



## LES GARES CONTEMPORAINES SONT DES « GRANDES GARES »

Mission du Premier Ministre François Fillon

Rapport de mission de Mme Fabienne Keller, sénatrice du Bas-Rhin,  
mars 2009

### Présentation

**Au XIX<sup>ème</sup> 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 de transport intermodal et de

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.

**Je tiens à remercier tous les acteurs pour leur disponibilité.** Leur compétence et leur engagement nous ont été précieux.

### 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 loué ou non, voitures partagées, louées ou propriétaire sont en gare

► Dans la « Grande Gare » se développent aussi 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 Ile de France**

► **Cette évolution est liée aux objectifs de Kyoto et consolidée par les travaux des Régions avec la SNCF**

#### Le facteur 4

Les engagements de Kyoto – division par 4 des gaz à effet de serre – entraînent le remplacement des km voiture par des km 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 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 Ile de France ; **les exploitants** : SNCF, autres transporteurs ferroviaires, les transporteurs urbains et interurbains ; et les loueurs de vélos et de voitures, les gestionnaires de parkings, les commerçants ...

► **Un 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'inter modalité

► **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 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 10 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

### 455 Gares (hors stations de métro)

Outre les 6 très Grandes Gares parisiennes qui cumulent plusieurs échelles de transport (cf ci-dessus)

- **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** de proximité

**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 impliquées 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'Ile de France – **STIF** - a planifié le financement d'une programmation Gares et Stations.

■ **RFF** est très mobilisé, mais ne dispose d'aucune ressource pour 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'Etat.

Les visites de terrains permettent de bien comprendre la grande implication de tous  
[www.gare-ensemble.fr](http://www.gare-ensemble.fr)

### 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 Ile-de-France, après la mise en oeuvre du RER des années 70, peu d'investissements de grande ampleur ont été réalisés (à l'exception de Meteor et d'Eole)

#### ► 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 Organisatrice 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.

#### **► La billettique**

- Différents systèmes 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 1<sup>er</sup> 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 »



## Résumé des 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'échange 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'évènements 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 les Personnes à Mobilité Réduite, 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. Elaborer 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 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 pour la mise à niveau de l'information multimodale en Gare pour 2009**

**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 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" sera mis en œuvre dans les neuf mois restants de 2009**

Escaliers mécaniques en panne, sonorisation défailante, 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**

Etablissement Public d'Aménagement, Groupement d'Intérêt économique GIE, Groupement d'Intérêt Public GIP, Société d'Economie Mixte Locale SEML, Association Syndicale peuvent être utilisées. Trois étapes : l'émergence, la mise en oeuvre et la gestion du projet. Le chef de file de cette structure pourra être plutôt l'Agglomération pour les gares urbaines (type 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 soit**

**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 la développement de projets.

**10. Mettre en œuvre un Plan Spécifique pour les Gares et stations d'Ile 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**

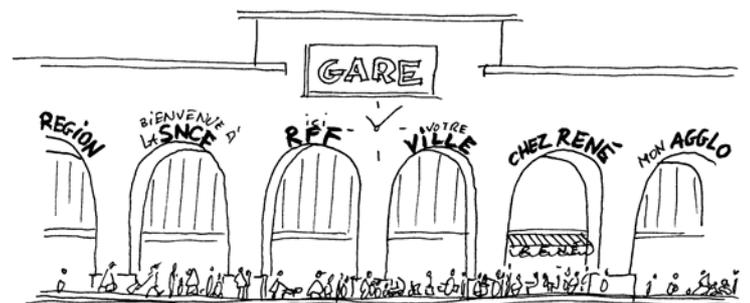
Le retard considérable de l'Ile de France et les perspectives éloignées de l'amélioration des dessertes exigent d'améliorer le quotidien en Gare .

**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, Etat, Régions et collectivités, privés.



Contact :

Fabienne KELLER :

01 42 34 39 72

06 22 66 45 94

[gare.ensemble@gmail.com](mailto:gare.ensemble@gmail.com)