèle –non seulement la gare elle-même, mais également les trains qui s'y arrêtaient – au caricaturiste Honoré Daumier qui s'en est inspiré dans des dessins célèbres.

Le projet de réaménagement de la gare engagée par Mme Noëlle Lenoir, Maire de Valmondois et par M. Jacques Derue, Maitre de Butry, a comme ambition de faire de cette gare un lieu de vie d'un quartier, qui, à l'heure actuelle, ne regroupe presque exclusivement que des logements. Le positionnement de cette gare comme terminus de la ligne Paris-Nord Valmondois est d'ailleurs un atout qu'il convient sans doute de valoriser. Le projet pourrait être particulièrement original du point de vue urbanistique comme au plan du montage financier et juridique nécessaire pour y installer des activités commerciales et artisanales.

d) Verbatim

« Travailler sur une série de quartiers de Gares »

« Ce qui est nécessaire : infléchir les plans de développement urbains »

« La Gare seule ne suffit pas à créer de la Ville, mais elle est nécessaire à la Ville »

« Éviter les « usines à gaz » dans les maîtrises d'ouvrage »

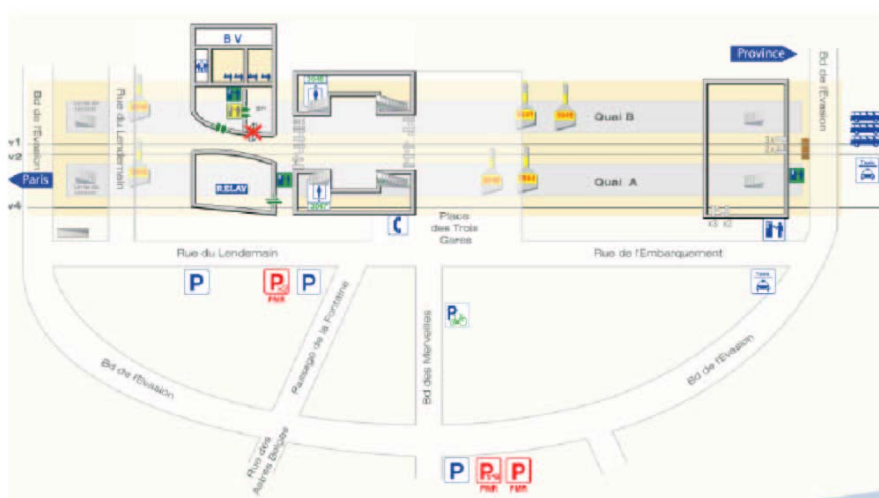
« Comment simplifier les appels de subventions ? »

« Il est important de désigner un chef de file ; il faut un pilote animateur »



Honoré Daumier : Voyageurs de troisième classe – complètement gelés -. Le Charivari, 21 décembre 1855. Lithographie. Coll. Part. in Numéro spécial des cahiers Daumier Bulletin spécial de l'Association des Amis d'Honoré Daumier 2008

Gare de Cergy le Haut



Commune : Cergy (95)

Traffic : 10 080 montants journaliers

Modes de rabattement :

Bus	Méto-tram	Train RER	Voiture déposée	Voiture garée	Pied	2 Roues
27 %	0 %	0 %	9 %	10 %	54 %	0 %

Particularités :

<p>Situation actuelle de la gare CAB Infogare Vidéo surveillance Accessibilité PMR : Trains accessibles avec rampe Commerces : presse</p>	<p>Intermodalité Parc de stationnement voitures : 874 places Abris à vélos : 36 places Bus de rabattement : 9 lignes Noctilien : 2 lignes</p>
<p>Projets en cours ou prévus à court terme</p>	<p>Projets long terme</p>

Gare de Neuville Université



Commune : Neuville sur Oise (95)

Traffic : 4 830 montants journaliers

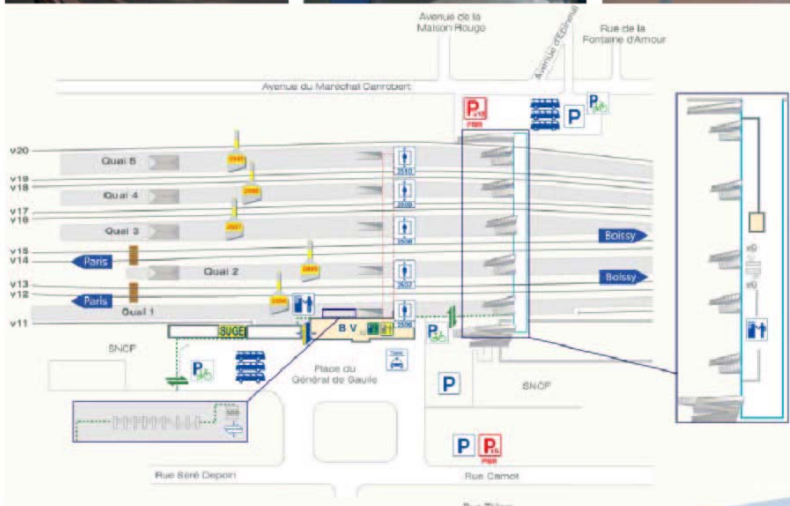
Mode de rabattement :

Bus	MéTRO-tram	Train RER	Voiture déposée	Voiture garée	Pied	2 Roues
42 %	0 %	0 %	10 %	27 %	21 %	0 %

Particularités :

<p>Situation actuelle de la gare CAB Infogare Vidéo surveillance Accessibilité PMR : Trains accessibles avec rampe</p>	<p>Intermodalité Parc de stationnement voitures : 667 places Abris à vélos : 20 places Bus de rabattement : 6 lignes Noctilien : 1 ligne</p>
<p>Projets en cours ou prévus à cours terme Remplacement des escaliers mécaniques (si décision RFF)</p>	<p>Projets long terme Projet PDU en émergence</p>

Gare de Pontoise



Commune : Pontoise (95)

Traffic : 9750 montants journaliers

Modes de rabattement :

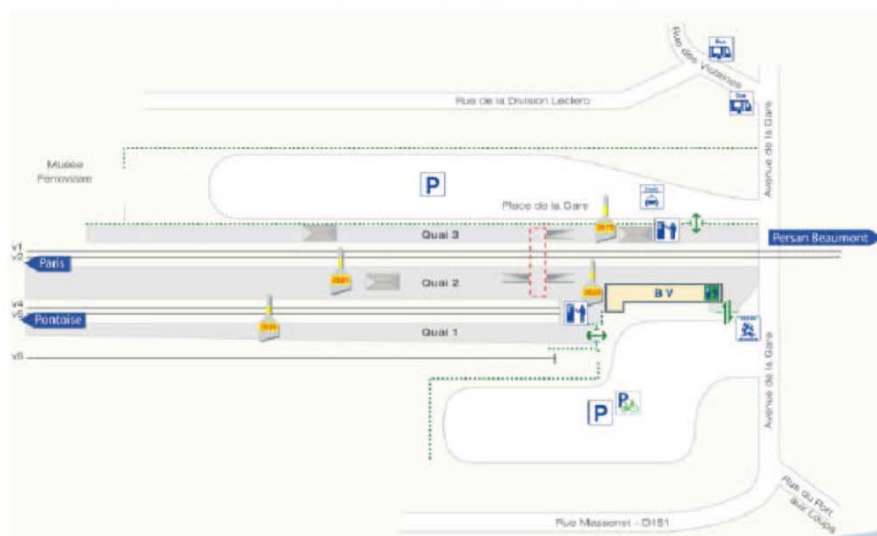
Bus	MéTRO-tram	Train RER	Voiture déposée	Voiture garée	Pied	2 Roues
33 %	0 %	14 %	9 %		43 %	1 %

Problèmes actuels :

Problèmes d'ambiance générale de la gare (dysfonctionnement des équipements mécanisés; mauvais état général de la gare (fuites,...)). Une opération coup de poing est engagée.

<p>Situation actuelle de la gare Rénovée en 2002 CAB Infogare Vidéo surveillance Accessibilité PMR : quais accessibles Commerce : presse</p>	<p>Intermodalité Parc de stationnement voitures : 690 places Abris à vélos : 42 places Bus de rabattement : 16 lignes Noctilien : 1 ligne</p>
<p>Projets en cours ou prévus à cours terme Réhabilitation du parc de stationnement et de la gare routière (2009) Remplacement des escaliers mécaniques (décision RFF)</p>	<p>Projets long terme</p>

Gare de Valmondois



Commune : Valmondois (95)
Trafic : 1440 montants journaliers
Modes de rabattement :

Bus	MéTRO-tram	Train RER	Voiture dépose	Voiture garée	Pied	2 Roues
5 %	0 %	24 %	6 %	14 %	50 %	1 %

Particularités :
 L'intermodalité est à développer.

Situation actuelle de la gare Rénovée en 2002 Infogare	Intermodalité Parc de stationnement voitures : 167 places Abris à vélos : 18 places Bus de rabattement : 2 lignes Noctilien : non
Projets en cours ou prévus à cours terme Vidéosurveillance en 2009	Projets long terme

C. RAMBOUILLET, 5 JANVIER 2009

1. Les personnalités rencontrées

- M. Gérard Larcher, Sénateur-maire de Rambouillet, Président du Sénat ;
- M. Jean-Frédéric Poisson, Député des Yvelines ;
- Mme Francine Prime, Sous-préfet de l'Arrondissement de Rambouillet ;
- Mme Marie-Thérèse Besson, Présidente du SITERR ;
- M. Michel Lhermey, Conseiller municipal en charge des transports et du développement durable ;
- M. Jacques Piquet, Conseiller municipal en charge de l'urbanisme ;
- Mme Sophie Boissard, Directrice de la Stratégie de la SNCF ;
- M. Fischer, Conseiller régional ;
- M. Bataille, Président de la Communauté de communes ;
- Mme Bénédicte Tilloy, Directrice régionale SNCF de Paris-Rive Gauche ;
- M. François-Régis Orizet, Directeur-adjoint Réseau Ferré de France, accompagné de Mme Marie-Reine Dubourg, Chargée des relations parlementaires ;
- Mme Ludivine Mantin, Chef de Gare ;
- M. Emmanuel Pierzo, Directeur de VEOLIA Transports ;
- M. Flahaut, Ingénieur divisionnaire, DDEA ;
- Mme Marie-Christine Barrow, Conseiller spécial auprès de M. Gérard Larcher ;

– M. Victor Dubrulle, Chef de cabinet de M. Gérard Larcher, Mairie de Rambouillet.

2. Les visites de terrain

- Gare de Rambouillet et du centre-ville ;
- Environnements immédiats de la gare sur les terrains de la SNCF, de RFF et de la DDEA ;
- quartier « Montparnasse ».

3. Les enjeux du projet

Rambouillet est, en matière ferroviaire, dans une situation singulière puisqu'elle est desservie à la fois par le réseau Transilien et par le réseau TER Centre. C'est un bon exemple d'une opération multimodale en limite de la région parisienne.

Pour une ville située à la frontière de l'Île-de-France, le train est en effet le moyen de transport privilégié à la fois des Rambolitains, des habitants du Sud-Yvelines et du Nord de l'Eure-et-Loir pour se déplacer vers Paris, soit pour des raisons professionnelles, soit pour des motifs de loisirs ou d'études. Moyen de transport essentiel, le train, est en outre complété par un réseau de transport public par autobus.

La ville s'est engagée à assurer une coordination intermodale répondant aux besoins de ses habitants.

Ainsi la mise en place du nouveau cadencement sur la ligne qui relie Paris à Rambouillet doit être l'occasion d'accroître l'offre de transport en bus tout en assurant des liaisons coordonnées entre le train et le bus. L'amélioration du service rendu pourrait devenir possible par l'utilisation des moyens de communication en temps réel avec la mise en place d'un service d'affichage électronique destiné à l'informer du trafic. Il n'en reste pas moins que cette amélioration reste subordonnée au bon fonctionnement des trains à la fois en termes de fiabilité et de capacité.

L'action déterminée de Rambouillet pour développer les transports en commun s'inscrit également dans une volonté affirmée de promouvoir un développement durable favorisant les moyens de transports doux ou collectifs. Plusieurs mesures vont dans ce sens comme le développement des pistes cyclables et la mise à disposition d'abris à vélo au sein de la gare.

La municipalité travaille ainsi à la mise en place d'un plan de déplacement qui sera annexé au PLU (Plan Local d'Urbanisme) révisé et qui permettra de définir les axes d'actions prioritaires en matière de mobilité durable. Son étude est engagée. Il doit prendre en compte le renforcement des liaisons de part et d'autre de la RN 10, notamment les voies cyclables et piétonnes, les transports collectifs, la diminution des trafics de transit et le covoiturage.

Ces différents points sont discutés à Rambouillet au sein d'une commission transport qui a été constituée en octobre 2007 et qui regroupe les différents acteurs publics et privés dans le cadre d'une démarche coordonnée avec la région, le département et la SNCF pour desservir les communes rurales environnantes.

Au-delà de l'enjeu essentiel, qui est d'assurer depuis la gare une desserte satisfaisante, régulière et fiable, par le train et le bus, **la ville de Rambouillet a l'ambition de rénover et d'aménager le quartier environnant la gare pour en faire un lieu de vie et de service urbain répondant aux objectifs de développement durable et de qualité de vie moderne, notamment en mettant l'accent, sur le plan urbanistique, sur la mixité entre l'activité et l'habitat.**

C'est l'objet du cahier des charges qui a été déposé préalablement à l'aménagement du quartier de la gare en novembre dernier en réponse à un appel à projet du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire (MEEDDAT).

L'ambition et l'énergie déployée pour faire du secteur de la gare de Rambouillet un modèle de secteur de gare contemporaine impliquent de relever certains défis :

- améliorer la communication avec la SNCF ;
- rénover la gare elle-même en la rendant accessible ;
- assurer la coordination des acteurs pour une meilleure qualité de service correspondant aux besoins réels des usagers d'une ligne ferroviaire qui est à la jonction de la région Île-de-France et de la Région Centre ;
- vérifier la qualité du service par un suivi régulier du nouveau cadencement au-delà de la période de mise en place ;
- s'organiser en partenariat pour aménager les terrains et bâtiments disponibles de part et d'autre des voies ferroviaires.

4. Les propositions de la table ronde et les principaux enseignements de la visite

a) La restructuration de la gare dans son environnement urbain

La gare, qui a jusqu'à présent été traitée plutôt sous l'angle logistique qu'urbanistique, doit être considérée comme un espace de services. Contrainte par un espace marqué par la N 10, le train et le parc du château, la ville de Rambouillet, qui a construit de nombreux logements sociaux, doit vivre sur sa propre richesse.

Son remodelage doit aussi permettre de réparer les cicatrices des tracés ferroviaires. Le projet d'urbanisme consiste à décaler l'axe urbain vers la gare caractérisé par des ponts datant du XIX^e siècle et inadaptés à la circulation actuelle et de profiter de cette évolution pour en faire le centre de la ville ; la gare doit être au centre d'un quartier de vie et non pas seulement d'un quartier de transit. La question se pose éventuellement de percer un passage sous la gare. Une étude a été lancée pour en vérifier la pertinence.

L'étude du pôle doit se faire aux dimensions du quartier en termes d'aménagement et en définissant les programmes en fonction des choix portant sur les logements, l'habitat et le développement durable. Mais les opérations d'urbanisme ne doivent pas retarder les aménagements au quotidien indispensables. En effet, les besoins de transport des « *migrants alternants* » de la ligne de Rambouillet sont importants : 10.000 déplacements par jour effectués à 60 % par le TER et à 40 % par le Transilien avec un taux de progression de 25 % depuis 2000. La progression des flux pose le problème de la rapidité d'évacuation des quais, de l'accès à la gare et de la stratégie à retenir pour les voyages transiliens.

Le projet intervient sur un univers complexe et fragmenté faisant appel à des opérateurs multiples. Il faut donc dès maintenant prendre en compte non seulement la configuration en termes de projet, mais aussi envisager dès maintenant la structure future de gestion qui pourra traiter de la propreté, de l'éclairage, etc. Il s'agit de faire converger des démarches dans le cadre d'un véritable projet entrepreneurial. C'est une démarche susceptible de créer de la valeur.

La gare ne doit pas seulement être l'endroit où on prend le train, mais aussi un lieu agréable où l'on peut trouver des services (points dépôts, commerces, etc), soit directement dans le bâtiment, soit à proximité. Dans tous les cas, il faut une cohérence des décisions pour la gare et pour le quartier centre de ville. Le fait que la moitié des usagers ne sont pas des habitants de

Rambouillet ne doit pas non plus être absent de la réflexion et les préoccupations sur l'écomobilité doivent être aussi prises en compte.

b) Les difficultés de la procédure

Les problèmes et la dilution de la décision sur ce projet résultent du circuit de décision dans lequel interviennent les collectivités locales, la Région, le Syndicat des transports de l'Île-de-France (STIF) et le SITERR.

Le projet a la chance de ne mobiliser que des acteurs publics – Ville, RFF, SNCF, DDEA, Défense – dont les terrains devraient être facilement mobilisables. Le projet est parti de l'examen de la disponibilité des terrains de l'État avant l'extension de l'étude aux terrains de RFF, puis aux différents aspects que pourrait revêtir la réalisation d'un pôle de centre dans les Yvelines. L'objectif est la valorisation des terrains appartenant à RFF. Mais il faut aussi faire une véritable étude ferroviaire avant de pouvoir décider de l'utilisation des terrains.

La SNCF et RFF ont raison de penser à l'évolution de leurs besoins d'ici à 2020, il faut d'abord commencer par arrêter le périmètre ferroviaire. Mais ce travail ne doit pas handicaper une première phase portant sur un périmètre qui ne concerne que l'État et la ville. Il faut apporter des réponses immédiates pour conforter le projet ; s'il faut prendre le temps pour aboutir à de vrais arbitrages techniques, en revanche, il convient d'aller vite sur la première phase qui ne porte que sur le logement et l'activité économique.

Ce projet est un dossier fort qui exige d'être traité dans sa globalité ; il exige aussi une volonté commune et partenariale. Ce dossier est un exemple de la réunion d'acteurs variés ; il pose aussi la question de la tarification des moyens de transport au-delà de l'Île-de-France . Le comité de pilotage mis en place regroupe tous les partenaires ; la DDEA assure la maîtrise du projet. Le caractère récent du lancement de l'opération n'a pas encore abouti à la définition de l'aire d'études ni aux conditions de réaménagement de la gare. Chaque acteur détient une partie du projet et la question est de faire se rencontrer les projets des uns et des autres.

c) Verbatim

« La face cachée de la Gare est la face honteuse »

« Les voyageurs n'ont pas le temps de passer en Gare »

Il faut apporter des correctifs rapidement, car les clients viennent tous les jours »

« Les rails sont les cicatrices du territoire »

« Les grands projets ne doivent pas reporter les décisions au quotidien »

« La Gare va devenir le centre-ville »

« L'enjeu : un quartier de vie et pas seulement un quartier de transit »

« Les syndicats de fonds de jardin retardent les projets ferroviaires »

« C'est du rêve qui commence »

« Les ferroviaires doivent définir les emprises dont ils auront besoin »

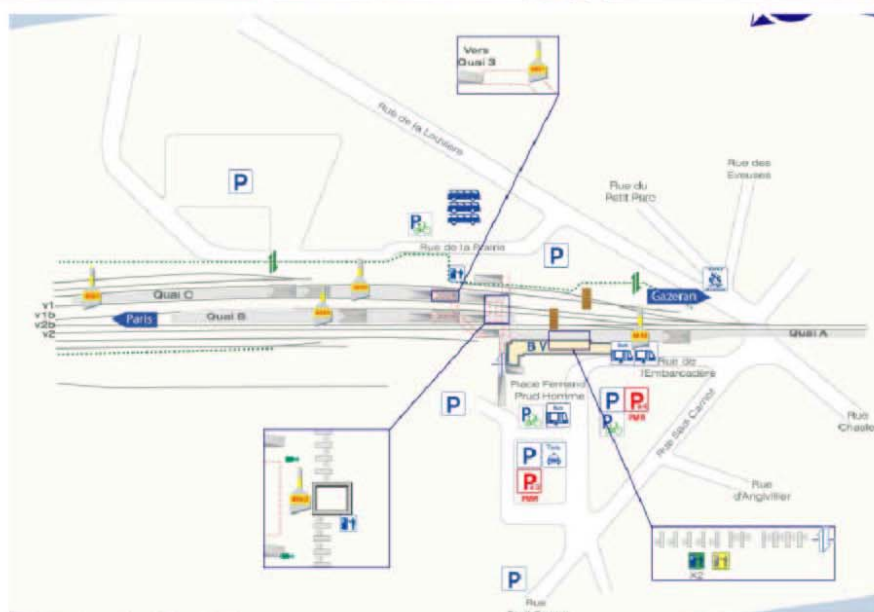
« Revitaliser le centre-ville et aménager l'autre côté de la Gare »

« Voir loin mais sans perdre le sens du quotidien »

« Si la Gare doit être agréable, elle doit être un véritable lieu de vie ; on doit pouvoir y faire autre chose que d'y prendre le train »

« Que la mission aboutisse et qu'elle soit écoutée »

Gare de Rambouillet



Commune : Rambouillet (78)

Trafic : 9020 montants journaliers

Modes de rabattement :

Bus	MéTRO-tram	Train RER	Voiture déposée	Voiture garée	Pied	2 Roues
20 %	0 %	2 %	9 %	15 %	53 %	1 %

Particularités :

Les projets sur Rambouillet sont momentanément stoppés, en attente d'une réponse sur la définition des hauteurs de quais non finalisée avec le STIF.

Un projet du MEEDAT pour la réalisation de logements impacte les emprises ferroviaires SNCF et RFF de la gare.

Situation actuelle de la gare CAB Infogare Commerce : presse	Intermodalité Parcs de stationnement voitures : 402 places Abris à vélos : 37 places Bus de rabattement : 25 lignes Noctilien : non
Projets en cours ou prévus à court terme Vidéo surveillance (2009) Rénovation du bâtiment voyageurs (2010) Accessibilité PMR (2010)	Projets long terme PDU non encore démarré

III. LES VISITES À L'ÉTRANGER

A. Suisse

B. Allemagne

Les illustrations photographiques de ces visites sont disponibles sur le site internet www.gare-ensemble.fr.

A. SUISSE : VISITE DES GARES DE ZÜRICH, STADELHOFEN ET BERNE, 3 ET 4 NOVEMBRE 2008

1. Les personnalités rencontrées

- M. Benedikt Weibel, ancien Président des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF);
- M. Hans-Peter Leu, Responsable des relations internationales CFF ;
- M. Urs Schlegel, Chef immobilier des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF);
- M. Alexander Tschappat, Maire de Berne.

2. Les visites de terrain

- Gare de Zürich
- Gare de Zürich Stadelhofen
- Gare de Berne

3. Les principaux enseignements de la visite

a) Le concept de « grande gare multimodale »

La première gare de Zürich a été construite en 1847 par Alfred Escher, fondateur de la banque Crédit Suisse. Monument dédié à la gloire du

capitalisme financier tout autant qu'au nouveau moyen de transport qu'est, à l'époque, le chemin de fer, la gare de Zürich est restée fidèle au projet de ses fondateurs tout en évoluant en fonction des besoins apparus ces dernières années.

La gare d'origine a débordé de ses limites anciennes et elle s'étend par delà les frontières des propriétés dans les galeries commerciales, au demeurant fort nombreuses, aussi bien en surface, dans la gare des trains de grandes lignes, que, en souterrain, dans la gare régionale. La gare de Zürich comporte un grand espace à l'emplacement des premières voies qui sert notamment à des manifestations culturelles ; c'est ainsi que la Traviata a été jouée il y a peu en faisant appel aux différentes possibilités d'un tel bâtiment : quais, hall, trains, etc. Un accès particulier est mis sur la variété des offres de restauration : chaînes (Burger King, Nordsee...), brasseries traditionnelles, restaurants chics, destinés à des publics divers. Parmi les locaux à la disposition du public, on trouve notamment un lieu de prière œcuménique et une salle d'attente confortable. Un système de vidéosurveillance sécurise l'ensemble des circulations.

La gare RER de Zürich Stadelhofen assure la proximité entre le chemin de fer et les autres modes de transport locaux et doux (bus, tramways, vélos, piétons). La gare est parfaitement intégrée dans un environnement local de services et de restauration. Les voitures particulières sont peu nombreuses, les accès au centre de Zürich étant relativement difficiles. Les vélos sont très nombreux. Victimes de leurs succès, les vélos débordent de tous les parkings organisés.

b) Les atouts des grandes gares contemporaines

« Le Brand » des gares de chemins de fer, c'est « **une association émotionnelle entre une marque, une entreprise, un produit** » créateur d'un mythe. La valeur ajoutée particulière pour les chemins de fer, ce sont les trains, le personnel, le PDG et les gares. Les gares sont les témoins à travers l'histoire de « l'âme des villes ». Cathédrales de « l'industrialisation », ce sont des lieux d'accueil et d'au revoir, des lieux de rencontre selon M. Benedikt Weibel, ancien président des Chemins de fer suisses.

L'attractivité d'une gare relève de plusieurs facteurs : son aspect extérieur et intérieur, un mélange harmonieux entre des espaces publics, des magasins orientés vers les besoins des passagers du rail, des restaurants et d'autres services comme des pharmacies ou des cabinets de médecins. Les magasins de gare peuvent d'ailleurs aussi bien recevoir des chalands extérieurs à la gare. Une gare attractive (une gare « accueillante ») doit être une gare sûre, dotée d'un système de surveillance, de moyens de sûreté propres (assurés par

une société extérieure dans laquelle les chemins de fer ont une participation majoritaire), et d'une présence permanente de la police ferroviaire.

La gare attractive doit être aussi une gare propre. Le nettoyage est assuré par des personnels en régie disposant de moyens modernes. En outre, le service immobilier des chemins de fer suisses dispose en propre d'une unité de 450 personnes : « Rail Clean ». Cette unité est chargée de la propreté des espaces publics des gares, de l'élimination des graffitis sur les objets dans les zones publiques des gares et est également associé à la sécurité des gares. Les prestations effectuées sur les quais relevant de l'exploitation sont facturées à cette dernière.

Par l'importance des flux de passagers (chaque jour, près d'un million de Suisses prennent le train sur une population de 7 millions d'habitants), **la gare est l'objet d'une rentabilité économique élevée.** Les flux de passagers augmentent l'attractivité des boutiques et des restaurants, qui, à leur tour appellent de nouveaux clients et de nouveaux passagers. C'est une « spiralisation » positive, l'offre de services renforçant la demande de passagers. Si cet effet est surtout évident dans les très grandes gares, les gares régionales n'en disposent pas moins d'un potentiel certain du fait de leur proximité avec les lieux d'habitat ; elles offrent la possibilité d'effectuer des achats courants après la journée de travail des travailleurs pendulaires.

Un des points forts des réseaux de transport helvétiques est la billetterie multimodale. Le tiers de la population – soit 2,1 millions de personnes – possède une carte demi-tarif ; en outre, 350.000 personnes sont abonnées à une carte « tous types de transports », qui est peu chère : 4.900 francs suisses en 1^e classe pour l'année et 2.700 en 2^e classe. Des réductions sont en outre accordées pour des abonnements de 2 ou de 3 ans. Les recettes des abonnements font l'objet d'une péréquation entre les différents constructeurs sur la base de critères tenant compte des résultats des enquêtes de déplacement, du nombre de passagers traités, des recettes et des offres de produits.

c) Les exigences du réaménagement multimodal d'une grande gare : le cas de Berne

La gare de Berne, située en courbe, n'offre pas les meilleures conditions pour une implantation ferroviaire efficace. Une augmentation de capacité a été obtenue par un déplacement et une extension des quais et par la construction d'une passerelle protégée par un toit en bois et en verre d'une grande élégance. Mais cette extension a déséquilibré la gare construite dans les années 60. Une opération de modernisation a été menée en 2003 qui a redonné une attractivité aux zones de commerce très prisées par les Bernois.

Le prolongement de la circulation des passagers vers les stations de bus et de tramways a été amélioré par la construction d'un toit de verre (un baldaquin) du meilleur effet. La circulation automobile reste encore très forte à proximité de la gare (25.000 voitures par jour), mais un projet est à l'étude pour supprimer totalement cette circulation. La dépose des passagers en voitures s'effectue par la partie supérieure de la gare classique.

La perspective d'un déplacement du centre de tri postal ouvrirait une nouvelle opportunité d'extension de la « grande Gare ». Ce projet est en concurrence avec un autre projet d'extension en souterrain de la gare actuelle ; ce projet qui a apparemment les faveurs du maire - car il permettrait d'accroître encore la zone commerciale - est néanmoins considéré comme particulièrement coûteux par les CFF puisqu'il devrait être mené sans interrompre l'activité de la gare.

d) L'organisation de l'immobilier des Chemins de fer suisses

Pour les CFF, les gares offrent une complémentarité et une opportunité de valorisation mutuelle entre elles et les villes. Les besoins des voyageurs jouent un rôle central dans leur aménagement.

L'immobilier ferroviaire possède un potentiel propre comme l'ont montré les compagnies de chemins de fer japonaises. C'est une activité très particulière, distincte de l'activité de transport qui a conduit les CFF à créer une unité spécifique en charge de l'immobilier. Les gares conçues comme des unités immobilières sont placées sous la responsabilité d'un manager (une sorte « d'asset manager ») qui en assure la gérance. Il veille à la propreté et à la sécurité des lieux ; mais il s'occupe également des projets d'investissement (amélioration ou augmentation de capacités) ; il organise l'optimisation du patrimoine immobilier par les opérations d'achat ou de ventes de terrains. Il n'intervient pas dans l'exploitation ; ainsi la gestion des situations de crise relève de l'exploitation.

L'immobilier est l'un des quatre marchés des CFF avec le trafic voyageurs, l'activité Cargo et les infrastructures. CFF Immobilier avec une capitalisation de 6,5 milliards de francs suisses et une valeur comptable de 3,3 milliards est la première société immobilière de Suisse. En 2007, les marchés voyageurs et immobilier étaient positifs alors que les activités Cargo et infrastructures étaient en perte. Le nombre de voyageurs a augmenté de 40 % depuis 2000 en Suisse, y compris dans les gares. La progression a été de + 7,6 % en 2007.

Les missions confiées à CFF Immobilier concernent d'abord l'aménagement des gares en centres de services conviviaux pour les clients afin de maintenir l'attractivité du train et sa simplicité d'accès. Ces services

doivent être rendus dans des gares sûres et propres. La mobilité intégrée doit être recherchée avec l'aménagement des installations de parcs pour voitures (24.000 places de stationnement dans 500, mais de moins en moins d'investissements dans les très grandes gares pour inciter aux parcours par trains les plus longs) et les bicyclettes (90.000 places avec la construction de 10.000 places supplémentaires dans 60 gares).

CFF Immobilier est également chargé de valoriser les alentours des gares par un assainissement de son portefeuille et dans l'optique de la vente ciblée de droits de superficie et de sites de développement. L'assainissement porte notamment sur la démolition de 335 bâtiments, 74 cessions de petites gares et l'amélioration de l'aspect extérieur de 189 bâtiments non susceptibles d'être cédés. 80 opérations de promotion immobilière ont été recensées dans des sites attrayants en centres-villes permettant de développer de nouveaux espaces dédiés au logement, au travail, à l'éducation, à l'hôtellerie, à la restauration et aux loisirs.

La priorité est donnée aux projets qui bénéficient d'une qualité élevée du site et du projet ; dans ce cas, le projet est conduit jusqu'à la viabilisation, puis à la vente des terrains ou à l'investissement pour compte propre. Les projets de moindre qualité, mais bénéficiant d'une qualité de site élevée, font l'objet d'un développement jusqu'à la mise en zone pour vente. Les projets de moindre qualité et insérés dans des sites de faible qualité font l'objet d'une vente sans développement du projet. La société CFF SA est propriétaire des terrains. Mais elle est tenue de consulter le Gouvernement avant les aliénations.

Parmi les projets en cours de promotion, on trouve des opérations de construction de commerces, de logements et de bureaux à Genève, à Lausanne, à Bâle, à Winterthur et à Zürich. Le démarrage des chantiers est prévu entre 2008 et 2011 pour une livraison entre 2010 et 2018.

CFF Immobilier a lancé un programme baptisé « Grandes gares accueillantes » destiné à augmenter les capacités, la convivialité et les standards de qualité de services dans 15 grandes gares. Ce programme met l'accent sur l'information et la signalétique, la sécurité, la simplicité de l'accès aux trains, les relations avec les autres modes de transport.

1 Présentation générale

La gare de Zürich Hauptbahnhof (Zürich HB) est la plus importante des quatre gares présentes à Zurich (avec Zürich Oerlikon, Zürich Stadelhofen, et Zürich Altstetten). Elle est aussi la plus importante des gares suisses avec plus de 300 000 voyageurs par jour.

C'est, de plus, une pièce maîtresse du programme RailCity des CFF. Les 7 principales grandes gares suisses (Genève, Lausanne, Berne, Bâle, Lucerne, Zürich HB et Winterthur) sont ainsi rassemblées dans un portefeuille immobilier que gère le secteur d'activité autonome de CFF Immobilier, baptisé RailCity.

Les objectifs de ce programme sont simples. De part leur situation centrale dans les villes, les gares doivent proposer une offre de services adaptée aux besoins quotidiens tout en garantissant des horaires flexibles. Les Suisses se sont d'ailleurs prononcés, lors d'un référendum, pour l'ouverture des commerces le dimanche dans ces gares. Le programme s'appuie de plus sur un management tant commercial que technique et infrastructurel relayé par des structures locales très fortes.

La présence centrale de la gare dans la géographie de Zürich place celle-ci au cœur de l'hyper centre-ville. La principale artère commerciale de la ville est par ailleurs la rue de la gare (Bahnhofstrasse) reliant le lac de Zürich à la gare.



Cette relation géographique prépondérante de la gare avec l'activité commerciale mais aussi tertiaire (présence de nombreux bureaux et sièges à proximité) de la ville est à l'origine de choix merchandising efficace :

- la gare va proposer, sur le niveau du quai principal, une offre de restauration de qualité qui n'existe pas à proximité
- le niveau ShopVille (niveau en sous-sol) se positionne sur une offre moyen - bas de gamme pour répondre à une clientèle pendulaire et ne pas rentrer en concurrence directe avec l'activité commerciale haut-de-gamme située aux alentours.

2 Historique et organisation

La première gare centrale date de 1847. Elle sera refaite en 1871 en adoptant une architecture néo-renaissance.

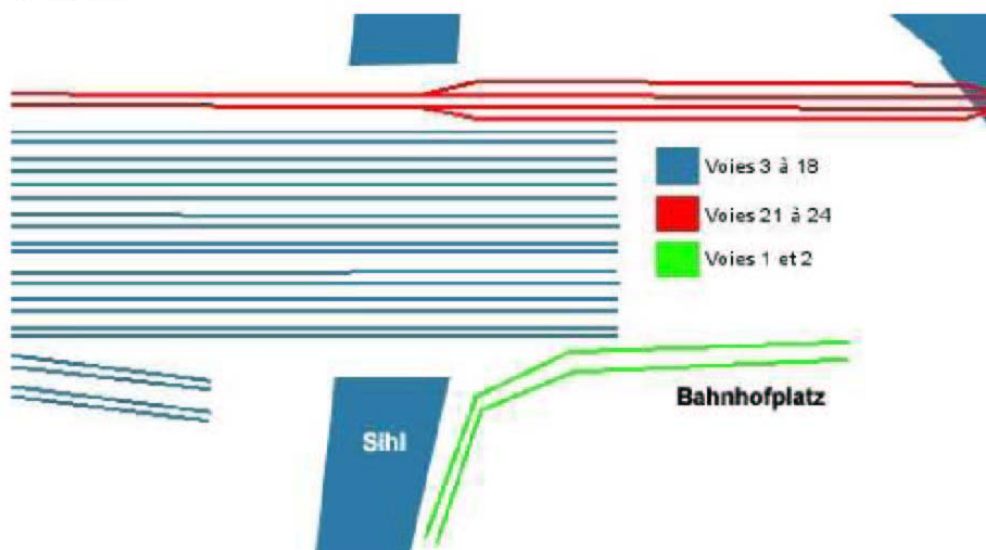
Jusqu'en 1991, la gare de Zürich HB était une gare terminus. Des travaux finalisés à cette date ont permis la construction de voies souterraines (voies 1 et 2, voies 21 à 24) permettant le passage de trains régionaux et d'ICE.

Le niveau des quais (voies 3 à 18), au rez-de-chaussée accueille les trains en provenance de Suisse et des pays étrangers, tels que les trains EuroCity, Cisalpino (Stuttgart, Bâle, Genève, Zürich, Milan, Venise et Florence), TGV et InterCity Express (ICE).

Un niveau intermédiaire en sous-sol (voies 1 et 2) accueille les trains régionaux SZU qui relient Uetliberg et la partie ouest du canton de Zürich.

Enfin, le principal niveau en sous-sol rassemble la majorité des commerces dans un univers commercial dénommée « ShopVille » ainsi que 4 voies (voies 21 à 24) accueillant les trains régionaux S-Bahn desservant le canton.

Il est important de noter que les voies du quai principal sont des voies terminus, à l'inverse des voies en sous sol.

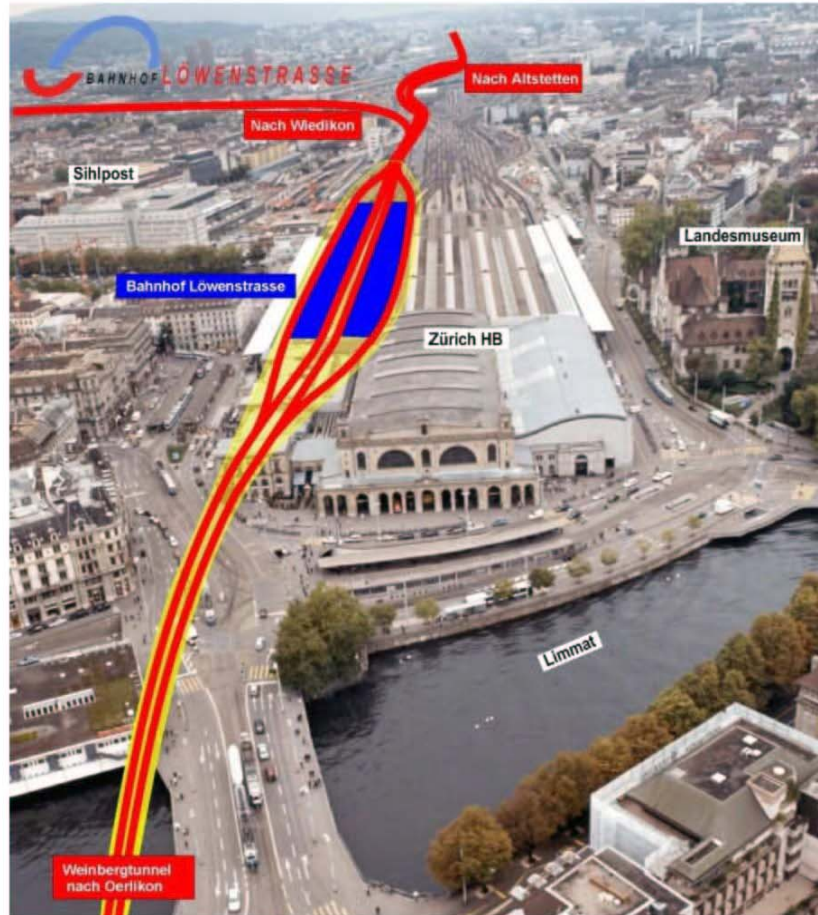


Il est à noter que les Suisses sont de tous les Européens ceux qui voyagent le plus souvent en train : 47 voyages par an et par habitant d'une longueur moyenne de 42 km (France : 15 voyages, Belgique : 16).

Un important projet d'agrandissement a été initié visant à seconder la gare centrale d'une gare parallèle afin de pouvoir accueillir un trafic estimé à 500 000 voyageurs par jour à horizon 2020 (contre 340 000 aujourd'hui). Les pièces maîtresses de ce projet sont :

- La construction de la gare de Löwenstrasse dédiée au trafic en provenance et à destination de la Suisse orientale et les S-Bahn: les travaux débuteront en 2007 et devront être finalisés en 2013.
- La réalisation de la ligne diamétrale Altstetten – Zürich HB – Oerlikon

- Le passage « Sihlquai », à l'est de la gare longeant la Sihl, est profondément remanié depuis juin 2005 et jusqu'en novembre 2008 pour devenir le deuxième axe de chargement.



3 Flux

Données 2004 :

- 340 000 passagers / jour
- 1358 trains S-Bahn / jour
- 844 trains hors S-Bahn / jour

Le trafic prévisionnel de la gare (500 000 voyageurs par jour en 2012) place la gare actuelle en situation de sous capacité. La construction de la gare de Löwenstrasse devrait permettre d'accueillir ce trafic en forte croissance provenant de la proche périphérie de Zürich.

4 Plan de merchandising

4.1 Zonage

La surface commerciale, composée de 3 niveaux (quai principal, sous niveau intermédiaire, sous-sol ShopVille regroupe 122 commerces, dont :

- 19 commerces au niveau rez-de-chaussée quai principal
- 2 commerces au sous-niveau intermédiaire
- 101 commerces au niveau ShopVille sous-sol

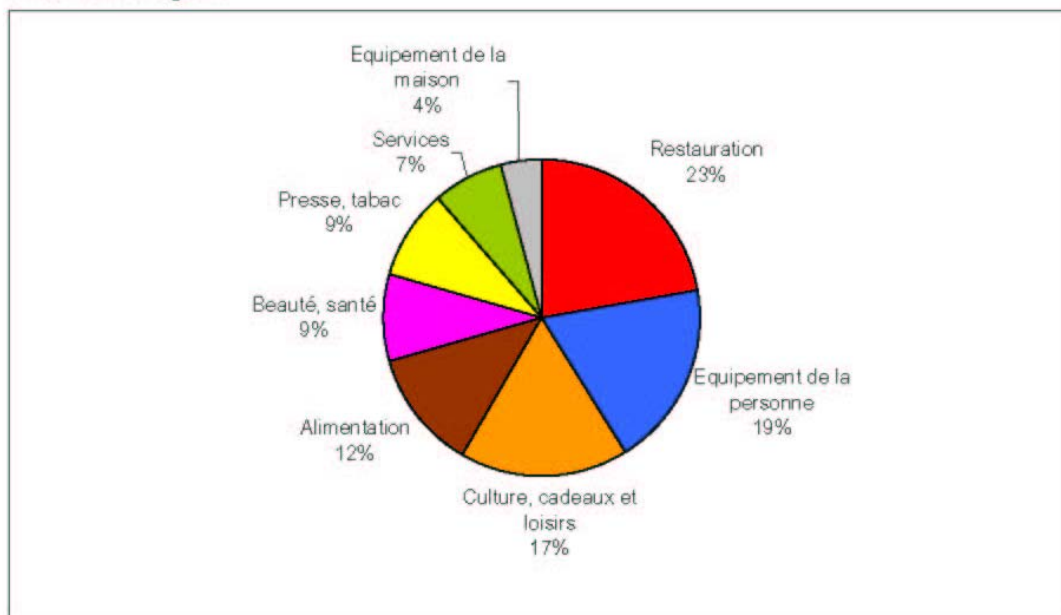
Les commerces du niveau quai principal rez-de-chaussée sont situés dans le bâtiment historique, autour de la grande halle (WannerHalle de 1800 m²). Certains commerces, en particulier les unités de restauration de qualité (Da Capo, Bona Dea) ne sont accessibles que depuis l'extérieur de la gare.

Le niveau ShopVille est organisé comme un centre commercial, incluant plusieurs places reliées par différentes allées.

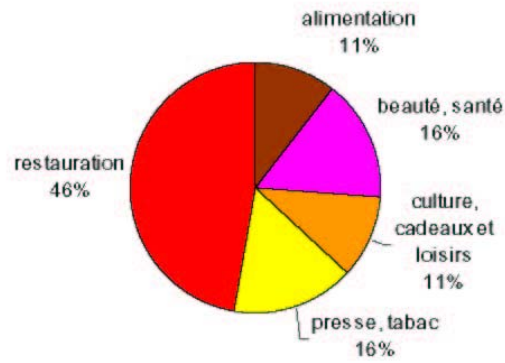
4.2 Répartition des commerces

Activité	Nb. Commerces	% répartition
Restauration	27	23%
Equipement de la personne	23	19%
Culture, cadeaux et loisirs	21	17%
Alimentation	15	12%
Beauté, santé	11	9%
Presse, tabac	11	9%
Services	9	7%
Equipement de la maison	5	4%

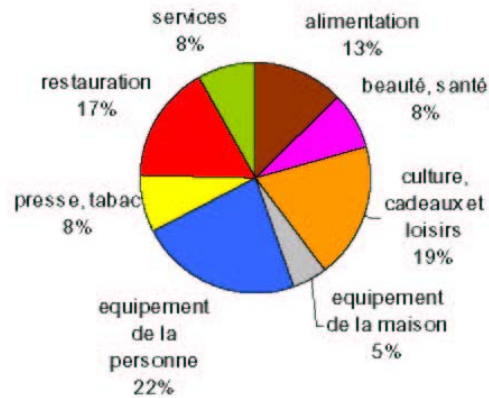
Ensemble de la gare



Niveau 0 – quai principal : Une offre largement dominée par la restauration



Niveau ShopVille : un éventail varié d'activités avec une forte présence de l'équipement de la maison



***B. ALLEMAGNE : VISITE DES GARES DE FRANCFORT
HAUPTBAHNHOF, FRANCFORT AÉROPORT, KARLSRUHE ET
STUTTGART, 21 ET 22 JANVIER 2009***

1. Les personnalités rencontrées

– Mme Susanne Kosinsky, Directrice régionale pour la région Centre de la Deutsche Bahn ;

– Dr. Christian Wolff-Jesse, Chef de gestion de la gare de Frankfurt/Main ;

– M. Oliver Hasenkamp, Chef du développement des gares dans le Land de Hesse ;

– M. Peter Wöste, Directeur de projet pour le développement des gares dans le Land de Hesse ;

– M. Bernd Sahrbacher, Chef des services immobiliers de la Deutsche Bahn de la région Bade-Würtemberg, chef du projet d'aménagement Stuttgart 21 ;

– M. Harald Denecken, Premier adjoint au maire de Karlsruhe chargé de l'urbanisme et du logement ;

– M. Sven Hantel, Chef du réseau de la Deutsche Bahn pour la région Sud-Ouest.

La mission a également été aidée par M. Thomas Bertard, jeune Français du service international de la Deutsche Bahn.

2. Les visites de terrain

– Gare de Francfort Aéroport ;

– Gare de Francfort Hauptbahnhof ;

– Gare de Karlsruhe ;

– Gare de Stuttgart et du projet Stuttgart 21.

3. Les principaux enseignements de la visite

a) Les gares au centre de plusieurs filiales de la Deutsche Bahn

Le fonctionnement des gares en Allemagne relève des entités suivantes de l'exploitant ferroviaire :

– **DB Netze (DB Netze Personenbahnhöfe)** est responsable de l'infrastructure ferroviaire, notamment dans les gares (voies, signalisation, caténaires), mais seulement jusqu'aux quais ;

– **DB Netze Energie** est responsable de la fourniture de l'énergie comme DB Netze Fahrweg est responsable des sillons ;

– **DB Station & Service** est responsable de l'exploitation et de la fourniture des prestations dans les gares ;

– **DB Mobility Networks Logistics** est responsable, en liaison avec DB Immobilier, des projets de développement des gares et de l'optimisation des propriétés de la DB.

b) Des gares centres d'affaires et des méga-gares

La gare de Francfort aéroport, au croisement d'une autoroute, de l'aéroport et de la voie ferrée, a été réaménagée en 1999 pour l'accueil des ICE. Longue de 600 mètres, elle est intégrée à l'aéroport par des circulations piétonnes. Dans la gare, 200.000 mètres carrés sont utilisés par des commerces et par un hôtel. La plateforme proprement dite couvre 10.900 mètres carrés avec 23.000 voyageurs et visiteurs par jour. 160 trains s'y arrêtent chaque jour, dont des trains d'autres opérateurs ferroviaires comme Lufthansa.

La gare de Francfort aéroport fait actuellement l'objet d'une opération architecturale destinée à la doter d'ici à 2010 d'un « air-rail center » offrant 94.500 m² de bureaux, 34.500 m² d'hôtel, 5.900 m² de boutiques, 4.200 m² de stockage, 13.000 m² de circulation et 600 places de stationnements.

La gare de Stuttgart Hauptbahnhof, qui accueille 1.000 trains et 220.000 voyageurs par jour fait actuellement l'objet d'un vaste projet de reconversion d'ici à 2020. Le bâtiment, qui a fait l'objet d'une première rénovation menée en 2006 d'un montant de 111 millions d'euros, doit faire l'objet d'une nouvelle opération de construction d'une gare souterraine d'ici à 2020 d'un montant de 350 millions à l'occasion d'une vaste opération d'urbanisme – Stuttgart 21. Cette opération d'un coût global de 3 milliards

d'euros auquel s'ajoute le coût de réalisation de la voie à grande vitesse, devrait être engagée sur des terrains ferroviaires d'une superficie de 100 hectares.

Cette opération est rendue possible par la construction de la nouvelle gare souterraine qui est destinée à accueillir les trains empruntant la nouvelle ligne à grande vitesse sur la radiale Paris-Budapest. La nouvelle voie assurera ainsi une liaison rapide avec l'aéroport et avec le tout nouveau Parc des expositions construit à côté du Centre des Congrès ; elle permettra également une connexion avec les moyens de transports existants – bus, trams et réseau local.

Un exemple de réaménagement urbain d'un quartier de gare : Karlsruhe

La ville de Karlsruhe est réputée pour la qualité de sa desserte ferroviaire, son tram-train et la connexion avec son tramway urbain.

La conversion d'une gare de marchandise désaffectée est depuis 1996 l'objet d'une vaste opération d'urbanisme portant sur 32 hectares et située à un kilomètre de la gare de voyageurs. Après trois années d'émergence du projet, un contrat a été signé entre la Deutsche Bahn et la ville de Karlsruhe qui a arrêté la destination des espaces entre les jardins, les équipements collectifs (école, jardin d'enfant, bibliothèque, etc) et le logement.

Les aspects juridiques de l'opération ont été formalisés en 2000 et un groupe de pilotage a été créé regroupant, sous la conduite des propriétaires fonciers, les représentants de la ville, les représentants d'une société immobilière issue de la Deutsche Bahn « Aurelis », les représentants des services immobiliers de la Deutsche Bahn, des architectes et des services de la ville. Le projet de Karlsruhe City Park est un exemple des meilleures pratiques en la matière en Allemagne.

c) La réflexion de la Deutsche Bahn sur l'évolution des bâtiments des gares

DB mobility Network Services a développé une réflexion sur l'évolution des bâtiments des gares en fonction des besoins de l'exploitation ferroviaire. Une méthode de conversion des bâtiments a été établie selon les décisions prises : reconversion, extension, cession. Une conférence au niveau du Land de Hesse a été organisée par DB Station & Services sur ce thème ainsi que 64 conférences décentralisées au niveau des communes pour évoquer l'avenir des gares.

D'une manière générale, **la Deutsche Bahn a décidé de ne pas procéder à des cessions de terrains sans un examen préalable des capacités**

de valorisation des terrains. Pour les petites gares qui n'ont plus de personnel, la Deutsche Bahn peut céder les bâtiments, notamment aux communes qui souhaitent les utiliser à d'autres fins que le ferroviaire. La Deutsche Bahn a également mis sur pied un système de franchise pour l'exploitation de petits commerces dans des gares qui n'ont plus de personnels, le franchiseur assurant, outre le commerce de proximité, la sécurité de la gare et la vente des billets.

S'agissant de **la solution retenue par la Deutsche Bahn pour lutter contre le fractionnement du ferroviaire**, un organe d'arbitrage (le CREM) regroupe les divers propriétaires immobiliers des emprises ferroviaires. Ces propriétaires précisent, chacun pour ce qui les concerne, au service immobilier de la Deutsche Bahn, leurs besoins présents et à venir en matière d'exploitation ou de gestion. C'est le représentant de Deutsche Bahn Immobilien qui assure la coordination personnelle avec les propriétaires et également avec les promoteurs privés et avec les autorités communales.

IV. LES TABLES RONDES

Quatre tables rondes ont été organisées à Paris sur :

- les enjeux des gares en Île-de-France ;
- le transport et l'aménagement des villes et des territoires ;
- l'information, la billettique et l'accessibilité multimodales ;
- les modes doux.

A. LES ENJEUX DES GARES EN ÎLE-DE-FRANCE

1. Les participants

– M. Pascal Lelarge, Directeur régional, Direction régionale de l'Équipement d'Île-de-France (DRE Île-de-France)

– M. Jean-Claude Gaillot, Directeur général des Transports, Conseil régional d'Île-de-France

– M. Jean-Luc Nevache, Secrétaire général, Préfecture du Val-de-Marne

– Mme Sophie Boissard, Directrice de la Stratégie Ferroviaire, SNCF

– M. Christian Cochet, Directeur général délégué Transilien, SNCF

– M. Francis Rol-Tanguy, Directeur, Atelier Parisien d'Urbanisme

– M. Thierry Guimbaud, Directeur de l'Exploitation, STIF

– M. François-Régis Orizet, Directeur régional adjoint, Réseau Ferré de France / Île-de-France (RFF)

– M. Nicolas Buchoux, Adjoint au directeur de cabinet en charge de l'Aménagement du territoire, Conseil régional d'Île-de-France

– M. Nicolas Samsoen, Directeur général, EPA Mantois Seine-Aval

– M. Frédéric Dupouille, Responsable du Programme T3, RATP

- M. Lorenzo Sancho de Coulhac, Département des Projets, RATP
- Mme Catherine Gatineau, Directrice de la Stratégie et du Développement, AREP
- M. Roger Lavoué, Adjoint au Directeur départemental de l'Équipement et de l'Agriculture, en charge de l'Aménagement, du Logement et du Dialogue social, Préfecture du Val-d'Oise
- M. Michel Leboeuf, Directeur du Développement de Voyageurs France Europe, SNCF
- M. Yannick Lemeur, Directeur de la Stratégie et de l'Aménagement, EPA Seine-Amont
- Mme Christine Premartin, Direction régionale de l'Équipement d'Île-de-France
- M. Alain Riou, Directeur du Développement, Optile
- Mme Sylvie Simon-Deck, Adjointe au Directeur de cabinet en charge des Transports, Conseil régional d'Île-de-France

2. Les thèmes abordés

L'Île-de-France se caractérise par une complexité accrue en matière de projets et de gestion des gares multimodales, notamment en zone agglomérée. Les acteurs sont nombreux. Là, plus qu'ailleurs, coexistent sur une même ligne, méga-gares, gares régionales et petites gares. Là, plus qu'ailleurs, l'organisation administrative des collectivités rend particulièrement difficile la prise de décision et accentue les effets des limites territoriales, tant en matière de transport qu'en matière d'aménagement.

La table ronde avait pour objet de faire le point sur les questions suivantes :

- quelles sont les perspectives d'évolution des flux à échéance de 2020 et 2030 ?
- comment organiser la prise de décision en région parisienne pour la gare et son quartier ?
- quelle est l'ampleur des sous-investissements passés et des investissements à engager ?

– quels sont les blocages administratifs ou juridiques au développement des projets et quelles sont les solutions envisageables ?

– Est-il possible, compte tenu des constats précédents, d'établir une liste des opérations prioritaires et quels sont les moyens qui pourraient être dégagés ?

B. TRANSPORT ET AMÉNAGEMENT DES VILLES ET DES TERRITOIRES

1. Les participants

– M. Gilles Bourdouleix, Député-maire de Cholet, représentant de l'Association des Maires de France (AMF)

– M. Hubert Dumesnil, Président, RFF

– M. Jean-François Retière, Vice-président chargé des Transports, Communauté urbaine de Nantes

– M. Benedikt Weibel, ancien Président-Directeur Général des réseaux ferrés suisses

– M. Patrick Vieu, Directeur des Services Transports, MEEDDAT

– M. Jean-Marie Duthilleul, Directeur de l'Architecture et des Bâtiments, SNCF

– Mme Sophie Boissard, Directrice de la Stratégie Ferroviaire, SNCF

– M. Olivier Corbineau, Chef de projet, Communauté urbaine de Nantes Métropole

– M. Etienne Crepon, Adjoint au Directeur général de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction, MEEDDAT

– M. François Jalinot, Directeur général, Euroméditerranée

– Mme Véronique Wallon, Directrice de la Stratégie, RFF

– M. Sébastien Debeaumont, Chargé de mission, Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU)

– Mme Chantal Duchène, Secrétaire générale, Groupement des Autorités Responsables de Transports Publics (GART)

– Mme Elisabeth Dupont-Kerlan, Chargée de mission Transports, Association des Régions de France (ARF)

– M. Jacques Lesne, Chef du Bureau politique des Déplacements, de l’Evaluation et des Etudes, MEEDDAT

2. Les thèmes abordés

Les évolutions inéluctables des gares actuelles imposent de développer le dialogue entre l’approche ferroviaire et l’aménagement urbain.

Pour les différentes catégories de gares :

– Quels sont les enjeux des gares multimodales en fonction des contraintes qui résultent de la multiplicité des acteurs (AOT, collectivités) et du fractionnement du ferroviaire ?

– Pour faciliter l’émergence de projets, quelles solutions peuvent être apportées à l’absence d’une méthode partenariale éprouvée et de lieu d’échange et de décision, à la nature complexe des projets multimodaux et aux retards d’investissements constatés ?

– Une structure commune pourrait-elle faciliter les nouvelles opérations de gares multimodales (pour chaque phase : émergence, conduite et gestion du projet) ? Si oui, laquelle/lesquelles sembleraient les plus adaptées ?

C. INFORMATION, BILLETTIQUE ET ACCESSIBILITÉS MULTIMODALES

1. Les participants

– M. Jean-François Janin, Responsable de la Mission des Transports Intelligents, MEEDDAT

– Mme Sophie Boissard, Directrice de la Stratégie Ferroviaire, SNCF

– M. Christian Lalu, Directeur général, AMG VF

– M. Emmanuel Heyraud, Chargé de mission, Association des Maires des Grandes Villes de France (AMGVF)

– M. Réginald Babin, Responsable du Pôle Techniques et Systèmes de Transport, GART

– M. Lambert, Chargé de mission, MEEDDAT

– M. Olivier Nalin, Directeur du Développement, des Affaires Economiques et Tarifaire, STIF

– Mme Catherine Perrinelle, Chef du Département des Services à la Clientèle, SNCF

2. Les thèmes abordés

Cette table ronde avait pour objet de faire le point sur les questions suivantes :

– Quelles sont les normes, pour les supports d'information et quels sont les outils industriels qui pourraient améliorer l'information dans les gares et en dehors des gares ? Comment disposer d'une information couvrant l'ensemble de la chaîne multimodale, notamment en mode dégradé ? Comment diffuser l'information, non seulement dans tout le périmètre de la grande gare, mais aussi sur les sites internet ou sur les outils de communication nomades ?

– Comment faciliter l'accès tous modes pour le voyageur habitant ? Quelles sont les stratégies qui permettraient d'améliorer l'intermodalité et qui prendraient également en compte les modes doux (parcs de stationnement, voiture individuelle, véhicules électriques, covoitures, voitures partagées, scooters, bus, vélo libre-service, vélo) ?

– En matière de billettique, comment offrir une tarification lisible, attractive et intégrée entre les Autorités organisatrices de transports (AOT) ?

– Quels lieux de définition de la stratégie et d'arbitrage pour traiter simultanément de la billettique et de la tarification modulaire en fonction d'objectifs de transferts modaux voiture vers transports doux et collectifs et d'aménagement du territoire réduisant les besoins de déplacement ?

– Quels pourraient être les lieux d'optimisation de la coordination des Autorités organisatrices de transport et des exploitants ?

D. LES MODES DOUX

1. Les participants

- M. Régis Bergounhou, Secrétaire général, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)
- Mme Sophie Boissard, Directrice de la Stratégie Ferroviaire, SNCF
- M. François Bonnefille, Directeur de l'architecture, SNCF
- Mme Véronique Michaud, Secrétaire générale, Club des Villes Cyclables
- M. Christian Collin, Île-de-France Environnement
- M. Alain Dekokere, Directeur de l'intermodalité, GIE Inter'actions, Groupe SNCF Kéolis
- M. Ronan Golias, Service Transports et Déplacements, Communauté Urbaine de Strasbourg
- M. Jean-Baptiste Schmider, Directeur, Auto'trement à Strasbourg
- M. Jean-Charles Poutchy-Tixier, Chargé de mission auprès du Coordinateur Vélo, MEEDDAT

2. Les thèmes abordés

Cette table ronde avait pour objet de faire le point sur les questions suivantes :

- Comment les gares multimodales peuvent-elles faciliter l'utilisation des modes doux (vélos, en libre-service ou propriétaire, voitures partagées et co-voiturage, marche à pied, tramway, bus et métro) ?
- Comment les expériences réussies de développement du vélo et de la voiture partagée peuvent-elles être étendues à d'autres gares ?
- Comment organiser et faciliter l'intermodalité dans la gare en intégrant plus efficacement les modes doux ?

ANNEXES

Liste des annexes

- 1. Chiffres-clés des déplacements France/Île-de-France (source Jean-Marie Vincent, Direction régionale de l'Équipement de l'Île-de-France)
- 2. Investissements sur les grandes gares ferroviaires : éléments complémentaires sur la politique de la SNCF (source SNCF février 2009)
- 3. Besoins d'investissements dans les gares « 2009-2020 » (source SNCF, Direction de l'architecture, de l'aménagement et des bâtiments, février 2009)
- 4. Synthèse investissements RATP (source RATP, février 2009)
- 5. Consolidation des investissements dans les gares ferroviaires en Île-de-France
- 6. Note sur la prise en compte des grands pôles intermodaux dans les contrats de plan 2000-2006 et contrats de projet 2007-2017 en Île-de-France (source : STIF)
- 7. Liste des projets intermodaux recensés par le Gart dans le cadre du plan de relance (source : Gart février 2009)
- 8. Résultats de l'enquête 2007 sur « *Les initiatives et démarches en matière d'intermodalité vélo et transports publics* » (source : club des villes cyclables, Gart, février 2009)
- 9. Propositions pour un plan vélo en Île-de-France (source : Dreif, février 2009)
- 10. Contribution de la Confédération syndicale CGT sur les gares multimodales
- 11. Contribution de la Confédération de l'Union professionnelle des artisans (UPA) : mission sur le concept de gare « multimodale »
- 12. Contribution du Mouvement des Entreprises de France (MEDEF) sur le concept de Gare contemporaine

2 MARS 2009

CHIFFRES CLÉS DES DÉPLACEMENTS

FRANCE/ÎLE-DE-FRANCE

AVERTISSEMENT : La démonstration ci-dessous vise à caler les ordres de grandeur et n'est en aucun cas de nature comptable

I. FRANCE ENTIÈRE

Les milliards de voyageurs-kilomètre par an

France	nombre de voyageurs- km /an (en milliards)	%
Automobile	728	82,6%
Ferroviaire	92,4	10,5%
Autobus-autocars	46,6	5,3%
Aérien	13	1,5%
	880	100

Source : compte transport MEDDAT, 2007

Les millions de voyageurs-kilomètre par jour

France	Nombre de voyageurs-km/jour (en millions)
Automobile	2 000
Ferroviaire	250
Bus autocar	125

Source : Laboratoire de l'économie des transports, projet Ethel

Le kilomètre parcouru en week-end étant statistiquement égal à celui d'un jour de semaine, il est calculé par division par 365 jours du chiffre annuel.

II. ÎLE-DE-FRANCE

Les millions de voyageurs – kilomètre par jour

	IDF	dont Grande Couronne
Automobiles	96	62
Ferroviaire	39,2	24,5
Métro	11,4	0,5
Total	146,6	87

Source : enquête globale transport EGT 2001, DREIF-INSEE

III. RÉCAPITULATIF, CHIFFRES ARRONDIS, HORS MÉTRO ET BUS-AUTOCAR

Million de voyageurs km/jour	France hors Île-de-France	Île-de-France	France
Automobile	1 900	100	2 000
Ferroviaire	210	40	250
Méto-bus-banlieue	115	10	125

IV PROSPECTIVE

Les gaz à effet de serre émis par les transports en commun ferroviaires sont négligeables. La visée d'une division par quatre des gaz à effet de serre, décidée par le gouvernement (facteur 4) implique *a minima* une division par quatre des émissions des transports et des bâtiments (cf : rapport de Christian de Boissieu, MIES). La quasi totalité des émissions des transports étant celles du transport routier, le raisonnement suivant (en ordre de grandeur) est appliqué :

1 - le facteur 4 est une contrainte, sans possibilité de choix alternatif, les politiques publiques le mettront en œuvre ;

2 - il s'applique complètement aux transports routiers voyageurs ;

3 - les constructeurs automobiles sont en mesure de diviser par 2 les émissions au km des véhicules qu'ils construisent (véhicules hybride, véhicules électrique...).

4 - les distances aujourd'hui parcourues par habitant et par an n'augmentent plus ;

5 - et donc la moitié des voyageurs - km terrestres parcourus est transféré sur le mode ferré après un choix de localisation des emplois et des

logements, une densification urbaine autour des gares, la reconstruction de la ville sur la ville, le développement de modes doux de rabattement, la priorité donnée au fer, le développement d'une offre de transport en commun multimodale adaptée, de porte à porte.

Il faudrait alors transférer :

France entière hors Île-de-France

850 millions de voyageurs-km par jour à ajouter aux 210 millions ferrés actuels, soit sensiblement une multiplication par 5.

Île-de-France

50 millions de voyageurs-km supplémentaires aux 40 millions de voyageurs ferrés actuels, soit une multiplication par 2

Il faut noter que la poursuite de la croissance du trafic ferroviaire de ces 10 dernières années conduit à des résultats équivalents. Le modèle SNCF de prévision de trafic TER fondé notamment sur l'évolution des territoires, aussi, avec des variations selon les régions.

Investissements sur les grandes gares ferroviaires Éléments complémentaires sur la politique de la SNCF

I – CONTEXTE ET ENJEUX

1 – Contexte urbain

- a) La décennie prochaine va vraisemblablement être celle d'un bouleversement complet de la mobilité urbaine, périurbaine et interurbaine avec :
- Globalement une part croissante des transports collectifs et une décroissance des transports individuels.
 - Une forte croissance du trafic des trains régionaux pouvant aboutir dans certains cas à un doublement en 10 ans.
 - Une couverture par les réseaux à grande vitesse de la totalité du territoire métropolitain.
 - Un changement radical de la voiture particulière à la fois dans ses modes de propulsion (énergie électrique) et dans ses modalités d'utilisation (auto-partage).
 - Un équipement rapide en tramway, ou tram-train des 20 plus grandes agglomérations françaises.
- b) Cette tendance est cohérente avec les objectifs des lois Grenelle. Ceux-ci conduisent à une division par 2 du nombre de kilomètres parcourus quotidiennement en voiture individuelle en passant de 2Mrd à 1 Mrd de km/jour. Les transports collectifs assurant actuellement 250 km/jour de déplacements de personnes, il faudrait multiplier par 4, sur la période, le trafic sur ces transports si l'on faisait abstraction de la diminution des déplacements, notamment domicile-travail, qu'une planification urbaine volontariste peut générer.

2 – Enjeux

Les gares ferroviaires qui sont les plateformes d'échange piéton entre les différents modes de transports urbains, périurbains et interurbains sont au cœur de cette problématique du bouleversement de la mobilité sous trois aspects : la gestion de la croissance des flux, l'accompagnement de l'évolution des modes de vie, le développement urbain. Ainsi :

- a) Sur le plan quantitatif : elles doivent pouvoir faire face aux augmentations de flux à la fois dans les infrastructures qui y convergent, qu'elles soient ferroviaires, (trains, tram, métro) ou routières (bus, cars, taxis, voitures particulières) et dans les espaces de circulation et d'accueil des piétons.

- b) Sur le plan qualitatif : elles doivent être adaptées à la fois aux nouvelles mobilités, notamment individuelles mais aussi aux nouvelles pratiques des citoyens en mouvement qui souhaitent de plus en plus trouver sur leur chemin quotidien tous les services nécessaires à la vie en ville.
- c) Sur le plan du développement urbain : les gares, carrefours des transports sont évidemment des lieux où la ville gagne à être densifiée, et où la mixité des fonctions peut être développée pour minimiser les besoins de déplacement.

II – METHODE

1 – Principe généraux

L'adaptation des gares aux évolutions de leur fréquentation entre aujourd'hui dans une nouvelle phase. En effet, si pendant deux décennies, ces adaptations ont été réalisées en accompagnement du développement du réseau TGV sur le territoire national (cf: carte 1 jointe) aujourd'hui la SNCF souhaite conduire ses investissements de transformation des gares dans un cadre plus large d'accompagnement des développements de la mobilité et des transformations urbaines.

2 – Détermination de sites de gares à développer ou transformer

Les programmations des investissements prioritaires sur les gares relèvent de 4 analyses :

- a) Les analyses d'agglomération et de territoires de desserte.
- b) Les analyses de fonctionnement urbain des quartiers de gare, à la fois en terme d'accessibilité et de développement économique.
- c) Les analyses de sites notamment en termes de potentialités de développement urbain.
- d) Les analyses de gares sur le plan de l'intermodalité et des flux (en valeur instantanée et en évolution dans le temps).

A partir d'un croisement de ces différentes analyses et de la prise en compte des aménagements de gares réalisés ces dernières années, la SNCF a établi une première carte des projets 2010-2020 (cf. : document 2 joint). Ces projets pourront être développés si des réflexions partenariales sont engagées entre l'ensemble des acteurs concernés par la transformation des sites de gares.

Des sites particuliers ont d'ailleurs été identifiés comme pouvant faire l'objet de démarche partenariales exemplaires (cf. : document 3 joint).

III – LES PROJETS

1 - Métropoles de plus de 500 000 habitants

a) Paris :

- **Gare du Nord** (190 millions voyageurs/an), extensions Eurostar et aile Est.
- **Gare de Lyon** (90 millions voyageurs/an), augmentation globale de la capacité avec en complément la gare de Bercy.
- **Gare d'Austerlitz** (30 millions voyageurs/an), développement de la gare dans son contexte urbain avec des reports de trafic TGV.
- **Gare Montparnasse** (50 millions voyageurs/an) augmentation globale de la capacité pour l'ouverture des nouvelles lignes TGV.
- **Gare de Roissy TGV**, augmentation de la capacité.
- **Gare de Massy TGV**, développement de l'inter-modalité.
- **Gare nouvelle d'Orly TGV** à moyen terme

Nota : La gare de l'Est a fait l'objet d'une restructuration à l'occasion du TGV Est Européen. La gare Saint Lazare est en cours de travaux.

b) Lyon :

- **Gare de Lyon Part-Dieu** (23 millions de voyageurs/an), augmentation globale de la capacité.

c) Lille :

- **Gare de Lille Flandres** (17 millions voyageurs/an), augmentation globale de la capacité.
- **Gare de Lille Europe**, réaménagement et ouverture sur le parvis Rotterdam.

d) Nice-Grasse-Cannes-Antibes :

- **Gare de Nice Thiers** (8 millions voyageurs/an) liaison avec le tramway et projet urbain.
- **Cannes** (4 millions voyageurs/an) intermodalité voitures-taxis.
Nota : les gares de Grasse et Antibes ont déjà fait l'objet de travaux

e) Toulouse :

- **Gare de Toulouse** (9 millions voyageurs/an), redimensionnement de la gare coté Marengo.

f) Bordeaux :

- **Gare de Bordeaux Saint-Jean** (10 millions voyageurs/an), augmentation de la capacité, inter-modalité voitures.

g) Nantes :

- **Gare de Nantes** (9 millions voyageurs/an), augmentation de la capacité, inter-modalité et projet urbain.

h) Toulon :

- **Gare de Toulon** (4 millions voyageurs/an), amélioration de l'inter-modalité et ouverture sur le quartier.

i) Douai-Lens :

- **Gare de Douai**, (2 millions voyageurs/an), projet d'inter-modalité tram.

2 – Métropoles comprises entre 300 000 et 500 000 habitants

a) Strasbourg :

- **Gare de Strasbourg** (15 millions voyageurs/an), augmentation de l'inter-modalité et de la capacité au-delà des travaux réalisés pour la 1^{ère} phase du TGV Est Européen (gare basse).

b) Grenoble :

- **Gare de Grenoble** (7 millions voyageurs/an) augmentation de la capacité, et réorganisation de l'inter-modalité en liaison avec le projet de la presqu'île scientifique.

c) Rouen :

- **Gare de Rouen** (6 millions voyageurs/an), difficulté d'augmenter la capacité de cette gare enclavée. Projet de réalisation d'une nouvelle gare rive gauche à moyen terme.

d) Nancy :

- **Gare de Nancy** (8 millions voyageurs/an) en complément à moyen terme des travaux réalisés pour le TGV Est Européen, développement de l'inter-modalité, projet urbain, et nouveaux quais TER, côté sud-ouest.

e) Metz :

- **Gare de Metz** (6 millions de voyageurs/an) en complément à moyen terme des travaux réalisés pour le TGV Est Européen, ouverture sur le quartier Beaubourg.

3 – Métropoles comprises entre 200 000 et 300 000 habitants

a) Tours :

- **Gare de Tours** (4 millions voyageurs/an) développement de l'inter-modalité dans le cadre du nouveau tram.

b) Saint-Etienne :

- **Gare de Saint-Etienne** (3 millions voyageurs/an) ouverture de la gare sur son quartier..

c) Montpellier :

- **Gare de Montpellier** (6 millions voyageurs/an), augmentation de la capacité, développement de l'inter-modalité avec les nouvelles lignes de tram et un nouveau parking et projet urbain du quartier Saint-Roch

d) Rennes :

- **Gare de Rennes** (7 millions voyageurs/an) nouveaux quais TER, augmentation de la capacité, développement de l'inter-modalité.

e) Orléans:

- **Gare d'Orléans** est actuellement en travaux.

f) Clermont-Ferrand :

- **Gare de Clermont-Ferrand** (3,4 millions voyageurs/an) développement capacitaire et projet urbain.

g) Avignon :

- **Gare d'Avignon TGV** (2,5 millions voyageurs/an) nouvelle accessibilité routière par la voie express.

h) Le Havre :

- **Gare du Havre** (1,7 millions voyageurs/an) développement de l'inter-modalité

i) Dijon :

- **Gare de Dijon** (5 millions voyageurs/an) augmentation de la capacité.

j) Angers:

- **Gare d'Angers** (4,5 millions voyageurs/an) après les travaux de restructuration complète en 2000 : projet d'une ouverture de la gare au Sud.

k) Reims:

- **Gare de Reims** (3 millions voyageurs/an), rénovée pour le TGV Est Européen, développement urbain coté « clairmarais »

l) Brest:

- **Gare de Brest** (1,5 millions voyageurs/an), augmentation de la capacité et développement de l'inter-modalité pour le TGV Bretagne

4 - Autour des gares centre de ces métropoles, les gares régionales devront bien sûr aussi voir leur capacité très sensiblement améliorée en cohérence avec les gares centre. Aussi la SNCF s'apprête-t-elle à proposer aux autorités organisatrices des démarches de plans régionaux

de développement des gares, en articulation avec les mises en place de nouvelles grilles ou de dessertes cadencées.

5 – En parallèle de ces réflexions, d'autres projets sont à développer en accompagnement des projets de lignes à grande vitesse.

- a) **Ligne TGV Rhin Rhône**, outre les gares nouvelles déjà engagées
 - **Gare de Besançon**
 - **Adaptations autres gares TER**

- b) **Ligne TGV Sud Europe Atlantique**, outre les gares des grandes métropoles déjà citées :
 - **Gare de La Rochelle**
 - **Gare nouvelle d'Agen**
 - **Gare de Bayonne**
 - **Gare de Dax**
 - **Gare de Biarritz**
 - **Gare d'Hendaye**
 - **Gare de Pau**

- c) **Ligne TGV Bretagne**, outre les gares des grandes métropoles déjà citées :
 - **Gare de Saint Nazaire**
 - **Gare de Lorient**
 - **Gare de Quimper**

- d) **Ligne TGV Sud-Est**, outre les gares des grandes métropoles déjà citées :
 - **Gare de Saint Raphael-Valescure.**

Les quelques fiches jointes (documents n°4) donnent un aperçu de quelques projets émergents illustratifs des nouvelles problématiques de la gare contemporaine.



PARIS LE :20 Janvier 2009 – revu -

BESOINS D'INVESTISSEMENTS DANS LES GARES « 2009-2020 »
(Valeur 01/2009)

1 - Mise aux normes des installations dans les gares

- PMR Gares DDGE, part SNCF (1/3) 25 M€ par an sur 7 ans soit 175 M€
part RFF (2/3) 50 M€ par an sur 7 ans soit 350 M€

Gares TN, part SNCF (1/3) 27,5 M€ par an sur 7 ans soit 190 M€
part RFF (2/3) 55 M€ par/an sur 7 ans soit 385 M€

Gares TER, part SNCF 10 M€ par an sur 7 ans soit 70 M€

- Mise à niveaux installations vétustes

Gares DDGE : 25 M€ par an sur 10 ans soit 250 M€
Gares TN : 20 M€ par an sur 10 ans soit 200 M€
Gares TER: 10 M€ par an sur 10 ans soit 100 M€
RFF : Grandes halles voyageurs 120M€

2 - Nouveaux services et installations sécurité (information voyageurs, sûreté, vidéosurveillance....)

Gares DDGE : 40 M€ par an sur 4 ans soit 160 M€
Gares TN : 50 M€ par an sur 4 ans soit 200 M€
Gares TER : 5 M€ par an sur 4 ans soit 20 M€

3 - Développement

Gares DDGE : 210 à 260M€/an soit 2310 à 2860 M€
Dont part collectivités 105M€/an soit 1155 M€
Dont part CP 105 à 155M€/an soit 1155 à 1705 M€

Gares TN : 75 M€ par an soit 825 M€
Dont part collectivités 40M€/an soit 440 M€
Dont part CP 35 M€/an soit 385 M€

Gares TER : 50 M€ par an soit 550 M€
Dont part collectivités 25 M€/an soit 275 M€
Dont part CP 25 M€/an soit 275 M€

Total 5905 à 6455 M€

DIRECTION DE L'ARCHITECTURE,
DE L'AMENAGEMENT ET DES BATIMENTS



20/01/2009

Estimation des Investissements « gares » 2009-2020 Version 1 (vision moyenne)

DDGE : 168 Gares	TN	TER
425	390	170
160	200	20
1155 à 1705	385	275
1740 à 2290	975	465

(Un budget compte propre d'environ 200m€/an semble le plus réaliste pour les gares actuelles DDGE.)

1740 à 2290 M€ Investissements « CP » SNCF sur 168 gares

+ TN 975 M€

+ TER 465 M€

+ RFF 855 M€ (dont 120 M€ pour les grandes halles – programme actuel 50M€ sur 5 ans)

+ Collectivités 1870 M€ (et autres financeurs)

Total : 5905 M€ à 6455 M€



20/01/2009

Estimation des Investissements « gares » 2009-2020
Version 2 (vision haute)

DDGE : 168 Gares	TN	TER
425	390	170
160	200	20
2055	385	275
2640	975	465

(Un budget compte propre d'environ 240m€/an en augmentation très sensible mais réaliste pour les gares actuelles DDGE.)

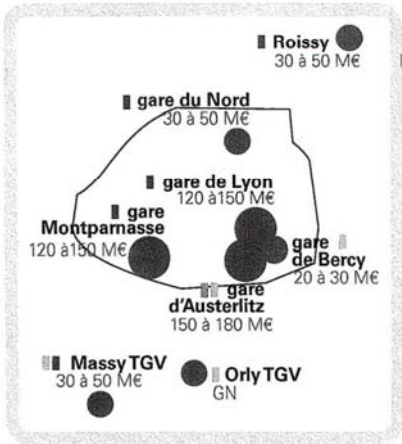
2640	Investissements « CP » SNCF sur 168 gares
-------------	---

- + TN 975 M€
- + TER 465 M€
- + RFF 855 M€ (dont 120 M€ pour les grandes halles – programme actuel 50M€ sur 5 ans)
- + Collectivités 1870 M€ (et autres financeurs)

Total : 6805 M€

PRINCIPAUX PROJETS EN ÉMERGENCE AU 1 01 2009

DOCUMENT PROVISOIRE

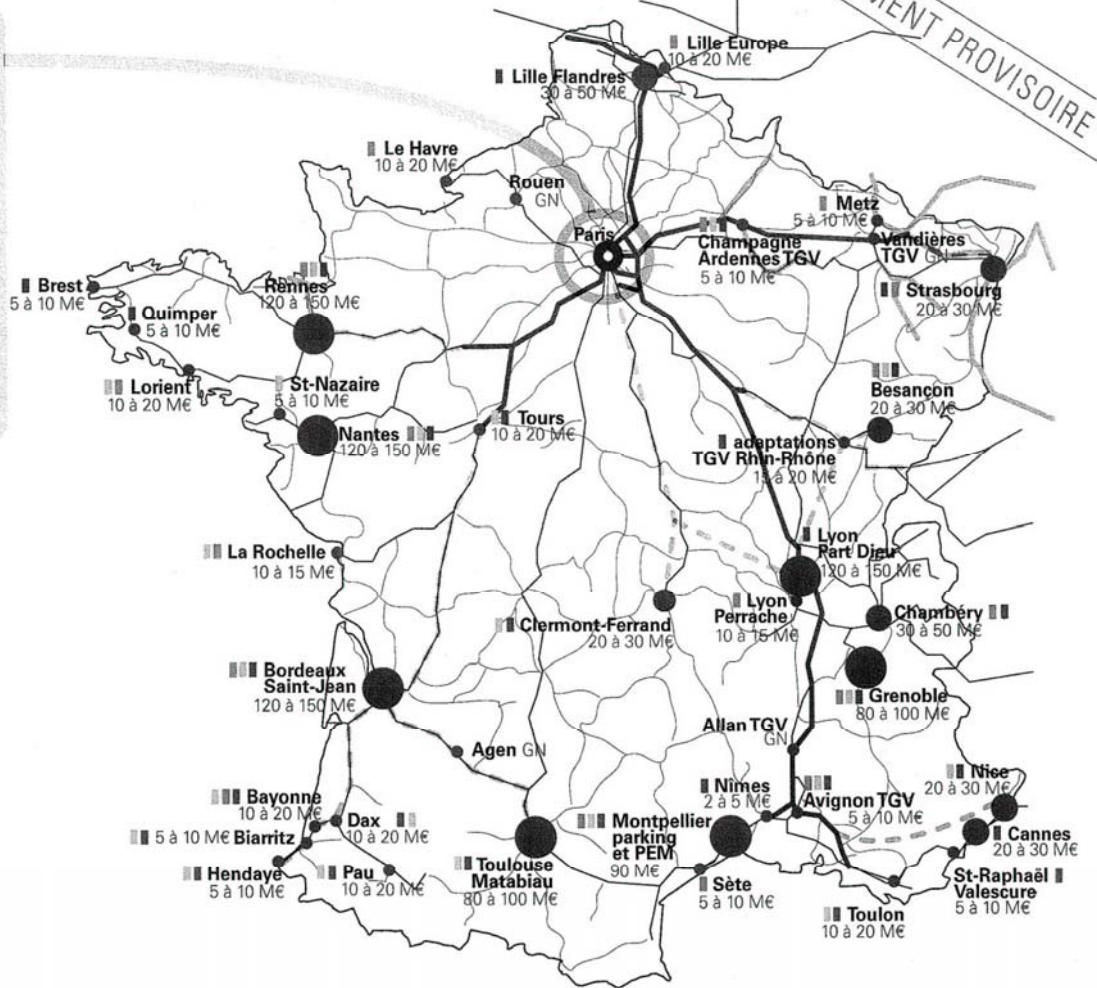


Estimations d'investissements toutes sources confondues

- 50 à 150 millions d'euros
- 20 à 50 millions d'euros
- 2 à 20 millions d'euros

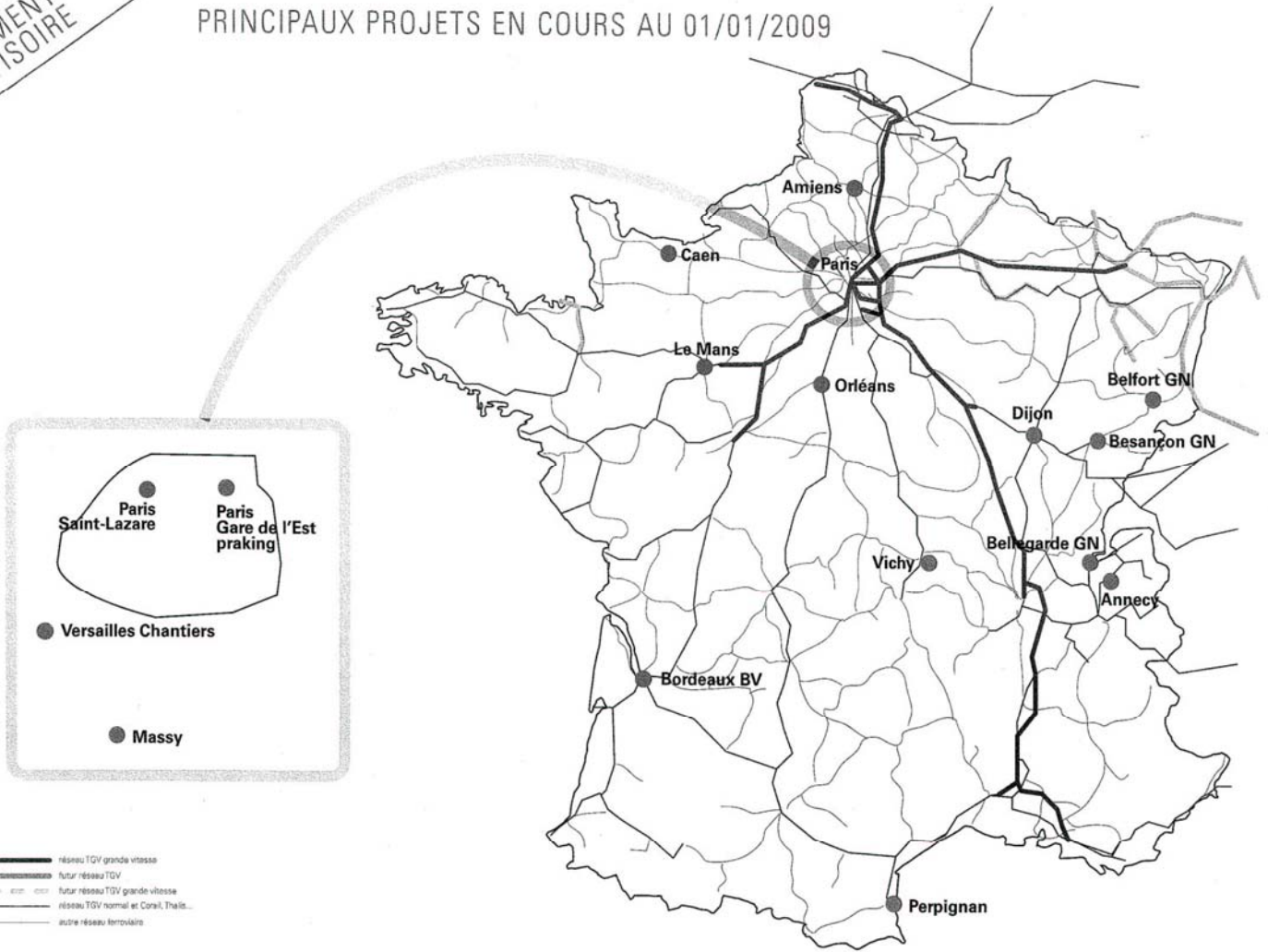
Faits générateurs

- Projet urbain
- Intermodal
- Capacitaire



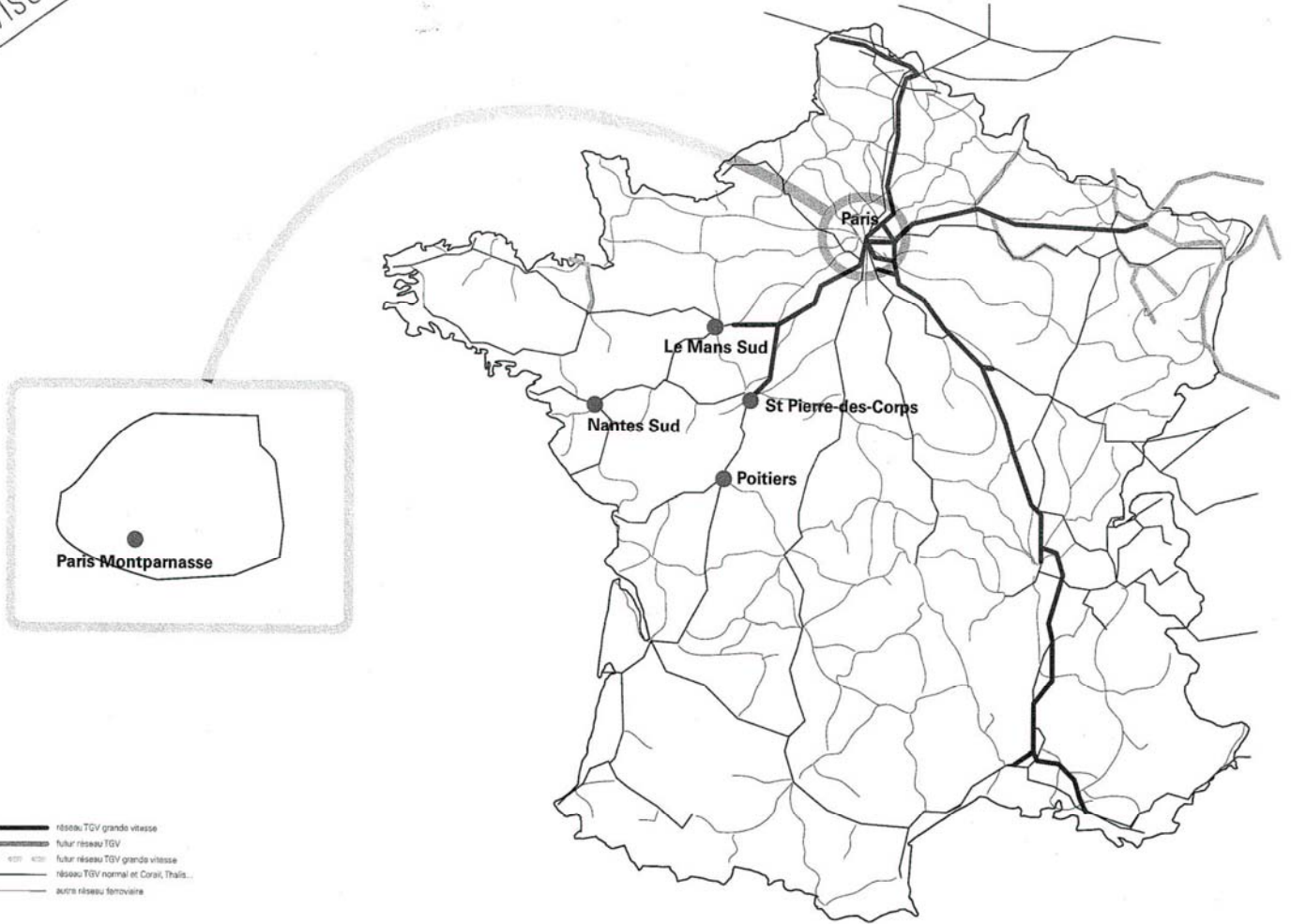
DOCUMENT
PROVISOIRE

PRINCIPAUX PROJETS EN COURS AU 01/01/2009



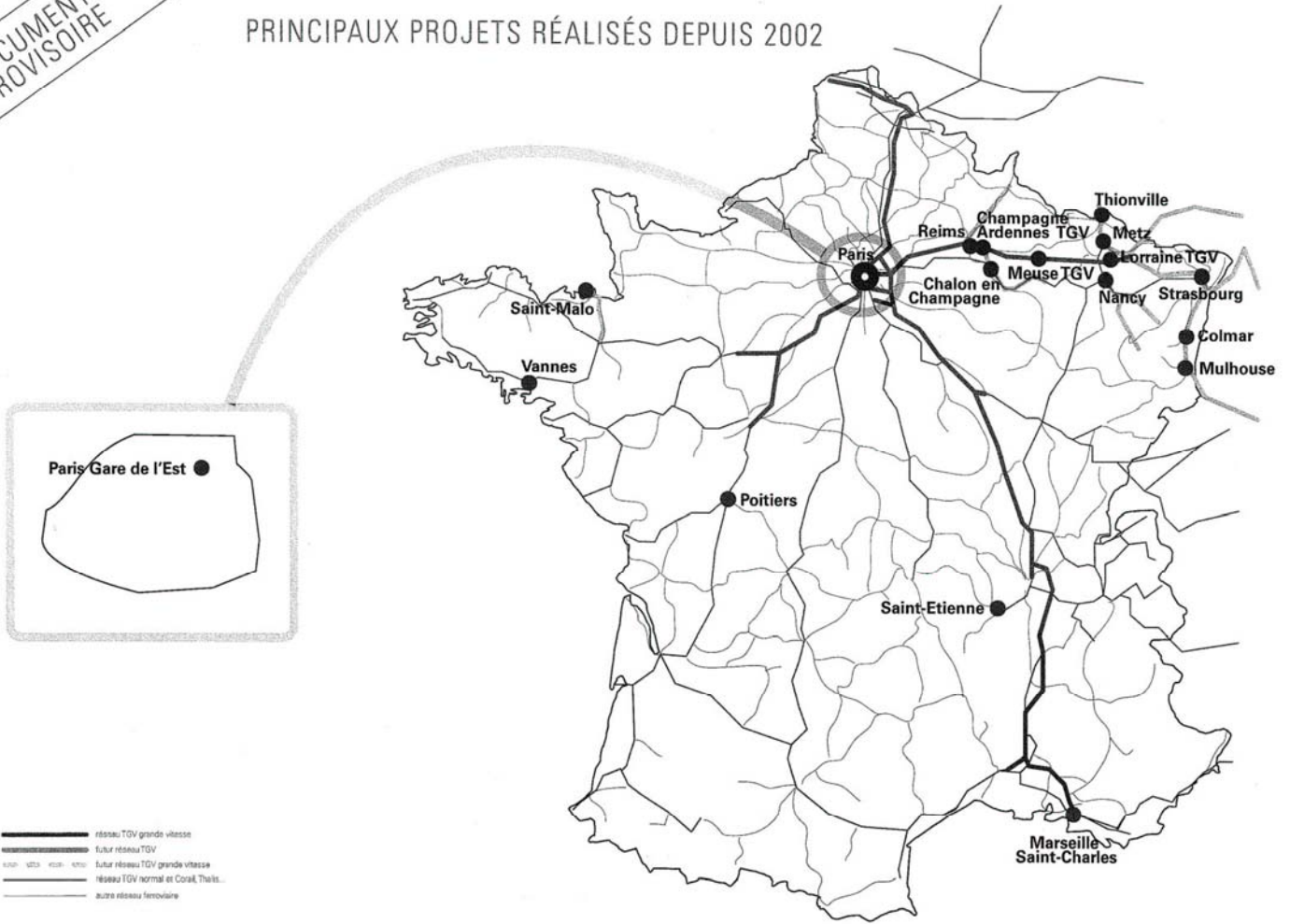
DOCUMENT
PROVISOIRE

PRINCIPAUX PROJETS "TGV ATLANTIQUE" RÉALISÉS AVANT 1990



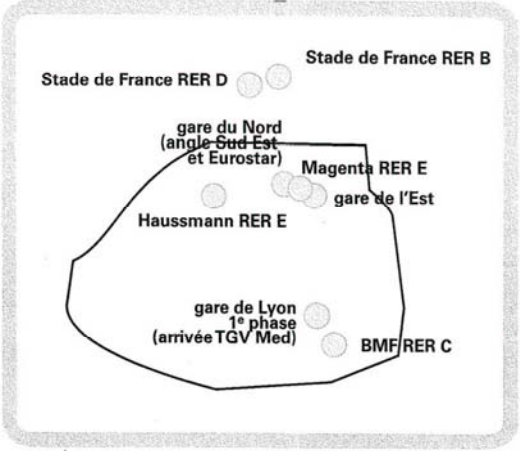
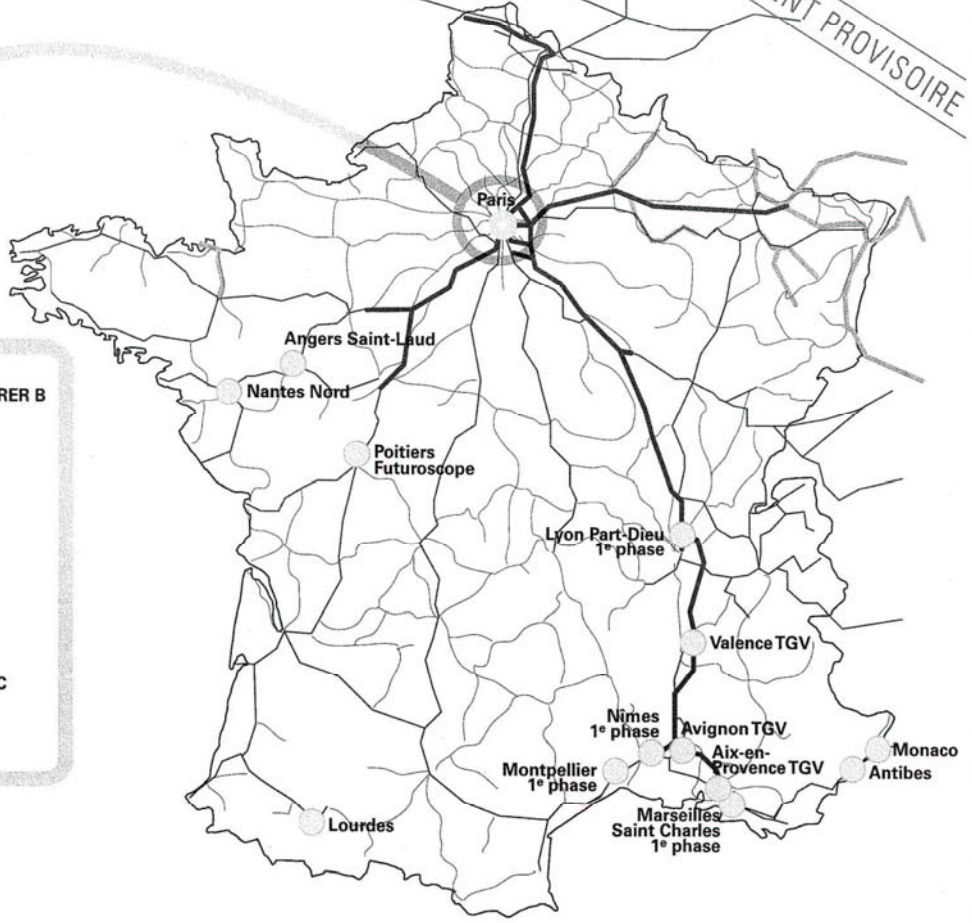
DOCUMENT
PROVISOIRE

PRINCIPAUX PROJETS RÉALISÉS DEPUIS 2002



PRINCIPAUX PROJETS RÉALISÉS ENTRE 1993 ET 2001 (échéance TGV Med)

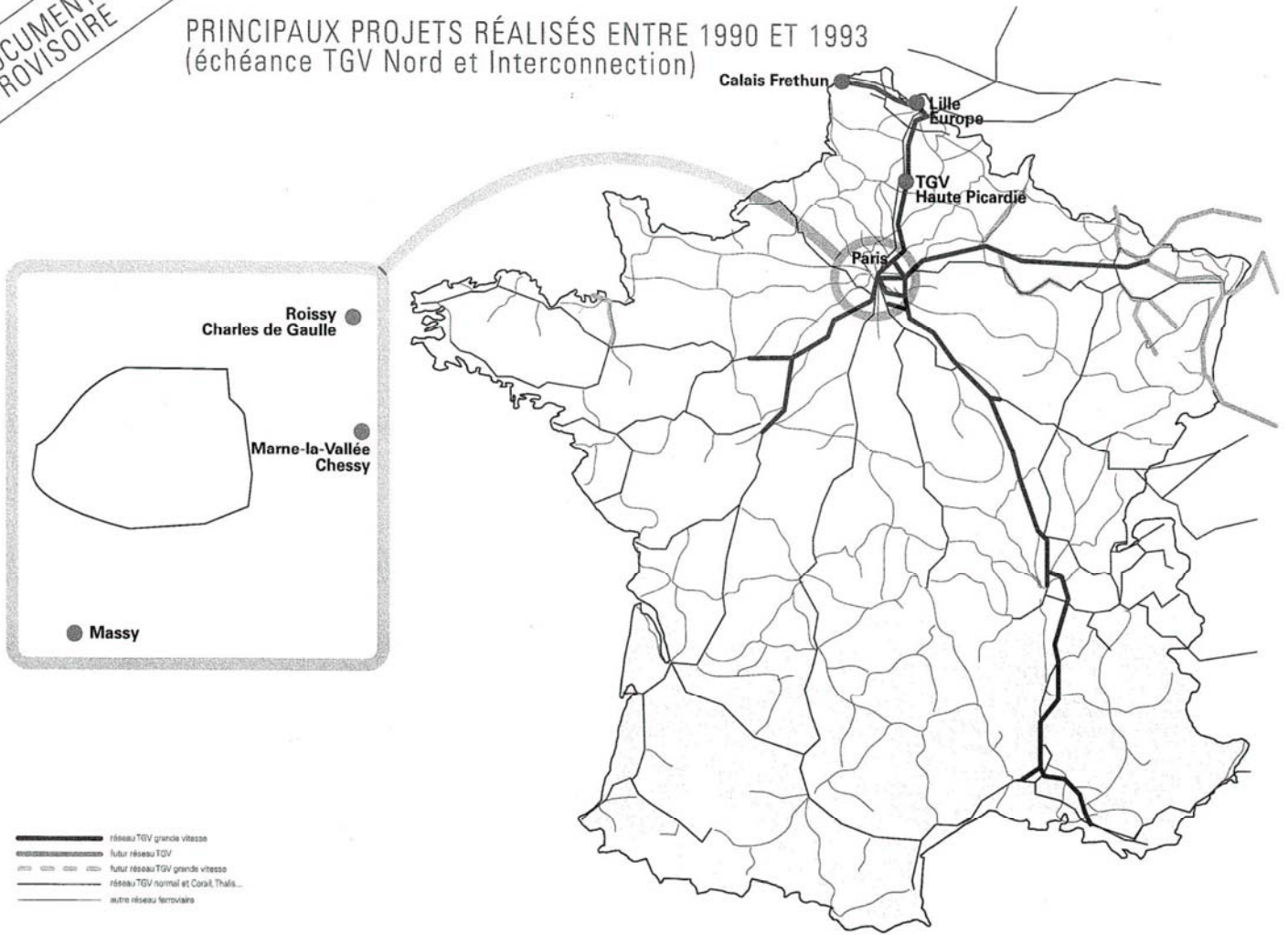
DOCUMENT PROVISOIRE



- niveau TGV grande vitesse
- futur réseau TGV
- futur réseau TGV grande vitesse
- réseau TGV normal et Corail, Thalys
- autre réseau ferroviaire

DOCUMENT
PROVISOIRE

PRINCIPAUX PROJETS RÉALISÉS ENTRE 1990 ET 1993 (échéance TGV Nord et Interconnection)



26.02.09

SYNTHÈSE INVESTISSEMENTS RATP

Source : RATP

I - PMR (ordre de grandeur)

Accessibilité RER : 83 millions d'euros étalés sur 10 ans
Accessibilité métro : 500 millions d'euros étalés sur 10 ans

II - Gros entretien

Gros entretien RER : 200 millions d'euros étalés sur 10 ans

	sur 10 ans	2009	2010
Aménagement des espaces	150	13,9	15,8
Sécurité	35	4,5	4,3
Systèmes d'exploitation	15	1,3	1,7
TOTAL	200	19,7	21,8

Gros entretien métro : 400 millions d'euros étalés sur 10 ans

III - Modernisation

Modernisation RER : 700 millions d'euros étalés sur 10ans

	sur 9 ans	2009	2010
Aménagement des espaces	420	27,4	20,8
Pôles multimodaux	160	35,5	52,9
Sécurité	47	6,8	9,6
Systèmes d'exploitation	5	1,1	1
TOTAL	632	70,8	84,3

Modernisation métro : 500 millions d'euros étalés sur 10 ans

Consolidation des besoins d'investissement en Île-de-France (en millions d'euros)

(Total RATP + SNCF)

• Adaptation aux personnes à mobilité réduite (PMR)

Transilien	918 ⁽¹⁾
RATP	583
	<hr/>
	1500

• Installations vétustes

Transilien	200
RATP	600
	<hr/>
	800

• Vidéosurveillance

Transilien	80
RATP	35
	<hr/>
	120

• Modernisation et développement

Transilien	880 + 350 ⁽²⁾
RATP	1085/1150
	<hr/>
	2.315/2380

Total Transilien :	2080
Total général Ile de France (métro compris)	4720/4750

Le métro représente	1400
Ile de France hors métro	3300

¹ Montant réévalué sur 10 ans

² Opérations urgentes D Maintenant et Plan Impact

Note sur la prise en compte des grands pôles intermodaux dans les contrats de plan 2000-2006 et de projets 2007-2013

Le contrat de plan 2000-2006 mettait en avant une dizaine d'opérations de grands pôles intermodaux (dont deux incorporés aux projets de tangentielles Nord et Ouest, respectivement Noisy-le-Sec et Versailles-Chantiers), les huit autres étant financés par l'Etat et la RIF à hauteur de 176 M€ (CE 2000). Trois projets ont été intégralement financés sur ce contrat de plan.

Sur les 7 opérations restantes, le contrat de projets 2007-2013 en a repris 5 qui n'avaient pu être totalement engagés et financés sur la période précédente ; 2 projets auparavant inscrits se retrouvent privés de financement Etat (Noisy-le-Sec et Juvisy) ; un seul projet nouveau est retenu (2^{ème} phase de Nanterre Université), alors que nombre de projets importants ont été identifiés. Tous ces projets où l'Etat n'est plus financeur devront être menés à bien avec les seuls financements des collectivités territoriales (Région et Conseils Généraux majoritairement).

Ci-après des extraits des contrats Etat – Région Ile-de-France de plan 2000-2006 et de projets 2007-2013 pour les articles ou chapitres concernant les transports collectifs.

Les lignes concernant les pôles ont été surlignées en jaune pour ceux figurant au CPER 2000-2006 et repris au CPER 2007-2013, en turquoise pour la seule nouvelle opération de pôle (2^{ème} phase du pôle de Nanterre Université) retenue au contrat de projets.

**Liste des opérations du contrat de plan
(Extrait du CPER 2000-2006, article 1)
(En millions d'euros, valeur 2000)**

			À engager	État- Région	Coll. locales
Rocade tramway					
A1a	92/95	TVS - Prolongement au pont de Bezons	111,29	103,67	7,62
A1b	92/93	Tramway St-Denis - Gennevilliers - Le Luth - Colombes	100,16	79,58	20,58
A1c	93	Tramway Bobigny - Noisy-le-Sec	28,51	14,79	13,72
A1d	93/94	Tramway Noisy-le-Sec - Val de Fontenay	140,25	122,42	17,84
A1e		Études et acquisitions foncières - Grand Tram et autres*	23,78	22,87	0,91**
A1f	92	TVS - Allongement des quais			
Tangentielles					
A2a	78/95/93	Tangentielle Nord Sartrouville - Noisy-le-Sec y compris Pôle de Noisy-le-Sec	335,39	295,90	39,48
A2b	75/92/95	Ermont Saint-Lazare / Nœud d'Ermont	144,83	137,20	7,62
A2c	95	Raccordement Épinay	22,87	11,43	11,43
A2d	78/91	Tangentielle Sud Versailles - Corbeil	304,90	243,92	60,98
A2e	78/91	Tangentielle Ouest y compris Pôle de Versailles-Chantiers	76,22	61,74	14,48
Maillage du réseau - Tramway - TCSP					
A3a	93	Tramway St-Denis (Porte de Paris) - Épinay - Villetaneuse	144,82	127,75	17,07
A3b	94/91	Tramway Villejuif - Juvisy	182,94	155,50	27,44
A3c	78/92	Croix du Sud : Châtillon - Vélizy - Viroflay	205,80	164,64	41,16
A3d	94	TCSP Pompadour - Sucy - Bonneuil	53,36	45,28	8,08
A3e	75/94	TCSP RN 305 - Section Nord et points durs	19,82	16,92	2,90
A3f	94	TCSP RN 305 - Section Sud	26,83	22,87	3,96
A3g	93/95	TCSP RN 1 - RN 16 Saint-Denis / Sarcelles	53,36	48,02	5,34
A3h	93	Ligne des Coquetiers - Aulnay / Bondy	38,11	33,69	4,42
A3i	92/94	TVM Ouest Rungis - Croix de Berny	16,01	16,01	
A3j	94	TVM Est jusqu'à Champigny Boullereaux	25,92	22,11	3,81
A3k	92/75	TVS - Antenne jusqu'à Porte de Versailles	68,60	54,88	13,72
A3l	75	Tramway en rocade sud sur les bds Maréchaux	185,23	147,88	37,35
Lignes de métro					
A4a	92	Ligne 4 - Prolongement à Montrouge Bagneux	147,88	121,96	25,92
A4b	94	Ligne 8 - Prolongement à Créteil Sud	60,98	51,83	9,15
A4c	93	Ligne 12 - Prolongement au Pont de Stains	144,83	132,63	12,20
A4d	92	Ligne 13 - Prolongement à Gennevilliers - Le Luth	155,50	124,40	31,10
A4e	75	METEOR Madeleine - Saint-Lazare	57,63	57,63	
A4f	75	METEOR Prolongement aux Olympiades	61,74	40,40	21,34

* Notamment pour les opérations suivantes : tangentielle est, liaison Sénart - Melun, TCSP Massy - Orly et dédoublement du TVS à Boulogne-Billancourt.

** Participation du conseil général de Seine-Saint-Denis pour les études de prolongement des lignes de métro 11 et 13 en Seine-Saint-Denis.

			À engager	État-Région	Coll. locales
Desserte de pôles					
A5a	77/91	Liaison Sénart - Evry	60,98	53,36	7,62
A5b	77	EOLE à Tournan en Brie	13,72	12,35	1,37
A5c	91	Site Propre Plateau de Saclay - Massy RER	22,87	19,36	3,51
A5d	91	RN 20 - Aménagements bus et sécurité routière	6,71	5,64	1,07
A5e	95	RER D - RER B Roissy - Barreau raccordement Gonesse	7,62	6,10	1,52
Grands pôles Intermodaux					
A6a	75	Gare Masséna	39,64	39,64	
A6b	75	EOLE Evangile (SdP modificatif, LRNV5)	30,49	24,39	6,10
A6c	91	Pôle de Juvisy-sur-Orge	15,25	12,96	2,29
A6d	92	Pôle de Nanterre Université	38,11	30,49	7,62
A6e	91	Pôle de Massy	38,11	32,47	5,64
A6f	94	Pôle de Pompadour	12,20	10,37	1,83
A6g	93	Pôle de Noisy-le-Grand	21,34	18,90	2,44
A6h	94	Pôle de Choisy-le-Roi	8,23	7,01	1,22
Liaisons interrégionales					
A7a	78	Liaison rapide Normandie - Mantes - Paris*	76,22	70,12	6,10
A7b	91/94	Liaison Massy - Valenton (interconnexion TGV et RER C)**	28,97	28,97	
A7c	94	Correspondance Val de Fontenay (trains GL) - Paris-Troyes***	3,05	3,05	
TOTAL			3 361,04	2 853,08	507,97

* Cette opération fera l'objet d'une convention particulière avec les régions Haute-Normandie et Basse-Normandie.

** Auxquels s'ajoutent 14,48 M€ (95 MF) de financement de la Région au titre de l'article 22 « Coopération interrégionale ».

*** Auxquels s'ajoutent 1,14 M€ (7,5 MF) de financement de la Région au titre de l'article 22 « Coopération interrégionale ».

Modalités d'intervention

La participation de l'État, fixée dans le contrat à 832,37 M€ (5 460 MF), sera versée sous forme de subventions, celle de la Région, fixée dans le contrat à 1 646,45 M€ (10 800 MF), sera répartie entre des subventions, 1 290,18 M€ (8 463 MF), et des prêts bonifiés aux entreprises publiques de transport, 356,27 M€ (2 337 MF). Les subventions seront versées au maître d'ouvrage de chaque opération. Les conditions de ce financement sont précisées à l'article 6 « Financement des infrastructures ».

Liste des opérations du contrat de projets (Extrait du CPER 2007-2013, Grand Projet 5 - Contribuer à l'accessibilité) (En millions d'euros, valeur 2006)

1. Modernisation du réseau existant et plus particulièrement du Réseau Express Régional

Dpts	N°	Opérations	Total	État	Région	RFF & autres
77/93/95	5.1-1	RER B+	260,50	65,00	65,50	130,00
IdF	5.1-2	Schéma directeur RER D	200,00	45,00	105,00	50,00
IdF	5.1-3	Schéma directeur RER C	13,00	3,00	7,00	3,00
TOTAL			473,50	113,00	177,50	183,00

2. Engagement des travaux de 16 opérations**

Dpts	N°	Opérations	Total	État	Région	Coll. territor.
78	5.2-1	Pôle de Versailles- Chantiers (1 ^{ère} phase) [A2e bis]	19,20	***	11,00	8,20
94	5.2-2	TCSP Pompadour-Sucy-Bonneuil [A3d]	63,90	22,00	28,00	13,90
94	5.2-3	Pôle de Choisy-le-Roi [A6h]	0,30	***	0,30	***
92/95	5.2-4	T2 - Prolongement au Pont de Bezons [A1a]	154,50	30,00	91,30	33,10
94/91	5.2-5	Tramway Villejuif - Juvisy (1 ^{ère} ph. à Athis-Mons) [A3b]	236,50	48,00	145,00	43,50
95	5.2-6	Tramway RN1-RN16 St Denis / Garges-Sarcelles [A3g]	134,20	22,00	100,70	11,50
94	5.2-7	TCSP RN 305 Nord [A3e]	7,00	***	7,00	***
92/78	5.2-8	Croix du Sud : Tramway Châtillon-Vélizy-Viroflay [A3c]	353,50	56,00	168,40	129,00
92/93	5.2-9	T1 - St Denis-Asnières-Gennevilliers* [A1b]	130,20	24,00	67,00	39,20
94	5.2-10	Ligne 8- Prolongement à Créteil Sud* [A4b]	15,50	***	15,50	
93	5.2-11	Pôle de Noisy-le-Grand* [A6g]	0,00	***	***	
77/91	5.2-12	Liaison Sénart-Evry 1 ^{ère} phase* [A5a]	60,50	18,00	42,50	
93	5.2-13	Tramway St Denis-Épinay-Villetaneuse* [A3a]	165,40	42,00	123,40	
93	5.2-14	Tangentielle Nord* [A2a]	299,10	98,00	201,10	
75	5.2-15	Eole Evangile* [A6b]	84,20	28,50	55,70	
94	5.2-16	Pôle de Pompadour* [A6f]	13,30	3,50	9,80	
Total			1737,10	392,00	1066,70	278,40

* La part de financement des autres collectivités territoriales reste à déterminer.

** Sur ces 16 opérations et l'opération Massy-Valenton, l'État a déjà mis en place 150 M€ et la Région 370 M€ au titre du précédent CPER.

*** Financement déjà mis en place dans le CPER précédent.

3. Mise en œuvre des deuxièmes phases d'opérations lourdes

Dpts	N°	Opérations	Total	État	Région	Coll. terr.
92	5.3-1	Métro ligne 4 - Mairie de Montrouge- Bagneux*	219,50	65,80	153,70	
■	■	■	■	■	■	
93	5.3-3	Métro ligne 12 - Proudhon Gardinoux - Mairie d'Aubervilliers*	156,80	47,00	109,80	
78/95/93	5.3-4	Tangentielle Nord suite*	48,70	14,60	34,10	
Total			458,80	140,00	318,80	0,00

4. Études et premiers travaux d'opérations de transports en commun

Dpts	N°	Opérations	Total	État	Région	Coll. terr.
Études						
75/92/93	5.4-1	Amélioration de la ligne 13*	25,50	7,50	18,00	
75/78/92	5.4-2	RER Eole à l'ouest*	10,00	5,00	5,00	
IdF	5.4-3	Arc Express*	25,50	7,50	18,00	
91	5.4-4	Tram Train Massy - Évry* [A2d]	10,00	3,00	7,00	
93	5.4-5	Prolongement de la ligne 11*	10,00	3,00	7,00	
93	5.4-6	T4 - Clichy-sous-Bois- Montfermeil*				
95	5.4-7	Barreau de raccordement de Gonesse, RER D RER B à Roissy* [A5d]				
93	5.4-8	Tramway Noisy-le-Sec - Montreuil (Murs à Pêches) (T1) [A1d]*				
78	5.4-9	Tangentielle Ouest* [A2e]				
75-94	5.4-10	Gare de Lyon et Paris/Villeneuve-St-Georges (capacité - cf. LGV Rhin-Rhône)*				
	5.4-11	Autres opérations*				
Sous-total Études			131,00	41,00	90,00	
Travaux après 2010						
91	5.4-12	Tram Train Massy Evry* [A2d]	30,00	9,00	21,00	
	5.4-13	Autres opérations*	239,00	71,00	168,00	
Sous-total Travaux			269,00	80,00	189,00	
TOTAL			400,00	121,00	279,00	

* La part de financement des autres collectivités territoriales reste à déterminer.

	Nom du projet :	Type de projet
Angers	Création de la première ligne entre Avrillé et Angers sud (quartier de la Roseraie) - Axe nord-sud	Tramway (fer)
Annemasse	Création de la première ligne	BHNS thermique
Antibes-Sophia Antipolis	Création d'une ligne de BHNS + pôle d'échanges entre Antibes et Sophia-Antipolis dont première étape : gare ferroviaire - pôle d'échanges/campus STIC Sophia Antipolis (100% en site propre et aménagements de circulation bus sur Sophia Antipolis)	BHNS thermique
Bayonne		
Bordeaux	Tram-train du Médoc entre la gare de Saint-Louis à Bordeaux et les gares de Blanquefort et Parempuyre	Tram Train
	Extension des lignes A,B,C de tramway et création de la ligne D	Tramway (fer)
	Total	
Brest	Création de la 1 ^{ère} ligne : Axe est-ouest	Tramway (fer)
Besançon	Création de la 1 ^{ère} ligne : Axe est-ouest	Tramway (fer)
Cannes	Création de la première ligne de BHNS entre Le Cannet-Cannes et Mandelieu-la-Napoule (26 stations)	BHNS thermique
Dijon	Création de deux lignes de Tramway : ligne A entre Valmy et Chenôve, ligne B entre Gare de Dijon-ville et Quetigny	Tramway (fer)
Grasse	Ligne Gare - Centre ville	Funiculaire
Grenoble	Extension ligne B	Tramway (fer)
	Ligne E	Tramway (fer)

	Total	
La Rochelle	BHNS	BHNS thermique
Le Havre	Création de la 1ère ligne : Centre-ville - Mont-Gaillard - Caucraiuville	Tramway (fer)
Le Mans		
Lens	Beuvry – Bruay - Béthune	Tramway (fer)
	Liévin - Lens - Hénin-Beaumont	Tramway (fer)
	Total	
Lille	2 lignes de BHNS	BHNS thermique
	Pôle d'échange + Parc relais	
	Total	
Lorient	Triskell: 2eme ligne	BHNS thermique
Lyon	Extension de la ligne B de Stade de Gerland à Oullins Gare	Métro
	Extension de la ligne T4 de Jet d'eau-Mendès France à la Part-Dieu	Tramway (fer)
	Extension ligne de trolley bus C1 / C2 (Phase 2)	BHNS électrique
	Extension de T2 à Eurexpo	Tramway (fer)
	Extension de T1 à la station de Métro Debourg	Tramway (fer)
Total		
Marseille		
Metz	Création d'un site propre Nord - Sud Est	BHNS thermique
Montbelliard		BHNS thermique
Montpellier	Création de la 3^{ème} ligne Juvignac-Montpellier-Lattes-Pérois et extension ouest de la 1^{ère} ligne pour une interconnexion avec la 3^{ème} ligne	Tramway (fer)
Mulhouse		Tramway (fer)
Nancy	Création de la ligne 2	BHNS électrique
Nice	Extension de la ligne T1	Tramway (fer)
	Ligne T2A	Tramway (fer)

	Total	
Nîmes	Création d'une 1ère ligne : axe nord-Sud (Le Parnasse - Centre-ville)	BHNS thermique
	Création d'une 2ème ligne : axe Est-Ouest.	BHNS thermique
	Total	
Orléans	Création de la 2ème ligne entre La Chapelle-Saint-Mesmin et Saint-Jean de Braye - Axe est-ouest	Tramway (fer)
Perpignan	Création d'une 1ère ligne d'axe Nord-Sud et desservant le pôle d'échanges de la gare TGV	BHNS thermique
Reims	Création de la 1ère ligne entre Neuchâtel au Nord et CHU Robert Debré et la Gare TGV de Bezannes au sud	Tramway (fer)
Rennes	Création d'un BHNS entre La Poterie et Chantepie	BHNS thermique
Région Rhône Alpes	« (Lyon)-Sathonay-Trévoux ».	Tramway périurbain (fer)
Saint Briec	TEO (Transport Est - Ouest)	BHNS thermique
Saint Etienne	BESTe	BHNS électrique
CAREN (Saint Nazaire)	BHNS	BHNS thermique
Saint Paul de la Réunion (TCO)		BHNS thermique
Saint Pierre de la Réunion (CIVIS)		
Strasbourg	Extension Nord Ouest de la ligne A (T1+T2+T3)	Tramway (fer)
	Extension vers l'Est de la ligne D (T4+T5)+pôle d'échange	Tramway (fer)
	Bus express n°50	BHNS thermique
Toulon		Bateau
Toulouse	Extension Ligne E	Tramway (fer)
	Voie du Canal Saint Martory	BHNS thermique
	Total	
Tours	Création de la 1ère ligne entre le quartier de l'Europe et le lycée Jean Monnet de Joué-les-Tours (et extension de la ligne 1)	Tramway (fer)

	Création d'une ligne de BHNS intégrant le site propre existant et deux nouvelles sections, l'une au nord entre le lycée Vaucanson et le pont Mirabeau, l'autre au sud entre la faculté Grandmont et l'hôpital Trousseau.	BHNS thermique
	Total	
Valenciennes	3e phase du TCSP : extension jusqu'à Vieux-Condé	BHNS électrique
	4e phase du TCSP : extension jusqu'à Quiévrain	BHNS électrique
	Total	

	nombre de projets
Tramway	25
BHNS thermique	18
BHNS électrique	5
Métro	1
Tram Train	1
Funiculaire	1
Bateau	1
TOTAL	46
Nombre d'AOTU	40



Résultats de l'enquête 2007 sur "les initiatives et démarches en matière d'intermodalité vélo et transports publics"

"Vélo + transports publics : une combinaison gagnante"

Les résultats de l'enquête 2007 sur "les initiatives et démarches en matière d'intermodalité vélo et transports publics" seront présentés à la Rencontre du Club des Villes Cyclables, organisée en partenariat avec la Ville de Paris, jeudi 22 mars 2007, à l'Hôtel de Ville de Paris, 75004 Paris.

On est passé du dire au faire !

L'intermodalité vélo et transport public est désormais un outil majeur des politiques de mobilité durable. Déjà présente à la fin des années 90 dans les politiques de développement du vélo, dès le début de la mandature municipale 2001-2008, des premières réalisations significatives étaient mises en place.

L'enquête réalisée par le Club des villes cyclables (CVC) et le Groupement des autorités responsables de transport (Gart) auprès de leurs adhérents (agglomérations, villes, EPCI, syndicats intercommunaux, syndicats mixtes...) en janvier-février 2007 montre que la complémentarité vélo et transport public est devenue, dans les faits et dans les projets, une « combinaison gagnante ».

Sur 202 collectivités qui ont répondu :

- **+ de la moitié pratiquent la mixité bus-vélos ;**
- **81% se disent favorables à l'extension ou à la création de couloirs bus-vélos sur leur territoire ;**
- **71% pratiquent le stationnement aux abords des transports publics ;**
- **34% ont des services de location de vélos, 37% envisagent leur mise en œuvre et 36% prévoient la création de systèmes de vélos en libre service.**

Cette photographie des réalisations et des projets en matière d'intermodalité vélo et transports publics confirme et amplifie les tendances observées dans les résultats de l'enquête réalisée au printemps 2001 par le CVC et le Gart. Les solutions facilitant l'intermodalité vélo et transports publics sont mieux prises en compte dans les initiatives locales à tel point que, dans certaines agglomérations, elles structurent désormais les projets d'aménagement.

Des tendances positives qui se confirment dans un paysage institutionnel local qui a significativement évolué, marqué par l'essor des formes de coopération intercommunale et la poursuite de la décentralisation régionale, notamment en matière de transports.

L'utilisation combinée de plusieurs moyens de transport pour un même déplacement vers un lieu de travail, un pôle commercial ou administratif, une zone de loisirs ou un lieu de rencontres fait aujourd'hui partie intégrante des pratiques des habitants et visiteurs des grandes et moyennes agglomérations françaises. Quelques fois subie – notamment lorsque le réseau de transport public de l'agglomération est peu développé –, cette combinaison est avant tout un choix permettant de s'assurer une mobilité rapide, économique et durable en milieu urbain.

Parmi la palette des solutions intermodales possibles, la combinaison du vélo et des transports publics se distingue par sa très grande efficacité et son attractivité dès lors qu'un certain nombre de conditions sont réunies : itinéraires de rabattement vers les gares ferroviaires et routières, stationnement aux abords des arrêts de transport public, services vélo aux abords des pôles d'échanges de voyageurs et, lorsque cela est pertinent, l'embarquement des vélos dans les bus, les trams, les cars ou les trains express régionaux.

Le vélo et le bus, au-delà de la combinaison de ces deux modes, se révèlent les alliés d'une politique de mobilité urbaine durable en cohabitant sur les mêmes sites propres ou couloirs réservés.

5 points forts ressortent de l'enquête menée auprès des agglomérations françaises

-> Les couloirs bus-vélos plébiscités

Parmi les collectivités disposant sur leur territoire de sites propres ou de voies réservées aux transports publics, 55% d'entre elles y autorisent la circulation des cyclistes. Ces couloirs bus-vélos représentent 66% de la longueur totale des sites propres et voies réservées. Un tiers des collectivités concernées relèvent des conflits d'usage sur ces couloirs partagés, notamment lorsque la voie n'est pas suffisamment large – 4m50 est la largeur idéale.

Cependant, les collectivités dans leur ensemble plébiscitent cette cohabitation : 81% des collectivités se disent favorables à l'extension ou à la création de couloirs bus-vélos sur leurs territoires.

-> Le stationnement vélo favorise l'utilisation des transports collectifs

Le stationnement vélo est la clef du rabattement sur les transports collectifs. En province comme en Île-de-France, offrir des places de stationnement vélos aux abords des transports publics urbains est pratiqué par près de la moitié des collectivités ayant répondu à l'enquête. À proximité des gares SNCF, le stationnement vélo est présent dans 71% des collectivités concernées.

Les places de stationnement vélo prennent avant tout la forme d'arceaux insérés ou pas dans un parc de stationnement couvert. Moins nombreux, les parcs de stationnement, fermés et/ou surveillés, sont présents principalement

dans les grandes agglomérations de province et ponctuellement en banlieue parisienne.

-> L'embarquement des vélos

30% des collectivités déclarent autoriser l'embarquement des vélos dans les transports publics, mais ce chiffre ne saurait suffire tant il cache de disparités liées aux modes de transports publics et aux conditions restreignantes les embarquements et aux usages du vélo (loisirs, cyclotourisme...)

-> Un développement général des services vélos

Du gardiennage au libre-service, en passant par la location et la réparation de vélos, les différentes formes de services vélos suscitent l'appétit des collectivités ayant répondu à l'enquête. En province, près d'1/3 d'entre elles a mis en place un service public vélo (à vocation urbaine ou touristique), 1/3 prévoit de le faire dans les prochaines années.

Après le succès de Vélo'v à Lyon, le libre-service vélo suscite également un intérêt certain auprès de la majorité des grandes villes et agglomérations.

-> Encore peu de communication grand public

Les outils de communication grand public informant sur les solutions d'intermodalité dans les agglomérations ne sont pas systématiques : en province, seules 24% des collectivités en diffusent. Pourtant capital, le faire-savoir n'est pas encore à la hauteur de ces solutions innovantes. L'émergence de centrales de mobilité dans les agglomérations pourrait permettre de changer la donne.

La Région, « nouvel » acteur du vélo et de l'intermodalité

Les interventions des Régions en faveur du vélo concernent :

- l'embarquement des vélos dans les TER (aménagement des rames existantes ou acquisitions de nouvelles rames), ainsi que dans les autocars express régionaux ;
- le stationnement des vélos, par l'installation d'abris ouverts ou sécurisés à proximité des gares et des lycées ;
- l'amélioration de l'accessibilité, par l'aménagement de rampes et de goulottes, et la mise en place d'une signalétique ;
- le soutien à la mise à disposition de vélos urbains ;
- la création - ou le soutien à la création - d'itinéraires cyclables, principalement à caractère touristique (Véloroutes et Voies Vertes) ;
- l'élaboration d'études et d'évaluations sur l'usage du vélo dans la chaîne intermodale avec le TER.

Sur les 13 Régions qui ont répondu,

● **92% cofinancent les actions vélos conduites par d'autres collectivités et opérateurs ;**

● **84% financent des études vélo conduites par d'autres** (associations, communes, EPCI...) ;

- **62% ont inscrit l'intermodalité vélo/transports publics dans le schéma régional des transports (SRT), et 60% dans le schéma directeur régional d'aménagement du territoire (SRADT) ;**
- **92% prévoient la création ou le cofinancement de places supplémentaires de stationnement vélo à proximité des arrêts de transport public ou de nouveaux parcs.**

L'embarquement des vélos dans les TER apparaît sur le principe comme systématique (100% des Régions répondent positivement à ce sujet), mais avec des conditions (horaires, matériels, etc.) rendant cette pratique difficile.

Les régions estiment globalement qu'une demande existe en matière d'embarquement des vélos, mais rappellent qu'il pose des problèmes de cohabitation sur des axes très fréquentés. L'embarquement des vélos dans les trains restera donc probablement lié au tourisme et aux loisirs. Cette solution ne pouvant satisfaire à elle seule les besoins d'intermodalité entre les vélos et les TER, les politiques de stationnement des vélos et de services de prêt/location aux abords des gares n'en ont que plus d'intérêt et d'avenir.

contact médias - claude lisbonis communication

T. 33 (0)1 42 02 17 40 / 06 20 67 18 66 — c.lisbonis.com@wanadoo.fr

**Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France
Direction de la Stratégie et du Développement Durable**

Coordonnateur interministériel pour le développement et l'usage du vélo

**Plan Vélo en Ile-de-France
Propositions**

Document de travail

Doté d'un modèle économique construit, adapté aux déplacements de proximité pour les activités quotidiennes, efficace pour les rabattements sur les gares RER ou TER franciliennes, neutre en termes d'émissions de gaz à effet de serre, le vélo est un mode de déplacement qui a prouvé son efficacité. Avec 75 km parcouru à vélo par habitant et par an en France, pour 300 km en Allemagne, en Suisse, en Pologne ou en Italie du Nord, et jusqu'à 1000 km au Danemark et aux Pays-Bas, la France est loin d'être un bon élève européen en matière d'usage du vélo.

Or, en Europe et dans d'autres parties du monde, notamment en Amérique du Nord, le développement du vélo constitue un mouvement de fond durable qui a des conséquences importantes sur bon nombre de sujets, tels l'habitat, les transports publics, l'occupation des voiries et des espaces. La France s'inscrit depuis une décennie dans ce mouvement.

Par ailleurs, le levier économique existe: selon une étude ODIT-France (MEIE et MEEDDAT, à paraître) pour un investissement public d'environ un milliard d'euros par an dans une politique publique cyclable construite, près de 20 milliards de retombées sont attendus annuellement, en CA dans les entreprises de BTP (1 milliard d'euro), d'industrie et de distribution du vélo (4,2 milliards), de tourisme (2,3 milliards), mais également en pouvoir d'achat des ménages (2,4 milliards), en recettes fiscales directes (1,4 milliards) et enfin en économie en santé publique (8,4 milliards)¹.

En outre, l'objectif du facteur 4, c'est à dire la division par quatre des émissions de gaz à effet de serre de la France, à l'horizon 2050, nécessite de repenser les modes de déplacements vers des modes plus économes en énergie. Or les déplacements de courte distance, les plus nombreux en Ile-de-France (plus de la moitié des déplacements franciliens font moins de 3km) sont les déplacements les plus émissifs² au kilomètre, mais également ceux qui sont le plus aisément substituables par des déplacements en vélo.

Rouler en vélo demande quelques conditions nécessaires: réalisation d'aménagements cyclables (peu mis en oeuvre malgré les obligations instaurées par la loi LAURE du 30 décembre 1996), prise en compte des besoins en véloparcs sur les espaces publics et dans les bâtiments (logements et bureaux). La sûreté et la continuité des itinéraires d'une part, la sécurité des véloparcs (couverts et fermés) dans les lieux publics, les stations de transport collectif et les bâtiments d'autre part, sont des thèmes stratégiques pour le développement de l'usage du vélo. La demande sociale est là. En particulier, les locataires du parc HLM souhaitent bénéficier de garages à vélo, condition sine qua non du transfert modal voulu lors du Grenelle de l'Environnement. Une politique publique qui prend en compte ces aspirations participe à la réalisation de l'objectif du Facteur 4 et du mieux vivre en ville. Et il est important que l'Etat, via ses Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement joue un rôle majeur dans l'accompagnement et la mise en oeuvre de cette politique, ce qui est tout à fait possible.

L'Ile-de-France, région urbaine dans laquelle les proximités sont réelles, ne bénéficie d'aucune stratégie ambitieuse de développement de l'usage du vélo, alors que 80% des franciliens utilisateurs du transilien habitent à moins de 2 km d'une gare. Berlin, Vienne, ont su en une décennie couvrir leur ville d'aménagements cyclables et généraliser l'usage du vélo. L'Ile-de-France peut enclencher une démarche opérationnelle à grande échelle tenant compte de ses particularités institutionnelles.

¹ Source: Etude Economie du vélo, ODIT France pour le MEIE, SD du Tourisme et le MEEDDAT, à paraître

² Les petits trajets, alors que les moteurs n'ont pas le temps de chauffer, multiplient la consommation de carburant, donc les émissions de gaz à effet de serre, par trois (source: guide des facteurs d'émissions, méthode du Bilan Carbone, Ademe)

Il est proposé de lancer cette démarche par:

- la mise en place d'un réseau structuré d'aménagements cyclables et de véloparcs à l'échelle de plusieurs intercommunalités franciliennes volontaires, représentant environ 300 km d'itinéraires cyclables, ainsi que la mise en place d'un tel réseau pour desservir le quartier de la Défense (infrastructures cyclables, et véloparcs);
- la mise en place de garages à vélo pour l'ensemble des logements du parc social de plusieurs bailleurs en Ile-de-France, soit environ 30 000 places dans des parkings couverts et sécurisés;
- la mise en place d'une véritable politique de rabattement vélo sur les gares SNCF et RATP de l'Ile-de-France (cheminements, parkings couverts et fermés, tarification, services), soit 30 000 places de stationnement couverts et sécurisés dans les quelques 380 gares franciliennes.

Les collectivités et les bailleurs sociaux volontaires pourraient être choisis sur la base de leur réponse à un appel à projet.

L'APUR pourrait être un observateur de ce plan, au titre de l'expérience de la ville de Paris dans ce domaine.

Ce plan, dont le coût est de l'ordre de 100 millions d'euros, pourrait être financé par l'Ademe, affectataire des crédits de mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement, ou dans le cadre du plan de relance.

Jean-Michel Vincent

Directeur de la Stratégie et du Développement Durable
Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France

pour les propositions de Plan Vélo en Ile de France

Hubert Peigné

Coordonnateur interministériel pour le
développement et l'usage du vélo

pour les données générales sur l'économie du vélo



Audience au Sénat sur le rapport de Fabienne KELLER sur les gares multimodales du 27 février 2009

1. DÉVELOPPER L'ÉCO MOBILITÉ

📁 Complémentarité des transports longue distance, moyenne distance, de proximité, urbains

- Le pilotage par activité de la SNCF met actuellement à mal la complémentarité entre modes de transports ferroviaires :
 - Gestion des correspondances entre trains VFE et Proximités ;
 - Vente séparée des billets Grandes lignes et Transilien,
 - Cloisonnement entre les équipes suivant leur affectation à telle ou telle branche ou tel ou tel produit.
 - Absence de synergie entre l'EPIC SNCF et ses Filiales EFFIA ou KEOLIS ;
- Nécessité d'avoir une structure de pilotage des différents modes de transports ferroviaires, routiers, urbains pour assurer la complémentarité des différents modes de transports.
- Faciliter l'approche des voyageurs dans les gares et prévoir les moyens de stationnement courte et longue durée des véhicules (Automobiles, Motos, Vélos).

📁 Information en temps réel

- Chaque transporteur souhaite avoir son outil d'information. Cela multiplie les intervenants dans l'alimentation des données et nuit à l'interactivité des modes de transports.
- Il est indispensable d'avoir une source unique d'alimentation de l'information pour la partie ferroviaire via le GID, et un service d'assemblage des informations des autres modes de transports pour diffuser une information claire et pertinente pour l'ensemble des usagers de la gare.
- Les points d'information doivent être facilement consultables par les usagers et doivent éviter de provoquer des points d'engorgement des flux de voyageurs, notamment en situation perturbée.

Billétique

- La vente des titres de transport doit pouvoir se réaliser à proximité des zones de passage des voyageurs.
- La vente doit rester humanisée pour rassurer les voyageurs, les aider dans leur achat, conserver une présence humaine dans la relation entre les transporteurs et les voyageurs.
- La vente doit pouvoir se réaliser pour l'ensemble des transporteurs et des modes de transports pour assurer une réelle intermodalité. Cela peut se réaliser à l'aide d'outils de vente communs et par le biais d'une contractualisation entre les différents opérateurs. Cette disposition n'interdit pas, pour des produits spécifiques n'entrant pas dans le cadre de l'intermodalité, que chaque transporteur implante un point de vente dédié à ses produits.

2. DÉVELOPPER LES SERVICES

- Les services présents dans les gares doivent avoir un lien avec la mobilité. Vouloir en faire des centres commerciaux risque d'engorger inutilement une zone de passage qui n'est pas extensible. De plus, cela peut produire une attractivité pour la délinquance.
- Les services utiles pour les voyageurs risquent d'être repoussés dans des zones moins attractives pour les commerces et éloigner ces derniers des zones de passage naturel des voyageurs.
- La présence de commerce dans les gares renchérit le prix du locatif, ce qui posera rapidement la question de la place dédiée pour les salariés opérant pour les différents modes de transports.
 - Proximité immédiate de zone d'activité ;
 - Surface qui leur sera attribuée ;
 - Lien avec leurs conditions de travail.

3. OPÉRATIONS IMMOBILIÈRES

- Vouloir valoriser la proximité d'une gare en termes d'opérations immobilières risque d'avoir pour contrepartie de renchérir le coût du logement des salariés qui travaillent dans les gares. La proximité des agents de leur lieu de travail est indispensable pour améliorer les conditions de vie de ces salariés, mais aussi permet de pouvoir mobiliser rapidement ceux chargés de revenir sur place en cas de perturbation. C'est pour cela que la SNCF a toujours cherché à loger ses agents à proximité immédiate de leur lieu de travail.

4. MODES DE GESTION DE LA GARE

- La SNCF a l'expertise pour assurer la gestion des gares et, en tant qu'entreprise nationale, doit rester l'intégrateur des différents opérateurs qui se serviront des installations et des services présents dans les différentes gares.
- Les gares doivent rester la propriété de la SNCF ;
- Pour les gares impactées par le trafic international, les procédures internes, les référentiels et les règles comptables de la SNCF permettent la transparence et l'équité d'accès aux facilités essentielles imposées par l'Europe ;
- Un système d'audit indépendant peut être mis en place ;
- Pour les gares régionales et la multimodalité, nous proposons d'élargir les prérogatives et la composition des Comités de Lignes et des Comités de Partenaires, en faisant la place nécessaire aux associations d'usagers et aux organisations syndicales.

Montreuil, le 27 février 2009



Note PB/CD n°09.151

Paris, le 26 Février 2009

OBJET : Mission sur le concept de gare « multimodale »

Le Premier Ministre a confié à Mme Fabienne Keller, sénatrice du Bas-Rhin une mission portant sur le concept de gare contemporaine conçue comme un lieu d'échange et de complémentarité entre les transports, comme un lieu de vie et de services et comme le centre d'un quartier urbain dense et durable. La remise du rapport est prévue pour le 15 mars prochain.

Objectifs principaux du concept de gare multimodale :

- Assurer une meilleure complémentarité dans les transports entre d'une part, les transports urbains tous modes confondus et d'autre part les transports interurbains et ferroviaires.
- Inciter à l'utilisation de transport en commun dans un contexte de développement durable (émission carbone)
- Limiter le trafic des véhicules particuliers dans les centres-villes.
- Aménagement urbains combinant des pôles multi-rôles (bureaux, hôtels, commerces, restaurants...)

Cette mission est également intimement liée à l'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire pour les services de transport de voyageurs prévue pour le 1^{er} janvier 2010. Parce qu'au-delà de l'enjeu technique que cette ouverture suscite, cela fait longtemps que la gare est plus qu'un enjeu ferroviaire pour être aussi un enjeu de développement local.

Comme le précise M. Hubert Haenel dans son rapport n°220 du 12 janvier dernier sur la libéralisation du transport ferroviaire dans l'Union européenne : *« Une gare c'est aussi un des premiers éléments structurants d'une ville, un lieu de vie et de vibration culturelle... La gare contemporaine est à l'aube de nouveaux bouleversements caractérisés par l'augmentation des trafics, la diversification de l'offre de transport mêlant plusieurs modes de transport urbain, et l'animation : la gare, lieu de passage, devient aussi un lieu de vie, de commerces. Toutes les gares suivent cette évolution, et certains anticipent déjà la fin des hyper surfaces commerciales à l'extérieur des villes, au profit de grandes surfaces à l'intérieur des gares... »*

Qu'il s'agisse de l'accueil des voyageurs, de la vente des billets, de l'information, voire même de la présence de commerces, ce sont autant d'éléments d'une offre de service qui, quel que soit demain le gestionnaire de la gare, devra être transparente et non discriminatoire. »

L'UPA ne peut qu'appuyer la position de M. Haenel quant à la présence de commerces et d'une offre de service non discriminatoire dans ou aux abords des gares.

Une fois de plus, il est important non d'opposer grandes surfaces et entreprises artisanales mais de concilier ces deux modes de consommation afin d'offrir aux consommateurs une offre plus diversifiée, moins standardisée et moins uniformisée.

En effet, avec l'expérience des galeries commerçantes implantées depuis maintenant plusieurs années en France, nous avons maintes fois constaté et répété que les gestionnaires des centres commerciaux avaient une fâcheuse tendance à privilégier l'installation d'enseignes franchisées au détriment des enseignes indépendantes. L'UPA ne souhaite pas que cela se reproduise dans le périmètre des gares.

C'est pourquoi il nous semble important de permettre à ces dernières et aux entreprises artisanales et du commerce de proximité de s'implanter dans de bonnes conditions. **Il serait pour cela essentiel de parvenir à définir des espaces réservés aux commerces de proximité, hors centres commerciaux.**

Il est nécessaire d'établir une différence entre gare réaménagée et déjà située en centre-ville et gare nouvelle construite dans des zones isolées ou éloignées des centres urbains.

Dans le cas des secondes, l'UPA **attire votre attention sur le fait de ne pas vider les centres-villes en recréant des centres d'activités en périphérie ou à l'extérieur des centres-villes.**

Récréer une activité autour de la gare est une idée et une évolution que nous ne pouvons qu'encourager mais attention aussi de ne pas vider le centre des villes alentours surtout en zones rurales c'est-à-dire recréer un urbanisme proche des grands centres commerciaux sur lesquels aujourd'hui tout le monde revient. Garder des espaces à taille humaine.

L'UPA est tout à fait favorable au développement de l'éco-mobilité qui s'inscrit en parfaite complémentarité des objectifs du Grenelle de l'environnement.

Cependant, l'intermodalité désignant l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement, il nous semble également important de :

- Maintenir des zones d'approvisionnement de proximité. (pour le transport de fret, définir des plateformes multimodales permettant de simplifier et réduire les ruptures de charge)
- Prévoir des plateformes pour bus ou autobus faciles d'accès, sécurisés et visibles pour les piétons et les scolaires et indépendants des accès réservés aux taxis.

Le cas particulier et primordial des taxis dans l'intermodalité:

L'intermodalité vise à réduire l'usage de la voiture particulière et les nuisances qu'elle génère au profit d'un usage combiné de différents modes moins polluants. Son développement suppose donc d'optimiser au préalable l'offre de transport alternative à la voiture particulière.

Dans les gares, hors région parisienne, le taxi se place comme l'un des premiers transporteurs de voyageurs. En effet, pour tout homme d'affaire pressé ou familles chargées de bagages, le taxi est l'une des réponses les mieux adaptées et les plus écologiques qu'ils soient. (Le taux de rotation des véhicules est de 36 mois et leur bilan carbone est correct).

La problématique des taxis est légèrement différente entre la province et Paris. Dans les deux situations et afin d'assurer un meilleur service rendu aux voyageurs, il est essentiel de prévoir des stationnements pour les taxis rapidement visibles et lisibles pour les clients et le plus près possible de la sortie des voyageurs ainsi que des facilités d'accès et surtout une sortie de gare aménagée pour fluidifier le trafic des taxis avec un accès particulier et non mélangé aux flux des véhicules individuels.

En province, en ce qui concerne l'aménagement des accès taxi dans les gares, l'un des exemples à suivre pourrait être la gare de Laval contrairement à la gare de Reims (avant son réaménagement prévu avec le tram) qui semble à l'opposé de ce qu'il faudrait faire.

A Paris, l'exemple type d'une gare bien orchestrée est la gare de l'Est. Dans les gares parisiennes, l'une des difficultés majeures semblent être le manque de signalétique claire à l'intérieur de la gare, le manque de possibilité de dégagement ainsi que la manque de place de stationnement pour les taxis dits « réservés ».



Le concept de gare contemporaine

Le sujet doit être envisagé de deux manières :

1/ Le rôle des gares et sa gestion dans l'organisation du système ferroviaire : la gare- interface- du réseau ferroviaire

2/ Le rôle des gares comme interface de la mobilité et de son environnement spatial (les territoires) : la gare interface des flux d'échanges (autres modes) et des territoires (urbains et ruraux)

La mission traite essentiellement du deuxième aspect. Nous considérons que les deux sujets ne peuvent être dissociés et doivent être traités dans le bon ordre.

1/ Les gares dans l'organisation du système ferroviaire

Le système ferroviaire est en plein bouleversement dû à l'évolution du cadre réglementaire européen : ouverture progressive du marché à la concurrence (fret en avril 2006, LGV internationales, TER 1^{er} janvier 2010).

Cette évolution modifie la conception du modèle économique et réglementaire de tous les systèmes économiques en réseau (télécoms, énergie, transports) qui doit permettre à des nouveaux acteurs d'intégrer ces marchés. Pour cela il faut :

- faire évoluer les systèmes intégrés et monopolistiques qui avaient la compétence générale (construction et gestion des infrastructures, sécurité, exploitation du service, services associés..) vers un système concurrentiel régulé ou chaque fonction est bien définie et séparée entre les différents acteurs).

- La séparation entre la construction, la gestion de l'infrastructure et l'exploitation du service de transport est au cœur de ce nouveau modèle.
- En France la situation est insatisfaisante car la réforme de 1997 (création de RFF) n'a pas permis de totalement clarifier les choses
- Le retard pris en la matière va se télescoper avec l'ouverture du marché ce qui pose, et cela va aller en s'accroissant, des problèmes de concurrence (ex : gares de triages), d'efficacité économique et de sécurité. En outre, il sera plus difficile de répondre à la demande importante de transport ferroviaire et donc de répondre de manière satisfaisante aux objectifs du Grenelle de l'environnement
- La gare est une infrastructure elle doit à l'avenir être gérée comme telle non pas, par une entreprise ferroviaire qui doit se recentrer sur son cœur de métier, mais par un gestionnaire d'infrastructure comme c'est le cas dans d'autres modes de transport (l'aérien ou le portuaire)

Pour cela le MEDEF considère qu'il faut :

- mettre en place du régulateur ferroviaire (l'ARAF)
- Clarification des missions et des compétences entre la SNCF et RFF pour la gestion de l'infrastructure (travaux) et l'accès au réseau (sillons ferroviaires) et les gares
- Les lieux d'interface les gares doivent être la compétence d'opérateurs distincts de la SNCF avec un mode de gestion à déterminer (la DSP après appel d'offre peut être privilégiée)
 - o Le Modèle de l'aérien peut être suivi :
 - Un établissement public, un opérateur privé pour les gares de premier niveau (Gares parisiennes ou Gares LGV)
 - Un transfert de compétence aux collectivités territoriales qui ont une compétence d'autorité organisatrice du transport (Régions, départements, agglomérations)

2/ La Gare interface des flux d'échanges et sa place dans l'environnement territorial

Le fait de confier la gestion des gares aux collectivités territoriales est de nature :

- à faciliter la cohérence intermodale avec les autres modes de transports dont les collectivités ont la responsabilité (TER, transports collectifs urbains, modes non motorisés).
- La prise en compte de la Gare dans les schémas d'organisations territoriaux en particulier les documents d'urbanisme. La gare devient un équipement structurant.

La question du positionnement de la gare dans l'espace est également un enjeu majeur en particulier en milieu dense et urbain : gare de centralité/gare à l'entrée des villes ou gares de transit.

- La gare de centralité doit privilégier les interfaces avec les transports collectifs ou individuels non motorisés (piétons, vélos). C'est un service qui privilégie les habitants et les agents économiques de la ville ou l'agglomération
- la grande vitesse a vu se développer les gares périphériques, de transit ou de contournement des agglomérations (LGV Est, Lille, le cas actuel de Marseille). Les deux concepts ne doivent pas s'opposer. Les implantations économiques se développent souvent à la périphérie des villes (zones commerciale, logistiques, centres d'affaires). L'exemple de Lille montre que les grandes agglomérations doivent miser sur les deux concepts de gares en particulier parce que l'interface avec la route (véhicule personnel) est déterminante dans le développement des transports ferroviaires (succès du tramway avec les parkings relais d'entrée de ville). A ce titre, les gares de la LGV Sud n'ont pas assez intégré cette dimension (le cas d'Aix en Provence).

