

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 oeuvre 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 ».*