

CENTRE-VILLE EN MOUVEMENT
« 4^{èmes} Assises Nationales du centre-ville »

NANCY, vendredi 23 octobre 2009

GARE CONTEMPORAINE

PORTE OUVERTE POUR LA RECONQUÊTE DE NOS CŒURS DE VILLE

11h00-13h00

***Fabienne KELLER** - Sénateur du Bas-Rhin, auteur du rapport au 1^{er} Ministre « La gare contemporaine ».*

***Jean-Marie DUTHILLEUL** - Directeur adjoint de « gares et connexion », Président de l'AREP.*

***Béatrice VAUDAY** - Chef de département direction TER à la SNCF Proximités.*

***André GERVAIS** - Délégué à l'équipement urbain, à la circulation et aux déplacements, Vice-président du Grand Dijon.*

***André ROSSINOT** - Maire de Nancy, Président de la Communauté urbaine du Grand Nancy, ancien Ministre.*

***Clemens FRITZ** - Représentant de la Ville de Karlsruhe.*

Fabienne KELLER présente son rapport sur les gares contemporaines et explique la constitution du groupe de travail, animé par **André ROSSINOT**, qui rassemble des agences d'urbanismes et des agglomérations voulant transformer cette forme de rêve décrite dans la vidéo en réalité. A ce titre, elle signale que les attentes sont très incohérentes avec les objectifs de développement durable et de mobilité.

Installé à la fin du XIX^{ème} siècle, et généralement situé en bordure de ville, le train est un élément important de notre vie quotidienne. C'est ce qui a conduit **Fabienne KELLER** à avoir une démarche très pragmatique en allant tout simplement visiter des gares. Elle retire de cette expérience le fait que ces endroits soient constitués de nombreux contrastes entre la dimension très technique des trains et celle des voyageurs et du personnel qui les animent. Ces visites sont toujours sur le terrain suivies d'une table ronde, puisque l'une des caractéristiques d'une gare réside dans la multiplicité de ses acteurs à l'image, dit-elle, de Centre-Ville en Mouvement, le but étant d'arriver à rendre tous ces croisements harmonieux, intelligents et faciles.

Le chemin de fer a constitué une coupure très forte entre la ville et les dépendances techniques, comme que celles de la SNCF, de l'armée ou parfois même de la chambre d'agriculture. Réhabilités pour devenir de plus en plus disponibles afin de créer de nouveaux espaces, certains de ces terrains, souvent pollués, restent cependant encore mal utilisés et constituent de ce fait un potentiel d'aménagement.

L'idée d'une grande gare ne se limite pas seulement au transport ferroviaire, mais consiste au contraire à développer tous les transports, qu'ils soient interurbains ou urbains avec le bus, qu'il s'agisse du vélo ou encore du covoiturage. **Fabienne KELLER** affirme que c'est dans ce type de grande gare que l'intelligence de l'inter-modalité peut s'organiser. Elle estime aussi qu'elle doit respecter les engagements en termes d'écologie et rappelle que si le traité de Kyoto est respecté, il y aura quatre fois plus de personnes dans les transports ferroviaires d'ici 2030. Aussi faut-il s'y préparer.

Afin d'imaginer un bon projet, elle précise qu'il y a deux cultures à réconcilier. Celle du transport et de l'aménagement urbain. Concernant l'information, elle considère qu'elle est aujourd'hui le parent pauvre et qu'elle est fractionnée au même titre que l'exploitation des transports. Il y a l'Etat et la SNCF, la région, le département et l'agglomération qui ne véhiculent pas forcément le même type de nouvelles. Aussi elle pense que l'information intermodale est stratégique et qu'elle est facile à réaliser. Elle nécessite deux choses que sont, un plan d'investissement, et, beaucoup plus difficile, une volonté partagée. Il suffira de regrouper cette information au niveau de centrales, voire même directement sur des écrans dont on aura harmonisé les modalités de transmission.

Elle s'arrête un instant sur le défi majeur que représente l'Île-de-France puisque deux voyageurs quotidiens sur trois circulent dans cette région. Elle explique que la saturation a rendu les chantiers encore plus complexes, et qu'il s'agit aujourd'hui d'un vrai sujet de gouvernance territoriale entraînant ainsi des retards et accentuant du même fait le mal vivre des voyageurs.

Pour ce qui est des constats, **Fabienne KELLER** affirme que tous les acteurs qu'ils s'agissent des élus, des villes, des forces économiques ou encore des associations sont très mobilisés, signes d'une vraie volonté partagée.

Concernant les propositions, elles visent essentiellement à être mises en œuvre sur le terrain. Au nombre de douze, elles sont les suivantes :

- affirmer la gare comme un centre de la ville ;
- développer les modes de transport doux dans les gares ;
- élaborer une stratégie ;
- associer les voyageurs ;
- organiser un plan d'urgence pour l'information ;
- mettre en œuvre d'ici la fin de l'année un grand plan des « petits travaux » ;
- organiser la gouvernance de la gare en créant une structure de projets ;
- créer la fonction de manager en charge de la grande gare ;

- réaliser des investissements considérables. (Environ 8 milliards d'euros d'ici 2020) ;
- mettre en œuvre un plan spécifique pour l'Île-de-France (4 milliards) ;
- créer des financements spécifiques en mobilisant les crédits de l'AFIP ;
- demander à la SNCF de séparer les gares de son activité d'exploitant (à ce jour réalisé).

Suite à tous ces points, **Fabienne KELLER** affirme que c'est maintenant à l'ensemble des acteurs du terrain de les réaliser, l'objectif de ce rapport étant de mettre en lumière tout le potentiel qu'il est possible d'obtenir pour construire autour de ces projets. Enfin, pour continuer le débat, elle invite à consulter le site Internet gare-ensemble.fr.

Pour conclure et suite à ses nombreuses visites, elle pense que la gare sera de plus en plus la place du village, autrement dit le lieu où l'on vit le plus. Elle considère qu'il est donc très important de le travailler à la fois sur un plan logistique mais aussi de vie. Pour elle, il s'agit de réconcilier l'inconciliable et rappelle qu'à chaque gare son projet.

André ROSSINOT rappelle que la gare, c'est la vie. Il précise à **Fabienne KELLER** à quel point le travail du parlementaire trouve par son rapport une légitimité très forte en termes humains et techniques. Il permettra, pense-t-il, de pouvoir rassembler, interpeller et conseiller le gouvernement et signale vouloir transformer ce rapport en actions opérationnelles.

En complément de la structure de la SNCF, il informe sur la mise en place d'une réorganisation territoriale interrégionale et d'un ensemble dirigé par **Jean-Marie DUTHILLEUL**, l'AREP, qui a la culture de la ville autour de la gare au même titre que la culture de la gare dans la ville. Ces talents sont pour lui des « oiseaux rares » car ces agents travaillant pour la SNCF sont capables de faire partager leurs évolutions et leurs sentiments. L'idée est donc aujourd'hui de faire rentrer la gare dans la ville et la ville dans la gare pour mieux « vivre ensemble » et ce quelque soit la complexité. Ceci amène à réfléchir à la notion de gouvernance partagée, car dans une période financière difficile, il faut néanmoins en sortir avec les garanties du développement durable, de la cohérence des plans de déplacements urbains ou encore des programmes locaux de l'habitat.

En termes d'actions, il a été proposé à « gare et connexion » et à la SNCF de susciter un groupe permanent entre les Maires des grandes villes, les communautés urbaines et les agences d'urbanismes, dont l'objectif d'ici l'été 2010, est de réaliser une grille de références sur les actions à mener pour travailler ensemble s'agissant notamment des valeurs de principes et d'écoute. Effectué sous forme d'auditions, ce travail concerne les nouveaux acteurs interrégionaux, les directeurs d'agences d'urbanismes, les directeurs généraux de grandes collectivités et tout récemment le président de RFF. De ce fait, il affirme que très vite, il y aura dans ces conseils de gouvernance les élus, les associations de commerçants, mais aussi la CCI, les autorités organisatrices de transport, le pôle de l'inter-modalité sans oublier les habitants. **André ROSSINOT** dit que tout cela demande patience et méthode pour avancer dans de bonnes conditions.

Rappelant qu'il faut faire vivre le fer dans la ville, il précise que quelque soit le type de projet de développement d'agglomération, cela concerne aussi bien les grandes gares que les plus modestes.

Les gares périurbaines, par exemple, doivent être transformées en de véritables lieux de vie, car la voie ferrée représente un secteur privilégié de vie et d'habitat. Il considère que cette approche doit être au cœur même des convictions, sans quoi il y aura des difficultés.

Jean-Marie DUTHILLEUL pense que la gare porte en elle une grande part des caractéristiques de notre vie actuelle. Partant du constat que la ville est un endroit permettant d'aller à la rencontre des autres, la gare est quant à elle un endroit où convergent tous les modes de transport de la ville. Aussi, à ce jour, son véritable enjeu concerne la composition d'un espace urbain, permettant de passer à pieds d'un mode à l'autre, sorte de concentré de la vie contemporaine à recomposer autour de la mobilité. A « Nancy Grand Cœur », par exemple, est expérimentée la composition d'espaces que l'on s'attachera collectivement à rendre magistraux autour de la mobilité contemporaine.

Jean-Marie DUTHILLEUL observe que le mode de vie en ville a changé. Il l'explique autour de deux caractéristiques principales. La première dans le fait que l'espace de la ville ne se mesure plus en distance mais en temps. La deuxième concerne la révolution apportée par le téléphone portable et le numérique permettant de vivre le temps en mouvement comme un vrai temps de vie qu'il ne faut pas gaspiller. Aussi, il pense que l'un des sujets de la conception de ces centres gares est celui de la conception d'un temps agréable.

Clemens FRITZ rejoint le discours de Jean-Marie DUTHILLEUL, car ces actions exemplaires se déroulent aussi à Karlsruhe ville jumelée avec Nancy. Revenant sur le thème de la densité évoqué la veille, il constate qu'en France, le développement démographique ne représente pas un problème puisque le taux de fécondité est beaucoup plus favorable qu'en Allemagne. En effet, il projette qu'il faudra le contrôler dans les prochaines années.

A l'image des explications de Fabienne KELLER, il explique que l'une des spécificités de la ville et de sa gare, est qu'elle fut déplacée au milieu du siècle laissant ainsi derrière elle des surfaces disponibles au développement de la ville. Ces terrains pollués, véritables viviers de densité et de croissance, sont aujourd'hui remplacés par un marché des halles, un théâtre et de nombreux espaces. La gare elle-même a bénéficié d'une structure architecturale et se caractérise par de nombreux aménagements comme l'arrivée du tramway, la création d'espaces verts ou encore d'équipements pour les personnes handicapées.

André GERVAIS présente la gare de Dijon, étoile ferroviaire à cinq branches qui a permis le développement de la ville. Aujourd'hui, les réflexions engagées concernent l'arrivée du TGV Rhin-Rhône, la création d'une nouvelle gare urbaine, dont le choix des élus se porte à la réaliser au plus près de l'autre gare aux abords de l'hyper-centre ainsi que le cadencement des TER impulsé par la Région Bourgogne. Déjà opérationnel sur l'axe sud, ce cadencement représente un accroissement de 18 % des voyageurs quotidiens entre Macon et Dijon.

L'étape de renouvellement de la gare actuelle repose sur deux axes que sont l'intérieur de la gare et les réaménagements de la cour, espace dédié aux voitures, endroit où les piétons circulent difficilement. Suite à la prise de décision politique et à l'issue du vote des trois collectivités que sont l'agglomération, le Conseil Général et le Conseil Régional, intervenu en décembre 2006, des études furent lancées. Aujourd'hui, le projet est passé à l'étape de réalisation et de mise en œuvre d'un vrai pôle intermodale. Concernant la transformation de cette cour en véritable place, il concerne le travail de quatre partenaires que sont les trois AOT et la SNCF qui se sont partagé équitablement

l'investissement de 8 millions d'euros. A ce jour, il en résulte une place comprenant des espaces dédiés aux piétons, aux bus interurbains et urbains ainsi qu'aux vélos et à la station Velodi.

Véritable réouverture sur le centre-ville, et avec la perspective de la deuxième gare, Dijon accueillera en 2013 le tramway qui rentrera sur la place de la gare et amènera ainsi une extension de la piétonisation. Tout ceci créera un maillage partant de cette place jusqu'à l'autre extrémité de l'hyper-centre et passera par l'hôtel de ville qui sera entièrement dédié aux piétons. Le bâtiment de la gare, quant à lui, accueillera à la fin de l'année l'office du tourisme de la ville. A l'intérieur, un local de vente est également en place pour la SNCF et les trois AOT permettant l'achat de billetterie en zones urbaines et périurbaines. S'agissant du service rendu aux usagers, la centrale d'informations MOBIGO commune aux AOT est déjà en place et fonctionne avec l'agglomération, le département et la région. **André GERVAIS** confirme qu'il reste encore d'autres services à développer, notamment la création d'une carte unique permettant de prendre à la fois le TER, les bus, le vélo et d'utiliser les parkings en ouvrage, s'inscrivant ainsi dans un véritable contexte multimodale.

Béatrice VAUDAY souhaite réagir sur la perspective du quadruplement du nombre de voyageurs dans les gares exprimée par **Fabienne KELLER**.

Tout d'abord, elle informe avoir réalisé une étude prospective en 2007 pour analyser les conséquences de l'évolution du succès du TER, puisqu'au cours des dix dernières années, son trafic a progressé de 7 à 9 % chaque année. Ce sujet posant de véritables difficultés dans toutes les grandes agglomérations, il en résulte des problèmes de capacité des gares mais aussi de matériel. Cela se traduit par un réseau doublé avec deux fois plus de points d'arrêt d'accès permettant ainsi une meilleure répartition des passagers. Par ailleurs, cela se traduit également par un cadencement deux fois plus important, et donc du matériel en conséquence.

Cette réflexion a ainsi mené à réfléchir sur ce que sera la gare de 2030 avec « gare et connexion » et les équipes de **Jean-Marie DUTHILLEUL**. Considérant qu'aujourd'hui près de 50 % des personnes arrivent dans une gare soit en transports collectifs, en vélo ou encore à pieds, cela représentera une population considérable de voyageurs dans vingt ans. Aussi, il faut être capable dès à présent de trouver de nouvelles alternatives aux transports publics, comme par exemple le transport partagé ou encore le développement d'opérations immobilières autour des gares. Cette étude a permis de conclure qu'en 2030, il n'y aura pas d'explosion de la mobilité et qu'il faudra aussi amplifier les transports propres amenant ainsi à réfléchir de plus en plus sur la notion d'éco-mobilité. Enfin s'agissant du matériel, elle cite le tram-train, véritable interface entre le transport ferré et le transport urbain, qui a pour double avantage de posséder une vitesse adaptée en fonction de son lieu de passage et qui utilise des voies déjà existantes.

Danièle PATIER souhaite intervenir sur un sujet qui n'a pas été encore abordé, s'agissant de l'exploitation et de la valorisation du foncier au-dessus des gares. En ces termes, elle propose de regarder des diapositives sur l'exemple du Japon, véritables visions futuristes. Elle montre entre autres certaines constructions d'une trentaine d'étages incluant des banques, des services ou des bureaux, situés au-dessus des gares. Elle signale aussi en sous-sols de ces gares des connexions entre les différentes lignes de bus, des parkings ou encore des stations de taxis, faisant ainsi de cet ensemble une intégration complète de tous les modes de transport.

Jean-Marie DUTHILLEUL adhère complètement à ces fonctions autour du lieu de transport, cependant il pense que le traitement doit être spécifique à chaque culture, voire même, à chaque ville.

Revenant sur l'exemple du Japon, **André ROSSINOT** évoque le jumelage avec la ville de Kanazawa, et rappelle à ce titre, l'organisation l'année dernière à Nancy, d'une rencontre dans le cadre de la coopération décentralisée sur le thème du développement durable. Pour conclure, il interpelle les commerçants sur le fait que près de 10 millions de personnes passent chaque année à proximité de leur magasin. Aussi, il pense que cela représentera à l'avenir la plus belle entrée de ville en termes d'accueil, cependant, il considère qu'en contrepartie, le pacte de la ville dans la gare et de la gare dans la ville doit être respecté par tous les professionnels de la ville et notamment les commerçants qui doivent être au rendez-vous. Il salue tous les participants de ces assises et rappelle que l'association Centre-Ville en Mouvement représente une structure d'avenir.

Synthèse des deux jours.

Claude GRESSIER - *Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'Aménagement du territoire, Vice-président de Centre-Ville en Mouvement.*

Revenant sur les thèmes de ville durable et de densité évoqués en début d'assises, **Claude GRESSIER** rappelle que dans les ZUP des années soixante celle-ci reste relativement faible. Sachant que les organismes HLM sont le deuxième propriétaire foncier de France, il pense qu'il reste encore beaucoup de marge pour recomposer ces zones. Concernant les centres, il dit exister des moyens pour augmenter la densité, tels que la surélévation ou l'utilisation de friches industrielles. Il indique aussi que les équipes d'architectes travaillant sur le Grand Paris ont donné un certain nombre d'idées sur la densification des centres et des autres quartiers.

S'agissant des éléments de proximité, il appelle à conserver dans les centres-villes les fonctions de services tels que les hôpitaux en complément des fonctions de base, tels que les métiers de bouche ou d'artisanat. Parlant de soutenabilité, il réaffirme la volonté d'une faible émission de gaz à effet de serre et d'une faible consommation d'énergie, tout cela supposant la construction de bâtiments aux normes HQE, et des transports légers. Cependant, il alerte sur le fait qu'un éco-quartier composé uniquement de bâtiments HQE dont on aurait juste chassé les voitures sans analyse complète de l'environnement et de la mobilité ne serait être un élément de ville durable.

Le concept de ville durable inclut donc les notions de compacité, proximité et soutenabilité. C'est aussi une mixité de la population, composée de logements à loyers libres, d'habitats sociaux mais aussi d'étudiants. Elle doit aussi traiter de la mobilité des personnes et des marchandises et notamment la possibilité à tous de se déplacer sans voiture, ceci n'étant pas une obligation. Enfin l'adaptabilité y compris dans le bâtiment, car la ville est un corps vivant en perpétuel mouvement et

il faut trouver des solutions qui pourraient s'adapter. Il conclut sur une citation : « d'une seule chose je suis sûr, il ne faut pas de densité uniforme ».

Concernant l'innovation et le e-commerce, il faudra s'adapter aux nouvelles technologies et notamment les commerçants. Il faut aussi répondre de façon pointue aux besoins des consommateurs en leur offrant des nouveaux modes de consommation. Il rappelle aussi l'action des pouvoirs publics, le rôle de la préemption et la conservation de commerces spécifiques. Enfin, il reprend les propos de Benoist APPARU dans le fait de redonner de vraies couleurs à la densité et dans la création d'un programme national de réhabilitation des quartiers anciens dégradés.

S'agissant des transports de marchandises, des expériences fort intéressantes nous ont été présentées dans lesquelles on trouve deux constantes: d'une part la nécessité d'avoir un entrepôt bien placé pas trop loin du centre ville et accessible aux poids lourds et d'autre part un système commun de livraison sur le dernier kilomètre, à partir de cet entrepôt. Ce système doit être de petite taille et ne comportant pas d'émissions de CO2 (vélos, triporteurs ou camionnettes électriques, voire petites remorques tractées à la main). Chaque ville doit évidemment faire sa propre analyse en tenant compte de sa géographie et des besoins des commerçants et artisans, puis établir un système de mutualisation et une réglementation. Il est frappant de constater dans certaines expériences que les livraisons traditionnelles par poids lourds n'ont pas été interdites mais un peu plus règlementées et que le bon fonctionnement et le prix de revient modique du système mutualisé a fait que les chargeurs et transporteurs y ont adhéré volontairement.

Enfin Fabienne KELLER, André ROSSINOT et les autres intervenants nous ont montré que la gare devait reprendre une place essentielle au centre de la ville et être, non seulement un lieu privilégié de l'intermodalité, mais aussi un pôle d'animation commerciale, artisanale voire culturelle. La SNCF est prête à nouer des partenariats avec les collectivités locales avec cet objectif dont la réalisation concerne tous les acteurs.

Je terminerai sur une phrase souvent prononcé par Jean-Marie DUTHILLEUL, le grand architecte des gares: " la gare est le lieu où l'on s'embrasse le plus". Il est donc normal que notre association s'en préoccupe.

Clôture des assises.

Pierre BRUNHES - Sous directeur de la Direction Générale de la Compétitivité de l'Industrie et des Services.

Pierre BRUNHES qualifie ces travaux comme un message de confiance et d'assurance pour l'avenir.

« Il rappelle qu'il s'agit, avec l'animation et la concentration d'une politique de densification des centres-villes pour renouer vers un dynamisme, de mieux associer commerces et villes par une reconquête des activités commerciales et artisanales dans les centres et les cœurs de quartier. C'est pour cela qu'Hervé NOVELLI avait lancé en juin 2008 son plan « commerce cœur de vie » qui a trouvé utilement son application dans la loi de modernisation de l'économie. Ainsi, aujourd'hui, avec l'institution par la LME, du conseil stratégique, du commerce de proximité et de sa commission d'orientation, nous trouvons matière à développer les chantiers et les synergies pour déployer un

commerce plus proche des citoyens, des habitants et s'adaptant avec les nouvelles technologies et le e-commerce sous de nouvelles formes qui permettent de mieux animer les centres-villes et d'économiser les déplacements urbains. Cette politique de rapprochement et de renforcement du commerce de proximité est au cœur des préoccupations et voit son application à travers les dispositions que la LME a appliquées et retrouve ainsi les chantiers ouverts par l'association Centre-Ville en Mouvement. Elle a mis en place le financement par le FISAC qui a vu ses taux augmenter et qui permet des actions collectives urbaines qui vont directement à travers les modernisations des vitrines et des investissements collectifs permettre d'aménager les cœurs de ville.

S'agissant du volet de l'aménagement commercial, autrefois équipement commercial avant la LME, **Pierre BRUNHES** indique un véritable changement de paradigmes sur ce thème. Désormais, avec les nouvelles règles posées, ce sont les critères d'aménagement du territoire, de mode de déplacement collectif, de protection des consommateurs et surtout le développement durable qui sont au cœur de cette loi. Le commerce, les aménagements commerciaux se concilient et doivent se concilier avec les règles d'urbanisme et d'aménagement du territoire. Les commissions du territoire d'aménagement commercial et la commission nationale d'aménagement commerciale éprouvent aujourd'hui les demandes d'implantation au regard des règles de la conservation et de la préservation de l'animation urbaine et rurale. Cela signifie que la doctrine des nouveaux critères se met en place progressivement, et qu'une nouvelle conception des aménagements commerciaux permet aujourd'hui de mieux respecter la grande distribution qui doit s'insérer dans un projet collectif. De fait, les commissions départementales qui sont maintenant composées d'élus locaux et de personnalités qualifiées en matière d'aménagement du territoire, de développement durable et de la protection des consommateurs respectent mieux les enjeux des villes et du cœur de ville ».

En complément de ce message, **Pierre BRUNHES** indique que le Ministère de l'Economie, et le secrétaire d'Etat du commerce et de l'industrie comptent beaucoup sur l'association Centre-Ville en Mouvement. Il reprend les termes d'André ROSSINOT, car c'est effectivement par sa pluridisciplinarité, sa souplesse et son ouverture qu'elle permet aujourd'hui de composer une véritable politique du commerce de proximité et de l'aménagement de la ville.

Pierre CREUZET remercie les participants et clôture ces assises en rappelant les dates du **7 décembre 2009** sur la Journée « **Logistique urbaine à l'heure de Copenhague** » et du **6 mai 2010** pour la **2^{ème} Journée du management durable de centre-ville** qui aura lieu à Reims.

Retrouvez toute l'actualité de Centre-Ville en Mouvement sur www.centre-ville.org