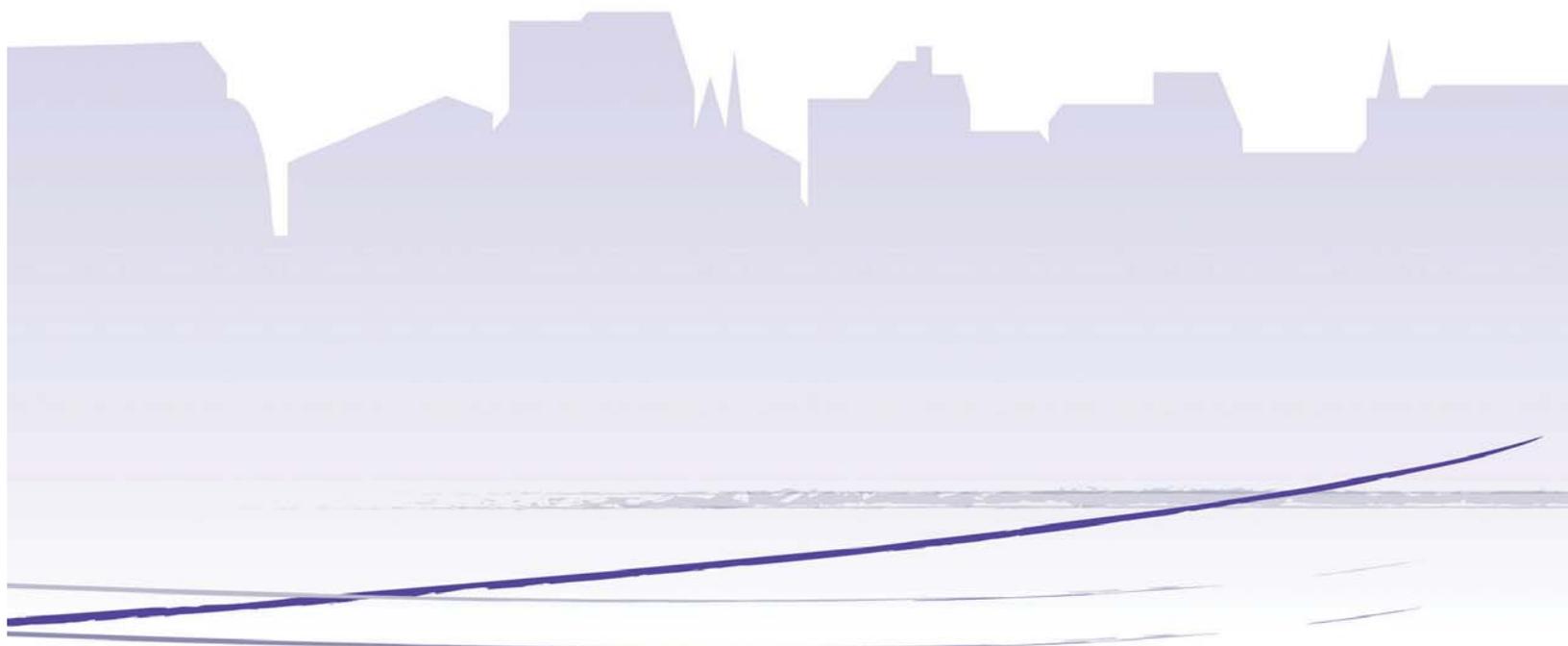




2^{ème} édition

Les gares au *CEUR* de la ville durable

La gouvernance de la gare :
acteurs, rôles et premiers résultats



en partenariat avec



2^{ème} édition

Les gares au **COEUR** de la **ville durable**

La gouvernance de la gare : acteurs, rôles et premiers résultats ?

Mot d'accueil par André Rossinot, Secrétaire Général de l'Association des Maires des Grandes Villes de France (AMGVF), Premier Vice-Président de la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU), Maire de Nancy et Guillaume Pepy, Président de SNCF

Allocution d'ouverture par Nathalie Kosciusko-Morizet, Ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

Table ronde 1

QUEL RÔLE POUR LA MOBILITÉ DANS LA VILLE DURABLE ?

Présidée par André Rossinot

Le contexte sociétal et législatif, le rôle catalyseur des mobilités dans la ville durable

Louis Nègre, Premier Vice-Président du Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART), Sénateur des Alpes-Maritimes, et Maire de Cagnes-sur-Mer

Jean-Marc Michel, Directeur Général de l'Aménagement, du Logement et de la Nature

Sylvain Haon, Directeur Exécutif du réseau européen Polis

Table ronde 2

LA GOUVERNANCE DES GARES : QUEL RÔLE DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET DES OPÉRATEURS DE TRANSPORT ?

Présidée par Alain Rousset, Président de l'Association des Régions de France (ARF), Président du Conseil Régional d'Aquitaine, Député de Gironde

Les pôles d'échanges comme laboratoires d'une nouvelle gouvernance

Philippe Marie, Directeur adjoint aux Transports et Grands Travaux, Ville de Cannes et Bertrand Wolkowitsch, Directeur Général Adjoint du Pôle Aménagement, Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur

Daniel Delaveau, Maire de Rennes, Président de Rennes Métropole

Jean-Luc Rigaut, Maire d'Annecy et Christophe Babé, Directeur de la Société Intercommunale des Bus de la Région Annécienne (SIBRA)

Ouverture par Bruno Gazeau, Délégué Général de l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP)

Table ronde 3

LA GARE : PLATE-FORME MULTIMODALE ET PORTE D'ENTRÉE DES TERRITOIRES ?

Présidée par Roland Ries, Président du GART, Premier Vice-Président à la Communauté Urbaine de Strasbourg, Sénateur du Bas-Rhin, Maire de Strasbourg

La gare, lieu de connexions entre les différents modes de transports, au service des territoires

Eric Chareyron, Directeur marketing de Keolis Bordeaux

Pierre Boutier, Directeur régional SNCF Aquitaine Poitou-Charentes

Jean-François Debat, Maire de Bourg-en-Bresse

Table ronde 4

LA GARE : PÔLE DE SERVICES PUBLICS ET COMMERCIAUX

Présidée par Sophie Boissard, Directrice Générale de Gares & Connexions
Des nouvelles attentes voyageurs en gares, évolution des services et produits en gares

Bernadette Laclais, Première Vice-Présidente de la Région Rhône-Alpes et Maire de Chambéry

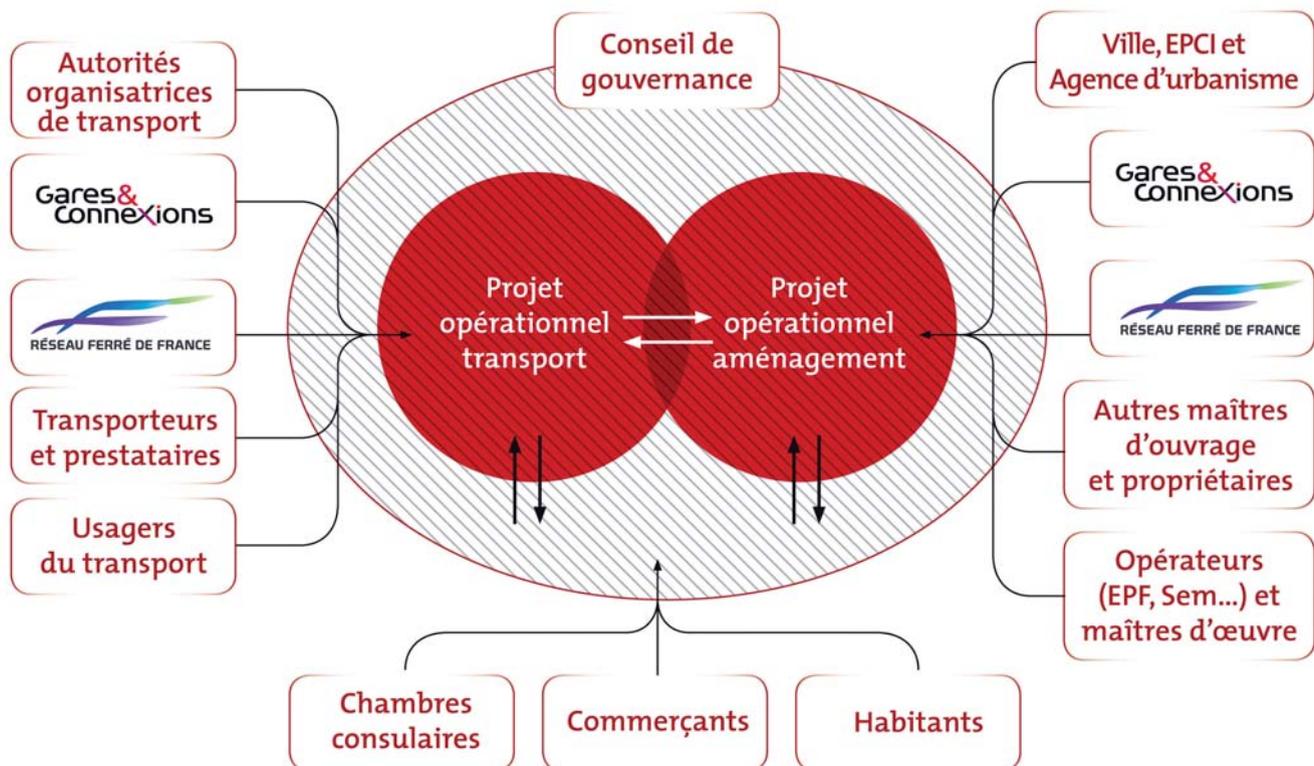
Gérard Hamel, Maire de Dreux et Bruno Lucas, Directeur Général Adjoint de Pôle Emploi

Barend Kuenen, Directeur du Développement International au NS Poort, Chemins de Fer Néerlandais et Rodolphe Carle, Président du « Groupe Babilou – 1001 Crèches »

Synthèse des travaux de la journée par Sophie Boissard



Gouvernance villes et gares



COLLOQUE

Les gares au cœur de la ville durable

2^{ème} journée : « La gouvernance de la gare : acteurs, rôles et premiers résultats ? »

Mercredi 22 juin 2011, Maison de la Chimie, Paris

Emmanuel Kessler, journaliste animateur de cette journée d'échanges et débats donne la parole à **André Rossinot**, Secrétaire Général de l'Association des Maires des Grandes Villes de France (AMGVF), Premier Vice-Président de la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU), Maire de Nancy, afin d'ouvrir le colloque.

André Rossinot souligne les convergences entre le Grenelle et son application concrète au niveau de la ville car les projets urbains autour de la gare restent au cœur d'une vision partagée sur les mobilités. Convergence aussi avec les différents partenaires : AMGVF, Agences d'Urbanisme, Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions Publiques (CERTU), Groupement des Autorités Responsables des Transports (GART), Association des Régions de France (ARF), qui témoigne d'un état d'esprit reposant sur la volonté politique partagée et l'acceptation d'écouter l'autre dans une démarche d'éco-construction. André Rossinot rappelle ce qu'est « l'esprit de Mogador » : partager les bonnes pratiques, échanger, débattre sur les outils, les désirs et les contraintes de chacun. La mise au point d'un conseil de gouvernance autour des gares a fait émerger deux types de problèmes. Le premier touche à la mobilité sous toutes ses formes. Le second

concerne l'insertion de la gare dans la ville en fonction des projets urbains. André Rossinot insiste sur le rôle directeur des collectivités locales dans ce dispositif d'aménagement et de contractualisation sur des projets partagés.

André Rossinot rend hommage à Jean-Marie Duthilleul qui a été l'initiateur de l'esprit urbain autour des gares, de la beauté restituée à la gare. « Que les villes soient l'avenir de l'Europe » indique cette poussée du fait urbain, cette nécessité d'accueillir toutes les mobilités afin de rendre possible le vivre ensemble dans une ville partagée, belle, agréable et utile. La mise en place progressive du schéma de la gouvernance respecte la diversité et la culture des différents acteurs et s'inscrit dans une dynamique du partage, de l'écoute et du projet partagé afin d'entraîner l'adhésion de la population. Ce deuxième colloque s'appuiera sur l'écoute, le retour d'expérience, l'obligation et l'envie de faire ensemble, de partager. Pour André Rossinot la modernité aujourd'hui, c'est la gestion de la complexité.

Après quelques mots de remerciements, **Guillaume Pepy**, Président de SNCF, énonce trois remarques liminaires.

1. A l'issue du rapport de Fabienne Keller sur les gares, l'identification d'une cinquième branche de SNCF, Gares & Connexions, dirigée par Sophie Boissard,



André Rossinot

Photos © Cyril Delettre

s'avérait indispensable pour engager un renouveau des gares. Deux raisons ont présidé à cette création :

- les gares se sont transformées en de nouveaux centres villes et sont devenues multimodales.
- l'arrivée de la concurrence imposait que Gares & Connexions profite de l'autonomie, de l'indépendance et de la neutralité requises.

L'objectif demeurant que les gares soient ouvertes, partagées entre les différents modes et gérées de façon nouvelle. Ce renouveau des gares concerne 20 projets majeurs en France et 200 projets de rénovation.

2. Ce renouveau implique aussi une méthode nouvelle qui se fonde sur la co-gestion avec les associations d'élus

(GART, UTP, AMGVF). L'expérience de Nancy Grand Cœur demeure encourageante car elle s'appuie sur une nouvelle gouvernance des gares qui allie ouverture et dialogue pour trouver des réponses aux questions stratégiques, opérationnelles et financières.

Guillaume Pepy repère toutefois des contradictions d'intérêts. D'un côté SNCF et RFF veulent valoriser leur patrimoine et conserver des espaces ferroviaires. De l'autre, des villes et des agglomérations de communes qui ont des réserves foncières et des ambitions urbaines importantes mais avec un redoutable problème de financement. Puis les Régions qui financent les frais de fonctionnement des gares via le TER et ses conventions (de la moitié aux deux tiers). Seul un dialogue ouvert et constructif permettra de résoudre ces contradictions.

3. Le financement public et celui des collectivités territoriales reste une difficulté majeure au vu du nombre de projets en cours. Cependant quelques pistes méritent d'être exploitées :

- Privilégier la restauration et la rénovation des infrastructures existantes.
- Réunifier gare ferroviaire et routière afin de faciliter la vie des voyageurs et le financement.
- Mieux articuler les différents modes de transport en un lieu unique et centralisé afin de trouver des synergies opérationnelles, fonctionnelles et financières.
- Installer en gare tous les modes doux et innovants.
- Unifier en un lieu les transports urbains et collectifs afin de profiter d'une réserve de fréquentation.



Guillaume Pepy

Ce nouvel élan pour les gares doit être partagé par tous.

Nathalie Kosciusko-Morizet, Ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, observe que parmi de nombreux enjeux, la gare constitue la première image d'une ville ou d'une région, sa porte d'entrée. Les nouvelles missions des gares renforcent leur identité et favorisent leur extension vers autre chose. L'ouverture à la concurrence changera le rôle de la gare. Par cette opportunité, elle deviendra prestataire de services à la disposition des demandeurs et appliquera avec rigueur les principes de transparence et de non-discrimination ce qui donnera à Gares & Connexions un gain d'identité. Le Décret-Gare, qui sera publié cet été, accordera une autonomie à la hauteur des responsabilités et des ambitions des 3 000 gares de France. La gare s'inscrit non seulement dans son environnement mais peut devenir un lieu d'innovations environnementales. En tissant des liens avec les espaces publics voisins, avec l'urbanisme, la gare incarne le lieu de transformation de la ville. Avec l'inter-



Nathalie Kosciusko-Morizet

modalité qui doit progresser plus vite, la gare de demain sera au cœur de la chaîne des déplacements, une clé de la transformation vers des moyens de transport sobres et propres. Ceci ne peut fonctionner que si la gare demeure au service des usagers et de leurs préoccupations afin d'assurer accessibilité et convivialité. Les petites gares pourraient être des lieux de permanence des services publics en lien avec les collectivités, à l'exemple des Points d'Information et de Médiation Multiservices (PIMMS) ou de la crèche de la gare de Roanne. Pour se doter de ce nouveau visage, la gare a besoin d'une gouvernance qui réunit tous les partenaires concernés. Les Instances Régionales de Concertation, récemment créées, visent à garantir le partage des projets et le respect de tous les avis. Pour conclure, Nathalie Kosciusko-Morizet donne rendez-vous aux Assises du Ferroviaire à l'automne prochain.

Emmanuel Kessler présente le programme de la journée et les quatre tables rondes.

TABLE RONDE 1

Quel rôle pour la mobilité dans la ville durable ?



De gauche à droite : Jean-Marc Michel, Louis Nègre, André Rossinot et Sylvain Haon

Présidée par **André Rossinot**.

Les intervenants sont :

Jean-Marc Michel, Directeur Général de l'Aménagement, du Logement et de la Nature au Ministère de l'Ecologie.

Louis Nègre, Premier Vice-Président du GART, Président de la Fédération des Industries Ferroviaires, Sénateur des Alpes-Maritimes, Maire de Cagnes-sur-Mer.

Sylvain Haon, Directeur Exécutif du réseau européen Polis.

Dans son introduction, **André Rossinot** énonce les thèmes abordés par cette table ronde : le développement durable, les mobilités, l'intermodalité, les lieux de vie et de déplacements partagés. Thèmes qui prennent en compte l'environnement, la cohésion sociale et territoriale, les formes nouvelles de développement économique. Comment gérer positivement cette complexité ? Les transports doivent rester au service des personnes et de leur mobilité d'où l'importance du rôle dévolu aux élus et aux associations. Ces nouveaux rapports se fondent sur

la transversalité qui prône l'écoute, le partage et le respect. Le débat public doit nourrir la démocratie et l'adhésion à des projets partagés. L'élu est le garant de cette approche même si elle se révèle difficile surtout dans cette période de crise et de mutation. Cependant la vertu du paradoxe nous amène à inventer des solutions, à être innovants. L'Europe est un laboratoire politique qui doit favoriser la création et la reconquête des esprits. Le fait urbain est représentatif de la réalité humaine car les villes ont toujours joué un rôle majeur grâce aux transports et à la mobilité. Quant au territoire, la progression de l'intercommunalité urbaine se traduira lors des prochaines municipales par le support électoral. En ce qui concerne l'agglomération du Grand Nancy (500 000 habitants et 450 communes), l'enquête-ménage réalisée par le CERTU est porteuse d'innovations de gouvernance et permettra de progresser sur l'interterritorialité : une communauté urbaine co-construisant avec une dizaine d'intercommunalités et avec des pôles urbains.

Emmanuel Kessler demande à **Jean-Marc Michel** s'il a observé la reconquête autour des gares de la ville sur elle-même.

Jean-Marc Michel affirme que les gares sont des prétextes pour réinventer la ville en ceci que leur aménagement contribue au renouveau de la ville. Les gares doivent être compatibles avec la construction urbaine et avec le renouveau de la politique des transports qui tous deux sont imprégnés des lois de Grenelle 1 et 2. Les gares doivent être capables de réagir à l'arrivée des lignes à grande vitesse, de réagir à une politique régionale de transport express et de réagir à la naissance des transports en commun en site propre. La ville et la gare ont donc intérêt à cultiver ensemble cette nouveauté issue du Grenelle : l'intermodalité. Les gares sont en ville une sorte de paradoxe, une espèce d'extraterritorialité avec sa complexité technique et son autonomie. Il convient donc de réinstaller la gare dans un projet de ville



Jean-Marc Michel

comme espace de communication, de services, de détente voire d'accueil organisé. Qu'elle soit rotule et non plus frontière.

Le défi de la gare sous tous ses aspects est d'être au rendez-vous des besoins de notre société. La démarche « Ecocité » que ce soit à Rennes, à Strasbourg, à Nice ou à Metz donnera à la gare une nouvelle fonctionnalité.

Ces progrès dans les domaines social, environnemental, économique permettront peut-être de résoudre quelques problèmes financiers, de faire évoluer les méthodes de gouvernance (logique de projets collectifs et de projets partagés) avec une vision à bonne échelle (celle du Schéma de cohérence territoriale, SCOT) combinant développement urbain et développement des transports.



Louis Nègre

Emmanuel Kessler invite **Louis Nègre** à donner son avis sur la reconquête urbaine autour des problèmes de transport.

Louis Nègre insiste sur l'évolution des mentalités des élus et de la population. Le chemin de fer et la gare sont replacés au centre de nos préoccupations au détriment de l'automobile. La vision des modes de transport est indissociable de la vision de l'aménagement du territoire. Il s'agit d'un changement radical qui se

traduit par la préférence accordée aux transports en commun et qui confère à la gare un rôle central. Des autorités de mobilité durable doivent gérer l'ensemble de la chaîne des déplacements, stationnement compris. Quant à la gouvernance, Louis Nègre préconise la nomination d'un « chef d'orchestre », représentant de l'intercommunalité. C'est la condition d'une gouvernance efficace, fédératrice et constructive. Pour conclure, Louis Nègre estime que le péage urbain doit financer les projets relatifs aux transports en commun.

Emmanuel Kessler donne la parole à **Sylvain Haon** afin de replacer le débat dans une perspective européenne.

Pour Sylvain Haon les villes européennes partagent les mêmes objectifs pour la mobilité urbaine. Elles souhaitent améliorer la mobilité et l'accessibilité pour maintenir la cohésion sociale, soutenir l'activité économique à travers une politique des territoires, réduire l'impact du transport sur l'environnement et la congestion et améliorer l'efficacité énergétique de l'ensemble du système. Deux points sont à souligner cependant :

GARES & CONNEXIONS



Sylvain Haon

- L'évolution démographique des villes varient entre les Etats et entre certaines villes, notamment selon leur taille. Alors que la population de grandes villes continuera à s'accroître, certaines villes moyennes, notamment à l'Est de l'Europe, verront leur nombre d'habitants diminuer très significativement au cours des vingt prochaines années.
- La crise financière et les politiques de rigueurs budgétaires frappent de plein fouet les collectivités locales et le financement des transports urbains dans de nombreux Etats européens.



GARES & CONNEXIONS

L'un des défis principaux consiste à travailler à une meilleure intégration des systèmes de mobilité urbaine. Dans cette perspective, les gares sont des éléments-clés. Un sondage élaboré par Eurobaromètre illustre l'importance de l'intégration des réseaux et l'importance des gares pour atteindre les objectifs de report modal. L'intégration concerne différents domaines : l'intermodalité, l'information, le système de paiement, la gestion des réseaux. Il convient donc de passer d'un raisonnement de gestion des mouvements de véhicules à un raisonnement de déplacement des personnes. Le succès de grands projets ferroviaires dépendra aussi du succès de la rénovation des gares.

Emmanuel Kessler donne la parole à l'auditoire.

Jean-François Hogu, Fédération nationale des Usagers du Transport, demande comment intégrer les « gares à la campagne » dans la mobilité durable du territoire de la ville.

Jean-Marc Michel répond qu'il faut quitter la seule logique ferroviaire pour une logique territoire c'est-à-dire combinée avec une planification urbaine et que les aménagements autour de ces « gares betteraves » pourraient être eux-mêmes financeurs de projets urbains.

A une question sur les différences de tarification, Louis Nègre suggère une mise en cohérence entre le stationnement et le trajet.

Esther Dubois, Direction Prospective Mobilité Transport à Clichy-Montfermeil, s'interroge sur la conception des gares. André Rossinot répond qu'un projet opérationnel de transport doit s'accompagner d'un projet opérationnel d'aménagement autour de la gare. Cette dualité appelle de nouvelles formes de gouvernance. Ainsi, les techniciens, les ingénieurs, les urbanistes, les élus et les citoyens concourent ensemble car on a besoin d'accepter les paroles multiples pour prendre de bonnes décisions.

TABLE RONDE 2

La gouvernance des gares : quel rôle des collectivités territoriales et des opérateurs de transport ?



De gauche à droite : Christophe Babé, Jean-Luc Rigaut, Alain Rousset, Philippe Marie, Bertrand Wolkowitsch et Daniel Delaveau

Présidée par **Alain Rousset**, Président de l'Association des Régions de France (ARF), Président du Conseil Régional d'Aquitaine, Député de Gironde.

Les intervenants sont :

Daniel Delaveau, Maire de Rennes, Président de Rennes Métropole, Président de l'Assemblée des Communautés de France (ACDF).

Bertrand Wolkowitsch, Directeur Général Adjoint du Pôle Aménagement, Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Philippe Marie, Directeur Adjoint aux Transports et Grands travaux de la Ville de Cannes.

Jean-Luc Rigaut, Maire d'Annecy.

Christophe Babé, Directeur de la Société Intercommunale des Bus de la Région Annécienne (SIBRA).

Emmanuel Kessler évoque le projet d'un pôle d'échanges multimodal à Rennes et

demande à **Daniel Delaveau** comment lier la grande vitesse à la mobilité locale.

Daniel Delaveau considère que la création d'un pôle d'échanges multimodal reste un projet urbain parmi d'autres avec sa complexité et sa spécificité. A



Daniel Delaveau

Rennes, l'enjeu essentiel est lié au développement de la mobilité et des transports régionaux ainsi qu'au succès des politiques intermodales développées. Le pôle d'échanges multimodal étant au cœur de la ZAC EuroRennes (180 000 m² de bureaux, de commerces, de logements), il faut donc construire un projet urbain qui intègre l'ensemble de ces dimensions. La primauté du projet c'est le politique, c'est-à-dire une vision de la ville qui doit articuler politique d'aménagement et politique de mobilité. Quant à la gouvernance, Daniel Delaveau défend le principe du « Qui paye décide ». Le contrat de pôle permet de sceller un accord entre les partenaires sur un projet, sur son enveloppe financière et sur la répartition de cette enveloppe. Daniel Delaveau pense qu'un accord sur un projet, sur des objectifs, sur les moyens permet de trouver l'organisation institutionnelle pour sa mise en place. Quant au financement du pôle d'échanges rennais, Daniel Delaveau reconnaît que les collectivités locales financent majoritairement ce projet et qu'il convient de trouver les outils institutionnels pour permettre à cette gouvernance partagée d'exister.



Alain Rousset

Emmanuel Kessler pose deux questions à **Alain Rousset** : comment concevoir le rôle des Régions dans cette nouvelle approche de la gare et de son rôle dans le développement urbain et quelle place ac-

order à la Région dans la gouvernance des projets de gare.

La réponse d'Alain Rousset est directe : la gouvernance n'existe pas, dans la mesure où nous demeurons, en réalité, dans un système parfaitement jacobin, qui renvoie à l'Etat les véritables décisions.

Loin de nier l'importance des enjeux de la gare, Alain Rousset estime que sur la notion d'intermodalité, les collectivités locales possèdent en effet le pouvoir décisionnel pour des raisons de cohérence. Cependant plusieurs facteurs compliquent fortement la situation :

- Les relations SNCF/RFF sont problématiques quant au paiement des études et au financement des gares avec l'arrivée du TGV, comme à Bordeaux.
- Les Régions sont privées de ressources par la réforme fiscale et par l'absence de croissance économique ce qui remet en cause les contrats passés.
- Les limites de l'endettement sont déjà atteintes, au regard des engagements pris, ce qui traduit potentiellement, la paralysie du système.
- En outre, le système de financement adopté surenchérit le coût d'aménagement des gares et fera du contribuable local le payeur.

Emmanuel Kessler pointe la position partisane d'Alain Rousset.

Alain Rousset rappelle que ces constats ne relèvent pas d'une sensibilité politique, mais de réalités partagées par tous les élus. A l'évidence, toutes les Régions n'ont plus de fiscalité (sauf la carte grise) et dépendent des dotations de l'Etat. Le dilemme se situe alors entre l'explosion de l'endettement et la restriction. Si l'Etat, déjà impécunieux, demande aux collectivités de payer, l'Agglomération devra alors prendre la place de la Région, mais ses propres finances sont aussi limitées. Il faudra donc inéluctablement revoir l'écosystème ferroviaire en France. Daniel Delaveau souscrit aux propos d'Alain Rousset et souhaite une

GARES & CONNEXIONS

réforme des collectivités territoriales liée à une réforme de la fiscalité locale.

Alain Rousset déplore les décisions prises par le gouvernement qui condamnent les Régions à pratiquer l'arbitrage et à faire des choix contre les investissements d'avenir.



Bertrand Wolkowitsch

Emmanuel Kessler demande à **Bertrand Wolkowitsch** comment bâtir cette nouvelle offre de transport et de mobilité à l'échelle de la Région PACA.

Bertrand Wolkowitsch souligne l'évidence des contraintes financières et signale dans la problématique des gares l'importance du financement apporté par les collectivités locales : 70 à 75%. Dans ce cadre, les Régions sont victimes de la double peine : elles participent à l'investissement avec les autres collectivités mais elles en payent aussi les frais de fonctionnement via le trafic TER. Bertrand Wolkowitsch juge cette situation anormale car la Région finance un patrimoine qui ne lui appartient pas et sur lequel elle ne possède aucun droit. Le rôle des gares dans l'aménagement urbain est fondamental comme le prouve le succès de la gare Saint-Charles à Marseille. La difficulté du montage de ces projets nécessite un pilotage politique et un suivi afin d'éviter les dérives financières. A ce sujet, Bertrand Wolkowitsch présente le projet de réouverture Avignon-Carpentras fondé sur un contrat d'axe afin de

GARES & CONNEXIONS

travailler sur des aménagements urbains autour des gares : parkings, services publics (crèche ?). En accord avec l'Établissement public foncier régional sont prévues des réservations d'emprises pour préserver l'avenir en termes d'urbanisme. La problématique des gares demeure cruciale pour les villes moyennes et est à traiter dans un cadre global qui envisage multimodalité et aspect urbain.



Philippe Marie

Emmanuel Kessler demande à **Philippe Marie** quels types de gouvernance et de financement sont prévus pour la requalification de la gare de Cannes, projet qui doit aboutir en 2014.

Philippe Marie présente le comité de pilotage qui a permis la signature de cette convention. Animé par le Député-Maire de Cannes, il regroupait les représentants des AOT, des Conseils Régional et Général, du Syndicat Intercommunal des Transports Publics de Cannes-Le Cannet-Mandelieu (SITP) et des opérateurs ferroviaires.

Plusieurs années d'échanges ont permis une compréhension des enjeux et un partage des objectifs pour aboutir à une définition du projet et à son financement qui a profité des opportunités offertes par les Grenelle 1 et 2. La gare de Cannes Centre sera un pôle d'échanges avec deux lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) appelées à desservir toute la population de l'agglomération. Le dou-

blement dans les dix ans à venir de la clientèle de la gare de Cannes Centre imposait sa transformation :

- Redispotion des accès.
- Création d'un parc-relais pour dégager l'espace devant le bâtiment gare.
- Aménagement d'un belvédère avec vue sur la Croisette.
- Recomposition de l'ensemble de la façade du bâtiment gare avec de larges fenêtres afin de rendre les quais visibles.

Ce projet de pôle d'échanges conçu avec Gares & Connexions apporte toute l'efficacité du service de transport voulue ce qui est d'autant plus important sachant que dans ce département 36% de la population réside à moins d'1 km d'une gare et 98% à moins de 10 km. Philippe Marie pense que cette logique peut être répliquée dans l'ensemble des gares TER du département. La Ville de Cannes reste attentive à ce besoin de mobilité car son avenir économique et son image sont débitrices de l'accessibilité de son centre-croisette. Quant au plan de financement, la répartition est la suivante pour un coût d'environ 38,8 millions d'euros :

La Région : 12M€

SNCF : 11,5M€

La ville de Cannes : 5M€

Le Syndicat Intercommunal des Transports Publics : 4,3M€

Le CG06 : 4M€

RFF : 2M€

En outre, la ville de Cannes a assuré la mise en service d'une opération de parc-relai avec un parking de 420 places réalisé sur une emprise réservée au Plan Local d'Urbanisme en marge du site de la gare pour un montant de 11M€ environ. L'opération de Cannes Centre est engagée et mise en service à l'horizon 2014/2015 et le parc-relai de 420 places mis en service en tout début 2012.

Emmanuel Kessler convie **Jean-Luc Rigaut** à exposer cette problématique en référence à la ville d'Annecy.

Pour Jean-Luc Rigaut la situation économique actuelle impose de réfléchir autre-



Jean-Luc Rigaut

ment sur le financement des grands projets publics croisés. A Annecy, le projet de la gare est déjà lancé et adaptable à l'arrivée des Jeux Olympiques de 2018.

La convention de financement a réuni de façon classique tous les acteurs : SNCF, RFF, la Ville, l'Agglomération, le Département, la Région, l'Etat. La spécificité d'Annecy consiste à mettre au cœur du projet les exploitants afin de définir dès la conception les niveaux de service attendu au regard de l'usager, du client, du citoyen.

La réflexion actuelle s'attache à une convention d'exploitation globale de ce pôle d'échanges qui vise à un système de gestion partagée d'un site. Ce conseil de gouvernance de la gare pourrait être placé sous la présidence des collectivités locales (le maire de la ville).

Une étude juridique est en cours pour décider de cette question. Dans la situation actuelle, le pragmatisme prévaut en attendant d'être à disposition d'une entité juridique reconnue. Les systèmes retenus (syndic, GIE, conseil de gouvernance) auront pour but d'assurer une transparence financière totale et une clarification des responsabilités.

Jean-Luc Rigaut conclut son intervention en listant les freins : la Région et sa convention TER-SNCF difficilement transposable au niveau de la gare, le problème du foncier, le coût de maîtrise d'ouvrage de ce que chacun apporte qui requiert clarté et lisibilité.



Christophe Babé

Emmanuel Kessler demande à Christophe Babé comment procéder afin que l'offre de transport soit plus attractive, plus comode et mieux utilisée par chacun.

Christophe Babé revient sur la gouvernance des gares, sur le rôle des collectivités territoriales et des opérateurs de transport. La SIBRA est une société d'économie mixte qui a pour actionnaires majoritaires les collectivités publiques. Pour la SIBRA un client est aussi un citoyen à satisfaire. La notion de gouvernance est liée à la notion de service définie par la collectivité et mise en œuvre par les opérateurs. Les AOT, la Région, le Conseil Général, la Communauté de l'Agglomération d'Annecy (C2A) ont prescrit quatre engagements de service au niveau du pôle multimodal d'Annecy :

1. Pouvoir faire le choix de son mode de transport.
 2. Donner l'information en temps réel des départs, des parcours, des durées.
 3. Garantir la dernière correspondance.
 4. Assurer la prise en charge des PMR.
- Suite à son expérience annécienne, Christophe Babé pense que l'intégration des opérateurs dans des comités techniques ou de pilotage constitue déjà un préalable à la gouvernance qui peut garantir la pérennité et l'amélioration du système de gouvernance.

Emmanuel Kessler donne la parole à l'auditoire.

Rachid Lamrini, de l'Agglomération du Grand Angoulême, demande si Gares & Connexions sera le coordonnateur des multiples entités existant au sein de l'entreprise.

Jean-Luc Rigaut répond que chacun peut trouver un interlocuteur identifié.

Daniel Delaveau pense qu'il est nécessaire d'avoir une stratégie cohérente et une vision globale.

Sophie Boissard, Directrice Générale de Gares & Connexions, répond que pour éviter cette multiplicité d'interlocuteurs, chaque dossier est pris en charge par un directeur de projet unique.

Jean-François Hogu propose la création d'un manager responsable de la gare, de son quartier ainsi que des commerces avoisinants.

Après une clarification sémantique, André Rossinot présente la gouvernance comme le vivre ensemble permanent. Cette question pose le problème du service après le projet qui nécessite la présence du monde associatif comme expression d'une forme de démocratie de participation.

La gare doit être un élément du plan de déplacement urbain. La notion de gouvernance est une notion humaine autant que technique.

Pour Daniel Delaveau vivre en gare signifie vivre en ville ce qui renvoie à la stratégie urbaine. Il ajoute que la notion de contrat doit aussi s'appliquer à la gouvernance des gares.

Jean-Luc Rigaut précise qu'à Annecy existera un responsable de gare qui devra répondre de manière opérationnelle aux exigences des collectivités.

Bertrand Wolkowitsch pense que dans le cas des gares régionales, il faut réfléchir à une prise en compte de l'Autorité de Transport dans la gestion des équipements et que les collectivités sont capables d'exercer cette compétence.

Lionel Favier, Membre de l'AUT, réclame une meilleure complémentarité entre les différents services de transport principalement en ce qui concerne l'information.

Philippe Marie répond que ce service d'information à l'usager est partie intégrante du projet de Cannes Centre tant pour les transports routiers que ferroviaires. Ceci étant fait dans le cadre d'une convention de superposition d'affectations. Daniel Delaveau évoque la carte KorriGo qui sera transférée sur des portables pour élargir la gamme des services : achats, réservations, informations ...



Intervention de Bruno Gazeau



Bruno Gazeau

Bruno Gazeau, Délégué Général de l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP), justifie la présence de l'UTP à cette journée pour les raisons suivantes : la gare est un lieu emblématique des transports, un maillon de la chaîne et elle se trouve à la confluence de tous les modes de transport et des différents

espaces. A l'image de cette évolution des transports vers la mobilité, l'UTP s'est transformée et s'attache désormais à tous les sujets qui lient la gare, les transports urbains, les modes doux, les entreprises ferroviaires de fret et de voyageurs, les aspects liés à la billettique, à l'information-voyageurs ou le stationnement. L'UTP est donc un acteur et un partenaire de la mobilité. Bruno Gazeau plaide pour que la gare demeure un équipement ferroviaire. La croissance du ferroviaire entraînera une forte demande en espace pour accueillir plus de trains, permettre un meilleur flux des voyageurs et pour héberger plus de services ferroviaires en gare.

La gare doit se développer en sa qualité d'équipement ferroviaire.

Comment gérer cette complexité ? Plusieurs problématiques apparaissent :

- L'ouverture à la concurrence en garantissant équité, transparence et qualité de service en gare.

- Un périmètre clair des différentes prestations en gare (celles obligatoires, celles complémentaires et enfin celles connexes) d'autant que leur tarification n'est pas la même.
- La nécessité d'une lisibilité et d'une prévisibilité pluriannuelle des principes de tarification.
- Une non-discrimination dans l'attribution des services.
- Les entreprises ferroviaires veulent être partie-prenante dans le programme d'investissement en gare.
- L'UTP encourage la création d'un système de performance.

Pour conclure Bruno Gazeau indique qu'au-delà de la dimension spatiale de la gare, il faut envisager ses dimensions temporelles et techniques (Internet) et qu'il est impératif de mettre de l'humain dans cette gouvernance pour bien répondre à l'objectif.



TABLE RONDE 3

La gare : plate-forme multimodale et porte d'entrée des territoires ?



De gauche à droite : Jean-François Debat, Roland Ries, Pierre Boutier, Eric Chareyron

Présidée par **Roland Ries**, Président du GART, Premier Vice-Président à la Communauté Urbaine de Strasbourg, Sénateur du Bas-Rhin, Maire de Strasbourg. Les intervenants sont :

Eric Chareyron, Directeur Marketing de Keolis-Bordeaux.

Pierre Boutier, Directeur Régional SNCF Aquitaine Poitou-Charentes

Jean-François Debat, Maire de Bourg-en-Bresse, Vice-Président du Conseil Régional Rhône-Alpes.

Emmanuel Kessler demande à **Roland Ries** comment procéder pour intégrer les gares dans le développement d'un territoire.

Roland Ries reconnaît que la gouvernance des gares reste une question sensible et actuelle. Une gare est un objet complexe car mal identifié : objet ferroviaire, objet intermodal, objet commercial, objet urbain. D'où la difficulté de sa gouvernance au vu de la multiplicité des partenaires : l'autorité organisatrice du ferroviaire - la Région, l'autorité organi-

satrice du transport interurbain - le Département, l'autorité organisatrice des transports urbains - la Ville ou l'intercommunalité et le ou les opérateurs ferroviaires. Il convient donc de définir cet objet pour le gérer dans la production de toutes ses fonctions. A quoi sert cet objet ? Il permet la coordination de l'arrivée en ville avec le système d'offre de transports urbains. La gare, porte d'entrée sur le territoire, est une plate-forme qui as-

sure la liaison avec d'autres modes de transport et d'autres services, entretien du matériel, services commerciaux et administratifs. Cette complexité relève bien de gouvernances différentes et d'intérêts financiers différents. Qui paye quoi ? Qui décide du positionnement des activités ? Roland Ries propose deux autorités incontournables à la gouvernance : l'autorité qui a la compétence de l'urbanisme et celle qui a la compétence ferroviaire. Ces deux autorités doivent être fortement représentées dans cette instance, associées aux autres partenaires dans un dialogue constructif.

Emmanuel Kessler propose à **Eric Chareyron** de faire part de sa réflexion sur la gare comme pivot central d'une desserte de l'agglomération bordelaise.

Eric Chareyron conçoit la gare comme une porte d'entrée interconnectée à son environnement pour diffuser les flux à l'intérieur d'un bassin en croissance. Pour ce faire, il faut envisager plusieurs facteurs :



Roland Ries



Eric Chareyron

GARES & CONNEXIONS

- La fluidité des échanges entre le quai et les autres moyens de transport.
- La relation de la gare aux autres équipements métropolitains fédérateurs : campus, hôpitaux, zones commerciales, zones-dortoirs.
- La création de liaisons directes afin d'éviter la double correspondance qui génère l'incertitude.

L'objectif demeurant de faire rayonner la gare centrale vers les autres équipements. La deuxième réflexion visait à une désaturation des flux de la gare centrale. Ainsi sont implantées des gares complémentaires dans le périmètre urbain reliées à des lignes de tramway. La troisième réflexion concernait la connexion des communes périphériques. La création de lignes de rocade permet aux zones d'emploi périphériques d'être reliées directement. Les liaisons Flexo dont l'itinéraire s'adapte aux besoins des voyageurs répondent à l'atomatisation des flux. Il fallait aussi penser aux déplacements réguliers autres que professionnels qui représentent plus de 50% des voyages. Cette clientèle a besoin d'être rassurée et orientée à l'aide de Relais Information Service. Pour conclure, Eric Chareyron souligne la nécessité de considérer les flux sortants au même titre que les flux entrants.

Emmanuel Kessler demande à **Pierre Boutier** comment intégrer l'évolution des gares, des cadencements, des services dans une vision plus globale de desserte du territoire.

Pierre Boutier désire partir des besoins du client. La gare reste un lieu de mobilité naturelle et doit répondre à plusieurs demandes :

- Offrir une lisibilité maximum de toutes les offres de transport multimodal (TGV/TER).
- Permettre d'acheter simplement un titre de transport.
- Assurer fluidité et performance quelle que soit la situation.



Pierre Boutier

- Informer et prendre en charge l'utilisateur en cas de problème.
- Assurer sa sécurité.

Le premier besoin d'un voyageur demeure d'arriver à l'heure prévue à destination. Les attentes des entreprises ferroviaires répondent aux mêmes fondamentaux que ceux de leurs clients. La gare doit leur assurer facilement le choix et le passage d'un mode de transport vers un autre à un juste coût (le toucher de gare). Comment optimiser l'insertion de la gare dans le tissu urbain et régional ? A l'aide d'un dialogue avec les partenaires des collectivités locales, avec RFF et l'Etat pour construire des projets intelligents pour le plus grand bien du plus grand nombre. A Bordeaux, les projets sont adaptés à la gare elle-même afin d'accueillir prochainement le double de voyageurs. En 2017, Bordeaux sera à 2 heures de Paris puis plus tard à 1 heure de Toulouse et à 1 heure 50 de Bilbao. La gare de Bordeaux sera alors un nœud ferroviaire de la Grande Vitesse, ouverte sur la ville, ouverte sur le territoire, ouverte à toutes les modalités (dépose-minute, piéton, deux-roues inclus).

Emmanuel Kessler demande à **Jean-François Debat** si tout se passe bien dans le cadre de modernisation de la gare de Bourg-en-Bresse comme élément du projet urbain.

Jean-François Debat constate quelques frottements entre les différents parte-

naires dus à un retard des calendriers et à des modalités de gouvernance insuffisamment calées. Le projet urbain de Bourg-en-Bresse s'effectue dans une agglomération moyenne (90 000 habitants) en communication à double sens avec la métropole lyonnaise. La gare doit s'ouvrir sur l'ouest et être aménagée en pôle multimodal. Ce projet réunit les partenaires suivants : la Ville, Bourg-en-Bresse Agglomération, le Département, la Région Rhône-Alpes, RFF et SNCF. Les modalités de décision sont complexes et parfois rendues difficiles par le changement d'acteur.

Le foncier demeure un sujet de friction. La collectivité veut un pôle d'échanges multimodal attractif et une accessibilité convenable à ses services, RFF recherche un amortissement de ses investissements et SNCF une valorisation de son patrimoine.



Jean-François Debat

Une meilleure unité de décision sur l'articulation des différents intérêts de SNCF, une coordination plus efficace entre les différents acteurs et une plus grande stabilité chez les interlocuteurs permettraient un gain de temps et seraient moins pénalisantes. Les pôles et les infrastructures de transport ont un impact important sur les lieux d'habitation. La polarité autour des gares et la mise en place d'un plan de circulation constituent un vecteur d'aménagement du territoire. La gare doit se trouver au

cœur de la ville car c'est un lieu de passage, de vie et de développement de l'activité économique.

Pour terminer Jean-François Debat remarque que le cadencement des TGV impactera la chaîne des transports ainsi que leur fiabilisation et souhaite que cette réforme soit discutée en amont avec les Régions.

A ce propos Emmanuel Kessler donne la parole à Pierre Boutier.

Pierre Boutier précise que ce changement de service interviendra en décembre, qu'il concernera les trois quarts des horaires et apportera progressivement d'ici quelques années une grande praticité grâce à la régularité des horaires.

Emmanuel Kessler donne la parole à l'auditoire.

Daniel Faure, de la FNAUT-IDF, aimerait trouver en gare un plan de la ville indi-

quant les différents modes de liaison et leurs connexions.

Pierre Boutier répond que Gares & Connexions prépare l'Outil 360° applicable sur smartphone.

Roland Ries demande la même qualité d'information que celle des transports routiers et souligne la nécessité de progresser en ce domaine.

Lionel Favier déplore l'absence de considération du vélo sous toutes ses formes dans les gares et aimerait que la France suive à cet égard le modèle allemand.

Eric Chareyron répond qu'à Bordeaux existent des stations de vélos en libre service (VLS+) positionnées à des terminus qui apportent une solution souple bien que limitée à ce problème

Marcel Belliot, Délégué de la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, pense qu'il serait plus facile d'améliorer la vie des deux roues motorisés que d'amener les gens à utiliser le Vélib.

Roland Ries plaide pour la diversification et pour les zones de pertinence des

différents modes, à commencer par le mode piéton.

Jean-François Hogu doute de l'efficacité des complémentarités des liaisons urbaines et interurbaines.

Pierre Boutier évoque un essai en cours à Bordeaux avec la création d'un espace multimodal dans lequel tous les transporteurs sont présents.

Jean-François Debat précise qu'un service multimodal est prévu en gare de Bourg-en-Bresse avec accueil humain, délivrance de titres de transport, information et orientation.

Romain Mathey, de l'Agence d'Urbanisme Atlantique et Pyrénées, s'interroge sur la pertinence des gares en centre ville par rapport aux gares excentrées.

Pierre Boutier pense que les gares périphériques répondent au besoin de pôles d'échanges complémentaires au grand pôle d'échanges historique. Sur les lignes à grande vitesse, il admet que les choix peuvent sembler contradictoires car on y retrouve tous les cas de figure.



TABLE RONDE 4

La gare : pôle de services publics et commerciaux

Présidée par **Sophie Boissard**, Directrice Générale de Gares & Connexions. Les intervenants sont :

Bernadette Laclais, Première Vice-Présidente de la Région Rhône-Alpes, Maire de Chambéry.

Gérard Hamel, Député-Maire de Dreux, Président de l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU).

Bruno Lucas, Directeur Général Adjoint de Pôle Emploi.

Barend Kuenen, Directeur du Développement International de NS Poort.

Rodolphe Carle, Président du « Groupe Babilou - 1001 Crèches ».



De gauche à droite : Bruno Lucas, Gérard Hamel, Sophie Boissard, Bernadette Laclais, Rodolphe Carle, Barend Kuenen

Pour présenter les gares comme lieux de services, **Sophie Boissard** s'appuie sur quelques chiffres :

- 3 000 gares = 2 milliards de voyageurs/an
- Avec une forte concentration en certains endroits :
- 180 millions/an à la gare du Nord
- 1 million/an à la gare d'Yvetot



Sophie Boissard

- 15 millions/an à la gare de Juvisy
- 40 à 50 % des voyageurs utilisent le train quotidiennement pour un trajet domicile – lieu de travail ou d'études.
- La durée du trajet varie entre quelques minutes à 1 heure ou 2 heures par jour.

La question qui se pose alors est la suivante : quels services peut-on proposer à ces voyageurs ? En priorité des services liés à leur déplacement (confort et information) mais aussi des services d'une autre nature notamment des commerces. Plusieurs modèles existent et les cas japonais ou espagnols qui ont opté pour de grands centres commerciaux adossés aux gares (30 à 40 000 m²), le cas des pays du Nord de l'Europe qui privilégient les services de la vie quotidienne marchands ou non marchands. Gares & Connexions a opté pour ce second modèle plus en phase avec notre tradition et les attentes des voyageurs et des élus, et y voit 3 avantages :

1. Enrichir le temps de transport et le temps passé en gare.
2. Humaniser des lieux de transit et apporter de la mixité dans la population en gare.
3. Compléter les recettes : 126 millions d'€ de revenus nets pour un budget d'investissement de 170 millions d'€ en 2010.

La pertinence de ce modèle tient à un choix judicieux du type de service à implanter en gare selon les sites :

1. Proposer des commerces de la vie quotidienne, de centre ville dans les grandes gares.
2. Proposer des services de la vie quotidienne marchands ou non-marchands : crèche, services médicaux ou publics tel Pôle Emploi
3. En zone rurale ou péri-urbaine, proposer des « locations citoyennes » à des services municipaux, à des associations afin de créer de l'animation dans ces espaces publics.

Cette démarche pose cependant trois questions :

1. Comment combiner ces services avec la vocation première de lieu de transit ?
2. Ne risque-t-on pas de désertifier le centre ville ?
3. Comment faire coexister harmonieusement le monde du transport et celui des services ?

Sophie Boissard attend des éclairages sur ces questions.

Emmanuel Kessler demande à **Bernadette Laclais** si ces propositions à vocation commerciale et sociale sont complémentaires pour favoriser la mobilité.



Bernadette Laclais

Bernadette Laclais souscrit à ces propositions car elles participent à l'avancement des différents projets. Dans un premier temps la Région Rhône-Alpes a répondu aux besoins prioritaires des usagers en leur offrant un transport fiable, une information de qualité et des accès facilités. En 2008 est lancé un appel à projets qui intègre cette notion de services en gare. Les problématiques diffèrent en fonction des lieux : grande gare, gare de ville moyenne, gare de zone rurale. Bernadette Laclais insiste sur l'homogénéité de ces projets sur tout le territoire (40 projets en cours). Les objectifs répondent à quatre priorités concrétisées par des exemples :

1. Conforter la gare comme lieu attractif de mobilité dédié à l'usage des transports collectifs.

Exemples : points d'information et de distribution mutualisés, service TER+vélo.

2. Faire du temps de déplacement un temps utile par des prestations complémentaires au voyage.

Exemple : la micro-crèche de Roanne.

3. Rétablir une présence humaine dans les gares de zone rurale.

Exemples : création de PIMMS, relocalisation d'activités commerciales.

4. Conserver le patrimoine bâti en valorisant sa qualité architecturale.

Exemples : les gares de Chamonix et des Houches.

Bernadette Laclais souligne la nécessité d'une bonne complémentarité entre ce nouveau pôle de services et ce qui existe déjà afin de maintenir l'équilibre.



Gérard Hamel

Emmanuel Kessler donne la parole à **Gérard Hamel** qui vient de signer avec Gares & Connexions une convention afin d'installer en gare de Dreux une agence de Pôle Emploi. Gérard Hamel situe cet aménagement. Dreux compte 35 000 habitants et se situe dans une agglomération de 60 000 habitants à 1 heure de l'Ouest parisien. Ce projet « Cœur d'Agglo » s'inscrit dans un périmètre de centre ville de 70 hectares dont 15 appartiennent à SNCF et RFF et a pour but de redynamiser le centre de l'aggloméra-

GARES & CONNEXIONS

tion. Sont prévus des équipements commerciaux (12 000 m²), 600 logements (privatifs et locatifs), un centre d'art contemporain et un centre d'affaires pour compléter un parcours résidentiel tertiaire (16 000 m²). L'aménagement de la gare s'effectuera par la réfection du parvis, des voiries, l'embellissement des espaces publics, la réalisation d'une jonction souterraine piétonne, d'un parc de stationnement et d'un pôle d'échanges multimodal moderne. Ce projet qui a réuni les partenaires traditionnels est le résultat d'une approche pragmatique qui s'est matérialisée par la signature d'un protocole de partenariat. Ce document précise les points suivants :

- Objectifs stratégiques et opérationnels des différents partenaires.
- Programme des études préalables à l'aménagement des emprises ferroviaires et de leur périmètre.
- Répartition des maîtrises d'ouvrage des études.
- Principes de financement de ces études.
- Calendrier prévisionnel des réalisations et la restitution de ces études.
- Modalités de diffusion et de capitalisation communes des études réalisées.
- Dispositif de pilotage et de suivi des opérations.

C'est dans ce cadre que s'installera en septembre 2012 une agence de Pôle Emploi dans un bâtiment loué en partie par Gares & Connexions. D'autres études sont en cours pour accueillir une crèche, une halte-garderie et une maison médicale.

Emmanuel Kessler demande à **Bruno Lucas** de justifier l'intérêt d'une installation d'une agence de Pôle Emploi dans une entrée de gare.

Bruno Lucas met en évidence quatre raisons :

1. Profiter d'une opportunité immobilière centrale dans des conditions d'acquisition simples qui permet de rassembler sur un même lieu des services différents et opérationnels.

GARES & CONNEXIONS



Bruno Lucas

2. S'inscrire dans une dynamique urbaine en partenariat avec un projet porté par la gouvernance locale.
3. Répondre aux besoins des clients en levant le frein de la mobilité géographique par une logique multimodale qui facilite l'accès au service.
4. Créer une synergie entre deux services publics.

Emmanuel Kessler propose à **Barend Kuenen** de présenter la première boutique du quotidien, Le Kiosque, initiative néerlandaise répliquée à Amiens.

La démarche néerlandaise s'appuie sur la pyramide des besoins de Maslow. Cette analyse s'applique tant à la gare et à ses services complémentaires qu'au voyage. Barend Kuenen distingue cinq critères :

1. La sécurité :
 - se sentir rassuré.
 - bénéficier d'une information fiable.
 - maintenance et surveillance des bâtiments.
2. La vitesse :
 - se rendre à destination le plus rapidement possible.
 - pouvoir exécuter rapidement ses tâches.
3. La commodité :
 - qualité du transport.
 - la connectivité intermodale.
 - qualité des services : vente de billets et information.



Barend Kuenen

4. Le confort :
 - bien-être physique.
 - restauration.
5. L'expérience :
 - la qualité architecturale.
 - la qualité des matériaux.

Ce respect des besoins est impératif dans les grandes gares. Le concept de kiosque convient pour des gares de taille inférieure car il réunit en un seul lieu toutes ces fonctions en conjuguant la rapidité dans l'exécution de la tâche avec le souci d'une information permanente.

Emmanuel Kessler laisse la parole à **André Rossinot** pour le groupe Villes & Gares.

Emmanuel Kessler demande à **Rodolphe Carle** comment la crèche participe à l'utilité sociale et à l'adaptation à la vie urbaine actuelle.

Rodolphe Carle rappelle le fonctionnement d'une crèche d'entreprise. Babilou gère 200 crèches d'entreprises en France et accueille 10 000 enfants de moins de trois ans.

Afin de rendre pérenne cette expérimentation lancée avec la CNAF et le gouvernement en 2004, il a fallu trouver des réponses aux problèmes soulevés par les clients, en l'occurrence les entreprises :

- La condition des enfants le matin et le soir dans les transports en commun.

- La distance entre le domicile et le lieu de travail exclut certaines personnes.
- Le constat : 1 place de crèche = 1 place de parking.

Comment imaginer l'avenir ? En créant une logique de réseau. Chaque année sont organisées au sein des entreprises des commissions d'attribution de place en crèche sur des critères objectifs. Mais les places ne sont pas affectées uniquement sur le lieu de travail mais sur l'ensemble du réseau de crèches en privilégiant la proximité du lieu de domicile. La gare est alors apparue comme étant le lieu le plus pertinent. Chaque projet de crèche est réfléchi afin de coller à la logique territoriale petite enfance avec la CAF, le Conseil Général et la Ville : analyse des besoins, dimensionnement et financement. Babilou et Gares & Connexions veulent développer cette offre de service en gare en défendant le projet pédagogique et la qualité d'accueil. Chaque projet prévoit un accès à 30% des places à la ville, 70% aux clients-entreprises. L'emplacement et la garantie de sécurité sont étudiés par Gares & Connexions, Babilou, la CAF, la PMI, le Conseil Général et la commune.

Emmanuel Kessler laisse la parole à l'auditoire.

Christine Nivou, Maire de Veynes dans les Hautes-Alpes, témoigne des difficultés



Rodolphe Carle

des petites villes et de leur attachement à leur gare.

Bernadette Laclais plaide pour une activité économique qui valorise l'identité d'un patrimoine ou d'un terroir et note que les services publics participent au maintien des activités dans les petites gares par exemple avec les Entreprises d'Insertion de l'économie sociale et solidaire. Elle pense que l'enjeu de ce siècle consiste à refaire de l'urbanisme autour des gares.

Emmanuel Kessler redoute un excès de l'urbanisation et de l'implantation de commerces dans les gares.

Sophie Boissard prône la modération et le pragmatisme afin de créer une mixité harmonieuse des différentes fonctions.

Hervé Coudière, de l'Agglomération de Creil, souhaiterait une plus grande implication dans l'élaboration des plans d'aménagement.

Lionel Favier déplore l'abandon de certaines petites gares.

Sophie Boissard répond que l'AMF et Gares & Connexions ont constitué un groupe de travail afin de rédiger une charte sur le meilleur usage possible de certaines petites gares.

En conclusion, Sophie Boissard retient trois grandes idées des échanges de la journée.



Sophie Boissard

1. Les gares sont des lieux complexes car multifonctionnels. Lieux de transport ferroviaire et de toutes les mobilités collectives et individuelles avec leur problématique spécifique. Lieux urbains, vecteurs d'aménagement et de développement des territoires. Lieux de services marchands ou non marchands.

2. Les gares sont des lieux convoités car intéressants de multiples acteurs. Un contrat doit organiser une gouvernance entre ces différents acteurs, pour concevoir et réaliser les projets d'aménagements mais aussi pour garantir leur fonctionnement harmonieux dans la durée

en associant les habitants et les usagers. C'est la condition d'un équilibre intelligent entre les usagers.

3. Au-delà des Assises du ferroviaire qui apporteront sans doute des idées nouvelles, quelques pistes existent pour conforter l'écosystème financier de la gare et plus largement du système ferroviaire.

- Bien connaître les coûts et les leviers d'économie.

- Mutualiser les fonctions.

- Trouver des sources de financement complémentaire, en mettant à contribution des activités tierces (péage urbain, valorisation de la rente foncière...).

En 2 ans, la réflexion collective a muri.

La gare est complexe car multifonctionnelle et fragile mais en même temps c'est un lieu d'innovation car révélateur des nouveaux modes de vie et des attentes sociales. C'est un laboratoire qui permet d'élaborer des projets de développement territorial à une échelle restreinte (agglomération/territoire) et de préfigurer ce que sera la gouvernance du système de transport public dans l'avenir.

Le rendez-vous est pris pour une nouvelle journée de réflexion à l'automne 2012.



