

## II. LA TYPOLOGIE DES GARES

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

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

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

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

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

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

### *A. UNE TYPOLOGIE POUR AGIR*

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

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

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



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

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

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

## **B. LES TYPOLOGIES RENCONTRÉES AU COURS DE LA MISSION**

### **1. La typologie de base de la SNCF**

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

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

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

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

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

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

## 2. La typologie de RFF

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

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

### 3. La typologie de la RATP

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

### 4. La typologie des Chemins de Fer suisses

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

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

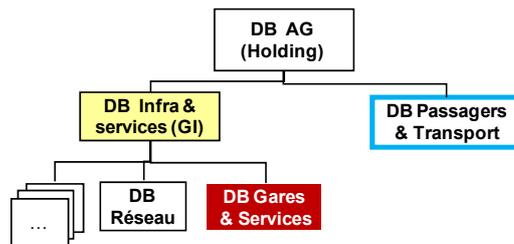
**Les 21 grandes gares** (comme Zürich-Stadelhofen, Fribourg, Neuchâtel, Olten ou Genève-Aéroport), sont plus caractérisées par la mobilité des voyageurs. Les commerces sont par conséquent plus directement liés aux achats de la vie courante, comme les maisons de la presse, l'alimentation générale, les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

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

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

## 5. La typologie des gares de la Deutsche Bahn

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



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

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

Les tarifs dépendent de :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### TYPLOGIE DES GARES ALLEMANDES ORIENTÉES VERS LES SERVICES

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

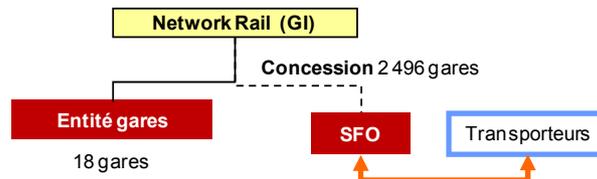
## 6. Les autres types de répartition des gares en Europe

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

### a) Royaume-Uni

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

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



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

### b) Espagne

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

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

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

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

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

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

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

- *Catégorie 2* : Granada, Madrid Chamartin, Salamanca, etc ;
- *Catégorie 3* : autres gares.

Les tarifs sont fondés sur :

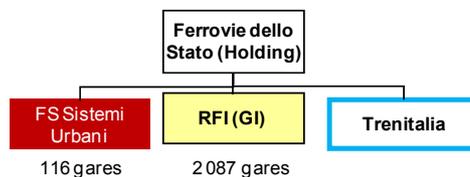
- la segmentation des gares en trois catégories ;
- le type de voyage : segmentation en fonction de la distance faite par le passager (4 types) ;
- le type de train : segmentation en fonction du temps passé à quai (3 types)

### c) Italie

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

- *Grandi Stazioni* pour les 13 principales gares ;
- *Centostazioni* (partenariat FdS / Archimede) pour 103 gares.

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



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

- Platinum : 15 grandes gares ;
- Gold : 99 moyennes gares ;
- Silver : 823 moyennes et petites gares et gares métropolitaines ;
- Bronze : 1.266 autres gares régionales.

### d) Pays-Bas

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

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

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



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

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

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

Segment 3 : autres gares.

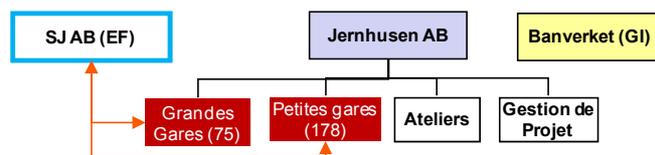
Les droits d'accès sont fondés sur le nombre d'arrêts de trains dans la gare.

#### e) Suède

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

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

Jernhusen AB est composé de quatre structures indépendantes :



## 7. Les enseignements de la comparaison européenne

Ces exemples permettent de tirer plusieurs enseignements :

(1) Sur la gouvernance des gares en Europe

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

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

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

(2) Sur les modèles économiques

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### ***C. LES FAMILLES DE TYPOLOGIE***

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **1. Le chemin de fer**

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

## 2. Les territoires

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 6. La Gare pour le territoire

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

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

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

### LISTE DES 45 PRINCIPAUX PÔLES URBAINS FRANÇAIS

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

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

Source Insee

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

## 7. La Gare lieu de vie

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Tableau des Gares régionales**

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

*d) La spécificité francilienne*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



**Tableau des Gares Franciliennes**

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

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

(2) En millions de voyageurs

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

### **7. Le pilotage et les partenariats**

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

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

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

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

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

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

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

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

RSVP

