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'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 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 oeuvre dans les neuf mois restants de 2009 :

Escaliers mécaniques en panne, sonorisation défectueuse, 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 oeuvre 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 oeuvre 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 plusvalues 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.