



## Synthèse de l'Atelier de la gare n°5 « La gare : enjeu politique »

Le cinquième Atelier de la Gare saison 2 s'est tenu le 29 juin 2011 au siège de Gares & Connexions, 16 avenue d'Ivry 75013 Paris, sur le thème :  
« La gare : enjeu politique ».

Les intervenants étaient :

- Fabienne Keller, Sénatrice du Bas-Rhin.
- Vincent Feltesse, Président de la Communauté urbaine de Bordeaux, Président de la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU), Président de l'Opération d'Intérêt National Bordeaux Euratlantique.
- Vincent Bourlard, Directeur Général Stations SNCB Holding.
- Stéphane Volant, Secrétaire Général, SNCF.

Julien Damon, sociologue, professeur associé à Science Po, a animé cet atelier.

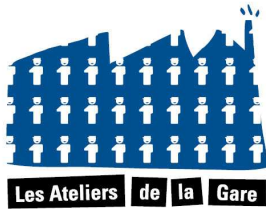
Sophie Boissard, Directrice Générale de Gares & Connexions, présente le thème de l'Atelier. La gare est un enjeu politique en termes d'aménagement urbain mais aussi en tant que lieu de recouvrement de plusieurs niveaux de compétences politiques. La gare demeure avant tout un lieu symbolique du territoire donc un enjeu politique.

Julien Damon lance le débat et donne la parole à Fabienne Keller.

Fabienne Keller établit un constat à partir de réalités dominantes :

- La complexité et la multiplicité des acteurs : SNCF, les différentes collectivités, la ville, les exploitants et les propriétaires en gare.
- La dimension temporelle car un projet gare en tant qu'élément structurant est un projet à moyen terme qui oblige à prendre son temps.
- Le doute sur le modèle ferroviaire pour des raisons budgétaires. Doute qu'il faut lever car le modèle ferroviaire reste la solution pour organiser la vie des gens et l'activité économique des territoires. De plus, l'inéluctable renchérissement du prix de l'énergie favorisera les déplacements de masse.





Fabienne Keller note les points positifs :

- La création de Gares & Connexions qui témoigne de la primauté accordée aux gares par SNCF.
- Le Grand Paris qui est un projet autour des gares franciliennes fréquentées par 40% de la population.
- L'attention consacrée aux gares et à leur renouveau par les élus.
- L'intérêt porté aux gares par les investisseurs privés et publics (La Poste, Pôle Emploi). L'objectif commun étant de faire de la gare une place publique et animée, de faire rentrer la ville dans la gare.

Puis Fabienne Keller énumère quelques réflexions ponctuelles et techniques :

- L'intermodalité : exemple de la gare du Mans qui combine tram et train et simplifie le cheminement des piétons.
- Le vélo sous toutes ses formes qui possède une marge de développement importante.
- Le respect de la hiérarchie des usagers de la gare : la personne à mobilité réduite dans son acception la plus large, le piéton, le vélo, le transport collectif et partagé et en dernier lieu l'autosoliste, gros mangeur d'espace.
- La centrale d'informations : rendre accessibles au voyageur les renseignements utiles à la poursuite de son trajet.



Fabienne Keller aborde la gare comme enjeu politique. La gare nécessite un pilotage (maire, président de l'agglomération, la région) car c'est un lieu de passage, de brassage, d'affichage d'informations événementielles. L' élu doit définir des enjeux communs et attribuer à chaque partenaire sa juste place, sans oublier celle de l'usager et se comporter en chef d'orchestre.

Julien Damon demande à Vincent Feltesse s'il partage cette analyse.

Au-delà de ses pratiques personnelles et professionnelles, Vincent Feltesse se demande pourquoi il ne connaît rien aux gares. Jusqu'à récemment les gares restaient des terrains de non-droit urbanistique commun pour des raisons historiques, politiques, administratives. Ainsi ces lieux, structurants, à forte intensité urbaine (20 millions de voyageurs par an prévus à Bordeaux) échappent au champ d'appropriation urbaine. L'arrivée de la grande vitesse, les tensions financières





entre les différents partenaires ont transformé la situation et la gare est devenue un des territoires de conquête urbanistique. Comment donc créer une gouvernance territoriale à géométrie variable avec une gestion adaptée et en choisir le chef ? La réponse à cette question qui requiert une évolution culturelle ne doit pas tarder car elle est lourde de conséquences.

Julien Damon donne la parole à Vincent Bourlard pour présenter le cas de la gare de Mons en Belgique.

Pour Vincent Bourlard la gare occupe une place prépondérante dans la cité et de ce fait constitue un enjeu politique au sens étymologique du terme. Les autorités municipales ont pleinement participé à l'élaboration de ce projet qui commencera fin 2011. Mons, 80 000 habitants, se situe sur la ligne qui relie Paris à Bruxelles. Le site ferroviaire actuel sépare le centre ville de sa zone de développement périphérique. Il faut détruire la gare existante pour apporter de la translativité et la transformer en passerelle permettant la connexion entre les deux pôles. Cette future gare sera intermodale et combinera train, bus, taxis, vélos, autopartage et plus tard le tram. Elle sera équipée de tous les services et commerces adéquats. Afin de rendre optimale sa connexion entre les transports ferroviaire et routier sont prévus deux parkings sécurisés reliés au périphérique d'un côté et à l'autoroute de l'autre. Les terrains avoisinants d'une superficie de 10 hectares seront développés économiquement avec la construction d'un centre de congrès, d'un hôtel en zone piétonne, de bureaux d'activités technologiques et de logements en vue d'apporter de la mixité. Vincent Bourlard pense que les villes qui gagneront demain devront être dotées d'une mobilité moderne.



Julien Damon demande à Stéphane Volant si l'intérêt des politiques pour les gares est nouveau et quel est l'état de leurs relations.

Stéphane Volant parle d'abord de la République qui s'incarne par sa devise que l'on peut appliquer aux gares. La liberté d'aller et venir, de passer. L'égalité pour tous les clients et tous les concurrents qui désirent accéder à ce bâtiment. La fraternité pour l'amour que SNCF porte à ses usagers et à ses agents. Aujourd'hui, SNCF réalise plus de la moitié de son chiffre d'affaires hors du train. Par sa multimodalité elle gère écologiquement et économiquement tous les





moyens de transport (parking inclus) en fonction du moment, des besoins et des ressources du client. Les gares sont impliquées dans cette chaîne intermodale qui noue entre eux des modes de transport appropriés. Pour ce faire les gares doivent devenir des centres villes avec un nouveau mode de gestion et une gouvernance innovante qui concilie des intérêts contradictoires. Intérêts contradictoires sur le foncier et sa rentabilisation mais aussi entre les différentes composantes de SNCF ou encore entre l'autorité régionale des transports et les aménageurs. Si les financements sont contraints par la situation économique actuelle, il faut alors privilégier la rénovation comme à Strasbourg. La gare est le seul objet capable d'offrir à la multimodalité ce sans couture qu'est l'intermodalité.

Julien Damon donne la parole à l'auditoire.

Jean-François Hogu, Membre de la Fédération Nationale des Usagers du Transport (FNAUT), regrette la non-représentation de la fédération dans les projets de gare.

Fabienne Keller répond que les comités de lignes régionaux permettent l'expression des voyageurs dans leur diversité mais que la période de construction de projet ne prend pas le temps de considérer leurs attentes.

Sophie Boissard précise qu'à chaque étape d'un projet lourd, Gare & Connexions consulte les associations de riverains et d'usagers. En revanche une instance en tant que telle n'existe pas mais des expériences ponctuelles sont en cours.

Philippe Morin, Altarea - Cogedim, demande où seront implantés les commerces dans la future gare de Mons.

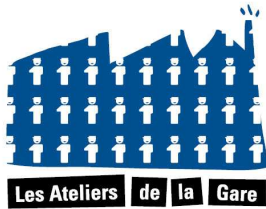
Vincent Bourlard indique que les commerces et les services seront situés sur la gare passerelle.

Pour éviter une uniformisation des commerces, Vincent Feltesse recommande une location des emplacements à prix attractif.

Yves Boutry, Administrateur RATP représentant des voyageurs, demande une clarification des rôles des différents partenaires et évoque la situation calamiteuse de la gare de Juvisy, première gare de banlieue francilienne.

Stéphane Volant préfère considérer les progrès réalisés sans toutefois négliger la tâche à accomplir. Il souligne que la création de Gares & Connexions en tant que filiale de SNCF a permis de clarifier les responsabilités et de simplifier la situation.





Fabienne Keller remarque que la gare de Juvisy est un nœud stratégique d'une grande complexité technique et que sa transformation appartient au projet de temps long. Elle ajoute que grâce au STIF les Franciliens bénéficient de la tarification unique.

Lionel Favier, Membre de l'AUT-IDF, demande à Vincent Bourlard quel type de gouvernance a présidé à la réalisation très réussie de la gare d'Anvers.

Vincent Bourlard répond que ce projet de très grande ampleur est le résultat d'une longue concertation (25 ans) qui s'est déroulée de façon constructive et harmonieuse avec les autorités municipales.



Chantal Duchêne, Adjointe au Maire d'Ivry, Présidente de la Commission Développement durable de l'association des Maires Ville et Banlieue, déplore l'absence d'une réflexion approfondie sur les gares périphériques, sur leur financement et sur leur rôle structurant du territoire.

Fabienne Keller reconnaît cette situation calamiteuse et insupportable pour les usagers et tient l'absence de gouvernance pour responsable de cet état.

Etienne Riot, Laboratoire Ville Mobilité Transport, aimerait savoir si une marge de manœuvre foncière peut aider au financement de ces projets.

A Strasbourg Fabienne Keller a proposé une structure juridique pour mutualiser et globaliser les apports de terrain autour de la gare. Le financement peut également venir du secteur privé, surtout en Ile-de-France où le potentiel reste très fort.



Pour Julien Damon la gare, petite ou grande, est un enjeu de politique nouvelle qui pose une question cruciale : celle du modèle économique permettant de les faire vivre et de les développer. Pour résumer Julien Damon retient trois leitmotifs :

- Les trois G : la Gageure de la Gouvernance des Gares.
- Les trois M : la Martingale de la MultiModalité.
- Les trois P : le Partenariat Public Privé (et peut-être Population).

Enfin au chef de gare et au chef d'orchestre, il faudrait adjoindre un chef scout chargé de l'animation.