



Gares &  
Connexions



**COLLOQUE : « LES GARES AU CŒUR DE LA VILLE DURABLE »**

**Mercredi 30 juin 2010,**

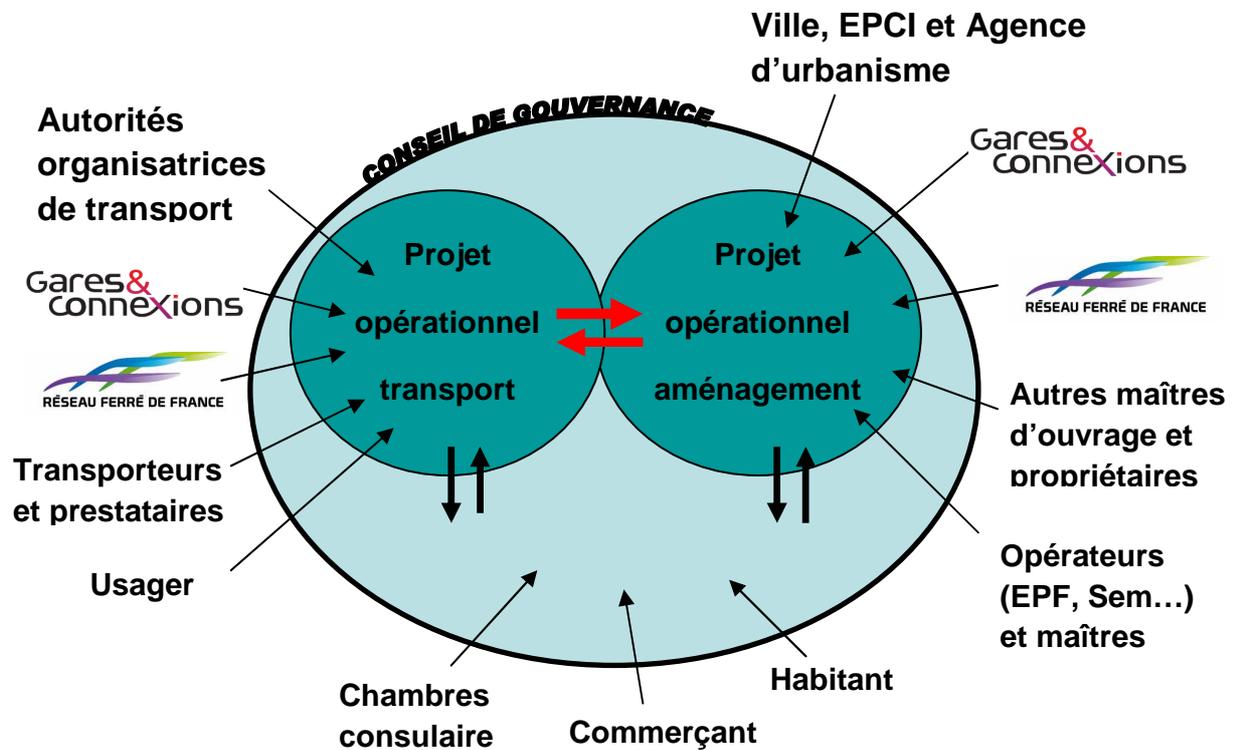
**Maison de la Chimie, Paris**

L'Association des Maires de Grandes Villes de France (AMGVF) et la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU), en partenariat avec Gares & Connexions, 5<sup>ème</sup> branche de la SNCF dédiée à la gestion et au développement des gares, ont créé au printemps 2009 le groupe de travail « Villes & Gares », sous la présidence d'André Rossinot.

Un an après, le mercredi 30 juin 2010 s'ouvre le colloque « *Les gares au cœur de la ville durable* » à la Maison de la Chimie à Paris.

Cette journée d'échanges est un point d'étape sur les analyses et réflexions de ce groupe de travail. Elle vise à dégager, de manière pragmatique, les voies d'un développement urbain exemplaire autour des gares à l'échelle des territoires métropolitains, à l'interface des politiques d'aménagement et de transport. Elle aura notamment vocation à traiter de l'enjeu transversal de la gouvernance partagée des pôles d'échanges.

# Gouvernance « Villes & Gares »



Emmanuel Kessler, journaliste à France Info et à la chaîne parlementaire Public Sénat anime ce colloque et en souligne l'actualité. Il présente André Rossinot, ancien ministre, Maire de Nancy, Secrétaire Général de l'AMGVF, Président de la FNAU et du groupe de travail « Villes & Gares ».

André Rossinot rappelle la genèse de cette démarche qu'il nomme « l'esprit de Mogador » en référence au lieu de la première réunion avec Guillaume Pépy, Président de la SNCF, la sénatrice Fabienne Keller, Sophie Boissard, Directrice Générale de Gares & Connexions et Jean-Marie Duthilleul, Directeur Adjoint de Gares & Connexions et Président d'AREP afin de parler des convergences culturelles et techniques entre les gares, les transports et la ville durable.

Un an après, il dresse un bilan, « un point d'étape » des travaux réalisés par les responsables d'Agences interrégionales de Gares & Connexions et les différents acteurs des villes. L'objectif fixé est de modéliser les grands principes d'une nouvelle gouvernance multipartenariale ayant pour but de faire rentrer les gares dans les villes mais aussi les villes dans les gares. André Rossinot invite les participants à un débat libre, ouvert et permettant de franchir une nouvelle étape.



Crédit photo JJ d'Angelo

Sophie Boissard, directrice générale de Gares & Connexions, rappelle que la création de Gares & Connexions provient de la volonté de la SNCF de dédier une équipe compétente à la gestion et au développement des gares. Cette décision répond à deux raisons.

- Les usages de la gare se sont multipliés et donc modifiés avec le développement des nouvelles formes de mobilité : renouveau du transport ferroviaire et des transports urbains collectifs et individuels, évolution des modes de vie qui influe sur l'usage et les pôles de transport. Ainsi la part modale du train a progressé de façon significative sur tous les déplacements professionnels. Les gares des grandes lignes deviennent des centres d'échanges et d'accueil y compris pour les manifestations des entreprises.
- Consécutivement à l'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire voyageur longue distance arrivent de nouveaux opérateurs de transport qui souhaitent s'installer en gare.



Crédit photo JJ d'Angelo

Face à ces mutations culturelles, la SNCF ne peut agir seule. Le groupe « Villes & Gares » permet de mettre en relation les collectivités, les opérateurs, les urbanistes pour concilier gare-territoire-ville durable.

Sophie Boissard indique que ce colloque présente les premiers résultats de ces travaux à partir d'études de cas concernant des projets réalisés, en cours et en émergence, tant français qu'europeens.

L'enjeu de ce colloque consiste à concevoir des pôles d'échanges et de réseaux pertinents, respectueux des besoins des différents acteurs de la ville et des transports.

Emmanuel Kessler présente les quatre tables rondes de la journée :

1. Organiser la ville durable autour des réseaux de transports
2. Le rôle structurant des pôles d'échanges
3. Vers la gouvernance partagée des projets de développement : des partenariats d'ingénierie urbaine et d'ingénierie financière
4. La gouvernance partagée des projets urbains autour des gares : une stratégie gagnant-gagnant

## 1<sup>ère</sup> table-ronde :

### ORGANISER LA VILLE DURABLE AUTOUR DES RÉSEAUX DE TRANSPORTS

Table ronde présidée par Michel Destot, Président de l'AMGVF et Député-Maire de Grenoble, avec :

- Clémens Fritz, Ingénieur Architecte de l'Office d'Urbanisme de la ville de Karlsruhe, Allemagne ;
- Jérôme Grange, Directeur de l'Agence d'Urbanisme de Grenoble ;
- Jean-Claude Boulard, Maire du Mans et Didier Bahin, Directeur Général des Services Le Mans Métropole.



*Crédit photo JJ d'Angelo*

Michel Destot, Président de l'AMGVF et Député-Maire de Grenoble, insiste sur l'utilité et l'intérêt de cette rencontre qui considère la gare au cœur du territoire urbain.

Pour Michel Destot, il s'agit d'une affaire de solidarité et d'aménagement. A Grenoble, les transports publics représentent une nécessité absolue pour 21 % des ménages. L'étalement de la ville pénalise doublement les habitants qui doivent utiliser leur véhicule à défaut d'un maillage convenable des transports publics.



Il s'agit aussi d'un défi social car notre société de la mobilité impose la maîtrise du territoire en terme d'aménagement afin d'éviter toute ségrégation sociale.

Au-delà de la dimension environnementale, la gare doit envoyer un signe positif en terme de développement humain qui constitue aussi un des piliers du développement durable.

Le développement démocratique, amorcé par Gares & Connexions, exige un travail collectif qui vise à l'appropriation du lieu par les différents usagers. La mixité sociale et fonctionnelle doit prédominer, la gare en serait un des marqueurs.

Emmanuel Kessler interroge Clemens Fritz, Ingénieur-Architecte à l'Office d'urbanisme de Karlsruhe, sur les particularités de la situation à Karlsruhe.

Clemens Fritz retrace l'historique des rapports entre la ville et les réseaux à Karlsruhe. Pour des raisons pratiques, la gare a été déplacée et le tracé des voies modifié au début du 20ème siècle. Depuis les années 1990 les voies abandonnées par la Deutsche Bundesbahn au milieu du 20ème siècle ont été réutilisées et renforcées en recyclant les réseaux ferroviaires existants et en les reliant aux réseaux tram. Le système tram-train permet aujourd'hui de conduire les usagers au centre de la ville. Le succès de cette innovation a conduit au Grand Projet «Kombilösung» à même de résoudre les difficultés générées par la densité des lignes au centre ville.

En conséquence des délocalisations ferroviaires autour de la gare de Karlsruhe, la ville développe de nouveaux espaces en gare, en s'ouvrant aux commerces et aux services, et en privilégiant l'accès aux personnes à mobilité réduite..

Jérôme Grange, Directeur Général de l'Agence d'Urbanisme de la région grenobloise, souligne que la gare dépasse le cadre de la ville-centre pour s'inscrire dans un environnement plus global.

Après avoir soulevé le problème de la saturation des troncs communs tram et train qui est un grand enjeu pour l'avenir, Jérôme Grange s'intéresse aux rapports entre ville-forme urbaine-déplacements et indique que c'est la nature de mobilité de la majorité des citoyens qui fait la forme urbaine. Depuis l'origine de la cité, la forme urbaine compacte était corrélée à la marche (3 km/h) et à l'interaction maximale entre producteur-client-fournisseur. Au milieu du 19ème siècle, avec l'apparition du train vapeur et du tramway électrique la vitesse moyenne de déplacement de la population passe à 15 km/h. En France de 1850 jusqu'à 1975, la forme urbaine devient celle du « doigt de gant » qui répond à l'interaction employeur-bassin de main d'œuvre.

En 1975 apparaît la ville diffuse où règne l'automobilité et la vitesse du déplacement est passée à 50km/h grâce à d'importants investissements en infrastructures routières.

Le ferroviaire peut apporter des réponses à la ville soutenable de demain s'il répond aux questions suivantes :

- Comment utiliser les gares de ce réseau ferroviaire métropolitain pour constituer des endroits de mixité sociale et fonctionnelle ?
- Les acteurs peuvent-ils accepter que les axes ferroviaires portent le développement périurbain futur ?

- Comment éviter que les parkings-relais des gares du péri-urbain ne deviennent équivalents à des diffuseurs autoroutiers ?

Le ferroviaire à l'échelle de la ville et de ses éventuels territoires métropolitains élargis constitue un paradoxe. Les TER-GV risquent d'englober les villes moyennes dans le péri-urbain de l'agglomération-centrale : ainsi Angoulême, Agen, Mont-de-Marsan deviendraient la banlieue de Bordeaux. L'exemple du réseau grenoblois doit inciter les responsables à considérer l'ensemble des gares connectant tramway et train comme un système pour appréhender les complémentarités de programmation urbaine et non se focaliser sur la seule gare centrale.

En réponse à ces questions, Michel Destot prône un inter-SCOT (schéma de cohérence territoriale) et défend l'existence de plusieurs polarités organisées dans leur complexité.

Avant de donner la parole à Jean-Claude Boulard, Maire du Mans, Emmanuel Kessler rappelle que la nouvelle gare du Mans a été inaugurée en novembre 2009.

Jean-Claude Boulard, résume les relations de la ville et de sa gare en quatre mots : compétition, coupure, hasard et volonté.

La compétition commence au 19<sup>ème</sup> siècle entre Alençon et Le Mans pour relier Rennes. Le Mans gagne la bataille de l'arrivée du chemin de fer.

Cet événement entraîne une coupure car la ville est scindée en deux, la gare se situant au nord : il faut donc à présent réduire cette saignée.

L'installation au début du 19<sup>ème</sup> siècle d'un hôpital psychiatrique constitue le hasard. Aujourd'hui, cet hôpital transféré en périphérie a libéré une réserve foncière, ce qui a constitué une chance pour le projet.

La volonté de créer une deuxième gare a convaincu la SNCF de ne pas contourner la ville. Un centre tertiaire complète le dispositif : 800 000 m<sup>2</sup> de terrain, 80 entreprises, 3 500 emplois et 100 000 m<sup>2</sup> à développer. L'arrivée du tram parachève le couronnement de ce pôle multimodal, en l'attente de l'aérien.

Ces transformations ont modernisé la ville et les Manceaux en ressentent de la fierté. La gare au cœur de la cité est une chance pour la ville.

Didier Bahin, Directeur Général des services Le Mans Métropole, insiste sur l'importance des transports dans une agglomération peu dense de 200 000 habitants car ils deviennent l'instrument de la reconquête des espaces publics. L'élaboration de différents projets permettent de recomposer la ville, de rapprocher les quartiers du centre et de créer des places piétonnes. La gare au cœur de la ville constitue un pôle avec un parvis et une galerie de transports dédiée à l'échange multimodal. Le partenariat a présidé à ces réalisations : SNCF, RFF, la Région, le Conseil général, Le Mans Métropole et un financement européen. Aujourd'hui l'objectif visé reste une interconnexion totale de l'intermodalité et de faire de la gare un quartier comme les autres.

Emmanuel Kessler sollicite les questions du public.

Guillaume Baudoin, Agglomération de La Rochelle, s'interroge sur les exigences financières de la SNCF sur son foncier qui lui semblent contradictoires avec la volonté de retisser la ville autour des gares.

Jean-Claude Boulard lui répond qu'il comprend que les partenaires ferroviaires défendent la valorisation de leur patrimoine et qu'il préconise la négociation en précisant que ce type de foncier est souvent rare et donc très précieux. De plus, ces projets de développement devraient permettre de trouver un équilibre économique.

Philippe Saurel, Adjoint d'urbanisme à la ville de Montpellier, réfute l'antinomie entre gare de centre-ville et gare périphérique et recommande l'intervention des SCOT. Il défend également le droit aux communes d'intervenir pour protéger le patrimoine.

Pour conclure cette première table ronde, André Rossinot soutient l'idée du projet partagé entre la SNCF, RFF et les collectivités locales afin de trouver des terrains d'entente et de raccourcir le temps des procédures. Il invite à la négociation globale et aux conventions de partenariat. La gouvernance s'appuie sur le projet, la méthode, la garantie, le résultat avec la volonté de travailler ensemble.

Michel Destot insiste sur la qualité esthétique de la gare du Mans et félicite l'architecte Jean-Marie Duthilleul pour le travail réalisé. Il répète que la gouvernance se fonde sur le partage des compétences et des responsabilités. Il pointe également deux retards :

1. Politiquement, la désignation des territoires moteurs manque de clarté.
2. La compétition interterritoriale nécessite des signes qui soient des marqueurs afin que la population se les réapproprie. La gare en est un exemple.

## 2<sup>ème</sup> table-ronde :

### LE ROLE STRUCTURANT DES POLES D'ÉCHANGES

Table ronde présidée par Bernadette Laclais, 1<sup>ère</sup> Vice-Présidente du Conseil Régional Rhône- Alpes et Maire de Chambéry, avec :

- Willy Demeyer, Bourgmestre de Liège et Vincent Boulard, Directeur Général de H-Stations à la Société Nationale des Chemins de fer Belges ;
- Alain Philip, Maire Adjoint de Nice délégué à l'urbanisme et à l'architecture et François Feuillade, Directeur Général adjoint de l'agglomération Nice Côte d'Azur.



Crédit photo JJ d'Angelo



Conclusion de la matinée par Jean-Marie Duthilleul, Directeur Général adjoint de Gares & Connexions et Président d'AREP.

Emmanuel Kessler présente la deuxième table ronde et demande à Vincent Boulard, Directeur Général de H-Stations à la Société Nationale des Chemins de fer Belges (SNCB), si la grande vitesse a été le déclencheur d'une réflexion sur la modernisation et sur le nouveau rôle des gares en Belgique. Vincent Boulard répond que l'arrivée du TGV a contraint la SNCB à une rapide modernisation qui a exigé beaucoup de travail depuis 20 ans. Les gares au cœur des villes (Bruxelles, Liège, Anvers) permettent d'obtenir la parfaite inter-modalité des trains nationaux et internationaux.

La ville belge ploie sous le joug de la voiture et les responsables de H-Stations ont dû considérer ce problème. La gare pour être accessible aux véhicules et aux vélos propose des parkings souterrains (avec ascenseur) ou aériens sécurisés ainsi qu'un tarif attractif pour l'usager. Ces parkings sont eux-mêmes reliés aux bretelles autoroutières et gérés par la SNCB.

Les gares belges sont translatives c'est-à-dire accessibles de tout côté afin d'éviter l'effet de scission urbaine.

La réhabilitation de la gare passe par une contribution architecturale qui procure un avantage touristique.

La gare accueille des commerces, des restaurants à vocation gastronomique, des manifestations culturelles (concerts, expositions). Sur ce dernier point Vincent Boulard précise qu'avec la collaboration des musées de la ville de Liège, des expositions se déroulent tous les 2 mois dans la gare et que ceci est très apprécié des voyageurs.

Afin de résoudre les problèmes de mobilité, les activités économiques et résidentielles se situent dans le périmètre immédiat de la gare.

Tous ces efforts ont concouru à la satisfaction de la clientèle.

Pour conclure, Vincent Boulard recommande une coopération européenne sur cette question

Emmanuel Kessler demande à Willy Demeyer, Bourgmestre de Liège, si la gare TGV a servi de moteur pour un redémarrage économique de la ville et comment s'élabore un projet urbain à partir de cette gare.

Willy Demeyer confirme qu'après les crises subies par Liège, la gare, inaugurée en 2009, a joué le rôle d'accélérateur de la stratégie de reconversion basée sur la culture et la mobilité. Des fonds européens ont subventionné en partie ces projets d'aménagement.

Le nouvel axe relie la gare à la ville par un dispositif précis (autoroute, esplanade, boulevard, passerelles) qui permet à la gare de s'ouvrir sur les différents pôles urbains, régionaux et européens avec les liaisons vers Bruxelles, Paris, Londres, Francfort.

Les promoteurs privés, en accord avec la municipalité, participe à la rénovation de la ville : bureaux, commerces, logements, hôtellerie.

La gare que fréquentent 5 à 6 millions d'usagers, demeure le levier de cette stratégie de ville qui s'appuie sur quatre axes :

1. Le tourisme et la culture : opéra, orchestres, théâtres, musées, hôtels.
2. Les logements : il s'agit de mettre fin à la paupérisation du centre-ville en « ramenant la ville en ville » tout en préservant la mixité sociale.
3. L'économie : la stratégie de reconversion concerne le fleuve, l'aéroport, les sept autoroutes et le rail. A un pôle logistique s'ajoute l'attrait du tertiaire.
4. La mobilité : un tramway viendra se connecter à la gare.

Willy Demeyer annonce que grâce à la gare TGV, Liège annoncera sa candidature à l'exposition internationale.

Alain Philip, Maire Adjoint de Nice délégué à l'urbanisme et à l'architecture, souligne la particularité du territoire de l'agglomération niçoise qui est soumis à des contraintes topographiques car situé entre mer et montagne. L'état des lieux a imposé des choix et une problématique spécifique. Les projets de renouvellement urbain se fondent sur une logique globale de maillage par les transports (le bouclage) qui s'appuie sur l'intermodalité. Des lignes de tramway à prolonger ou à créer faciliteront les interconnexions entre les différents pôles d'échanges et la liaison aéroport-port-gare.

A l'horizon 2020, l'arrivée du TGV établira la jonction avec Paris et avec le sud : Barcelone, Gênes, Turin, Milan ce qui favorisera une forte valorisation du territoire. Dès aujourd'hui, en partenariat avec Gares & Connexions, une réflexion sur la rénovation de la gare Thiers s'est engagée. Cette étude vise à dynamiser ce secteur en en faisant un vrai pôle de vie connecté aux autres quartiers par le tramway. Cette proposition associe transport-déplacement-projet urbain dans un même ensemble. Elle repose également sur un partenariat précieux avec la SNCF et sur la mutualisation des services de la ville, de la Communauté Urbaine et du Conseil général.

Emmanuel Kessler interroge François Feuillade, Directeur Général adjoint de l'agglomération Nice Côte d'Azur, sur les difficultés et les particularités dans le montage financier de ce projet.

François Feuillade répond qu'il s'agit d'une question de volonté et que le partenariat multiple permet de surmonter ces problèmes. Une convention signée en 2009 a prescrit les éléments de programmation : évaluation du foncier, de son coût et répartition des maîtrises d'ouvrage. A la mobilisation des financements s'ajoute la question de la gouvernance c'est-à-dire de la désignation d'une structure opérationnelle. François Feuillade espère profiter de l'expérience de ses prédécesseurs en la matière.

Emmanuel Kessler demande s'il est possible de générer de l'activité de services à l'intérieur de la gare. François Feuillade répond que la gare, pour s'intégrer à la ville, doit devenir un lieu de vie, un quartier urbain comme un autre.

Emmanuel Kessler demande si le financement privé est envisageable. François Feuillade répond affirmativement. Alain Philip corrobore cette réponse en indiquant que le partenariat public-privé est même indispensable.



Emmanuel Kessler interroge Bernadette Laclais, 1<sup>ère</sup> Vice Présidente en charge du développement des transports du Conseil Régional Rhône-Alpes et Maire de Chambéry, sur l'impact des projets des agglomérations sur le territoire régional.

Bernadette Laclais répond que la Région Rhône-Alpes s'articule autour d'une armature urbaine très développée avec 3 agglomérations à dimension européenne (Lyon, Saint-Etienne, Grenoble), une métropole genevoise, 5 villes de taille moyenne et un réseau très dense d'agglomérations de taille plus petite. Ce maillage territorial particulier entraîne des projets de pôles d'échanges.

Pour la Région, il est indispensable d'avoir des partenariats étroits pour impulser des développements, pour inviter à l'usage du TER et pour promouvoir les services en gare. Cette offre de transport recoupe la question de l'aménagement durable du territoire. Derrière chaque projet se jouent des stratégies de requalification urbaine, des stratégies de développement et de densification autour de ces gares. Pour toutes ces raisons, la Région est partie prenante en tant qu'aménageur du territoire régional.

Il faut également veiller à la spécificité de chaque situation et ne pas appliquer une méthode générale à tous les pôles d'échanges. Une nouvelle fois la concertation avec les partenaires locaux s'impose.

Chambéry comme d'autres villes moyennes a un projet de pôles d'échanges. On retrouve parmi ces projets à finalité différente, trois thématiques communes :

- Requalification d'un espace urbain
- Problématique de couture urbaine entre les quartiers par la voie ferrée
- Volonté de préparer l'avenir en anticipant la liaison avec les lignes nouvelles.
- Pour réussir ces différentes entreprises, le projet urbain doit être clairement identifié avec les partenaires en respectant les objectifs de réalisation et de calendrier.

Emmanuel Kessler donne la parole au public.

Pierre Quay-Thévenon, Adjoint au Maire de Saint-Denis et Vice Président de l'agglomération de Plaine Commune, déplore la disparité entre les gares parisiennes et les gares de banlieue et souhaiterait que ces dernières perdent leur statut de station pour devenir de véritables gares.

Bernadette Laclais remarque que cette préoccupation rejoint celle de sa région et qu'une réflexion est en cours avec les collectivités concernées.

Denis Grandjean, Adjoint au Maire de Nancy, regrette que certains flux de marchandises (les colis commandés par Internet) ne soient pas reconcentrés dans les gares.

Sophie Boissard envisage l'implantation de points-relais afin que les usagers récupèrent leurs colis sur leurs lieux de passage quotidien.

Emmanuel Kessler donne la parole à Jean-Marie Duthilleul pour clôturer la matinée.

Jean-Marie Duthilleul remarque que l'architecte est au carrefour des exigences les plus diverses de tous les acteurs qui interviennent dans les gares et doit trouver le projet qui fait l'unanimité.

La gare est un projet d'agglomération qui résulte du changement de dimension de la ville. En tant que porte d'entrée sur la ville, elle doit apporter la cohérence entre les dessertes ferroviaires et urbaines.



Crédit photo JJ d'Angelo

La gare est un projet multi-acteurs et multi-décideurs car chaque partenaire détient une partie de la décision ce qui augmente la complexité de la situation et impose l'invention d'un projet commun.

La gare est ainsi une invention collective qui suit une démarche itérative et non-codifiée.

### 3<sup>ème</sup> table-ronde :

### VERS LA GOUVERNANCE PARTAGÉE DES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT : DES PARTENARIATS D'INGÉNIÉRIE URBAINE ET D'INGÉNIÉRIE FINANCIÈRE

Table ronde présidée par Claude Martinand, Vice-Président du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, avec :

- Alain Weber, Directeur du Département politique de la Ville et développement Urbain du réseau Caisse des Dépôts et Consignations ;
- Jean-Louis Subileau, Directeur Général délégué d'Euralille ;
- Jean-François Retière, Vice-Président de Nantes Métropole chargé des déplacements et des transports collectifs.



Crédit photo JJ d'Angelo

Emmanuel Kessler interroge Claude Martinand, Vice Président du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, Premier Président de RFF, Président de l'Institut de la gestion déléguée, sur les relations RFF – SNCF quant à la gouvernance partagée des projets et sur les difficultés liées à la multiplicité des acteurs.



Claude Martinand retrace brièvement l'histoire des gares à l'aide de quelques exemples symboliques. Les gares sont des polarisateurs d'espace urbain qui concentrent des flux massifs et génèrent de la richesse, du lien social et une certaine forme de culture. La conception, la gestion et la réalisation des projets impliquent une coopération voire une confrontation entre les acteurs publics et privés.

Emmanuel Kessler questionne Jean-Louis Subileau, Directeur Général Délégué d'Euralille, sur son expérience à Euralille comme pôle économique majeur, sur le montage de l'opération dans sa gouvernance et dans son financement.

Jean-Louis Subileau indique qu'Euralille est fille du TGV et le fruit d'une longue bataille de Pierre Mauroy pour obtenir le passage par Lille de la liaison Paris-Londres, puis l'implantation de la gare TGV au cœur de la ville. La Région et la ville ont dû payer cher pour y parvenir : dès le départ il s'est donc agi d'un « partenariat » établi sur la base d'un rapport de forces « musclé » ! Le résultat de cette bataille est la visibilité de la gare Lille-Europe dans une mise en scène des réseaux et son intégration complète à « la turbine tertiaire » avec l'implantation de deux tours au dessus des voies. Ces projets ont heureusement entraîné une forte concertation dans leur phase de conception et un dynamisme sans précédent dans l'exécution. L'objectif était de métropoliser Lille au travers de deux gares, celle des Flandres et Lille-Europe et de créer l'opération Euralille.

Aujourd'hui, les gares comptent 22 millions de passagers par an et Euralille 800 000 m<sup>2</sup> de SHON (Surface Hors Oeuvre Nette). Il faut repenser le développement à terme du secteur pour faire face à l'augmentation des trafics TER et TGV et au nécessaire renforcement urbain du centre de la Métropole. Certains pose la question de l'opportunité d'une troisième gare afin de surmonter les problèmes de saturation et de capter le passage du Thalys. Pour Jean-Louis Subileau, un réaménagement des deux gares existantes permettrait d'augmenter leurs capacités. Un groupe de pilotage composé de la Région, de la Communauté urbaine, de la Ville de Lille, de RFF et de la SNCF étudie la question sous forme de discussion globalisée à l'échelle de l'aire métropolitaine (2 millions d'habitants) afin de lister les aménagements, leur financement et de prévoir le long terme. La réflexion urbaine « Euralille 3000 » est intégrée à cette démarche..

Pour conclure, Jean-Louis Subileau rappelle que le partenariat suppose que la logique et les objectifs de chacun des acteurs (ainsi sur les fonctions « centrales » des gares revendiquées par gares) puissent être confrontés sans tabous (ce qui n'est pas encore le cas) et qu'un contrat en bonne et due forme soit négocié. Il ne faut pas craindre d'affronter les inévitables contradictions pour parvenir à des arbitrages solides. Dans certains cas de blocage du processus, Jean-Louis Subileau appuie la proposition de Claude Martinand d'avoir recours à un médiateur pour régler les différends afférents à la gouvernance partagée.

Emmanuel Kessler donne la parole à Jean-François Rétière, Vice Président de Nantes Métropole en charge des déplacements et des transports collectifs, pour présenter le projet de Nantes.

L'élaboration du projet s'effectue dans la confrontation de cultures différentes mais l'objectif demeure d'être utile à l'usager. En ce qui concerne Nantes, ce projet est intégré dans le projet urbain avec une



## Gares & Connexions



restructuration complète du cœur de ville. Compte-tenu de l'intermodalité existante et de la densité des flux de voyageurs les enjeux sont importants.

Jean-François Rétière distingue deux éléments dans la gouvernance. Le premier relève de la gestion de l'espace et concerne les capacités de construction avec l'épineux problème du foncier RFF-SNCF. A ce niveau, la confrontation de projets favorise l'émulation. Le second porte sur les coûts, les financements et fait problème. C'est ici que le dialogue s'avère indispensable, un dialogue franc qui doit se fonder sur la transparence et sur une identification précise des contraintes de chacun. Ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Emmanuel Kessler demande à Alain Weber, Directeur du Département politique de la Ville et Développement Urbain du réseau Caisse des Dépôts et Consignations, « de quelles façons mobiliser de l'investissement sur ces projets ? »

Alain Weber prend pour exemple la mise en œuvre d'une des lignes budgétaire « Les villes de demain » du Programme pour les Investissements d'Avenir qui s'élève à 1 milliard sur les 35 que représente le Grand Emprunt. Autour du thème de la gare, on retrouve les quatre thèmes de la ville de demain : mobilité, réseaux-connexions-énergie, bâti performant, espace public-environnement. Ce sont les grandes collectivités qui bénéficieront de ce financement sous les formes suivantes : subventions d'investissement, bonification de prêt, co-financement d'études, investissement en fonds propres avec constitution de sociétés. Ce dernier point fera appel à la gouvernance car il s'agira de créer des structures, des sociétés dédiées, de constituer des tours de table avec identification des partenaires pour lever de la ressource bancaire (effet de levier). Les collectivités locales constituent les principaux porteurs de projets qui seront soutenus par des apports de financement privé.

Claude Martinand estime que le partage des risques doit précéder le partage des financements.

Charles Descours de la Fédération des SPL (Sociétés Publiques Locales) rappelle que les SEM (Sociétés d'Economie Mixte) sont engagées dans nombre d'aménagements de gares au côté de Gares & Connexions.

Chantal Duchêne, experte en transport, Adjointe au maire à Ivry sur Seine, pense que les montages financiers doivent se faire à l'échelle de l'agglomération et de l'intercommunalité. Ce que confirme Alain Weber.

#### 4<sup>ème</sup> table-ronde :

### LA GOUVERNANCE PARTAGÉE DES PROJETS URBAINS AUTOUR DES GARES : UNE STRATÉGIE GAGNANT-GAGNANT

Table ronde présidée par André Rossinot, avec :

- Jean-Luc Rigaut, Maire d'Annecy ;
- Rémi Béchaux, Directeur Général adjoint du Grand Nancy.



Crédit photo JJ d'Angelo

André Rossinot souligne la qualité des débats et remarque que la gouvernance est une des conditions indispensables du succès. La gageure consiste à aller plus vite avec moins d'argent et requiert de ce fait l'expertise de chaque partenaire dans l'invention de projet. L'esprit de travail qui a présidé à ces débats est un esprit respectueux des contraintes de chacun conjoint à une opération d'enrichissement et de découverte réciproque entre les agglomérations, les autorités organisatrices de transports (AOT), la SNCF et Gares & Connexions.

La croissance du transport public devient en effet corollaire de l'évolution de la ville.

André Rossinot présente le projet Nancy Grand Cœur en tant que pôle métropolitain entre Thionville, Metz, Epinal et insiste sur la stratégie d'émergence d'un concept d'unité lorraine et de partenariat avec les voisins européens.

Rémi Béchaux, Directeur Général Adjoint du Grand Nancy, évoque les trois étapes de ce projet :

1. Faire connaissance
2. Établir des diagnostics partagés et partager une connaissance : échanges de problématiques, de compétences, d'expériences
3. Moment charnière : temps de la convergence.
4. Reste maintenant à construire un projet commun avec les mêmes partenaires.

La stratégie d'aménagement de Nancy Grand Cœur intéresse l'ensemble des communes limitrophes. L'enjeu de ce projet opérationnel consiste à faire la couture entre les quartiers historiques (17<sup>ème</sup> et 18<sup>ème</sup> siècles), le patrimoine des années 60-70 et les quartiers centraux du 19<sup>ème</sup> siècle et donc d'allier tradition et modernité de demain. Ce programme 3/3 se répartit ainsi : 1/3 réservé à des bureaux et à des activités économiques. Le quartier de la gare sera d'abord un quartier d'affaires doté d'un nouveau Centre de Congrès implanté à 50 mètres du quai n°1. Un autre tiers réservé à un programme résidentiel et le dernier tiers réservé aux équipements et services publics. La liaison entre la ville ancienne et l'espace ferroviaire se fera par « un quai vert ».



André Rossinot présente Jean-Luc Rigaut, Maire d'Annecy et Ingénieur SNCF, membre du groupe de travail AMGVF, FNAU, Gares & Connexions.

Jean-Luc Rigaut analyse le travail mené et relève les quelques points suivants :

- La SNCF s'emploie au développement de pôles d'échanges sur tout le territoire notamment à travers l'aide des contrats de projet État-Région. La transformation des gares en pôles d'échanges s'est effectué en partenariat avec les AOT, les collectivités locales, la SNCF et RFF et a permis l'installation de nouvelles formes de gouvernance.

- A ce jour, la gare s'inscrit très souvent dans un projet d'aménagement urbain ce qui lui confère une nouvelle dimension. L'idée qui prévaut consiste à installer une gouvernance élargie sur les bases suivantes :

- Réaliser un diagnostic territorial commun et partagé
- Évaluer les objectifs motivés par des volontés communes
- Rechercher les services complémentaires
- Intégrer l'aménagement urbain dans le projet de gare
- Signaler la gare comme marqueur de la ville

Cet ensemble de données impacte aussi l'aménagement privé urbain autour de la gare.

- Il faut maintenant réfléchir à la mise en place de conseils de gouvernance locaux qui s'occuperaient de la gestion fonctionnelle des différents espaces publics des pôles d'échanges.

Le groupe de travail cherche à définir les principes globaux de ces nouvelles formes de gouvernance et à envisager les déclinaisons locales en respectant chaque typologie.

Il faut contractualiser, rendre visibles les moyens et les engagements.

Le mode précis de gouvernance dans chaque territoire demeure à définir localement : syndic, GIP ...

L'idée de gouvernance entre la ville, l'intercommunalité, les AOT, la SNCF et RFF se dessine autour du projet d'investissement. Il reste à construire le mode de gestion adéquat du fonctionnement des pôles d'échanges.

- Un dernier axe de réflexion concernera les gares dépourvues de projet qui connaissent aussi des problèmes : ce sera un des chantiers futurs du groupe de travail.

Emmanuel Kessler demande si le citoyen aura sa place dans ce mode de pilotage de projet et donne la parole à André Rossinot pour sa conclusion.



## CONCLUSIONS

André Rossinot et Sophie Boissard.

André Rossinot situe le travail de cette première année à une étape de réflexion liée à l'échéancier du Grenelle-ville durable. Le monde de la ville et de la gare est un monde partagé avec l'usager-citoyen qui est consubstantiel au développement durable, fondement du « vivre ensemble ». Il présente un schéma de gouvernance globale qui distingue deux pôles : le projet opérationnel transport piloté par Gares & Connexions et le projet opérationnel aménagement urbain piloté par la collectivité locale et les acteurs publics. Ces deux pôles ne sont concevables que dans leur interaction sous-tendue par des échanges. Ce dispositif inclut la participation de l'usager car l'adhésion du citoyen demeure le pacte fondateur du « faire et vivre ensemble ».

Ce nouveau mode de gouvernance aboutit à l'émergence d'une nouvelle culture.

Sophie Boissard remarque que la problématique des gares et des déplacements rencontre en réalité les problématiques plus larges d'aménagement et d'utilisation de l'espace public qui est un enjeu démocratique majeur et un choix de société.

Elle retient de ce colloque trois points de consensus et un chantier à venir pour l'année 2011.

1. Les systèmes de gare ont un rôle structurant à l'échelle des territoires. La mobilité renvoie aux différents usages de la ville qui se construisent autour et à partir du système de gares. La gare en tant que porte d'entrée est aussi un emblème du territoire.
2. La nature des enjeux et des problématiques très concrètes que soulève l'aménagement des gares : reconquête du centre ville, effacement des cicatrices urbaines, requalification des quartiers, recomposition des espaces à partir des friches ferroviaires, la place à imaginer dans l'espace urbain pour des transports collectifs en site propre pour éviter les problèmes de congestion.
3. La nécessité d'une démarche partenariale : il n'y a pas un seul mode de gouvernance des gares mais plusieurs compte tenu de la multiplicité des intervenants et de la variété des territoires et des projets. Dans cette démarche partenariale apparaît un facteur crucial : le temps. Avant le temps de l'action de l'aménagement, il faut se donner le temps de l'étude et de la compréhension des problèmes car l'erreur collective aurait des conséquences plus lourdes : une fois le projet construit, il faut au contraire aller vite, désigner un porteur pour éviter l'enlisement. Cette vision est maintenant partagée par tous, c'est l'un des acquis de ce groupe de travail avec l'AMGVF et la FNAU. Des réflexions sont d'ailleurs lancées avec l'Association



Gares & Connexions



des Régions de France (ARF) et l'Association des Maires de France (AMF) pour généraliser la démarche et faire connaître les bonnes pratiques à l'échelle régionale et communale.

Le chantier majeur demeure le financement, le modèle économique.

Tous les acteurs font face à des contraintes bien réelles : les collectivités locales comme les opérateurs ferroviaires, qui s'inscrivent dans un système ferroviaire à rente négative et fortement tributaires des contributions publiques, imposent une sélectivité dans le choix des projets à financer. Il y a en tout cas nécessité absolue d'une approche croisée et partagée entre les acteurs. C'est pourquoi il est nécessaire que tous comprennent le modèle économique d'un pôle d'échanges.

Le pragmatisme doit présider à l'élaboration d'un modèle de gouvernance : d'abord une démarche d'aménageur portée le cas échéant par une société puis une structure pour assurer la gestion de l'équipement.

Dans le but de progresser ensemble, la prochaine année de travail sera consacrée à l'étude du modèle économique.



Crédit photo JJ d'Angelo