

L'actualité des agences d'urbanisme

traits d'agences

Complément : la parole des acteurs extérieurs

La grande vitesse ferroviaire redessine les territoires et offre un regard nouveau sur le positionnement des villes et des agglomérations, à l'image de ce que la réalisation du réseau autoroutier a produit dans le passé...

hiver 2009



LE POINT DE VUE DES ACTEURS EXTÉRIEURS

Jean-Claude GAYSSOT, Vice-Président, le point de vue du GART

Donner aux acteurs du transport les moyens de leurs compétences



La grande vitesse apporte une réponse efficace aux besoins de mobilités nationales et interrégionales par des liaisons rapides et compétitives face au routier ou à l'aérien.

A l'heure du renouveau des questions ferroviaires, du Grenelle de l'environnement et des réflexions portées au niveau européen, les autorités organisatrices de transport (AOT) s'interrogent sur la manière d'agir pour que l'ensemble de la chaîne de transports comme la structure des territoires en tirent le plus grand bénéfice. L'enjeu réside d'une part dans l'amélioration de la complémentarité entre les lignes à grande vitesse et les autres réseaux, tels que les gares, lieux physiques de correspondance entre le réseau ferré, les services urbains et les autocars. Il passe aussi par une bonne prise en compte des nouveaux « nœuds » ferroviaires dans le maillage existant, et le maintien de leur lien avec la gare historique de cœur de ville aux fonctions plus larges, par la mise en

place de navettes TER, voire de tram.

Enfin, le développement du réseau à grande vitesse, lorsqu'il implique la création de nouveaux barreaux de contournements, peut menacer certaines dessertes régionales de compétence nationale. Autant de responsabilités qui se répercutent sur les régions qui doivent assurer la continuité de la desserte ferrée sur leurs territoires avec leurs propres moyens financiers. En effet, les dotations de l'Etat pour le développement du réseau ferré par les régions, ont été calculées en fonction du périmètre de la régionalisation, mais ne tiennent pas compte des effets indirects de l'évolution de la grande vitesse sur ces territoires... il importe donc de doter les AOT de tous les moyens nécessaires à l'accompagnement du développement du réseau ferroviaire et de revoir le périmètre de la régionalisation ferroviaire quand des liaisons régionales sont supprimées du fait de l'apparition de nouvelles LGV. ■

**Jean-Michel CHERRIER, chef de la mission LGV PACA
le point de vue de Réseau Ferré de France (RFF)**

Les gares, projets structurants du territoire

Lieux d'interface entre le transport et les territoires, les gares ont des effets sur de vastes territoires. Leurs fonctions, formes et rôles sont des déterminants de l'aménagement des agglomérations et des territoires.

Le rapport de Fabienne Keller a montré les limites du modèle de la grande majorité des gares actuelles et propose une vision plus intégrée de la gare : la gare peut en effet être proposée comme extension naturelle de la ville, en constituant non plus un objet en soi mais un prolongement des activités humaines. Dans cette logique, la gare devient un pôle d'échanges, un lieu de passage regroupant de nombreuses activités. Ainsi, les gares doivent être conçues dans une collaboration étroite avec les projets territoriaux.

Pour les projets de gares que RFF étudiera dans le cadre du projet de LGV PACA, le rôle urbain et territorial que doivent jouer les gares est évidemment prépondérant. Le mode collectif et durable de transport porté par le train, doit se concevoir avec un accès en mode collectif à la gare. La gare est également un objet urbain doté d'une image architecturale marquante qui doit être envisagé comme un objet durable. RFF intégrera dans les études des gares les réflexions sur des bâtiments à énergie positive avec une démarche d'éco-construction

C'est dans le cadre de ces études et de la réflexion générale sur le rôle structurant des gares et plus largement celui de la ligne à grande vitesse comme maillon de la mobilité durable que RFF souhaite pouvoir associer les agences d'urbanisme pour leurs connaissances du fonctionnement de la ville, des dynamiques économiques et sociales et des enjeux de développement du transport collectif de demain. ■



Pierre MATHIEU, vice président du conseil régional de Champagne-Ardenne chargé des infrastructures et des transports, le point de vue d'une région
TGV et TER, un couple qui veut faire bon ménage



En complément de leur apport au financement de la LGV Est, différentes collectivités champagnardennaises se sont associées à la Région pour financer l'accès des TER à la gare d'interconnexion de Champagne-Ardenne TGV située à Bézannes à quelques kilomètres au sud de Reims. Celle-ci est donc devenue une gare TGV/TER qui démultiplie les possibilités d'accéder à la grande vitesse pour des territoires peu ou pas desservis par le TGV. Les correspondances quai à quai (TGV/TER) et les navettes quasi systématiques entre la gare Champagne-Ardenne TGV et la gare de Reims sont très appréciées. En 2008, dans un trafic TER en augmentation de +56 % par rapport à 2006, la part des déplacements occasionnels (longue distance TER + TGV) est passée de 42 % à 47 %. Et 30 % des voyageurs utilisent un TER pour se rendre à la gare Champagne-Ardenne TGV alors que ce nouveau service n'est pas encore assez connu. Depuis la création de cette ligne à grande vitesse, le rayonnement du réseau TER a été accru de 42 % ! Soit une augmentation de 2 millions de train/kilomètres.

Pour 1/3, cette augmentation correspond à des offres de rabattement et de diffusion sur les gares desservies par les TGV tant à Champagne-Ardenne-TGV, qu'à Reims, Charleville-Mézières, Sedan, Châlons-en-Champagne et Vitry-le-François. A elles seules, les navettes Reims-Champagne-Ardenne-TGV ont représenté, en kilométrage annuel, près de 2 fois le tour de la Terre... La gare de Champagne-Ardenne-TGV, desservie essentiellement par les TGV Province-Province vers Strasbourg, Lille, Rennes, Nantes, et Bordeaux, a ainsi atteint sur la région une « zone d'influence » d'une centaine de kilomètres de rayon.

Pour 2/3, l'augmentation correspond à la mise en place de dessertes TER remplaçant les trains nationaux supprimés par la SNCF. Les dispositions prévues par l'Article 127 de la Loi SRU ont permis d'assurer 83,5 % du financement nécessaire à l'exploitation. Cette disposition législative s'est donc avérée très utile pour maintenir la desserte de ces territoires. Elle doit absolument être préservée. ■