

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

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 ENTIERE

Les milliards de voyageurs-kilomètre par an

Source : compte transport MEDDAT, 2007

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

Les
de

millions

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. RECAPITULATIF, CHIFFRES ARRONDIS, HORS METRO 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), rénoverée 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€



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€

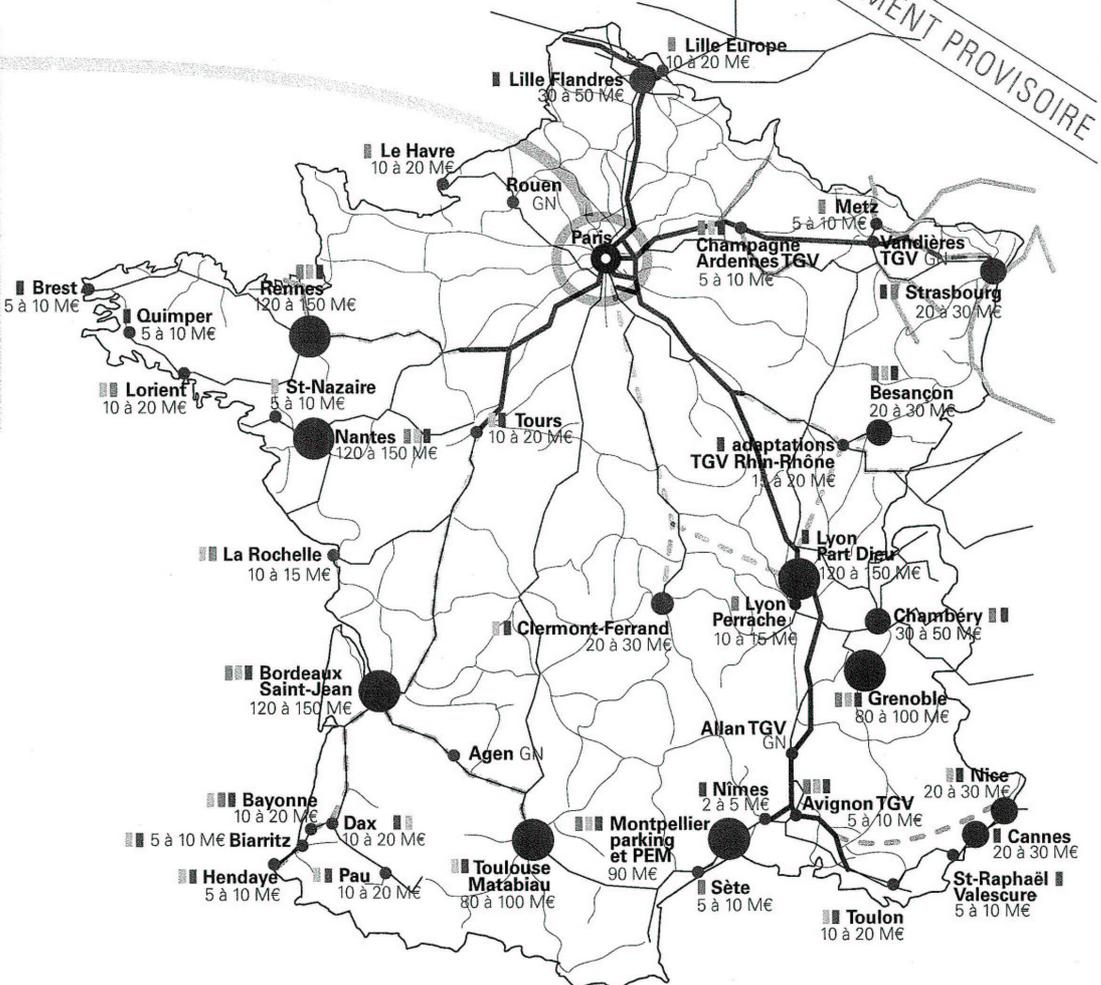
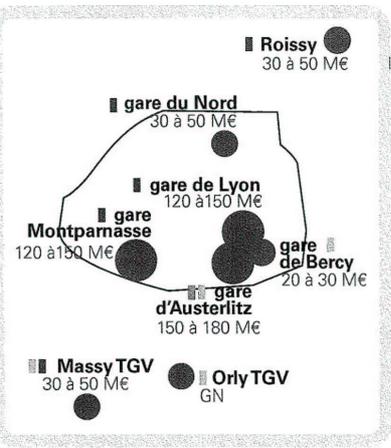
+ RFF 855 M€ (dont 120 M€ pour les grandes halles – programme actuel 50M€ sur 5 ans)

+ Collectivités 1870 M€ (et autres financeurs)

Total : 6805 M€

PRINCIPAUX PROJETS EN ÉMERGENCE AU 1 01 2009

DOCUMENT PROVISOIRE

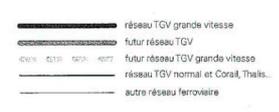


Estimations d'investissements toutes sources confondues

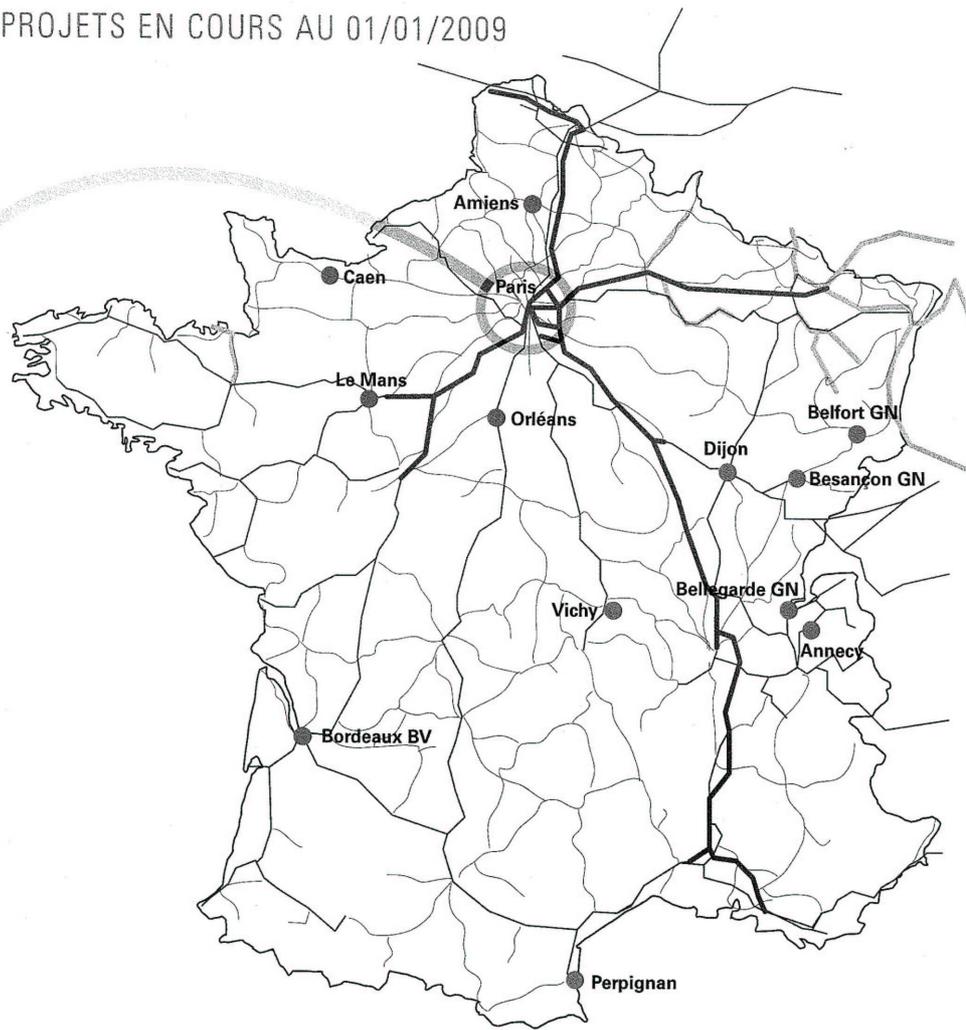
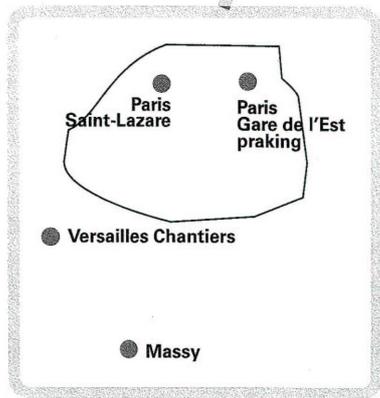
- 50 à 150 millions d'euros
- 20 à 50 millions d'euros
- 2 à 20 millions d'euros

Faits générateurs

- Projet urbain
- Intermodal
- Capacitaire



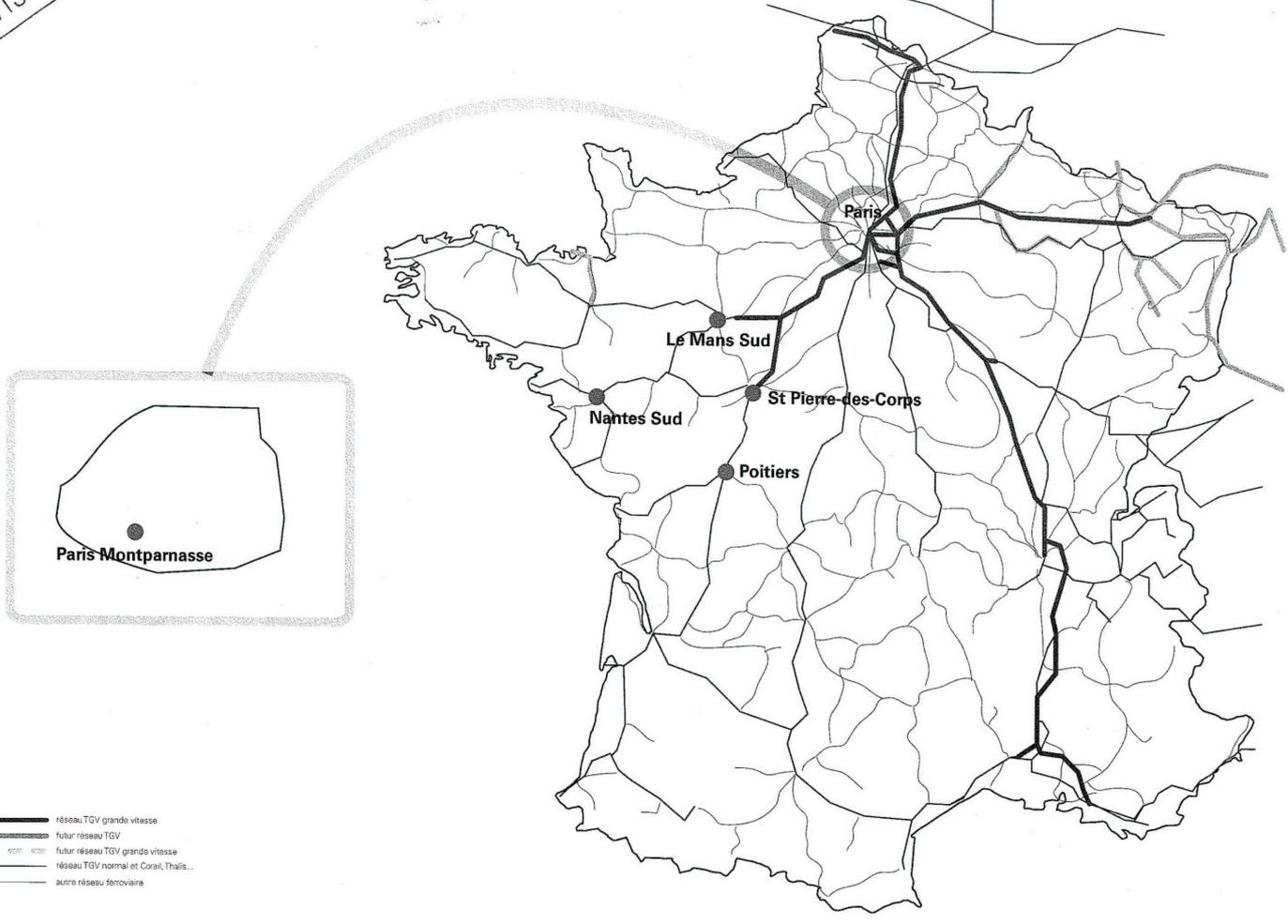
PRINCIPAUX PROJETS EN COURS AU 01/01/2009



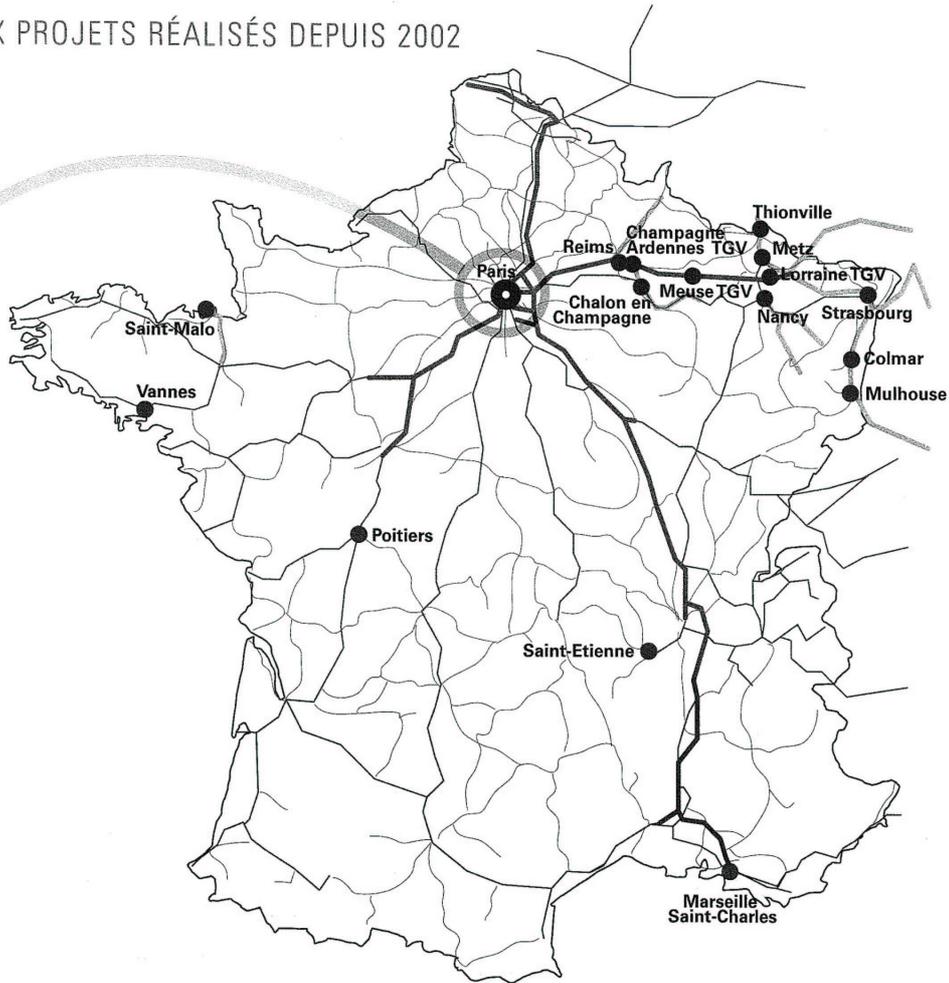
réseau TGV grande vitesse
futur réseau TGV
futur réseau TGV grande vitesse
réseau TGV normal et Corail, Thalys...
autre réseau ferroviaire

DOCUMENT
PROVISOIRE

PRINCIPAUX PROJETS "TGV ATLANTIQUE" RÉALISÉS AVANT 1990

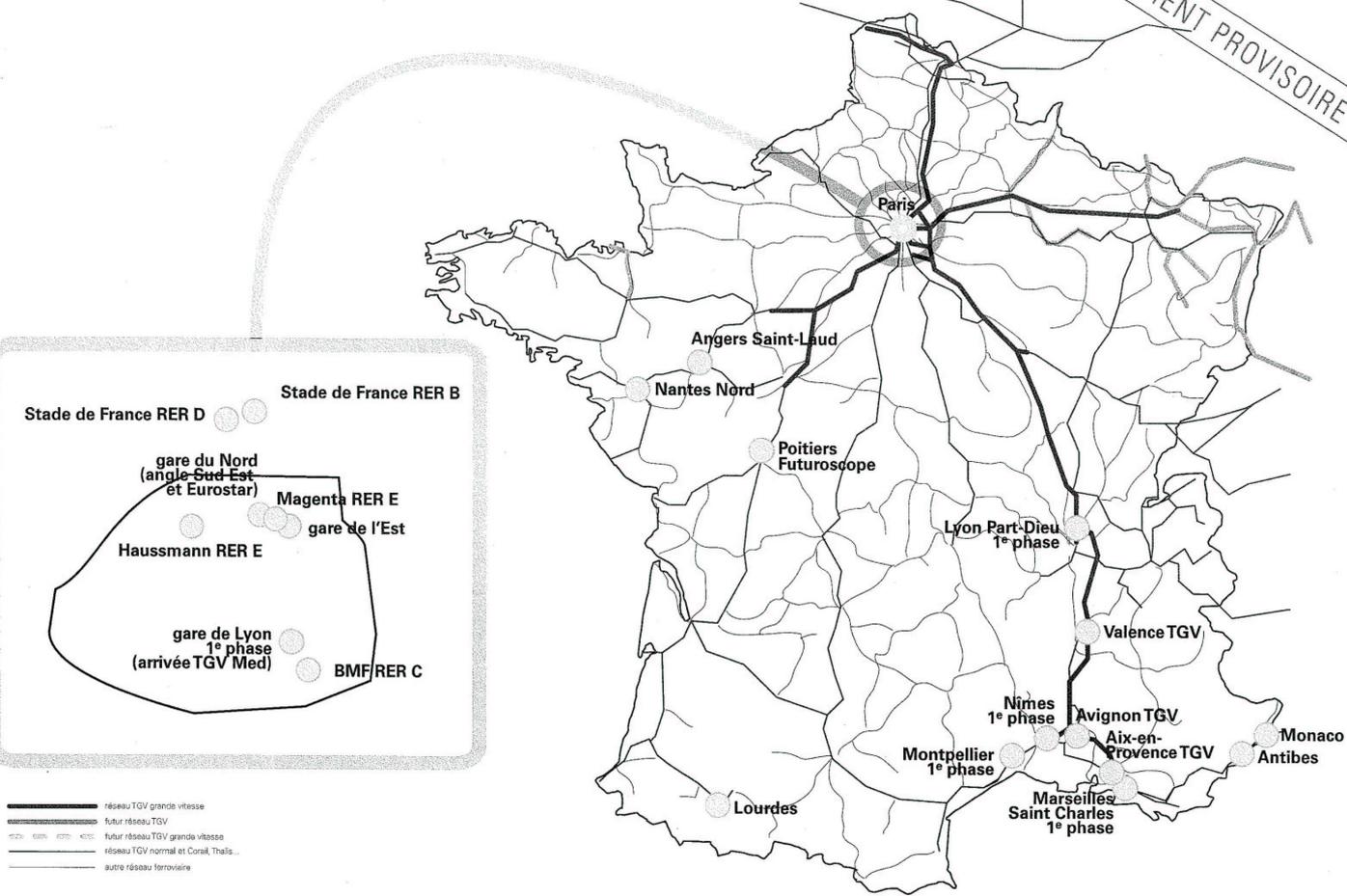


PRINCIPAUX PROJETS RÉALISÉS DEPUIS 2002

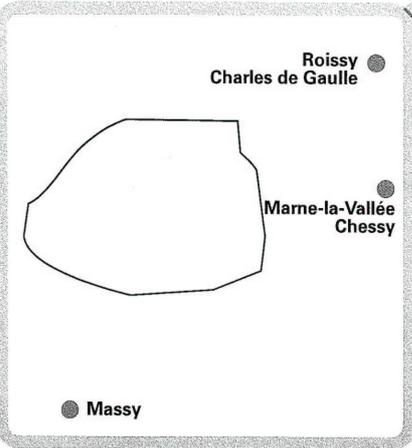
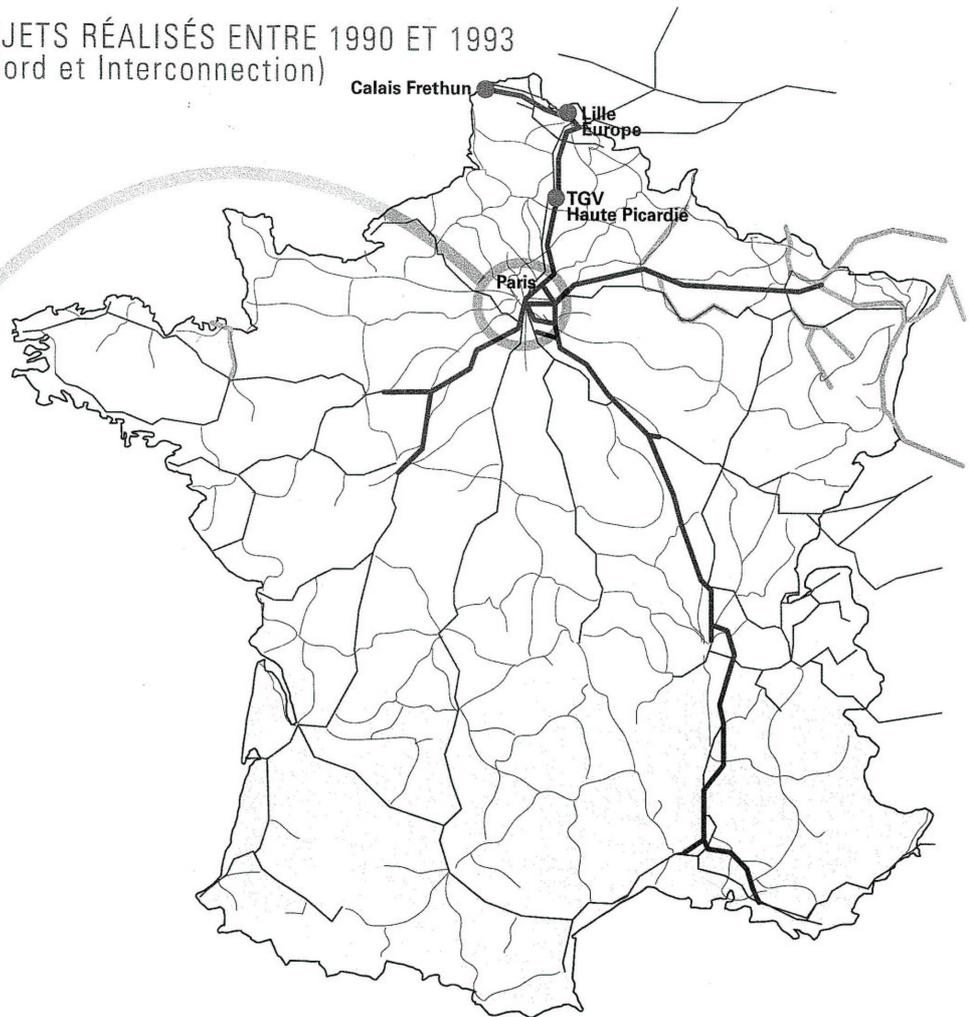


PRINCIPAUX PROJETS RÉALISÉS ENTRE 1993 ET 2001 (échéance TGV Med)

DOCUMENT PROVISOIRE



PRINCIPAUX PROJETS RÉALISÉS ENTRE 1990 ET 1993 (échéance TGV Nord et Interconnection)



SYNTHESE 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	
		—————
		1500

• Installations vétustes

Transilien.....	200	
RATP.....	600	
		—————
	800	

• Vidéosurveillance

Transilien.....	80	
RATP.....	35	
		—————
		120

• Modernisation et développement

Transilien.....	880 + 350 ⁽²⁾	
RATP	1085/1150	
		—————
	2.315/2380	

Total Transilien :2080
Total général Ile de France (métro compris)
.....4720/4750

Le métro représente1400
Ile de France hors métro3300

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, LRNVS)	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*	50,00	15,00	35,00	
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 - Caucriauville	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
Montbéliard		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 1 ^{ère} 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 Brieuc	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 1 ^{ère} 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



CLUB DES
VILLES
CYCLABLES



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. DEVELOPPER L'ECO MOBILITE

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. DEVELOPPER 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. OPERATIONS IMMOBILIERES

- 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

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 où 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 les 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).

