

## I. LES ENJEUX

L'avenir des gares ferroviaire de France dépend d'un certain nombre d'enjeux :

- A. Deux cultures différentes : le ferroviaire et l'urbain.
- B. Des perspectives d'évolution à la hausse des flux de voyageurs.
- C. Les exigences de l'aménagement du territoire et de la densification urbaine autour des gares.
- D. Le fractionnement des acteurs.
- E. L'information du voyageur dans la chaîne de déplacement de porte à porte.
- F. L'émergence d'un nouveau concept : celui de la « Grande Gare » contemporaine multimodale.

### *A. DEUX CULTURES DIFFÉRENTES : LE FERROVIAIRE ET L'URBAIN*

**La raison d'être du service de transport** est de servir le territoire organisé. Dans la mise en œuvre de cet objectif, **deux cultures se font face : celle du transport et celle de l'aménagement urbain**. Chacune a son langage propre, ses caractéristiques, son économie, son ingénierie, ses modes de faire et ses rythmes, qu'il s'agisse de projet ou de gestion : la zone d'aménagement concertée (ZAC) ne connaît pas le schéma d'exploitation ferroviaire et ses enjeux ; le sillon ferroviaire ignore les taxes locales et leurs règles.

**La cohérence du territoire et du transport dépend pourtant de la conjugaison de ces deux univers**. Combien de projets d'aménagements de quartier s'arrêtent à la limite de la gare ? Combien de projets de gare butent sur les limites de la domanialité ferroviaire ? Face aux perspectives d'évolution des flux, les économies de l'un, comme de l'autre, ont simultanément besoin d'être respectées et interpénétrées, en projet comme en gestion, dans une vision partagée du territoire et du transport. Les futures gares sont autant modelées par l'organisation territoriale régionale que par l'effet réseau du système ferroviaire des métropoles régionales.

**Système fermé pour des raisons de sécurité, mais ouvert à sa porte par la gare, le transport ferroviaire est aussi une industrie lourde, à l'économie particulière**, vivant du ticket et de l'impôt. Là où la gare n'est que

la porte du transport régional, l'impôt l'équilibre financièrement ; la collectivité publique en décide principalement. Là où la gare est à la fois grande ligne et transport régional, les deux régimes économiques coexistent et ils doivent, par conséquent, être coordonnés dans l'intérêt du voyageur, du citoyen et du contribuable.

**Ces deux régimes économiques nourrissent une seule et même industrie lourde, un seul et même service au voyageur de la longue distance comme de la vie quotidienne.** Ce service n'est qu'un maillon dans la chaîne de transport, de porte à porte : marche à pied, vélo, voiture, taxi, bus, autocar, train sont combinés et utilisés par l'habitant, le professionnel, selon une rationalité qui leur est propre, dans laquelle pèsent à parts variables l'économie, le temps de transport, le confort du trajet, la souplesse d'utilisation, de la gare à la ville, au territoire, de porte à porte.

#### ***B. DES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION À LA HAUSSE DES FLUX DE VOYAGEURS***

Alors que, entre 1970 et 1993, la part du transport ferroviaire de voyageurs était passée de 10,4 à 6,4 %, le volume du trafic des voyageurs a de nouveau fortement progressé depuis une dizaine d'années.

**La plupart des modèles de simulation des différents transporteurs concordent pour estimer que cette évolution va se maintenir, voire s'accélérer, en fonction des nouveaux besoins** apparus : concentration des populations aux abords des grands bassins d'emplois, augmentation du coût de l'énergie entraînant un report vers les modes de transports collectifs. Le développement durable et la priorité à la lutte contre le changement climatique forcent à prévoir une diminution drastique des déplacements en voiture et un report modal massif sur le ferroviaire.

En effet, aujourd'hui, 83 % des déplacements comptés en voyageurs-kilomètres sont effectués en voiture individuelle. En prenant pour acquis la division maximale par deux des émissions de gaz à effet de serre du transport automobile du fait de l'amélioration des voitures mises sur le marché, 1.000 millions de voyageurs-kilomètres par jour doivent être transférés sur d'autres modes de transport – essentiellement ferroviaires –, dont 50 millions en Île-de-France. Par comparaison, 250 millions de voyageurs-kilomètres sont aujourd'hui réalisés en mode ferroviaire, France entière, dont 40 millions en Île-de-France.

Un travail de prospective engagé par la SNCF avec les Régions, le GART et de nombreux partenaires a conclu au résultat suivant : compte tenu des évolutions de trafic observées et des projets en cours et programmés, **la**

**fréquentation des TER sera multipliée par quatre à l'échéance de 2030.** Ce travail est tout à fait intéressant, car il positionne une hypothèse centrale de développement du nombre de voyageurs à l'échéance de vingt ans. Cohérente avec l'évaluation des scénarii liés à la mise en œuvre des engagements de Kyoto, cette évolution du nombre de voyageurs impose d'engager sans délai les actions nécessaires pour l'anticiper.



**Ces tendances pourraient être renforcées et/ou satisfaites par de nouvelles offres de transport : développement du réseau de lignes à grande vitesses inscrites dans le Grenelle de l'environnement et dans le plan de relance économique, amélioration des dessertes régionales et locales, cadencement du trafic.** Ces tendances peuvent aussi être renforcées par des facteurs exogènes dont certains sont déjà probables : lutte contre le réchauffement climatique par la restriction des émissions de carbone dû à la combustion des énergies fossiles.

Le développement des déplacements à grande vitesse – dont 20 % des déplacements trouvent une correspondance dans des déplacements régionaux – génère de son côté une progression du trafic de proximité, tandis que l'amélioration de la desserte de proximité génère une progression du trafic à grande vitesse. 100 millions de voyages par an sont désormais assurés par le TGV (pour 87 millions de voyages aériens au départ d'Orly et de Roissy). Le rail a déjà rejoint et dépassé l'aérien. Un tel choc dimensionnant a déjà eu lieu ces deux dernières décennies, mais il a été ponctuel, progressif, sans commune mesure avec les mutations massives et simultanées engendrées par une hausse brutale et prolongée du prix du baril de pétrole, ou plus globalement par les variations d'une économie mondialisée.

Dans cette perspective, les accès aux gares – parkings de véhicules individuels, scooter, vélo, lignes de bus, cheminements piétons – vont voir mécaniquement leur espace ou leur fréquentation multipliés par deux, quatre ou huit. Les jours de grève et la situation tendue dans certains sites d’ores et déjà saturés aux heures de pointe (comme la gare Saint-Lazare où accoste en moyenne chaque jour un train toutes les 28 secondes sur 27 quais pour transporter 450.000 personnes) donnent déjà un avant-goût de ces situations à risques.

**Un certain nombre de gares dédiées au transport régional (TER) peuvent certainement supporter sans dommage une telle augmentation. Mais les cinquante plus grandes gares, qui totalisent à elles seules 80 % du trafic, demandent à l’évidence des mesures exceptionnelles pour faire face à l’urgence de la situation.** Une multiplication par quatre des dizaines de milliers de voyageurs de Bordeaux, de Nantes ou de Marseille, une multiplication par deux des millions de voyageurs quotidiens des méga-gares parisiennes donne le vertige.

**C’est pourquoi la définition d’un objectif partagé entre tous les acteurs du transport et de l’aménagement d’évolution des flux de voyageurs à l’horizon 2020 et 2030 est évidemment stratégique pour dimensionner correctement les projets et pour anticiper l’avenir, car le temps des gares est un temps très long, comme l’est le temps de l’aménagement des villes.**

### ***C. L’AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LA DENSIFICATION URBAINE***

#### **1. L’histoire récente des gares ces vingt dernières années.**

**La Ville a progressivement encerclé la Gare qui avait été construite au XIX<sup>e</sup> siècle à la limite du territoire alors urbanisé, laissant souvent des cicatrices profondes dans le tissu urbain.** La Gare et la Ville du XX<sup>e</sup> siècle ont muté sous le choc de la voiture qui a souvent aggravé ces coupures urbaines. Les projets d’aménagement autour des gares, au-delà de la seule gestion de l’intermodalité, permettent maintenant de réaliser une véritable réparation du tissu urbain par le décroisement de secteurs qui avaient été séparés par le rail depuis des décennies. Ces opérations permettent de valoriser des terrains et des bâtiments proches des gares qui ont longtemps été utilisés pour la logistique ou pour des activités liées au train (poste, dépôts de matériaux de l’équipement, entrepôts logistiques, faisceaux ferroviaires divers), mais qui sont maintenant plus ou moins sous-utilisées.

**Au début des années quatre-vingt, plus fortement au cours des années quatre-vingt-dix, l'invention du train à grande vitesse (TGV) a radicalement transformé la vitesse, l'économie et le confort du transport ferroviaire.** Au vu de la dizaine de millions d'euros la minute économisée sur le trajet ferroviaire, la question est désormais posée du temps perdu à l'arrivée, de la descente du train jusqu'au prochain mode de transport. Le choc du TGV sur les gares et sur leurs liens avec les autres modes de transport est du même ordre d'importance que l'arrivée massive de la voiture au début des années soixante.

**L'espace autour de la gare devient ainsi un enjeu majeur.** A distance de marche à pied, dans un rayon d'environ 1.000 mètres, le foncier est précieux. Son allocation aux modes de transport et à l'espace public en général, au développement économique et aux équipements urbains est désormais reconsidéré, territoire par territoire, au gré de la spécificité et du potentiel de chacun, de la localisation de l'arrêt du TGV, dans la gare ancienne ou à l'extérieur de la ville.



*Terrains disponibles près des gares de Bordeaux et de Nantes*

**Depuis 1997 et l'attribution de l'autorité organisatrice aux Conseils régionaux, le transport régional prend à son tour une place considérable dans les déplacements locaux et régionaux.** Matériels et services de déplacement reconfigurés ont fait croître la desserte et la fréquentation des TER, la satisfaction des voyageurs, tout en maîtrisant les déficits financiers du service. Le gain de trafic, de l'ordre de 60 % en dix ans, en est la conséquence directe.

L'effet réseau du ferroviaire et le gouvernement de chaque territoire doivent pouvoir se déployer dans les gares régionales. Telle gare, saturée ou presque aujourd'hui, ne permettra pas de trouver la solution dans son périmètre sans équilibrer l'utilisation des différentes gares du réseau. D'autant que la gare et les services de transport qu'elle offre ne sont pas la propriété de la seule commune qui l'accueille sur son territoire.

## **2. La densification urbaine autour des gares**

**La prise en compte globale du développement durable impose par ailleurs de réfléchir au développement de l'habitat, des activités des commerces, des lieux culturels et sportifs en cohérence avec les infrastructures de transport et l'offre de déplacement qu'elles permettent.** Parole d'acteur : « *La gare est le dernier lieu où l'on peut développer la Ville* ».

**L'évolution des gares est indissociable de celle des emplois, des logements, des lieux de loisirs, de culture ou d'éducation** : à la différence de la Ville développée depuis l'après-guerre, où la voiture – en permettant l'accès en tout lieu – a encouragé la consommation d'espace, il s'agit bien ici au contraire de maîtriser l'étalement urbain.

**L'évolution nécessaire des gares et de leurs quartiers est par conséquent indissociable de celle de la localisation des emplois et des logements.** L'impact sera inégal selon les territoires : plutôt que la ville et sa gare, il s'agit des gares et des villes. Selon que telle gare est l'une des plus grandes de l'agglomération, que telle autre est localisée dans, ou hors, l'agglomération, dans une petite ville ou en milieu péri-urbain ou rural, l'impact du « *facteur 4* » et les services nécessaires seront différents ; l'équilibre économique des projets sera lui aussi différent.

Des réorganisations astucieuses des moyens techniques ferroviaires peuvent aussi permettre de libérer des terrains, créant ainsi un potentiel d'aménagement particulièrement pertinent, proche des transports en communs. **Le secteur des gares offre ainsi dans de très nombreuses grandes agglomérations, villes moyennes et bourgs centres un très important potentiel de développement de la ville durable.**

## **3. L'accessibilité améliorée pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et le développement des modes doux (ou « actifs »), marche à pied et vélo**

### *a) Les personnes à mobilité réduite*

**L'accueil des Personnes à Mobilité Réduite est une obligation réglementaire, fixée par la loi du 11 février 2005** relative à l'égalité des droits et des chances, à la participation et à la citoyenneté des personnes handicapées. La loi fixe le principe général de non-discrimination ; elle oblige la collectivité nationale à garantir les conditions de l'égalité des droits et des chances. **L'échéance est fixée à 2015.**

Deux articles de la loi sont consacrés à cette mise en accessibilité des services de transport :

– **l'article 41 fait obligation aux propriétaires d'établissements recevant du public ou d'installations ouvertes au public de les rendre accessibles d'ici 2015 ;**

– **l'article 45 fait obligation aux autorités organisatrices d'assurer la mise en accessibilité de toute la chaîne de déplacements dans le cadre de schémas directeurs d'accessibilité** (qui devaient être réalisés avant février 2008).

Cet accueil est d'abord une obligation légale. Mais elle est aussi une obligation morale liée à la mission publique de l'organisation du transport ferroviaire et de la Grande Gare. **C'est donc une priorité absolue pour tous les acteurs.**

**Les handicaps sont de différentes natures : ainsi, le handicap cognitif concerne les personnes qui ont des difficultés à se repérer dans des lieux qu'ils ne connaissent pas. Mais l'adaptation des Grandes Gares à ce handicap – c'est-à-dire le travail sur la lisibilité des espaces et sur la signalétique – profite également aux voyageurs qui ne sont pas handicapés.**

Prise isolément, l'adaptation de la Gare aux personnes à mobilité réduite (quais, cheminements, accès aux transports en communs, eux-mêmes adaptés, aux parkings et installation d'ascenseurs) représente des investissements considérables. Le coût global de ces aménagements est de l'ordre de 2,5 milliards d'euros pour tous les transports ferroviaires (hors réseaux urbains dans les agglomérations).

**La question de l'accessibilité des quais est très délicate.** Elle concerne tout à la fois le choix du matériel roulant, la gestion des arrêts des trains, et le traitement des bâtiments. L'aménagement PMR n'a d'ailleurs de sens que s'il est global, car à quoi sert un aménagement de qualité dans la Gare de départ s'il est absent à l'arrivée ? Le risque est grand que chaque propriétaire dans la gare multimodale actuelle se conforme à ses seules obligations sans prendre en compte les circulations de « porte à porte », même si la loi a prévu des schémas directeurs d'accessibilité.



**Les agencements « PMR » seront ainsi beaucoup plus astucieusement organisés dans le cadre d'une refonte plus globale de la « Grande Gare », dans une logique de cheminements agréables, adaptés et sécurisés, car les aménagements nécessaires seront alors intégrés dans la conception globale du site.**

#### *b) Les piétons*

La seconde accessibilité concerne les piétons. La marche à pied doit être également favorisée. C'est en effet le mode d'accès à la « Grande Gare » le moins encombrant. Il ne laisse aucun espace occupé en gare, car il n'y a pas d'exigence de parking pour les piétons. La marche à pied ne pollue pas. Elle améliore la santé. Elle n'entraîne aucune nuisance pour les autres. L'aménagement des circulations pour les piétons n'est pas un sujet distinct de celui pour les personnes à mobilité réduite, car un voyageur encombré par une valise à roulettes ou par une poussette pour enfants profite pleinement des cheminements adaptés aux PMR.

**Par l'aménagement de circulations piétonnes agréables et sécurisées, l'aire d'influence de la Gare est améliorée pour un nombre potentiellement important de voyageurs.** Ce qui peut sembler une évidence est bien un défi : lieu de croisement de différents transports, la gare actuelle est souvent un lieu hostile au piéton, une dalle de parking peu commode à traverser, perçue comme dangereuse, pour les plus jeunes comme pour les plus fragiles.

#### *c) Le vélo*

**Le vélo a beaucoup de qualités.** Son intégration dans la zone d'influence de la gare permet d'en agrandir la zone de pertinence. À l'image des villes nordiques (comme Amsterdam ou Copenhague) ou de Strasbourg, l'aménagement de vastes parkings à vélos, de pistes cyclables réservées et, plus

généralement, la priorité donnée au vélo dans la Ville, permet d'accroître l'aire d'influence de la Grande Gare.

**Le vélo est un transport individuel qui mène tout près du lieu de destination et qui n'a aucune contrainte d'horaire.** Son caractère sportif pour les longues distances peut être compensé par une petite motorisation électrique. Pour la santé en revanche, pas de doute, c'est le transport champion toutes catégories !



*Parc à vélos protégés à Saverne (67)*

**L'usage du vélo peut prendre plusieurs formes dont chacune a sa pertinence :**

– **le vélo classique propriétaire :** le cycliste habitué peut profiter des parkings spacieux, sécurisés et proches des autres modes de transport. Le voyageur régulier du TER peut disposer d'un vélo aux deux extrémités de son déplacement ferroviaire pour éviter son chargement dans le TER ;

- **le vélo loué :** mis à disposition pour une ou plusieurs journées, il est le support des loisirs et des activités touristiques en gares ;

– **le vélo en libre service :** il a ses adeptes, mais il ne pourra, à lui seul, soutenir un développement important de ce mode de déplacement dans la ville en raison de son coût unitaire de maintenance élevé (de l'ordre de 2.000 euros par an) et de son encombrement sur l'espace public.

*d) Une hiérarchie forte des modes d'accès*

**La « Grande Gare » doit traiter les différents modes d'accès selon une grille claire de priorités,** fonctions elles-mêmes des nuisances, du risque pour autrui, de l'occupation d'espace lié au stationnement et autres encombrements de chaque mode. La hiérarchie qu'il est proposé d'appliquer dans l'aménagement de chaque « Grande Gare » au sens de la proximité avec le transport ferroviaire est la suivante :

- 1. les PMR et la marche à pied ;**
- 2. le vélo ;**
- 3. la dépose-minute, les bus et les taxis ;**
- 4. l'autopartage ;**
- 5. le covoiturage et la location de voiture ;**
- 6. l'auto soliste.**

Cette hiérarchie claire aura à son tour un effet sur l'utilisation de la Grande Gare : en rendant plus facile et plus agréable l'utilisation des modes les plus doux dits aussi « actifs », elle induira des changements d'habitude de transport. L'enjeu de la valorisation des modes actifs, en complément de l'offre ferroviaire, est en effet la démultiplication des possibilités de transport durable, de porte à porte.

#### ***D. LE FRACTIONNEMENT DES ACTEURS***

##### **1. Le fractionnement de l'outil ferroviaire entre la SNCF et RFF**

**Depuis sa création en 1937, la SNCF bénéficie d'un monopole d'exploitation du système ferroviaire.** Ce monopole a été confirmé par la loi d'orientation des transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 dite LOTI. Les gares, tout comme l'ensemble des biens immobiliers dépendant du domaine public ou privé de l'État antérieurement concédés à la société anonyme SNCF, ont été remises en dotation à l'établissement public SNCF le 1er janvier 1983 par les dispositions de l'article 19 de cette loi.

**La directive n° 91/440 du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires a ouvert la voie au fractionnement des acteurs, des réseaux et des domanialités.** En effet, elle a imposé d'une part, la séparation entre le réseau et l'exploitation et elle a créé d'autre part, un droit d'accès au réseau ferroviaire qui est ouvert aux entreprises appartenant à un groupement international ou aux entreprises assurant des trains de transport combiné rail-route. La mise en œuvre de ce droit d'accès au réseau est déterminé par deux autres directives, l'une portant sur les licences des entreprises ferroviaires (1) et l'autre portant sur les redevances d'utilisation des infrastructures (2).

**Dans l'application des textes européens, la France a hésité.** Dans un premier temps, elle fait le choix de la séparation comptable entre le gestionnaire du réseau et le gestionnaire de l'exploitation. Puis, elle décide, par la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de Réseau Ferré de France (RFF), une séparation juridique entre le réseau et l'exploitation et, par le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau Ferré de France, elle arrête un mécanisme délicat où l'exécution des missions du gestionnaire du réseau est confiée à l'exploitant.

---

(1) Directive 95/18 CE du Conseil du 19 juin 1995.

(2) Directive 95/19 CE du Conseil du 19 juin 1995.

**S'agissant des biens de la SNCF, ils ont été répartis entre les deux établissements** selon les modalités définies par l'article 5 de la loi du 13 février 1997 : **les biens constitutifs de l'infrastructure et les immeubles non affectés à l'exploitation des services de transport appartenant à l'État et gérés par la SNCF sont apportés en pleine propriété à RFF.** Sont ainsi exclus de l'apport « *les biens dévolus à l'exploitation des services de transport qui comprennent les gares* ».

Le décret n°97-445 du 5 mai 1997 portant constitution du patrimoine initial de RFF a compliqué inutilement ce choix en stipulant que, dans les gares, appartiennent à RFF :

*« – les quais y compris leurs ouvrages de couverture et les plateformes (à l'exception des plateformes d'extrémité des gares terminus), les escaliers, rampes et ascenseurs des quais (à l'exception de ceux donnant accès aux bâtiments voyageurs), les passages souterrains, passerelles, sous réserve du A4 (3ème tiret) ci-dessus ;*

*– les accès routiers voyageurs (à l'exception de ceux appartenant à d'autres gestionnaires et à l'exception des zones de stationnement) ;*

*– l'éclairage de l'ensemble des installations ci-dessus, ainsi que les installations d'éclairage des voies de service qui relèvent de Réseau Ferré de France en application du A ci-dessus ;*

*– les installations autres que les bâtiments, appartenant à des postes d'aiguillage ou de régulation/circulation, à des sous-stations, à des centraux sous-stations ou nécessaires à la sécurité des circulations, situées dans les bâtiments de la SNCF ;*

*– les cours des chantiers de transport « combiné ».*

**Le processus de répartition, difficile à mener entre les deux établissements a duré près de dix ans et il a exigé la mise en place d'une structure arbitrale pour parvenir à un transfert amiable des propriétés.** C'est en effet le 29 novembre 2006 qu'un arrêté des ministres chargés des transports et du domaine a approuvé la liste des biens transférés en pleine propriété à RFF. Un ultime problème n'a cependant pas trouvé de solutions : il porte sur certaines cours de gare pour lesquelles il est apparu impossible de délimiter les accès routiers (devant revenir à RFF) du reste de la cour (restant à la SNCF). Il concerne 553 lots situés dans les communes de plus de 5.000 habitants qui n'ont donc pu faire l'objet d'une répartition formalisée.

## 2. Le fractionnement des propriétaires en gare

Outre **la SNCF** et **RFF**, évoqués ci-dessus, on trouve dans le périmètre d'aménagement du secteur de la « Grande Gare » et de son quartier :

- **la Ville**, propriétaire de la place devant la Gare et de terrains divers ;
- en fonction des sites, **différentes structures de l'État** :
- **l'Équipement**, pour d'anciens dépôts de matériaux,
- **l'Armée**, pour le même motif,
- mais aussi **le Port Autonome**, s'il y a lieu, **le Conseil général** parfois propriétaire de son parking des bus interurbains, **la Poste**, **des logisticiens**.

## 3. Le fractionnement des autorités organisatrices de transport

Les Autorités Organisatrices de Transport sont nombreuses en Gare :

- **la SNCF**, pour les Grandes Lignes, avec l'État ;
- **la Région**, autorité organisatrice du transport régional ;
- **les Conseils généraux** pour les transports interurbains ;
- **les Agglomérations, Communautés de communes et Intercommunalité** pour les transports urbains (métro, tramway et bus) et locaux (bus, transport à la demande) ;
- **le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) et la RATP** en région parisienne.

## 4. Le fractionnement des exploitants en gare

Les acteurs de la « Grande Gare » sont également nombreux.

Aux transporteurs historiques (la SNCF et la RATP en Île-de-France), il faut encore ajouter les nouveaux exploitants ferroviaires qui vont utiliser les gares dans le cadre de la politique européenne de la concurrence : les autocaristes des lignes interurbaines, le transporteur de l'agglomération ou de l'intercommunalité, les exploitants de bus de tourisme. D'autres acteurs sont encore présents en Gare, comme les loueurs de voitures, de vélos, les commerçants, l'Office du Tourisme, les gestionnaires de parkings, et autres services en Gares.

Pour être complet, il faut encore évoquer le rôle du préfet du département qui dispose d'un large pouvoir de police dans les gares. En effet, les mesures de police destinées à assurer le bon ordre dans les parties des gares et de leurs dépendances accessibles au public sont réglées par des arrêtés du préfet du département et approuvées par le secrétaire d'État chargé des transports, conformément à l'article 6 du décret n° 730 du 22 mars 1942 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local.

Ces mesures visent notamment « l'entrée, le stationnement et la circulation des voitures publiques ou particulières destinées soit au transport des personnes, soit au transport des marchandises, dans les cours dépendant des gares de chemin de fer ». Elles sont précisées dans la circulaire n° 77-46 du 29 juin 1977.

#### ***E. L'INFORMATION DU VOYAGEUR DANS LA CHAÎNE DE DÉPLACEMENT DE PORTE À PORTE***

**La gestion au quotidien du transport a un adversaire redoutable : la situation perturbée.** Les adaptations, réparations, rétablissements du service normal sont le lot courant d'une industrie lourde dont le grand nombre de circulations, de matériels, d'agents, de voyageurs génère inévitablement des dysfonctionnements. **L'information en temps réel sur les situations perturbées est par conséquent une composante déterminante de la qualité du service déplacement, tout au long de la chaîne de transport, de porte à porte.** Elle le sera encore plus demain.

##### **1. Les exigences légales**

L'encadrement législatif de l'information multimodale en France trouve son origine dans l'article 113 de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (**loi SRU**), qui a spécifié que toute « *Autorité Organisatrice de Transport Urbain (AOTU) compétente sur un PTU de plus de 100.000 habitants se doit de mettre en place un service d'information multimodale à l'intention des usagers, en concertation avec l'État, les collectivités territoriales ou leurs groupements et les entreprises publiques ou privées de transport. Elle met en place un service de conseil en mobilité à l'intention des employeurs et des gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants* ».

Les conclusions du **Grenelle de l'Environnement** ont renouvelé cette exigence avec une recommandation portant sur « **la généralisation des**

*billetteries multimodales, système de tarification et d'information compilant sous la forme d'un guichet unique les différents modes de transport possibles, leurs horaires, les correspondances, prix... comme cela a été prévu par la loi SRU de 2000 ».*

L'idée de l'information multimodale est de donner aux voyageurs la vision la plus complète possible de l'offre de mobilité à leur disposition, afin qu'ils aient tous les éléments pour choisir rationnellement leurs modes de transport, itinéraires et horaires.

## 2. Les difficultés de l'information multimodale

Mais **les difficultés de l'application sont considérables en raison de la grande diversité d'acteurs**, allant de l'utilisateur (occasionnel, professionnel, touriste, personne à mobilité réduite...) aux fournisseurs (autorités organisatrices de transport, exploitants de réseaux, prestataires de services...), **de la masse de données à assembler** (description des réseaux, horaires, tarifs, prévisions...) et à traiter en temps réel (perturbations, travaux, congestion, accidents, état du trafic...).

En outre, cette information doit pouvoir se traduire **sous la forme de fonctions plus ou moins personnalisées** (fourniture des tarifs et des horaires, calcul d'itinéraire optimisé suivant certains critères, conseil et guidage...), disponible sur **une large gamme de supports** (papier, radio, télévision, web, téléphone, bornes interactives, guichets...) et portant sur **toutes les phases du déplacement** (préparation, réalisation, fin du trajet). Ces aides peuvent être des assistants électroniques personnels, mais aussi des feuilles de route sur papier, des plans personnalisables facilement en fonction des besoins de l'utilisateur et des moyens de signalisation du type numéro des sorties, couleurs, noms faciles à mémoriser et affichés de façon visible...



**Les travaux correspondants peuvent apparaître trop coûteux si on les entreprend pour une seule gare, ils seront moins lourds et plus efficaces si on les mène pour un ensemble de sites jouant des rôles analogues dans diverses villes**, éventuellement dans le cadre de projets européens. La Commission européenne a ainsi adopté le 16 décembre 2008 un plan d'actions qui suggère un ensemble de mesures concrètes concernant la diffusion et l'utilisation des systèmes de transport intelligents ainsi qu'une directive établissant le cadre de leur mise en œuvre.

Mais pour la quasi-totalité de ces services, l'information disponible ne concerne encore pour le moment que les réseaux de transports collectifs. Elle est souvent limitée à la fourniture des horaires et non pas à l'état du trafic en temps réel. Elle est quasiment toujours fractionnée entre acteurs du transport. Ainsi, **les services d'information véritablement multimodaux en France sont toujours en devenir même si un certain nombre d'outils, aux performances variables, sont déjà en place ou en projet.**

### **3. L'apport des nouvelles technologies**

**Les « Grandes Gares » restent ainsi le maillon faible de la chaîne de déplacement, le lieu où l'on risque de perdre le temps que l'on a cru gagner par ailleurs, et où l'on se rend compte le plus clairement de la discontinuité des systèmes d'information.** Parole d'utilisateur : *« Je sors du train et je ne suis plus client d'une entreprise ferroviaire, je cherche un bus et je ne suis pas encore client du transport urbain, qui va me renseigner ? ».*



**Or les nouvelles technologies informatiques permettent néanmoins dès à présent l'exploitation en temps réel de toutes les informations extraites dans chacun des modes de transport qui sont en connexion par l'intermédiaire de la « Grande Gare » et de les diffuser sur les panneaux à messages variables, dans des annonces sonores et de les transmettre aux personnels des transporteurs.** Elles peuvent également aider considérablement les voyageurs eux-mêmes en les assistant pour sélectionner les informations les

plus pertinentes par rapport à leur feuille de route prévue. **Une politique volontariste dans ces domaines permettrait d'améliorer considérablement la situation sur le terrain.**

#### ***F. LA FONCTION DE MOBILITÉ DE LA « GRANDE GARE »***

**Du fait de leur histoire, les gares et leur environnement urbain immédiat ont en général des structures complexes dans lesquelles les interfaces avec les autres modes de transport sont difficiles à percevoir sans apprentissage et sans aide.** Les aides à la navigation utiles pour des piétons sont un peu différentes de celles qui sont utiles pour des conducteurs automobiles. Ce sont certainement par ces zones où circulent beaucoup de monde que l'on devrait tester en priorité les systèmes permettant d'aider à se repérer les personnes qui ont des difficultés particulières.

À l'inverse, **on peut penser que les gares jouent déjà un rôle de point de repère pour des déplacements qui n'utilisent pas le mode ferroviaire** : un site de covoiturage allemand (1) contient par exemple un grand nombre d'offres et de demandes dans lesquelles les gares jouent un rôle naturel de point de référence pour la mobilité. Si on examine ce phénomène du point de vue de l'opérateur ferroviaire, on peut considérer anormal d'utiliser ainsi des surfaces de parking qui ont coûté cher à aménager.

**Par assimilation avec la mobilité urbaine, il peut y avoir un intérêt à développer les fonctions de mobilité des Grandes Gares,** là où se rencontrent déjà certains modes de transport. Profiter par exemple des flux de voyageurs générés par les gares pour organiser des offres de véhicules partagés (stations de vélos en location, mais aussi zones de recharge de véhicules électriques utilisés de façon individuelle ou collective) ou d'autres services (gestion de bagages, points de livraison de colis...).

**La multimodalité et la tendance observée d'une déstructuration des déplacements s'appuient bien entendu sur le développement des communications entre les individus, dont l'emploi du temps s'organise comme malgré eux, au fur et à mesure des messages qu'ils reçoivent au cours de leur journée.** Avec cependant certaines limites, il est tout de même plus facile de communiquer lorsqu'on est à l'abri des intempéries, dans un endroit sûr, avec un accès à haut débit à un prix raisonnable, et, si possible, une prise électrique. Faute de mieux, un certain nombre de personnes considèrent qu'une voiture dans un encombrement de la circulation répond à peu près à cette définition et il y aurait ainsi intérêt à ce que d'autres solutions émettant moins de carbone leur soient proposées.

---

(1) [www.mitfahrgelegenheit.de](http://www.mitfahrgelegenheit.de)

**La tarification n'a pas pu être abordée dans le cadre de la mission.**

Une évidence connue mérite toutefois d'être rappelée : cette tarification n'est pas sans conséquence sur l'aménagement du territoire national, régional, comme de la communauté locale, tarifs de l'accessibilité à la gare comprise.

**G. L'ÉMERGENCE D'UN NOUVEAU CONCEPT : LA « GRANDE GARE » CONTEMPORAINE MULTIMODALE**

**L'exploitation ferroviaire et ses contraintes imposent de réserver de larges espaces aux activités techniques** : seule une gare performante, bien dimensionnée dans son organisation ferroviaire, peut fournir des prestations de qualité telles qu'elles sont attendues par les voyageurs. Mais la technique – notamment « *la sécurité ferroviaire* » – ne doit pas être un « *oukase* », qui domine toujours les autres objectifs. L'histoire et les traditions propres à la SNCF et RFF tendent souvent à faire dominer les aspects liés à la technique de l'exploitation ferroviaire sur toute autre considération.

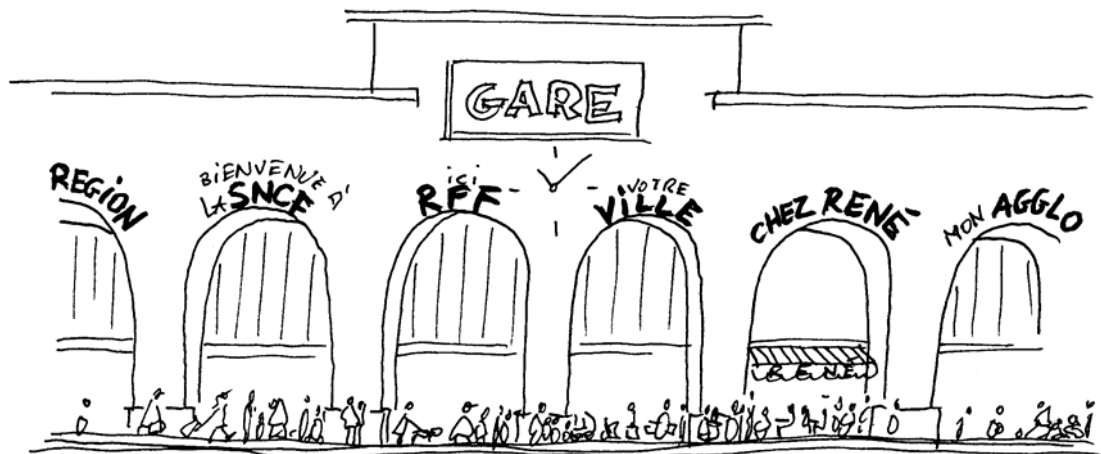
**C'est pourquoi le dimensionnement adéquat des activités de chacun et les stratégies partagées d'exploitation** (pour le remisage et l'entretien des rames par exemple) **sont un travail à conduire en même temps que la réflexion sur l'aménagement de la gare et de ses terrains proches.** C'est le rôle des « schémas directeurs ferroviaires » qui sont le point de départ obligé de toute réflexion sur la « Grande Gare » multimodale. Les scénarii doivent être expliqués à tous, et l'avenir préservé par des phasages astucieusement construits.

D'apparence plein de contradictions, **ce travail impose aux partenaires de réfléchir simultanément à des enjeux de natures différentes** (les siens en propre, mais aussi ceux des autres), car ils concourent tous à l'efficacité globale du projet. L'itération dans la réflexion est ici la règle, ce qui exclut le travail en mode « *cahier des charges* », puis en mode « *exécution* ». L'imbrication des projets et l'exigence de qualité du déplacement pour le voyageur l'exigent. La réussite urbaine en est l'objectif complémentaire.



Cet enjeu essentiel nécessite donc que chaque partenaire accepte de prendre en compte les contraintes des autres acteurs. **Cette complexité explique le temps nécessaire d'émergence des projets qui est souvent incompressible et essentiel pour la réussite ultérieure du projet.**

Désormais, il est nécessaire de défractionner, de conjuguer, de simplifier autant que faire se peut, tant pour affronter la vague de la multiplication par deux, quatre ou huit de la fréquentation des gares, que pour organiser le partage raisonné des espaces et des ressources et des informations aux différentes échelles de territoire : communal, intercommunal, régional, national, voire européen, et plus particulièrement dans le périmètre stratégique du kilomètre autour de la gare, là où chaque mètre carré compte, pour l'éco-mobilité comme pour l'éco-quartier. La mobilité de porte à porte, tous modes, le fonctionnement urbain et rural, le devenir des villes et des territoires de l'après-Kyoto en dépendent.



**Un beau projet de « Grande Gare » nécessite de croiser les objectifs des acteurs. Il force à considérer le projet autour du voyageur pour faciliter ses déplacements de porte à porte. Du travail ergonomique sur le projet résulte directement la qualité de la ville aménagée.**