



COMMUNIQUE DE PRESSE – 29 – 09 - 2009

La Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU), la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) et le Groupement des autorités responsables de transport (GART), ont réuni ce mardi 29 septembre 2009 plus de 200 personnes dans l'hémicycle du conseil régional d'Ile-de-France autour d'un colloque sur « les gares périurbaines points d'appui du développement urbain durable et du réseau ferré ».

Cette rencontre avait pour but de mettre le projecteur sur l'importance des enjeux de mobilité dans les territoires périurbains, sur l'aspect essentiel d'une meilleure articulation entre les politiques de transport et d'urbanisme, et sur le rôle essentiel à jouer en la matière par les étoiles ferroviaires et les gares sur ces territoires.

Ces gares de la vie quotidienne doivent, selon les parties prenantes, permettre de structurer l'urbanisation dans le périurbain, en offrant aux habitants la possibilité de se loger à proximité des gares et d'y accéder sans difficulté, autrement qu'en voiture, c'est-à-dire à pied, à vélo, par autocar, en covoiturage..., pour accéder aux TER.

Introduite par Mireille FERRI, Vice Présidente du Conseil Régional d'Ile-de-France en charge du territoire, Louis Nègre, premier vice-président du GART, et Jean Sivardière, Président de la FNAUT, la rencontre a permis de mettre en avant de nombreux exemples emblématiques, tant nationaux (cas de Toulouse, Lille, Amiens, Rennes, Nancy, Tours, Saint Etienne-projet Bahn Ville II, Région Rhône-Alpes) qu'internationaux (Karlsruhe, Naples et Bologne). Les participants ont pu apprécier la présentation du Rapport Keller par Monsieur Christian Oudin - administrateur du Sénat et corédacteur de ce travail -, et les témoignages de Jean Pierre Farandou – Directeur général délégué de « SNCF Proximités » et Jean Louis Rohou – Secrétaire général de RFF.

Cette journée a abouti à une déclaration commune des parties prenantes représentées par André Rossinot, Président de la FNAU, Jean Sivardière, Président de la FNAUT, et Bernard Soulage, Vice président du GART. Ceux-ci ont notamment rappelé tout l'intérêt de fixer les engagements de chacun des acteurs (à commencer par la commune et / ou l'intercommunalité siège de la gare et la région, autorité organisatrice des transports régionaux) en développant les contrats de gares relatifs aux politiques d'urbanisme et de transport.

Au cœur de la déclaration commune, quatre défis communs ont été rappelés :

- L'inscription systématique de la desserte ferroviaire des zones périurbaines dans les documents d'urbanisme, de densification de l'habitat et des activités autour des gares
- L'amélioration des conditions de l'efficacité de l'exploitation des gares
- La mise en place d'un modèle transparent de gouvernance des gares
- L'assurance quant aux conditions de financement du développement et de la rénovation du réseau ferroviaire.

PJ : Déclaration commune – texte intégral.

Contacts Presse

FNAUT : Jean Sivardière – sivardiere@wanadoo.fr

FNAU : Marcel Belliot – mbelliot@fnau.fr

GART : Catherine Marion – 01 40 41 18 27 – catherine.marion@gart.org



Déclaration commune

Gares périurbaines : Points d'appui du développement urbain durable et du réseau ferré

Le constat

Dès la seconde moitié du XX siècle, la desserte ferroviaire perd en France sa position prépondérante dans la structuration du développement urbain au profit de l'infrastructure routière. La période des 30 glorieuses voit en effet la population française accéder de manière très rapide à l'automobile. Les réseaux de tramways urbains et périurbains disparaissent ainsi que de nombreuses lignes de chemins de fer. La ville change de dimension, l'automobile permettant d'éloigner de plus en plus les lieux d'habitat, d'activités, de loisirs et induisant en retour de nouvelles formes urbaines rendant son usage incontournable.

Ce modèle atteint aujourd'hui ses limites. Les trafics automobiles sont de plus en plus intenses saturant les réseaux de voirie, engendrant des problèmes d'accessibilité à des territoires même en périphérie. Les impacts socio-économiques sont lourds pour la collectivité comme pour les entreprises et les ménages : coûts de l'infrastructure, insécurité routière, temps passé dans les transports, coût de l'énergie. Les conséquences sur l'environnement sont également considérables : consommation d'espace agricole ou naturel, pollution atmosphérique, pollution sonore, dérèglement climatique.

Face à ce diagnostic aujourd'hui partagé, il est indispensable de promouvoir un autre modèle de développement urbain, un modèle où le projet d'aménagement permet de créer les conditions d'une mobilité durable grâce à une nouvelle organisation des réseaux de transports.

Les atouts du rail

Dans ce sens, les réseaux ferroviaires, souvent très anciens mais longtemps négligés, sont une chance à saisir pour développer la ville durable de demain.

Favoriser un urbanisme orienté vers le rail est à la portée de nombreuses agglomérations françaises.

Les gares périurbaines, centres de services des territoires périphériques et pôles de densification de l'habitat et des activités, sont au centre de cette approche. Les élus des communes concernées doivent pouvoir entrer dans un processus de contractualisation portant sur la densification autour de la gare et sa desserte, en utilisant au mieux les étoiles ferroviaires existantes. Il s'agit d'encourager l'utilisation des étoiles ferroviaires existantes ou leur réouverture, les emprises foncières étant encore le plus souvent disponibles.

Des exemples à l'étranger

De nombreux territoires, en Europe ont su saisir cette opportunité avec succès. Des politiques efficaces ont été menées en ce sens chez nos voisins, en particulier en Allemagne (Karlsruhe) et en Italie (Naples, Bologne...), comme le démontre le colloque, organisé par le GART, la FNAU et la FNAUT.

Des expériences prometteuses et des projets en France

Plusieurs expériences de ce type sont déjà à l'œuvre en France qu'il s'agisse des « contrats de gares » à Toulouse, Grenoble, Nîmes, de la réutilisation ou de la rénovation de lignes de chemins de fer à Lyon, de la construction de lignes de Tramway dans les villes d'Ile-de-France ou encore de l'ambitieux projet de l'agglomération de Saint-Etienne baptisé « Bahn Ville 2 » et destiné à favoriser le développement d'un urbanisme tourné vers le rail.

Conclusion

Le GART, la FNAU et la FNAUT plaident pour une meilleure prise en compte des réseaux ferroviaires dans la structuration et l'aménagement des zones périurbaines, comme instrument de lutte contre l'étalement urbain. Ils souhaitent ainsi:

- que les documents d'urbanisme (SCoT, PLU) intègrent systématiquement les possibilités de desserte ferroviaire des zones périurbaines, de densification de l'habitat et des activités autour des gares ;
 - que soient créées les conditions d'une exploitation efficace des gares (exploitant, matériel roulant, fréquence des dessertes, tarification, rabattements sur les gares)
 - qu'un modèle de gouvernance transparent des gares soit déterminé, laissant une juste place aux différents acteurs concernés et que soient assurées les conditions de financement du développement et de la rénovation
-