



DE LA GARE AU POLE D'ECHANGES MULTIMODAL :
LA MOBILITE, OUTIL DE TRANSFORMATION DE L'URBAIN.

Sous la direction de Monsieur Alain BOURDIN

Professeur des Universités

Directeur de l'Institut Français d'Urbanisme

Jury : Messieurs Jérôme MONNET & Eric CHARMES

Alexandra SONNTAG

Master Urbanisme et Aménagement

Spécialité Ville Durable

Institut Français d'Urbanisme

Université de Marne-la-Vallée

Juin 2010

Remerciements

Je remercie tous ceux qui ont contribué, de près ou de loin, au bon déroulement de ce mémoire, pour les multiples discussions et remises en questions pertinentes dont il a bénéficié et pour avoir accepté de répondre à mes interrogations.

Ce travail n'aurait pas pu prendre forme sans la disponibilité et les conseils avisés de Monsieur Alain Bourdin, Directeur de l'Institut Français d'Urbanisme, qui a dirigé ce mémoire et l'a « mis sur les rails ».

Je tiens particulièrement à remercier Monsieur Thierry Bahougne ainsi que toute l'équipe de l'Etablissement Public d'Aménagement de la Plaine du Var pour leur aide et leur soutien, en particulier Mesdames Brigitte d'Allard, Véronique Gorin et Sylvie Lartigue.

Je remercie également, Madame Marielle Abric de Gares & Connexions, Madame Anne Jarrigeon du CNRS, Monsieur Thierry Lafont de la SNCF, Monsieur Pascal André de Gares & Connexions, Monsieur Georges Amar de la RATP, Monsieur Jean-Michel Cherrier de RFF, Monsieur Jean-Jacques Terrin de l'ENSA Versailles, Monsieur Eric Charmes du LTMU, Messieurs Andreas Alexopoulos, David Marx et Alan Murray de l'AREP, pour le temps qu'ils m'ont accordé lors de nos entretiens et pour les documents qu'ils m'ont transmis.

Mes derniers remerciements vont à l'ensemble des Professeurs et des Intervenants du Master Urbanisme et Aménagement pour les notions fondamentales qu'ils m'ont apportées.

Un grand merci à tous !

Table des matières

REMERCIEMENTS	2
TABLE DES MATIERES.....	3
INTRODUCTION.....	4
1. DE LA GARE	9
1.1. Passé : expansion et défection	9
1.1.1. <i>Les constructions primitives</i>	9
1.1.2. <i>L'essor des gares</i>	11
1.1.3. <i>La gare et son quartier</i>	13
1.1.4. <i>La gare mal-aimée</i>	16
1.2. Présent : contraintes et perspectives	19
1.2.1. <i>Une fréquentation exponentielle</i>	20
1.2.2. <i>La création de RFF</i>	23
1.2.3. <i>L'interaction du ferroviaire et du territoire</i>	29
1.2.4. <i>La solution de l'intermodalité</i>	30
2. VERS LA GARE MULTIMODALE.....	33
2.1. La gestion de la gare multimodale	34
2.1.1. <i>L'ambiance des gares</i>	35
2.1.2. <i>Le développement des commerces et des services</i>	41
2.1.3. <i>Gares & Connexions</i>	44
2.2. La pertinence de l'information	48
2.2.1. <i>La priorité de la communication</i>	48
2.2.2. <i>L'importance de la billetterie</i>	51
2.2.3. <i>La question de la sécurité</i>	54
3. VERS LE POLE D'ECHANGE MULTIMODAL	56
3.1. Urbanisation et mobilité	58
3.1.1. <i>Les facteurs de la mobilité</i>	61
3.1.2. <i>Mobilité et accessibilité</i>	63
3.1.3. <i>L'interaction du pôle d'échanges et de l'urbain</i>	68
3.2. Le futur pôle d'échanges multimodal - Nice Saint Augustin Aéroport	73
CONCLUSION	81
BIBLIOGRAPHIE	84
RESUME	86

Introduction

Le chemin de fer a incontestablement provoqué une mutation du mode de vie urbain au 19^{ème} siècle. Outre le fait qu'il a entraîné une accélération de son rythme de développement, il a aussi profondément modifié la répartition des habitations, notamment de celle des populations laborieuses, à cette époque.

Alors qu'au début de la révolution industrielle, les premiers centres urbains connaissent une phase de surpeuplement en raison de l'exode rural et de la nécessité pour les ouvriers d'habiter à proximité de leur lieu de travail qu'ils rejoignent à pied, ce nouveau mode de transport permet progressivement à cette population de s'installer en périphérie, dans la campagne limitrophe. Dès lors son tracé avec ses haltes, que sont les gares, oriente le schéma de l'extension urbaine qui se propage en bordure des voies ferrées, réunissant des communes avoisinantes en véritables conurbations. L'apparition de l'omnibus et du tramway amplifie, à son tour, ce phénomène qui marque alors la naissance de l'ère de la banlieue.

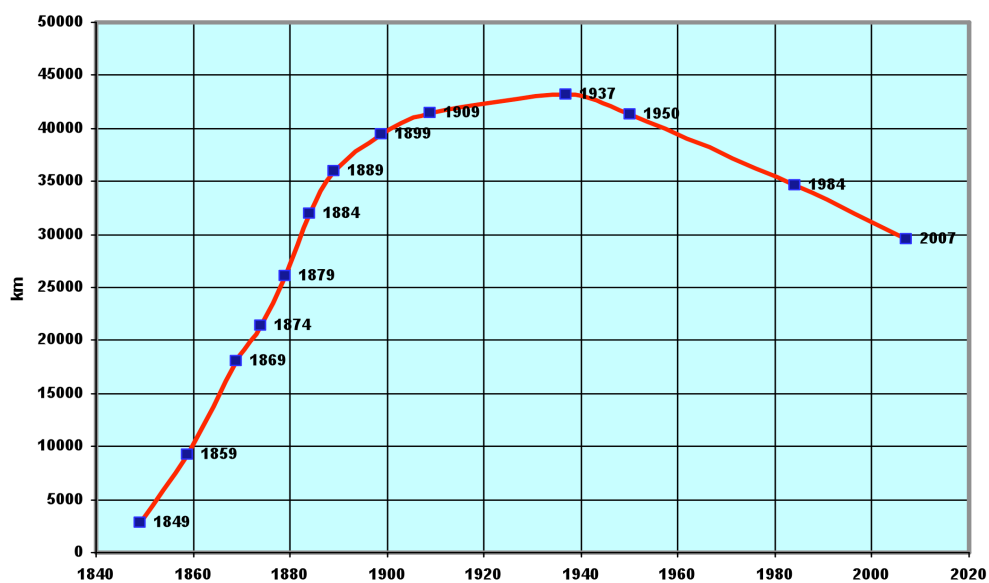
L'urbanisme, jusque-là passe-temps des « monarques » ou fruit de l'économie du laisser-faire, devient dès lors une discipline de premier ordre et l'on vit mieux désormais dans les villes, à l'aube du 20^{ème} siècle, que l'on n'y a jamais vécu auparavant. Le chemin de fer permet, en effet, non seulement de ravitailler en produits frais et en quantité suffisante les centres urbains mais il ne cesse de faciliter les déplacements par ses progrès, comme la mise en service, à partir de 1890, des premiers trains électriques. Formidable moteur de progrès, le rail stimule la construction de nouveaux quartiers qui connaissent un dynamisme économique sans précédent comme d'ailleurs les capitales et les grandes villes qui se parent de monumentales gares, véritables joyaux ferroviaires.

Plus encore, le train facilite les échanges et suscite le voyage et la découverte de nouveaux lieux de villégiature pour des foules de vacanciers toujours plus nombreux, ce qui suscite un véritable essor des territoires qu'il dessert. Cependant la destruction de trop nombreuses portions de voies ferrées, lors de la seconde guerre mondiale – pour preuve l'évolution de la configuration du réseau français entre 1850 et aujourd'hui présentée dans les cartes suivantes – ainsi que la démocratisation de l'automobile, au cours des années 1960, amorcent un déclin du rail, comme le montre la courbe ci-dessous, et un désamour des gares et de leurs quartiers tel, qu'il n'est pas bien loin le temps où l'on croyait ce mode de déplacement voué à être décliné au passé.



Réseau ferré français en 1850, 1870, 1910/30 et actuel.

Source : <http://pagesperso-orange.fr/rubio.eric/page%20cadre%20des%20cartes.htm>



Evolution du nombre de kilomètres de rails du réseau ferré en France de 1849 à 2007.

Source : présentation fournie par Mr T. Lafont extraite de son rapport sur « La gare de 2030 ».

Aujourd'hui, les crises et les défis que connaît notre civilisation nous obligent à repenser la fonction du rail comme des gares car l'automobile, après un siècle d'existence – les premières Ford T datant de 1913 – ne semble plus capable, telle qu'elle est, de satisfaire aux exigences de notre société au vu du développement durable, en raison de l'action conjuguée de la hausse des prix du baril de pétrole, des problèmes de pollution, de nuisances liées à son usage excessif et des nouveaux impératifs dictés par la nécessité d'une politique écologique. C'est là, un possible nouvel âge d'or pour le chemin de fer et les gares qui pourraient rejouer un rôle majeur dans le développement urbain à condition, toutefois, d'être capables de relever les défis qui se présentent : comment offrir aux usagers, aujourd'hui devenus des clients, des conditions d'accessibilité, de mobilité et de communication qui puissent répondre à leurs attentes tout en satisfaisant aux exigences d'une politique de ville durable ?

Si, maintenant, les enjeux du ferroviaire ne sont donc plus ceux du début de l'ère industrielle, loin s'en faut, il n'en demeure pas moins qu'un certain nombre de questions récurrentes s'y rapportent toujours : Qu'est-ce qu'une gare ? Que faut-il vraiment entendre par quartier gare ? En quoi le quartier gare est-il susceptible de dynamiser une partie de la ville et quels sont donc les aménagements qu'il convient alors d'apporter à la gare ? Toutes ces interrogations qui n'ont cessé d'être posées à chaque étape de l'interaction du réseau ferré et de la ville prennent cependant, aujourd'hui, une importance majeure en raison de l'implication réciproque des questions liées à la croissance économique, à la mobilité et à l'emploi sur fond de préoccupations se rapportant aux changements climatiques, questions qui doivent d'ailleurs nous conduire à envisager une indispensable mutation de notre mode de vie. Mais, comment, dès lors, encourager cette mutation ?

L'un des possibles éléments de réponse peut provenir de la transformation de la gare, dans sa fonction comme dans ses usages, afin de lui conférer une dimension de pôle d'échanges multimodal, espace regroupant à la fois une plateforme intermodale, des services et des commerces lui conférant un rôle moteur dans le développement urbain. Cependant, cette transformation soulève à son tour un certain nombre de questions : Comment faire rimer la croissance de la fréquentation et la qualité des déplacements ? Comment assurer une gestion performante de la gare multimodale, autrement dit, un espace d'articulation des réseaux facilitant les pratiques multimodales urbaines ? Comment améliorer l'ambiance de ce lieu ? Comment développer les commerces et les services nécessaires à cette transformation ? Les Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC) peuvent-elles

être un facteur de l'accroissement de la mobilité ? Et, enfin, en quoi la transformation de la gare en gare multimodale, s'insérant dans un pôle d'échanges multimodal, peut-elle induire une revalorisation du quartier gare compatible avec le développement durable et les nouveaux modes de vie urbains ? L'ensemble de toutes ces questions permet de soulever l'interrogation suivante : la gare peut-elle concourir à l'avènement des centres urbains futurs ? Notre sujet, « De la gare au pôle d'échanges multimodal : la mobilité, outil de transformation de l'urbain », envisageant la succession des évolutions de la gare, tentera d'y apporter une réponse.

En ce sens, notre réflexion dont la problématique se cristallise autour d'une réflexion générale sur le devenir des gares et de leur quartier soulève, outre les questions précédemment évoquées, des problèmes susceptibles de faire achopper une telle ambition comme les problèmes renvoyant au défi de la mobilité et à la question de la gouvernance des gares ou encore aux difficultés économiques associées à la création de Réseau Ferré Français (RFF) et à l'ouverture du marché ferroviaire voyageurs à la concurrence européenne.

Compte tenu de l'ampleur de la question abordée et du cadre restreint de ce mémoire, seules ont été retenues les difficultés relatives à ces problèmes, tout en privilégiant, pour ce faire, la rencontre de différents acteurs impliqués dans l'aménagement des gares comme dans leurs transformations. Ainsi, j'ai au cours de mes recherches pu m'entretenir avec Monsieur Thierry Bahougne, Directeur de l'Etablissement Public d'Aménagement de la Plaine du Var, Monsieur Georges Amar, Directeur de la Prospective à la RATP, Monsieur Thierry Lafont, Directeur de Projets à la SNCF, Madame Marielle Abric, Directrice des Affaires publiques SNCF Gares & Connexions, Monsieur Jean-Michel Cherrier, Responsable de la LGV PACA chez RFF, Monsieur Pascal André, Chargé de la sûreté pour l'activité Gares de la SNCF, Messieurs Andreas Alexopoulos, David Marx et Alan Murray, architectes à l'AREP, Monsieur Eric Charmes, Chercheur au LTMU et Madame Anne Jarrigeon, Chercheur au LVMT.

Leurs explications m'ont ainsi permis de mieux comprendre les enjeux qui se révèlent aujourd'hui, tant au niveau par exemple du commerce et des services que des ambiances ou des nouvelles technologies et c'est donc à partir de ces entretiens qu'ont été élaborées les principales analyses qui ont guidé la progression de ce travail. Néanmoins, afin de mettre en évidence l'interaction de la gare et du quartier gare comme du quartier gare et de la ville, il m'a paru judicieux de distinguer les différents types de gares présentes sur le territoire français en leur consacrant une partie de cet exposé même si, certaines de par leurs

dimensions, leur structure et leur rayonnement sont de véritables pôles d'échanges multimodaux.

C'est d'ailleurs à ces derniers que la troisième partie de ce mémoire est plus particulièrement consacrée car, ils présentent des caractéristiques telles qu'ils ne sont plus de simples lieux de transit mais, des points centraux, véritables cœurs de la mobilité et des échanges, susceptibles de remplir des fonctions diverses, allant au-delà de celles du transport. En d'autres termes ces pôles deviennent de véritables complexes voire de véritables systèmes qui, comme le précise Alain Bourdin dans un article intitulé « Vers la ville-gare ? », ne se contentent plus d'être des « attracteurs d'activités » mais se développent « [...] sur l'interaction entre plusieurs activités et entités, exactement comme une technopole repose sur l'interaction entre la recherche universitaire et les entreprises. »¹

Quelles sont, dès lors, les nouvelles fonctions d'un pôle d'échanges multimodal ? Quel doit être le rôle des Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication dans ce nouvel espace ? Comment s'opère désormais l'interaction du pôle d'échanges multimodal et de l'urbain ? Comment un futur pôle peut-il transformer un quartier en devenant la nouvelle porte d'entrée de la ville comme le projet de Nice Saint Augustin Aéroport le suggère ? Toutes ces questions feront donc l'objet de ce mémoire.

¹ Pour paraître ouvrage sous la direction de J.J. Terrin, éditions Parenthèses.

1. DE LA GARE

1.1. Passé : expansion et défection

L'histoire du chemin de fer et des gares en France n'est pas une histoire uniforme mais une histoire faite d'attraits et d'engouements, d'indifférences et de désaffections. Les raisons de l'appréciation contrastée des Français pour ce moyen de transport « démocratique », qui permet de rapprocher ville et campagne, grandes métropoles régionales ou capitales européennes aujourd'hui, sont nombreuses même si l'usage de la voiture personnelle ou la multiplication des compagnies aériennes et des vols intérieurs n'y sont pas pour rien. Il n'y a pas si longtemps, dans les années 1970, on pensait même que ce moyen de transport était voué à un inéluctable déclin, pour preuve l'architecture des quelques gares construites à cette époque comme la nouvelle gare Montparnasse par exemple. L'ancienne gare Montparnasse, fut détruite en 1965 et remplacée par une construction située plus au Sud, avenue du Maine. L'espace du quartier, alors réaménagé, permit la construction de la Tour Montparnasse. Cependant la nouvelle gare est insérée dans un immeuble de bureaux en forme de U. Les voies ferrées s'enfoncent par le côté ouvert de cette forme et rien ne désigne, à l'extérieur, la présence de la gare sur la place Bienvenue. On y accède d'ailleurs par une sorte d'entrée d'immeuble qui mentionne discrètement Gare Montparnasse et on y remarque plus les parkings, destinés aux voitures, que la salle des pas perdus. La gare flanquée d'un jardin sur la dalle, le jardin Atlantique, se veut modeste, presque inavouable. On a alors, en quelque sorte, retrouvé l'esprit des premières constructions de 1830, bien éloigné encore de celui des réalisations architecturales ostentatoires du Second Empire.

1.1.1. Les constructions primitives

Les premières gares sont des locaux, souvent en bois, aménagés dans les faubourgs des villes dont l'activité est assimilée à celle des activités fluviales ou batelières liées à l'industrie et au commerce, ce qui explique le vocabulaire utilisé pour les qualifier. Dénommées à leur naissance « embarcadères » ou « débarcadères » puis gares, ce qui dans la navigation fluviale désigne la partie d'une rivière ou d'un canal spécialement conçue pour mettre en sécurité les péniches ou les empêcher de gêner la circulation, elles sont flanquées de

quais qui sont destinés à l'embarquement, au transbordement ou au débarquement des marchandises puis des voyageurs qui empruntent des convois de voitures appelées aussi wagons ce qui rappelle le vocabulaire de la mine même si les premiers wagons de chemin de fer sont d'abord tractés par des chevaux. De même, le premier sens de l'expression « gare de triage » désigne un bassin où s'effectue le triage des bateaux puis, dans le vocabulaire du rail, la partie dédoublée d'une voie ferrée, à voie unique, où s'arrêtent certains trains pour en laisser passer d'autres et, éventuellement, prendre des voyageurs. C'est de même sur le modèle de la navigation que s'opère la distinction entre les usagers qui, selon le prix du voyage, se répartissent en différentes classes de voyageurs : première, seconde et troisième classe. C'est encore l'art de la construction des canaux qui guide la conception des projets initiaux de voies ferrées qui doivent passer en ville, à la différence près que le réseau de chemin de fer n'est plus envisagé de manière locale mais nationale car le chemin de fer français, comme celui des autres Etats européens, est d'abord construit pour faciliter le développement de l'industrie. C'est pourquoi les premiers trains français circulent entre Saint-Etienne et Lyon et servent à transporter la houille, indispensable à la révolution industrielle. Le rail, aux 18^{ème} et 19^{ème} siècles, est ainsi dominé par la physique, science récente de la nature, qui lui prête son modèle hydraulique pour gérer les questions de trafic qui sont dès lors appréhendées en terme de débit.

Cependant, le chemin de fer gagne vite des territoires. Dès 1842, les six grandes compagnies de chemin de fer français desservent chacune une partie des régions et, durant le Second Empire, finissent de dessiner la forme étoilée du réseau ferré que nous connaissons toujours aujourd'hui. En 1850, les trains roulent à 40 km/heure et la vitesse ne cesse de progresser. Cette accélération se répercute sur la mobilité et le nombre de voyageurs transportés par an passe de 6 millions en 1840 à 100 millions en 1867 pour franchir le cap des 300 millions en 1893². Ce développement rapide s'accompagne de la réalisation de nouvelles gares qui, désormais, accentuent l'importance du nouveau moyen de transport. Mais la localisation des gares dans les villes varie suivant que l'on privilégie le transport des marchandises ou celui des personnes car, dans ce dernier cas, l'intérêt de l'utilisateur et la reconnaissance du chemin de fer comme service public devancent les considérations strictement économiques. Il convient dès lors d'assurer l'arrivée des voyageurs au plus près du centre ville. Désormais les gares des grandes cités symbolisent, par la grandeur et la force de leur architecture, la révolution industrielle qui se propage dans tout le pays.

² Cf. Cours Transport et mobilité de Mme Wenglenski, Master Urbanisme et Aménagement, MS2-S4 Semestre Ouvert 2010, IFU.

1.1.2. L'essor des gares

Signe d'un nouvel âge, la gare est aussi un emblème qui rehausse la ville, notamment par son embarcadère, édifié comme un monument. Néanmoins on ne saurait réduire la gare et son étude à sa simple dimension architecturale car la gare n'est pas seulement la construction d'un bâtiment dédié aux voyageurs c'est, avant tout, un espace consacré au transport ferroviaire ce qui sous-entend des locaux techniques utilisés pour l'entretien des machines et des wagons, des aires de stockage de combustible, des châteaux d'eau, des entrepôts de marchandises... autrement dit toutes les infrastructures nécessaires au développement de cette industrie. La définition de la gare est donc beaucoup plus complexe que ce que l'on en retient souvent c'est-à-dire sa face urbaine, même si l'on ne saurait minorer l'importance de cette dernière dans la ville, surtout pour les gares édifiées lors du Second Empire.

A cette époque, les gares deviennent des édifices majestueux caractérisés par des rosaces de verre et de fer, par des porches monumentaux, par des escaliers dignes de grands palais, par des pavillons néoclassiques, par des statues, véritables figures allégoriques des grandes métropoles que le rail relie, comme la statue du sculpteur Philippe Joseph Henri Lemaire qui, évoquant la ville de Strasbourg, orne l'un des frontons de la gare de l'Est. Cette gare, par ailleurs, apparaîtra comme l'archétype de la gare surtout après la transformation de son quartier par Haussmann. Cependant, qu'il s'agisse des six grands terminus métropolitains comme la gare Saint-Lazare, la plus ancienne des gares parisiennes construite par l'architecte Alfred Armand et l'ingénieur Eugène Flachet, la gare de l'Est conçue par l'architecte François Alexandre Duquesney et l'ingénieur Pierre Cabanel de Sermet, la gare du Nord conçue par l'architecte Jacques Hittorff, la gare de Lyon édifée d'après les plans de l'architecte François-Alexis Cendrier, la gare d'Austerlitz construite par l'architecte Renaud et l'ingénieur Sevene ou encore de la gare Saint-Charles à Marseille réalisée par l'ingénieur Gustave Desplaces, toutes accentuent, lors de leur reconstruction ou de leur rénovation durant le Second Empire, l'impression de puissance et de pouvoir des grandes compagnies de chemin de fer. Mais cette impression n'est pas que le résultat de la composition architecturale voire de l'allure monumentale du bâti, elle provient aussi du sentiment d'autorité et de rigueur qui règne dans ces nouveaux lieux.

En effet, ce nouveau moyen de transport est directement placé sous l'autorité de l'Etat³ qui se doit, avant tout, de veiller à la sécurité de l'exploitation du réseau ferroviaire ainsi qu'à celle du nouveau domaine public que constituent les gares et leurs dépendances. De telles exigences supposent, d'une part la sécurité des usagers dans l'enceinte des gares et dans les wagons et, d'autre part, la protection des voies. Cette dernière exige de les clôturer en renforçant la surveillance des points névralgiques, principalement les intersections de voies avec les routes, les chemins de campagne, les chemins forestiers voire les pistes ou les traverses qu'emprunte le gibier sur l'ensemble du territoire, de là l'importance et la multiplication des passages à niveau dès le début de l'histoire du rail.

Pour ce qui est de la sauvegarde des passagers, les articles de loi sont consignés dans une ordonnance de 1846 qui règle, entre autres, l'accès des passagers aux transports ferroviaires. Cette ordonnance du 10 janvier 1846 « *est une ordonnance de précaution* » qui mentionne aussi les risques relatifs aux déplacements en train. Ainsi, y sont aussi consignés « *les risques de déraillement (vitesse, freins, voies, attelage), les collisions (surveillance, horaires, sens du mouvement), les chutes sur la voie (fermeture des portières), l'incendie (sortie des flammèches, matières explosives), l'obligation d'apporter les perfectionnements découverts par la science* » tout en rappelant que toute inobservation « *constitue la compagnie en faute vis-à-vis de la victime* »⁴. L'essentiel de ces mesures vise à restreindre la mobilité des passagers, qui ne peuvent accéder aux quais et aux wagons sans s'être acquittés d'un titre de transport précisant la classe et le wagon qui leur sont attribués. Elles leur enjoignent de respecter les consignes précises qui leur sont données par le chef de gare et les contrôleurs : attendre le train dans des salles prévues à cet effet, ne monter et ne descendre du train que par la porte donnant accès au quai, s'abstenir de monter ou de descendre du train sans billet, de passer d'une voiture à l'autre et, bien entendu, de se pencher au dehors du wagon par la fenêtre. Cette dernière interdiction est toujours inscrite dans les compartiments des wagons de certaines lignes internationales, comme en Italie par exemple : « *è vietato sporgersi* »⁵. Ainsi, au début du chemin de fer, l'accès aux gares et aux trains est strictement réglementé. Le billet indispensable, véritable « passeport »⁶, assure la régulation et le contrôle des voyageurs, otages d'une logique sécuritaire, inquisitrice et scrupuleuse qui ne peut, en

³ Cf. toujours en vigueur, la Loi de police du 18 juillet 1845. Titres I, II et III in JOSEPH, I., 1999, *Villes en Gares*, Editions L'aube, La Tour d'Aigues, 310p, page 22.

⁴ Cf. www.unige.ch/ses/socio/carnets-de-bord/revue/pdf/7_62.pdf

⁵ « Il est interdit de se pencher au-dehors. »

⁶ Cf. JOSEPH, I., *op. cit.*, page 22.

aucun cas, souffrir d'autres activités que le transport des passagers. Ce billet doit être, de plus, présenté à l'entrée de la salle d'attente et remis à la gare d'arrivée.

Cependant le chemin de fer a vite une incidence majeure sur la ville et sa physionomie car, à côté des bâtiments traditionnels, se développent de nouveaux emplacements destinés aux voyageurs comme les cafés, les « buffets de la gare » devenant progressivement des hauts lieux de la gastronomie régionale, les hôtels, les kiosques à journaux qui, au fil du temps, finissent par définir un quartier propre aux gares : le quartier des voyageurs.

1.1.3. La gare et son quartier

Que faut-il vraiment entendre par quartier de gare ? N'est-ce qu'un espace piéton généralement entendu comme une zone qui peut être parcourue à pied en environ dix minutes par un citadin⁷ ? Est-ce un environnement plus large et susceptible de dynamiser une partie de la ville ? Autrement dit, faut-il limiter l'extension de ce terme à l'espace physique compris autour des gares ou prendre en compte sa dimension sociale et économique voire administrative ? Selon l'acception retenue, la question du développement du quartier de la gare peut recouvrir des problématiques différentes propres à l'urbaniste voire, plus largement, au politique. S'agit-il en effet d'appréhender les conséquences de l'installation d'une gare sur l'environnement urbain immédiat ou de penser le réaménagement voire la réorganisation du quartier en fonction du nouveau rôle qu'il est appelé désormais à jouer ? Comment concilier le développement économique du quartier tout en poursuivant les recherches sur la politique à adopter pour développer les échanges régionaux et internationaux ? Vastes questions puisque, voulu ou subi, l'espace autour de la gare évolue progressivement en un ensemble de quartiers qui favorisent l'accroissement de la zone urbaine et englobent, dès lors, la gare au cœur de la ville, façonnant une nouvelle centralité avec toutes les interrogations urbanistiques et fonctionnelles que cela suppose ? Toutes ces questions sont encore actuelles et renvoient aujourd'hui à une problématique essentielle : où s'arrête la gare ? Cette problématique sera plus précisément abordée dans la partie suivante de ce mémoire.

Initialement, il y a fort à parier que la gare a influencé l'environnement urbain immédiat où elle était implantée, environnement urbain puis quartier qui, une fois structuré, a

⁷ Cf. JOSEPH, I., *op. cit.*, page 46.

modifié l'image de la gare et a favorisé l'intrusion de commerces en son sein, changeant l'espace privé en un espace public, ouvert désormais aux non voyageurs.

Il n'empêche qu'en dépit de ces interrogations et, ce, dès le milieu du 19^{ème} siècle, le quartier de la gare, sous l'influence des négociants et des propriétaires fonciers mais aussi des ingénieurs et des administrateurs, devient un nouveau lieu de sociabilité, d'autant qu'à l'intérieur de la gare les activités commerciales sont réglementées et soumises à redevances. Dès lors, en accord avec les compagnies ferroviaires, de nouveaux commerces apparaissent dans les gares y compris dans les salles d'attente comme les bazars qui vendent toutes sortes d'articles hétéroclites : friandises, cadeaux souvenirs, articles de fumeur... A leur tour, les gares se mettent à encourager de nouveaux services comme la location de couvertures ou d'oreillers, l'implantation de cabines téléphoniques, de WC publics, de consignes de bagages et concèdent, même, des espaces dédiés à la publicité qui font fleurir les premières affiches de réclame, y compris dans les wagons. Il faut désormais favoriser les voyages ferroviaires et proposer des prestations et un confort propices à fidéliser le voyageur. Le bureau de poste et le syndicat d'initiative s'octroient aussi une place, à côté des parcs de stationnement pour fiacres et bientôt pour taxis.

Les Expositions universelles de 1889 et de 1900 seront à ce propos des occasions remarquables de rénovation et de modernisation des gares, comme le montre le réaménagement du débarcadère de la gare Saint-Lazare, redessiné par l'architecte Juste Lisch ou, encore, la construction de la gare d'Orsay, réalisée par Victor Laloux qui, se voulant le pendant du Louvre situé de l'autre côté de la Seine, marque de fait l'importance accordée aux bâtiments ferroviaires et au quartier de la gare. Il en va de même pour la construction de la gare de Lyon qui, entreprise à la même époque, affirme, de par son architecture, l'importance de la compagnie PLM⁸ dès 1900. Sa façade, ornée de sculptures allégoriques évoquant la mécanique, l'électricité, la navigation ou encore la vapeur, est un véritable écrin pour son grand hall et ses fresques comme pour son restaurant réputé : Le Buffet de la gare de Lyon qui sera, en 1963, rebaptisé Train Bleu. Mais cette nouvelle gare a aussi une autre fonction comme le souligne l'énorme tour de soixante-sept mètres de haut voulue par l'architecte Marius Toudoire et portant une horloge sur chacun de ses côtés, horloge qui symbolise la cohésion du temps unique du pays réalisée par le chemin de fer comme le clocher, autrefois,

⁸ Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, communément désignée sous le sigle PLM, créée en 1858 et nationalisée, lors de la création de la SNCF, en 1938. C'était l'une des plus importantes compagnies ferroviaires privées françaises.

pouvait le faire pour la foi commune. Appartenant désormais au paysage du domaine public, les gares de cette époque matérialisent la croyance dans le progrès et dans la technique comme leurs nouveaux campaniles, de styles régionalistes ou Art déco, le proclament.

Néanmoins, la pérennité de ce nouvel espace nécessite très vite des aménagements en termes d'accès et, bien avant le 20^{ème} siècle, se pose la question de l'accessibilité des gares et de la fluidité du trafic dans des quartiers où s'invente la nouvelle articulation du réseau ferré et de la ville. Les questions de voirie urbaine apparaissent alors comme des enjeux majeurs tant pour le développement du réseau ferré que pour l'activité économique des villes desservies par ce réseau. Pour certains ingénieurs et décideurs, il convient même d'envisager la réalisation de grandes artères urbaines sur un modèle de ramifications complémentaires de la voie ferrée afin de faciliter les échanges et les transports, aussi bien nationaux qu'internationaux, dans une perspective de développement urbano-ferroviaire. Ces réflexions montrent, ô combien, dès le début du développement du rail, la question de la plate-forme d'échanges intermodale que représente la gare a été prise en compte. Dès son origine, la gare et son quartier apparaissent donc comme des lieux d'échanges intermodaux, pour preuve les différents aménagements des places de la gare souvent remodelées sur quelques décennies afin de favoriser la circulation et les mouvements dans les villes, enjeux essentiels pour la réussite de tout projet de mobilité. Ainsi, au fil du temps apparaissent les premiers mobiliers urbains, les premiers panneaux signalétiques, les lampadaires, les massifs de fleurs, des allées-promenades le long des grandes artères qui mènent au bâtiment voyageur..., tous ces éléments de décor ayant pour but l'embellissement et la sécurisation du quartier de la gare et du nouveau centre urbain qui s'affirme avec lui. Mais l'usage progressif de la voiture individuelle et la nécessité de promouvoir des transports collectifs urbains entre le nouveau centre gare et les centres historiques des villes avec leurs quartiers périphériques, voire leurs proches banlieues, vont commander de nouveaux aménagements qui feront, dès 1920, la part belle à la voiture, au taxi, au bus et pour certaines grandes villes au tramway qui régnera jusqu'au milieu du 20^{ème} siècle.

Cependant, les deux guerres mondiales du 20^{ème} siècle bouleversent l'avenir tout tracé du ferroviaire. La guerre de 14/18 stoppe, par exemple, certains projets de réaménagement de gares notamment celui de la gare de Strasbourg qui, en 1918, retourne dans le giron français. La guerre de 39/45 met à mal l'efficacité du rail et désorganise le réseau ferré en raison de la destruction de nombreux tronçons de voies ferrées. Dans l'après guerre, la reconstruction du réseau ferroviaire à l'économie peut expliquer le rôle que jouera la voiture individuelle à

partir des années 1950. Mais son importance tient aussi au fait que ce mode de transport, comme à ses débuts la bicyclette, présente l'avantage d'offrir une mobilité autonome grâce à la possession d'un véhicule mécanisé individuel. Cependant la multiplication des voitures impose de nouvelles transformations au quartier des gares car elle généralise la création de parcs de stationnements automobiles. De plus en plus importants, ils envahissent les places des gares, modifiant souvent l'accès au bâtiment des voyageurs du fait des aires de dépose minute. En 1960, ces places sont devenues un lieu d'interconnexion du système routier et même, pour certaines, du système aérien en raison des navettes qui les relient aux aéroports environnants. Cependant l'augmentation exponentielle de la voiture individuelle devient source de congestion pour les gares et leurs quartiers ce qui, conjugué avec la démocratisation des voyages aériens, semble sonner le glas du ferroviaire. Aussi, pour tenter de remédier à ce mal grandissant, la Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF) proposera, dix ans plus tard, une nouvelle politique du voyage fondée sur le confort du passager à qui est offerte une nouvelle gamme de train : le Corail. Les gares, à leur tour, sont emportées par cette volonté de séduction. Les salles d'attente sont rénovées et dotées de nouveaux mobiliers plus design, la couleur est de mise même si elle « hurle » parfois comme le jaune, l'orange ou le violet qui se déclinent désormais sur tous les éléments de l'espace central voire des quais sans considération, souvent, pour la noblesse architecturale du bâtiment originel. Mais malgré ces efforts méritoires, la gare est souvent perçue comme un lieu inhospitalier, sale, mal fréquenté, bruyant et fatigant.

1.1.4. La gare mal-aimée

Depuis quelques décennies, la gare cumule de nombreux inconvénients pour les abonnés des transports ferroviaires comme pour les voyageurs occasionnels ; inconvénients en partie liés aux conditions de transport, retards, surabondance de la fréquentation aux heures de pointe, grèves, mais aussi au lieu même qui, en tant que lieu public ouvert, est l'occasion de conduites fâcheuses pour son image. Les halls de gare comme les passages souterrains menant aux quais sont souvent des lieux de vente à la sauvette, d'échanges entre dealers et acheteurs de produits illicites, de vols de pickpockets, de mendicité, de refuge pour les Sans Domicile Fixe (SDF)... Tous ces agissements renforcent l'impression de mal-être de l'utilisateur,

impression déjà produite par ce que l'anthropologue Marc Augé appelle « un non-lieu »⁹ c'est-à-dire un endroit interchangeable, standardisé et sans réelle identité dont la principale caractéristique est l'anonymat et la solitude des êtres humains qui le traversent. Ce malaise est particulièrement le fait des grandes gares, notamment parisiennes, qui voient passer à heures régulières, matinée et soirée, un flux massif de banlieusards pressés voire stressés, seuls, mais semblables aux autres, identifiables seulement par leur billet de train qui, toujours telle une pièce d'identité officielle, autorise l'accès au transport. Mais il est aussi le fait de l'environnement immédiat de la gare qui s'est lentement transformé en un espace de passage anonyme, surtout dans les grandes métropoles régionales, propice aux hôtels de passe et aux sex-shops ruinant l'image du quartier de la gare. Cette dégradation progressive du quartier a eu pour conséquence la dévalorisation du prix de l'immobilier alentour, entraînant la présence de plus en plus nombreuse d'une population d'origine immigrée en raison du faible coût des loyers des commerces comme des logements. Dans de nombreux cas, cette conjoncture a contribué à favoriser la présence de squats qui, à leur tour, participent au déclin du quartier.

Consciente de ce malaise, la Société Nationale des Chemins de Fer prendra dans les années 1980 toute une série de mesures destinées à améliorer l'image des gares et du ferroviaire. Les premières mesures concerneront la suppression du contrôle des passagers qui, désormais, compostent leur billet aux bornes prévues à cet effet, entraînant aussi la suppression du billet de quai, acquitté jusque là, par toute personne accompagnant un voyageur jusqu'à son wagon. A la même époque, la Société Nationale des Chemins de Fer souhaitant promouvoir de nouvelles fonctions au sein de l'espace gare détermine de nouveaux espaces fonctionnels : « aire d'accès, aire urbaine [...] aire commerciale [...] aire de départ [...] et aire d'arrivée »¹⁰. L'ensemble de ces aires se veut identifiable par des pictogrammes normalisés, des téléaffichages, des annonces sonores, des accès pour personnes handicapées... Il convient ainsi d'ouvrir la gare sur des pôles de services et de la préparer à l'arrivée du tout nouveau réseau Train Grande Vitesse (TGV) dont on pense qu'il effacera, par ses avantages, la mauvaise perception du ferroviaire. On favorise ainsi, dans les deux cents plus importantes gares du réseau, l'implantation de nouveaux commerces, restauration rapide et fast-foods, services de douches et de toilettes, bureaux de change, grandes agences de voyage et de location de voiture... Ce programme allant même jusqu'à la création, en

⁹ Cf. AUGE, M., 1992, *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, La Librairie du XXI^e siècle, Paris, Seuil, 155p.

¹⁰ Cf. JOSEPH, I., *op. cit.*, page 28.

1987, d'une filiale, A2C¹¹, dont la spécialité est la réalisation de centres commerciaux dans les gares. La politique de l'entreprise veut dès lors encourager la fonction de pôle d'échanges multimodal de la gare tout en valorisant la modernisation du rail.

Cependant même si le premier Train Grande Vitesse qui circule à plus de 250 km/heures en 1981 soulève un réel enthousiasme, il est loin de résoudre toutes les difficultés structurelles des gares sans oublier qu'il soulève, à son tour, une multitude d'interrogations dont les plus importantes concernent sa rentabilité d'autant qu'il affiche une réelle volonté de concurrencer les autres moyens de déplacement, que sont la route et l'air, tout en assurant le rapprochement de ces modes de transports ce qui peut paraître pour le moins paradoxal. Paradoxe d'autant plus important que la modernisation de la SNCF à partir de 1997 a conduit à une mutation de cette entreprise aboutissant à la création de Réseau Ferré de France (RFF). Initiée en raison de la future concurrence des opérateurs ferroviaires à l'échelle communautaire, cette mutation a cependant occulté la situation déplorable de la SNCF, entreprise jusqu'alors criblée de dettes et incapable de pallier aux retards récurrents de ses trains et aux conditions lamentables de transport de ses passagers¹². Paradoxe d'autant plus évident qu'il existe depuis un décalage de plus en plus visible entre la modernisation des trains et la stagnation de l'état des gares, délaissées en raison aussi de la construction de nouvelles gares pour le TGV, nouvelles gares plutôt installées à la périphérie des centres urbains saturés comme en témoigne la halte TGV d'Aix en Provence.

Cette nouvelle localisation géographique, souvent déterminée par l'exigence de l'implantation de la ligne, a néanmoins pour conséquence d'accroître la complexité des liaisons à développer entre les haltes TGV et les autres moyens de transports comme les routes, les autoroutes, les lignes régionales de chemins de fer, les aéroports ou encore les compagnies de taxi, les autobus et, pour certaines destinations, le métro et le tramway. Aujourd'hui il faut donc, si l'on veut retrouver le rôle de pôle urbain essentiel qu'a joué la gare au siècle dernier, repenser sa position et sa fonction dans la ville, ce qui suppose une étroite collaboration entre les pouvoirs publics, les décideurs de la SNCF et de RFF, les architectes et les urbanistes, sans oublier qu'il faut désormais prendre en compte les exigences d'un développement durable. En effet, la revalorisation de la gare et de son quartier demandent à la fois que soit confortée sa fonction de pôle d'échanges multimodal, que soit accentué son attrait, indissociable de celui du quartier, par des animations régulières et des

¹¹ A2C : Aménagements de commerces et de concessions

¹² Cf. PERRI, P., 2009, *SNCF un scandale français*, Editions EYROLLES, Paris, 131p, page 2.

manifestations culturelles et, enfin, que soit améliorée la sûreté de son espace. Prodigeux défi envisagé à l'échelle nationale qui réclame un état des lieux précis et détaillé pour pouvoir réfléchir aux solutions qui permettront aux gares de sortir de leur inconfortable situation présente.

Ainsi, après avoir incarné et porté, pendant plus d'un siècle, l'idée de progrès technique propre au caractère de la civilisation occidentale, le chemin de fer et ses gares ont connu une sorte d'oubli assorti d'un désintérêt général, tant de la part de la société que des pouvoirs publics, subjugués par les succès spectaculaires de l'automobile comme de l'avion, oubli et désintérêt qui expliquent l'état pitoyable dans lequel se trouve la plupart d'entre elles.

1.2. Présent : contraintes et perspectives

Aujourd'hui, la gare reste toujours ce qu'elle était au 19^{ème} siècle, une porte d'entrée sur la ville, mais elle se doit maintenant d'être bien plus que cela. Bien que négligée pendant trois décennies, tant par le public que par le gouvernement et les investisseurs en raison de la suprématie de l'automobile et de la route sur le rail, « entre 1970 et 1993, la part du transport ferroviaire de voyageurs est passée de 10,4 à 6,4 % »¹³, la gare semble maintenant redevenue attractive. Plusieurs facteurs, politiques comme économiques, peuvent expliquer ce regain d'intérêt. D'une part, en 1992, le sommet de Rio a impulsé une nouvelle réflexion quant aux modes de vie urbains stigmatisant l'étalement de la ville en banlieue et son corollaire : l'utilisation récurrente de la voiture individuelle, source de nuisances et de pollutions notamment en termes d'émission de carbone. D'autre part, des améliorations technologiques tant au niveau des voies ferrées que des trains ont permis la réalisation du train à grande vitesse, formidable moteur de réhabilitation pour le rail et les gares qu'il dessert. Ce sont elles qui, en priorité, ont été modernisées sur le principe des terminaux d'aéroport avec l'introduction de nouveaux modes d'accès, tapis roulants, escalators, ascenseurs, de nouveaux commerces et services comme les billetteries automatiques. Depuis la gare semble pouvoir être pensée, sous certaines conditions, comme un élément clé du développement durable même si cela n'implique pas toutes les gares, loin s'en faut, mais plutôt celles qui, de par leur taille et leur trafic, peuvent jouer un rôle majeur dans le développement de l'écomobilité c'est-à-dire la mise en place, en milieu urbain, des modes de déplacements les moins polluants comme par exemple la marche à pied, le vélo, les réseaux de transports en commun

¹³ Cf. KELLER, F., 2009. *La gare contemporaine*. Sénat. Rapport à M. le Premier Ministre. 297 p., p 36.

type tramway, et le réaménagement du quartier gare en écoquartier conçu pour minimiser ses impacts sur l'environnement par exemple par l'utilisation d'énergie renouvelable, la récupération des eaux pluviales, la limitation de la pollution et des gaz à effet de serre émis ou encore la construction de bâtiments bioclimatiques.

Aussi, avant de cerner le rôle que les gares pourraient jouer dans l'avenir, il convient de les appréhender actuellement à partir d'un certain nombre de critères en relation avec leur fonction ferroviaire, grande ligne y compris TGV, Transport Express Régional (TER), mixte, et avec leur localisation, urbaine, périurbaine ou rurale. L'ensemble de ces critères permet ainsi de sélectionner cinq catégories de gare : en premier les nouvelles haltes TGV notamment celles qui ont été implantées loin des centres urbains comme par exemple, Meuse - Voie sacrée sur la ligne TGV Est, certes appropriées au tracé du TGV, mais aussi installée au centre d'un multi-pôle urbain qui pourrait, comme au temps des premières gares, permettre l'édification d'une nouvelle zone urbaine soucieuse de réalisations écologiques en adéquation avec le Grenelle de l'Environnement. En second, les grandes gares historiques situées au cœur des métropoles, y compris les gares parisiennes, en troisième les grandes et moyennes gares de province. En quatrième les gares ferroviaires de proximité desservant les villes moyennes et, enfin, les petites gares locales de proximité en « grappes » de gares. Cependant, si cette sélection permet de mieux entrevoir l'ampleur de la question, elle écarte de fait toute analyse détaillée qui déborderait largement le cadre de ce mémoire. Ne seront donc évoquées ici que des remarques générales susceptibles d'éclairer la condition présente des gares françaises dans leur ensemble et au vu de leur fréquentation.

1.2.1. Une fréquentation exponentielle

L'une des premières remarques qu'il convient de faire concerne l'augmentation constante du nombre de voyageurs transportés depuis le début du 21^{ème} siècle, à peu près 25 % sur huit ans¹⁴, d'autant que tout porte à croire que cette augmentation va perdurer voire s'amplifier encore dans les années à venir. Ainsi, une étude prospective de la SNCF considère que « la fréquentation des TER sera multipliée par quatre à l'échéance de 2030. »¹⁵ Outre les raisons économiques et politiques – augmentation du coût du pétrole et accord de Kyoto – c'est incontestablement aussi l'amélioration du transport ferroviaire qui en est, en partie, la

¹⁴ Source : Enquête exclusive « Retards, insécurité, grèves : guerre des nerfs à la SNCF », émission de M6 diffusée le dimanche 11 avril 2010 à 22 h 45.

¹⁵ Cf. KELLER, *op. cit.*, p 37.

cause et plus particulièrement la connexion entre les TGV et les dessertes de proximité. « 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. »¹⁶ Cette tendance qui devrait se confirmer dans un avenir relativement proche n'est cependant pas sans conséquence pour les gares. Si rien n'est fait pour accueillir et transporter un flux d'usagers de plus en plus dense, il y a fort à parier que la situation deviendra ingérable notamment dans les gares déjà saturées comme celles de la région parisienne.

Ce sont, dans cette région, aujourd'hui 2,7 millions de personnes qui sont transportées chaque jour contre 800 000 pour la province. Autrement dit, 65 % des voyages quotidiens du réseau français s'opèrent autour de la capitale, ce qui explique que deux trains sur trois sont en service sur le réseau Ile-de-France, absorbant l'essentiel de la demande de transport ferroviaire dans l'hexagone. En fait, le réseau francilien ploie sous la charge. Certes, certaines lignes sont plus exploitées que d'autres, tel le RER B fréquenté quotidiennement par 900 000 voyageurs empruntant ses quelques 80 km et traversant ses cinquante gares. « Avec les services de la RATP, ce sont, au total, 40 millions de voyageurs-kilomètres qui sont effectués quotidiennement (en 2001) »¹⁷ Cette réalité a conduit la SNCF à introduire une distinction parmi les 3051 gares françaises, y compris les 65 RER Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP), en fonction de leur fréquentation et à reconnaître l'urgence du traitement prioritaire des 168 les plus fréquentées qui se situent pour la plupart en région parisienne, en raison des déplacements domicile travail. C'est ainsi que chaque jour, les 6 grandes gares parisiennes TGV ainsi que les autres grandes gares franciliennes (SNCF et RER RATP) assument 42 % du trafic francilien alors que les 58 % du trafic régional restant sont assurés pour 33 % par 77 gares d'importance moyenne (entre 10 000 et 30 000 entrants par jour) et pour 25 % par les autres gares (moins de 10 000 entrants) de la région.¹⁸ Ces chiffres montrent déjà à quelles difficultés actuelles sont confrontées les gares franciliennes dont la Gare du Nord, plus grande gare d'Europe, qui compte jusqu'à 500 000 usagers par jour ouvrable. Dans ces conditions, il n'est pas étonnant que ces usagers subissent régulièrement des retards, de 20

¹⁶ Cf. KELLER, *op. cit.*, p 37.

¹⁷ Cf. KELLER, *op. cit.*, p 89.

¹⁸ Cf. KELLER, *op. cit.*, p 75.

à 30 minutes en moyenne, car « le réseau Transilien fonctionne quasiment en permanence en situation perturbée. »¹⁹

Dès lors, les retards – 10 % dans cette région²⁰ –, les multiples incidents et accidents qui se produisent tous les jours sur le réseau, les grèves occasionnelles, la suppression ou l’immobilisation momentanée de certains trains, les conditions d’attente déplorables et glaciales en hiver et le manque d’informations en temps réel sur l’état du trafic rendent le déplacement des abonnés – 2/3 des voyageurs – comme celui des usagers inhabituels particulièrement difficile et pénible, provoquant pour les deux fatigue et stress supplémentaires. A y regarder de plus près on peut même dire que, dans certains cas, tout semble fait pour contrarier l’utilisation de ce type de transport et, à ce propos, le Rapport sur *La gare contemporaine* de Mme Fabienne Keller en dit long, lorsqu’il énumère les défauts voire les aberrations de certaines pratiques encore en usage sur ce réseau. Par exemple, il y est rappelé que la majorité des gares de la région parisienne, loin d’avoir bénéficié d’un traitement souhaitable à leur rôle et à leur importance, ont été maintenues dans leur état depuis une quarantaine d’années et que, de surcroît, les quelques aménagements qui y ont été apportés n’ont concerné que la traque à la fraude. Ces aménagements ont consisté à renforcer les « contrôles d’accès, dit CAB » ce qui a conduit à des incohérences qui n’ont fait qu’accroître le sentiment d’absurdité voire de dangerosité des lieux puisque, par exemple « ce dispositif ne permet pas l’usage mixte des passerelles pour faire la liaison entre les deux parties de la Ville situées des deux côtés de la Gare. »²¹

Bien plus encore ce rapport met l’accent sur l’impression d’abandon qui semble habiter les gares en dehors des heures de pointe, sur leur inconfort et sur leur incommodité générale qui renforcent leurs images sinistres et invitent les voyageurs à désertier l’endroit au plus vite. D’ailleurs, ils sont bien souvent contraints de le faire « dans les petits gris », métaphore bucolique, qui définit la multitude des trains archaïques et inconfortables encore en circulation sur le réseau francilien. Il convient de voir ici la conséquence du désintérêt que la SNCF a montré pour ces gares qui ne sont pas, à ses yeux, une ressource économique suffisante pour rentabiliser les possibles investissements. Il en va de même de certaines petites gares provinciales qui, peu fréquentées, semblent en pleine désaffection.

¹⁹ Cf. KELLER, *op. cit.*, p 89.

²⁰ Cf. PERRI, *op. cit.*, page 5.

²¹ Cf. KELLER, *op. cit.*, p 91.

Ce constat conduit naturellement à présenter une seconde remarque sur la condition générale des gares françaises. Hormis quelques exceptions liées à la conjoncture économique comme la rénovation des gares desservies par le TGV ou la création des grandes gares multimodales qui accueillent certains des arrêts des lignes à grande vitesse (LGV), il n'y a pas eu d'investissements notables réalisés par la SNCF dans les gares depuis de nombreuses années, ni de réels intérêts affichés par les pouvoirs publics pour ces « biens collectifs » que sont les gares. Cela s'explique vraisemblablement par le déficit abyssal de la compagnie nationale et l'engouement du public pour la voiture individuelle, pour preuve la densification du réseau autoroutier dans l'hexagone au cours de ces mêmes années. Ce désintérêt et cette absence d'investissement expliquent aujourd'hui l'ampleur de la tâche impérative qui doit être réalisée d'autant que certaines orientations économiques et politiques, comme le fractionnement du ferroviaire français en relation avec la nouvelle concurrence internationale voulue par une directive européenne, ne font que compliquer les choses. Aussi, même s'il n'y a pas lieu d'aborder ici les problèmes généraux du chemin de fer français géré par la SNCF, il semble néanmoins opportun, pour la compréhension de toute réflexion sur la condition des gares, de rappeler quelle a été la mutation que la compagnie nationale a connue en 1997.

1.2.2. La création de RFF

A cette époque, une réforme d'importance, orchestrée par le Gouvernement français, a été menée par le Ministre des Transports, Jean Claude Gayssot. Elle a conduit, par la création de deux structures - l'établissement public RFF et l'Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC) SNCF, à la séparation du réseau strictement ferroviaire du reste des activités de transport. Plusieurs finalités ont sous-tendu cette réforme, d'une part satisfaire aux directives européennes sur la concurrence des opérateurs ferroviaires dans l'Union et, d'autre part, sauver la SNCF qui cumulait alors 28 milliards d'euros de dettes, en lui permettant de devenir un groupe capable de rivaliser avec ses concurrents, notamment la puissante *Deutsche Bahn*.

Pour mieux comprendre l'importance de l'enjeu économique et politique de cette mutation, il convient de préciser la nature de la SNCF en rappelant que, dès sa création en 1937, elle a une situation de monopole qu'elle conservera jusqu'à l'obligation d'application des directives européennes n° 91/440 et 95/18 & 19, respectivement du 29 juillet 1991 et du

19 juin 1995, portant sur le développement des chemins de fer communautaires et sur la mise en œuvre des droits d'accès au réseau français par des licences et redevances d'utilisation.

Ainsi par la loi n° 97-135 du 13 février 1997, l'Etat a attribué à RFF la propriété des voies, des quais, des verrières, des éclairages, des plateformes, des escaliers, rampes et ascenseurs, des passerelles et passages souterrains ainsi que celle des petits aiguillages et des centres techniques SNCF avec la majorité des propriétés foncières dont celles des voies. L'EPIC SNCF recevant pour sa part les gares, les panneaux publicitaires, les centres de contrôle et les centres techniques avec le bâti.

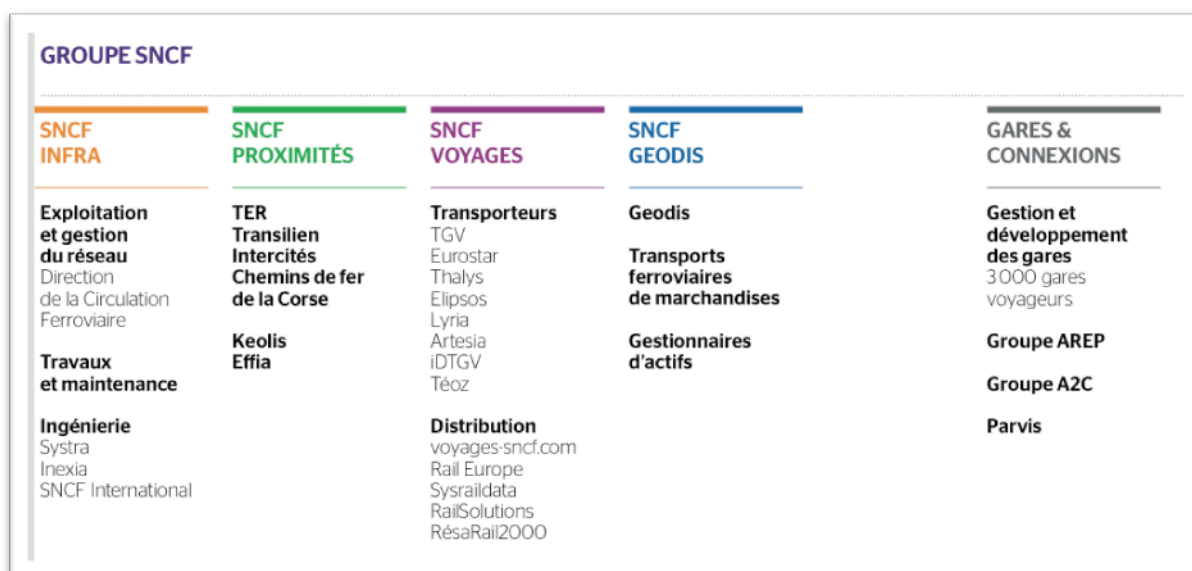
Cette division des possessions respectives de chacune des parties, qui a pris plus de dix ans, a mécaniquement abouti à répartir les centres de coût sur RFF et les centres de rapport sur l'EPIC SNCF, les deux sociétés étant néanmoins liées par des accords qui prévoient des échanges de flux financiers en raison du partage de leurs tâches et de leurs responsabilités.

De ce fait, concernant par exemple la question de la maîtrise d'ouvrage, la création de nouvelles gares sur des lignes de voies nouvelles comme sur le réseau existant relève de RFF, alors que les aménagements effectués sur des gares existantes – extensions ou modifications – même à l'occasion de la construction de nouvelles lignes, dépendent de la SNCF comme pour le réaménagement de la gare Lyon Part Dieu.

Cependant, pour garantir la transparence et l'équité de ses activités, la SNCF a dû se restructurer autour de cinq branches, présentées dans le tableau ci-dessous. L'une, Gares & Connexions²², spécialement dédiée à la gestion des gares, est dotée de comptes séparés. Bien que cette branche puisse être désignée comme Maître d'Ouvrage Délégué (MOAD) par RFF, l'établissement public peut aussi faire appel à un opérateur tiers comme Maître d'Ouvrage (MOA) voire comme gestionnaire de la nouvelle gare, sur une nouvelle ligne construite en Partenariat Public Privé (PPP)²³.

²² Gares et Connexions fait l'objet de la partie 2.1.3 de notre exposé page 44.

²³ Source : entretien du 2 avril 2010 avec Monsieur CHERRIER, Responsable de la LGV PACA, RFF.



Présentation des cinq branches du groupe SNCF.

Source : http://medias.sncf.com/resources/en_EN/medias/MD0006_20100505/file_pdf.pdf

En résumé, les voies, les tracés des sillons, la circulation opérationnelle et les aiguillages se trouvent donc sous la responsabilité de RFF, alors qu'en tant qu'opérateur l'EPIC SNCF assume pour le compte de RFF l'attribution des sillons c'est-à-dire des créneaux de circulation des trains, la circulation proprement dite et l'entretien des voies. Désormais, « la SNCF loue des passages sur le rail à RFF mais entretient les voies pour le compte de RFF. Chacune des deux entreprises facture sa prestation »²⁴. Néanmoins cette répartition des biens et des responsabilités n'est pas sans conséquence pour les gares comme pour le réseau national, en raison de la complexité des relations entre les deux sociétés mais aussi de la situation financière de RFF, dont la dette avoisine les 30 milliards d'euros aujourd'hui²⁵. Cette situation par exemple lui interdit, pour l'instant, de procéder à l'entretien ou à la rénovation des verrières et autres marquises qui décorent souvent les quais des gares et contribuent à leur embellissement.

Plus encore, cette répartition des biens, des responsabilités et des coûts induit des situations antagoniques comme l'article *Pourquoi la SNCF déraile* de Laurence Dequay, dans l'hebdomadaire *Marianne*²⁶, le souligne car elle contraint « les deux entreprises sœurs à se livrer une guerre de tranchée, pour se décharger l'une sur l'autre du maximum de frais. [...] Ainsi lorsqu'elle réalise certains travaux pour le compte de RFF, la SNCF doit payer des passages pour convoier sur ces chantiers des rails de 400 m de long et du ballast. » Elle peut

²⁴ Cf. PERRI, *op. cit.*, page 10.

²⁵ Cf. *Ibid.*, page 82

²⁶ DEQUAY, D., 24 au 29 avril 2010, « Pourquoi la SNCF déraile » in l'hebdomadaire *Marianne* n°679.

même se trouver obligée de verser des loyers de stationnement à RFF « pour les *mobile homes* des cheminots déposés le temps d'une intervention sur l'emprise des voies. » [...] Cheminots employés, certes, par la SNCF mais travaillant à l'entretien du réseau de RFF qui, tout en faisant appel à eux, « critique leur manque de productivité... » Dans ces conditions, il est compréhensible que certains projets prennent du retard ou soient reportés à plus tard... Peut-être aurait-il fallu, pour éviter ces inconvénients, faire basculer 50 000 agents SNCF pour l'entretien des voies et 15 000 pour la gestion des trains dans l'établissement public RFF²⁷ ? Quoiqu'il en soit, on ne saurait imputer seulement à la SNCF et à RFF les problèmes de retard dans la réalisation des projets de transformation des gares et de leur quartier, car de très nombreux partenaires sont aussi impliqués.

Sur ce point, le Rapport sur *La gare contemporaine* de Mme Fabienne Keller est particulièrement éclairant et permet d'élucider en partie la lenteur voire l'abandon de la réalisation de certains projets de rénovation. Ceux-ci en effet requièrent, outre la collaboration de l'EPIC SNCF et de RFF, l'intervention d'autres partenaires comme les Régions, les Départements, les Agglomérations..., voire les partenaires privés et peuvent donc capoter par la seule volonté de l'un d'eux.

En effet, il est bien difficile actuellement de savoir qui possède quoi de la gare car le fractionnement de la propriété ne se limite pas à l'EPIC SNCF et à RFF. Sont aussi propriétaires, outre l'EPIC SNCF et RFF, les villes qui détiennent les places des gares et, souvent, certains terrains adjacents en regard de l'histoire locale de chacune, mais aussi l'Équipement voire l'Armée ainsi que le Conseil Général et, même, de nos jours la Banque Postale en raison de leurs rôles historiques dans l'essor des gares et de leur quartier. Cette situation de fait entraîne une autre, à savoir la nécessaire entente entre les décideurs qui assument conjointement l'organisation des transports et dans laquelle peuvent se retrouver l'EPIC SNCF, le Conseil Régional, le ou les Conseils Généraux, les Agglomérations, la ou les Communautés de Communes sans parler pour l'Ile-de-France de la RATP et du Syndicat des Transports l'Ile-de-France (STIF). Arrivé à un certain stade de complexité, le fractionnement des propriétaires comme des autorités peut engendrer des effets contre-productifs car, devenu synonyme de « casse-tête » juridique, politique et économique, il ne peut que contribuer au gel de toute innovation voire de toute décision concernant les améliorations à apporter en rapport avec la question des gares et des transports en commun.

²⁷ Source : Entretien du 2 avril 2010 avec Monsieur Cherrier, Responsable de la LGV PACA, RFF.

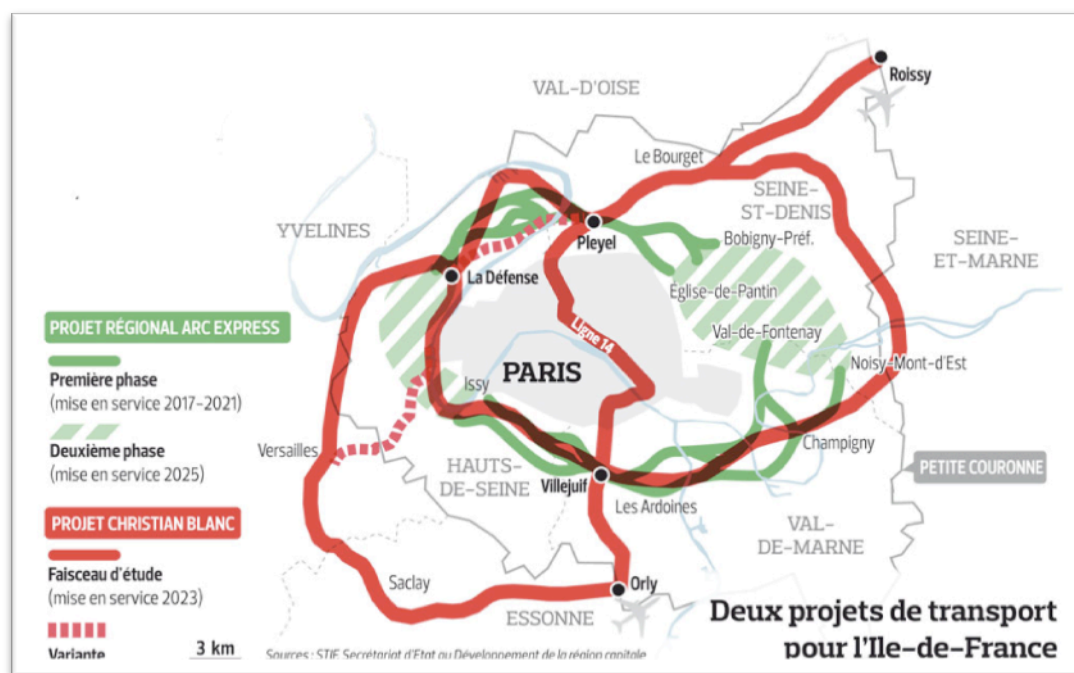
Or, le problème sous-jacent de cette question est que l'amélioration des gares et des conditions de transport renvoient à des enjeux complexes qui réclament, à la fois, un traitement économique, politique, financier et institutionnel. Pourtant cette complexité se doit d'être dépassée si l'on veut réussir à prévenir les situations dommageables à notre future croissance économique, tant au niveau des villes que du territoire car sans cohésion des différents modes de transports, il n'y a pas de développement du territoire. Toutefois, une politique ambitieuse des transports butte très vite sur une difficulté de taille, à savoir la rencontre de deux pratiques spécifiques, l'une propre à l'aménagement urbain, l'autre aux transports : « 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 les règles. »²⁸ Néanmoins, il est indispensable de les associer car la croissance est en relation avec l'efficacité des transports.

Il en va de même de la productivité d'une ville. La productivité d'une ville est toujours en relation avec sa taille, de telle sorte que, jusqu'à une certaine limite, plus la ville est grande, meilleure est sa productivité. Cette règle n'est vraie qu'à condition que les transports, par leur qualité et leur fluidité, l'autorisent. Mais si l'étalement urbain devient trop important, ce qui est le cas aujourd'hui en banlieue parisienne, alors, au contraire, cet étalement a des conséquences fâcheuses puisqu'au lieu de créer des emplois, il en détruit, surtout si la mobilité ferroviaire est défaillante comme c'est le cas en région parisienne ou dans le Sud-Est de la région PACA. En effet, sur la Côte d'Azur, la ligne Cannes Monaco est la plus chargée et la plus perturbée, notamment en raison du trafic qui ne s'effectue que sur deux voies construites sous Napoléon III mais, surtout, elle est le théâtre de nombreuses grèves qui retardent régulièrement les 13 000 usagers qui vivent dans les Alpes-Maritimes mais travaillent à Monaco. La situation est telle que certains employeurs monégasques pensent désormais licencier les employés contraints de prendre le train car le coût des retards devient financièrement insupportable pour leur entreprise.²⁹ La même inquiétude se retrouve aussi en région parisienne où certains Directeur des Ressources Humaines (DRH) affirment ne même pas lire le CV de demandeurs d'emploi dont le domicile est situé le long des lignes ferroviaires les plus « accablées ».

²⁸ Cf. KELLER, *op. cit.*, p 35.

²⁹ Source : Enquête exclusive « Retards, insécurité, grèves : guerre des nerfs à la SNCF », émission de M6 diffusée le dimanche 11 avril 2010 à 22 h 45.

Une bonne adéquation entre les offres et les demandes d'emplois suppose donc une réelle performance du réseau ferroviaire, ce qui n'est pas le cas actuellement dans toutes les régions. Or, sans une volonté politique forte de réaménagement des transports urbains et périurbains, les déplacements quotidiens de millions de travailleurs risquent de devenir encore plus critiques, d'autant que le coût du logement, notamment du neuf, contraint de plus en plus de familles à s'éloigner des centres villes, trop chers, pour s'installer dans de nouveaux quartiers écartés voire dans des villes nouvelles distantes de leur lieu de travail. En ce sens, les projets de rocade ferroviaire en couronne autour de la capitale sont plus que pertinents, même s'ils soulèvent un débat entre le projet du « Grand 8 », soutenu par le Secrétaire d'Etat au développement de la Capitale, et le projet Arc Express³⁰, défendu par le Président de la Région Ile-de-France, projets présentés ci-dessous. Il est donc manifeste que la mobilité est au cœur des préoccupations et qu'elle doit être encouragée et développée dans une société fortement urbanisée comme la nôtre, où « soixante-seize pour cent des français sont des citadins³¹, si l'on ne veut pas ajouter, à la discrimination sociale et professionnelle, une discrimination territoriale.



Projets du Grand Paris.

Source : <http://www.lefigaro.fr/politique/2010/05/20/01002-20100520ARTFIG00793-grand-paris-l-etat-et-la-region-se-rapprochent.php>

³⁰ Cf. Site Internet : <http://www.cbanque.com/actu/15891/grand-paris-la-rocade-arc-express-fait-debat-le-metro-annonce-pour-2023>

³¹ Cf. *SNCF un scandale français*, Pascal Perri, Editions EYROLLES, Paris, 2009, page 61.

1.2.3. L'interaction du ferroviaire et du territoire

Le train a toujours été un formidable moteur de développement territorial. Au début de son histoire il a été capable d'aller à la conquête de régions difficiles, reculées d'accès voire escarpées, aussi bien sur l'espace national que local avec la création de lignes interdépartementales comme celle qui relie, par exemple, Nice à Digne voire à Grenoble, ligne exploitée par La compagnie des Chemins de Fer de Provence. Néanmoins, dès le début du rail, on a pu constater que les liaisons entre Paris et la province ont profité plus à la capitale qu'au reste de l'hexagone. Autrement dit, la région parisienne a attiré et concentré la création de nombreuses entreprises qui, séduites par l'offre globale des transports se sont retirées des provinces pour se « relocaliser » en quelque sorte en région parisienne, confortant ainsi les inégalités territoriales préexistantes. Or, les choix stratégiques poursuivis aujourd'hui par la SNCF semblent de nature à accroître plus encore ces inégalités.

En effet, sont surtout privilégiées actuellement les lignes à grande vitesse dont l'entretien et la construction semblent être la seule priorité de l'EPIC SNCF comme de RFF. Or, cette stratégie risque, à court ou à long terme, de pénaliser aussi bien les voyageurs de certaines régions, par exemple du Massif Central, que les entreprises qui y sont installées car le « tout TGV » a aussi une incidence sur le transport des marchandises, le reste du réseau étant progressivement délaissé. Ainsi, on estime actuellement que « sur les 32 000 km de réseau, un quart seulement est correctement entretenu »³². Si la SNCF continue à privilégier les grandes lignes ferroviaires de fret, comme le couloir Luxembourg Perpignan, ceci risque d'avoir plusieurs conséquences comme la « désertification » des zones industrielles provinciales ou la modification des modes de transports des entreprises. C'est ainsi, par exemple, que l'entreprise de confiture Andros, située dans le Lot à Bretenoux, a choisi d'abandonner le rail et d'acheter 30 camions pour assurer ses livraisons. Loin d'être un cas isolé, il semble que « selon les chiffres, entre 15 et 17,5 milliards de TKT (tonnes kilomètres transportées) sont passées ces dernières années du rail à la route. C'est l'équivalent de 2 millions de camions supplémentaires »³³ sur les routes. Cette stratégie suppose aussi l'arrêt, par la SNCF, de certaines gares de province, ce qui signifie au mieux leur mutation vers d'autres activités, au pire leur fermeture pure et simple. Néanmoins, ces décisions ne seront pas uniquement le fait de choix strictement économiques car les évolutions techniques du

³² Cf. Cf. PERRI, P., *op. cit.*, p119.

³³ Cf. *Ibid.*, page 99.

ferroviaire condamnent aussi une partie des petites gares TER ou RER (Réseau Express Régional), structurellement inadaptées aux besoins des déplacements contemporains. Pour certaines d'entre elles, leur reconversion pourrait les mener à devenir des crèches, des bibliothèques, des centres culturels et d'animation..., s'intégrant dans un projet général d'ensemble urbain en relation avec le quartier ou la ville.

Il paraît donc urgent et nécessaire de repenser le transport et l'aménagement des gares et de fixer des objectifs qui, à l'horizon des années 2030, pourront répondre aux exigences de la croissance et de la mobilité comme à celles du développement durable. Pour ce faire, il semble judicieux de concentrer les efforts sur les gares régionales appelées à jouer un rôle de plus en plus important, tout en remédiant, en urgence, à la situation déplorable de la mobilité en Ile-de-France. Cependant ceci ne peut se faire indépendamment d'une réflexion sur l'habitat et les logements, sur l'aménagement des lieux de loisirs, culturels et sportifs, sur les activités commerciales et économiques et sur les perspectives de l'emploi, le tout dans un esprit de maîtrise de l'étalement urbain. C'est pourquoi les réflexions sur la gare, l'espace de la gare et le quartier de la gare sont si essentielles aujourd'hui, d'autant plus que ces lieux apparaissent encore comme des espaces encore mobilisables pour régénérer la ville dans une dimension durable.

1.2.4. La solution de l'intermodalité

La restructuration des modes de transport et de déplacements est en effet une source possible de réaménagement de l'espace urbain car, bien pensée, elle est susceptible de débloquent des terrains avoisinant les lieux de transport, en milieu urbain comme périurbain, terrains jusque là réservés aux activités techniques de l'exploitation ferroviaire. Tel est tout l'enjeu de l'intermodalité qui combine à la fois une diversification des modes de transport, la multimodalité, associée à une meilleure synchronisation des offres. C'est pourquoi les projets de réalisation de Grandes Gares multimodales sont d'une très grande complexité même s'ils se heurtent à des difficultés administratives, urbanistiques, architecturales et techniques. Le Rapport Keller donne de la Grande Gare la définition suivante : « C'est le périmètre de l'intermodalité, qui intègre l'ensemble des accès aux modes de transports du site, qu'ils soient ferroviaires ou non, comme les quais des bus, les parkings de vélos ou de voitures, les voiries et places permettant d'accéder dans de bonnes conditions aux différents transports collectifs et en mode doux. On l'appelle parfois aussi « la Halle des transports » ou le Pôle d'Echanges

Multimodal. »³⁴ Cette définition permet dès lors de la distinguer de sa zone d'aménagement qui renvoie au « périmètre élargi qui inclut des terrains de RFF, de la SNCF, et des autres propriétaires (Ville, Domaine, Armée, Port, etc.). Ces terrains font partie du projet global d'aménagement du site. »³⁵

L'avantage de ces Pôles d'Echanges Multimodaux est qu'ils sont déjà le lieu de rencontre des divers modes de transports ce qui autorise leur utilisation comme assises de promotion pour de nouveaux services tels que des points de livraison de colis, de gestion de bagages, de recharge de véhicules électriques..., même s'il convient dans un premier temps de redéfinir les priorités d'accessibilité à ces Pôles. En premier, doit être privilégié l'accès piétonnier en raison de son moindre encombrement pour la circulation dans ces lieux et de son action salutaire, la marche étant un excellent exercice physique n'occasionnant aucune pollution. Cependant cette première exigence n'est pas sans conséquences financières et techniques car il convient souvent de repenser et de réaménager l'organisation de la circulation piétonnière tant dans l'espace gare que dans sa zone d'aménagement, accélérant ainsi les programmes de mobilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR). En effet, la Loi du 11 février 2005 impose, d'ici 2015, en vertu du principe de non-discrimination des personnes handicapées, de ménager des accès et passages spécifiques à leur situation bien que les handicaps recouvrent des réalités différentes : handicaps physiques, corporels et mal ou non-voyants et/ou handicaps cognitifs. Mais au-delà de cette obligation impérative faite aux propriétaires d'établissements recevant du public et aux autorités organisatrices de transports, ces aménagements ne peuvent que satisfaire les voyageurs qui se retrouvent au quotidien dans des situations qui peuvent s'apparenter au handicap comme les personnes voyageant avec des bagages importants ou les familles accompagnées de jeunes enfants en landau ou poussette.

En second, les Halles des transports doivent favoriser l'accès au vélo en créant des pistes cyclables dignes de ce nom, assorties de parkings à vélos, facilitant l'usage de ce mode de déplacement en Ville. Cette politique doit s'accompagner de différentes options proposant la pratique du vélo aussi bien pour les propriétaires de cycles les utilisant quotidiennement que pour les utilisateurs occasionnels adeptes de la location pour quelques jours ou du vélo en libre service, tel que proposé par la plupart des grandes agglomérations aujourd'hui. Enfin, il convient de penser rationnellement l'emplacement des taxis et des bus ainsi que les stationnements destinés au dépose minute, le but étant de réduire au mieux l'usage de

³⁴ Cf. KELLER, *op. cit.*, p 31.

³⁵ Cf. KELLER, *op. cit.*, p 31.

l'automobile particulière et de diminuer les coûts et les temps de déplacements tout en assurant un meilleur confort aux usagers. En ce sens la création de tramways, de mode combiné de tram trains et la réalisation de nouveaux tracés ferroviaires peuvent s'avérer précieuses. Il y a fort à parier que l'aménagement de cette forme de mobilité moins stressante pour l'utilisateur le conduira à apprécier, plus qu'aujourd'hui, la gare et son quartier. Outre le développement d'une économie commerçante plus importante, cette nouvelle perception devrait faciliter l'apparition de nouvelles activités de services qui contribueront à amoindrir les charges d'exploitation de la gare proprement dite en la transformant en véritable lieu de vie. Cette nouvelle politique des transports relance cependant la question de l'utilisation et de l'organisation du bâtiment voyageur comme celle de savoir jusqu'où va la gare, surtout dans une perspective de développement durable ?

La gare et, plus particulièrement, la Grande Gare, en proposant des abords séduisants, des déambulatoires propres, des corridors et des espaces clairs et ouverts desservant des zones de commerces et de services opportunes et adaptées aux besoins des citoyens comme des voyageurs, pourraient retrouver l'attrait incontestable des premières gares majestueuses, attrait mentionné au 19^{ème} siècle, dans les guides touristiques qui, à Paris comme dans d'autres grandes villes de province, en recommandaient la visite. Mais, pour réussir un tel tour de force, la Grande Gare doit intégrer des aides performantes à l'information et à la navigation respectueuses de la législation en vigueur. La loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 fait obligation pour toute Autorité Organisatrice de Transport Urbain (AOTU) de l'utilisation d'informations multimodales pour les usagers dépendant d'un Périmètre de Transport Urbain (PTU) c'est-à-dire d'une aire de compétence d'une autorité organisatrice de transports collectifs urbains. Cette aire devant néanmoins recouvrir une ou plusieurs communes urbaines de plus de 100 000 habitants. Cette obligation a été renforcée par le Grenelle de l'Environnement insistant sur l'importance de la « généralisation des billetteries multimodales »³⁶. L'objectif poursuivi est de faciliter le déplacement des voyageurs tout en limitant les pertes de temps, notamment d'attente, en partie dues à l'inadéquation des systèmes d'information.

Pour mettre en place une organisation de la mobilité de porte à porte et, surtout pour les actifs du domicile au lieu de travail, il faut donc approfondir la réflexion sur l'information susceptible d'aider l'utilisateur, habituel ou occasionnel. En effet, actuellement, le fractionnement

³⁶ Cf. KELLER, op. cit., p 48.

des acteurs du transport, des exploitants de réseaux, des prestataires de services ainsi que l'ensemble des informations à collecter et à exploiter, le tout dans un laps de temps de plus en plus court voire en temps réel, ne permettent pas de donner de manière fiable une information pertinente aux voyageurs, tant sur l'état du trafic et des perturbations que sur l'ensemble des moyens disponibles pour joindre un lieu à un autre. Outre la question de la pertinence de l'information, se pose aussi celle de son effectivité : comment faire pour que les utilisateurs puissent avoir à leur disposition la meilleure information le plus rapidement possible ? Autrement dit en quoi les Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC) peuvent-elles accroître la mobilité ? En quoi permettent-elles la transformation de la gare en pôle multimodal étape essentielle dans la réalisation des nouveaux pôles d'échanges multimodaux ?

Ainsi, en ce début de 21^{ème} siècle, la gare est encore loin de pouvoir répondre aux attentes des voyageurs comme des banlieusards contraints de fréquenter ses quais bondés aux heures de pointe et, majoritairement, inhospitaliers. Sauf, quelques exceptions notables essentiellement situées dans la capitale ou dans quelques grandes villes régionales, elle est loin d'être une gare multimodale digne de ce nom, véritable carrefour des transports de l'agglomération, pas plus qu'elle ne préfigure, encore aujourd'hui, un élément majeur de l'émergence de la ville durable. Bien au contraire un certain nombre d'obstacles pèsent sur ces perspectives comme l'affluence croissante des usagers, les relations fratricides de RFF et de la SNCF ou les défis de l'intermodalité.

2. VERS LA GARE MULTIMODALE

La fonction d'une gare multimodale est avant tout de développer et de garantir la qualité du service de déplacement mais elle doit aussi, en tant qu'espace de ville, être un espace public au service du public. Ceci suppose, au-delà des aménagements d'accès et de circulation, à l'extérieur comme à l'intérieur de la gare, et au-delà de l'amélioration des informations indispensables aux voyageurs comme au voyage, la création d'un espace harmonieux de passage, de rencontre, de découverte voire, plus largement, de vie. En ce sens, elle doit devenir un espace où les usagers puissent trouver des commerces et des animations susceptibles de les satisfaire. La question de la présence de commerces attrayants ou répondant à des besoins, comme les pharmacies, est donc une question essentielle même si ces implantations soulèvent un certain nombre de difficultés comme nous l'exposerons plus

loin. En fait, la gare multimodale peut se définir comme un espace attractif capable aussi, par exemple, de recevoir des manifestations culturelles dans un lieu devenu commode, familier et convivial. A ce sujet la SNCF a su prendre un certain nombre d'initiatives intéressantes comme celles des « Nuits Blanches » qui, proposées dans plusieurs gares de la capitale, ont eu l'intérêt, outre leur dimension artistique, de valoriser le rail en attirant un public inhabituel pour ces lieux. Cependant pour pérenniser de telles initiatives, il convient de repenser « l'image de la gare » en l'accompagnant d'une réflexion sur l'importance d'une gestion cohérente de cet espace.

2.1. La gestion de la gare multimodale

Le Rapport Keller offre à ce dessein une suggestion intéressante déjà proposée par le sénateur Hubert Haenel dans son rapport *Une organisation ferroviaire à la hauteur de nos ambitions*, rendu le 8 octobre 2008, au Premier ministre³⁷. Pour consolider la vocation de mobilité de la gare multimodale tout en favorisant le développement d'activités commerciales compatibles avec sa dimension d'espace de services, il semble judicieux de créer un poste de « manager de la gare » dont la fonction consisterait à prendre en charge l'exploitation de la gare. Ainsi, « ce gestionnaire des gares aurait vocation à être le principal interlocuteur des transporteurs et des institutions » ce qui devrait lui permettre de « mener à bien ses missions fondamentales : – assurer un service de qualité et continu aux voyageurs [...] ; – développer la multimodalité [...] ; – favoriser la progression de la mobilité durable [...] ; – coordonner l'utilisation de la plateforme par plusieurs transporteurs ferroviaires et gérer les flux de voyageurs. »³⁸ Outre ces principales fonctions, il lui reviendrait aussi de s'assurer du « bon état des bâtiments et du bon fonctionnement des annexes »³⁹, éléments indissociables des conditions favorables d'accueil des voyageurs et usagers, concourant ainsi à l'ambiance de la gare. Loin d'être une préoccupation « gadget », l'interrogation sur l'ambiance est fondamentale pour la réussite de tout projet concernant l'avenir des gares dont celui de la gare multimodale et, bien plus, du pôle d'échanges multimodal.

³⁷ Cf. HAENEL, H. 2008. « Une organisation ferroviaire à la hauteur de nos ambitions » [en ligne], Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer. Format PDF : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/privé/vignettes/pdf.png>

³⁸ Cf. KELLER, op. cit., p 113-114.

³⁹ Cf. KELLER, op. cit., p 114.

2.1.1. L'ambiance des gares

Tout usager du chemin de fer passant inmanquablement par une gare, étape indispensable sur le parcours de son déplacement, ressent alors un certain nombre de sensations et d'impressions en relation avec l'ensemble des qualités ou des défauts du lieu traversé. Ce ressenti, plaisant ou déplaisant, coïncidant avec la perception de l'espace et son interprétation voire sa lisibilité, correspond à ce que les architectes et les urbanistes nomment « ambiance ». L'ambiance provient généralement de tout ce qui se rapporte, en gare, à la sonorisation, à l'éclairage, aux mobiliers et aux aménagements de l'espace, de leurs dispositions jusqu'à leurs configurations, sans oublier la propreté et la sécurité. En ce sens, la question de la qualité du déplacement est liée, en partie, à celle de la qualité de l'expérience sensible qui l'accompagne autrement dit à l'ambiance du lieu et du transport, même si cette expérience est particulière à l'individu, à sa personnalité, à son activité et au moment de son déplacement. C'est là un point crucial qui peut rendre compte de la difficulté de définir théoriquement ce qu'est une ambiance, comme de la difficulté d'aménager l'espace pour que « son ambiance » permette à l'utilisateur de s'y sentir à l'aise. D'autant que les gares ne sont plus, aujourd'hui, de simples espaces dédiés aux transports et aux voyages mais plutôt des lieux de mobilité, en perpétuelle mutation, qui réclament de l'utilisateur une véritable « appropriation »⁴⁰, notamment en raison de la généralisation des NTIC et du rôle grandissant de l'Internet.

Ainsi dans un mémoire de recherche sur la question de l'ambiance intitulé *Influence des technologies relatives aux ambiances sur la conduite de projet urbain : nouveaux métiers, nouveaux services*, l'auteur rappelant l'origine du terme en souligne toute l'ambiguïté⁴¹. Le mot « ambiance », datant du milieu du 19^{ème} siècle, désignerait une « atmosphère matérielle ou morale qui environne une personne ou un groupe de personnes. »⁴² Elle impliquerait, dans son appréciation, la conjonction de trois facteurs : « le sensible, le perçu – c'est-à-dire l'interprétation et la représentation – et le vécu. »⁴³ Dès lors, le rôle dévolu à la subjectivité est

⁴⁰ Cf. LAOUSSE, D., « Apprendre une ambiance ? Entre usages et appropriation » [en ligne], RATP département Prospective et Conception Innovantes, 4p., p3.

Format PDF : <http://www.cresson.archi.fr/PUBLI/pubCOLLOQUE/AMB8-5LAOUSSE.pdf>

⁴¹ TIRAOU, L., TERRIN, J.J., 2003. *Influence des technologies relatives aux ambiances sur la conduite de projet urbain : nouveaux métiers, nouveaux services*. Université de technologie de Compiègne. 185p., p17.

⁴² Cf. *Ibid.*, p 19.

⁴³ Cf. *Ibid.*, p 19.

tel, qu'il paraît difficile en effet d'en donner une définition objective, ce qui fait dire à l'auteur que « la notion d'ambiance échappe à tout essai de définition. »

Néanmoins, même s'il semble difficile de cerner cette notion, il n'en demeure pas moins que l'on puisse tenter de l'aborder aussi par l'impression qu'elle peut produire sur un public, autrement dit par l'expérience collective, ce qui pourrait permettre dès lors de concilier éléments subjectifs et représentations objectives notamment par rapport à des critères de nuisance ou de qualité environnementale. Ce sont d'ailleurs ces critères qui conditionnent depuis plusieurs années déjà les recherches entreprises sur la notion d'ambiance, recherches interdisciplinaires qui se développent autour de deux grands axes : le premier s'intéressant aux techniques d'évaluation des phénomènes d'ambiance à partir de leurs composantes physiques comme la lumière, le son, la chaleur, l'aéroulque, les odeurs ..., le second s'attachant à l'analyse de l'expérience sensible, sur le lieu, en relation avec des questions d'usages et de représentations. Il s'agit donc pour tenter d'appréhender la notion d'ambiance de réfléchir à la fois sur les phénomènes physiques d'ambiance, ce qui relève des sciences de l'ingénieur, et sur l'atmosphère matérielle des ambiances, ce qui concerne plus les relations entre les différents phénomènes physiques et leurs impacts sur le perçu, le vécu voire l'imaginaire du voyageur.

Cependant, l'analyse des phénomènes physiques recourant à des démarches de simulation et d'analyse prédictive s'appuie d'une part sur la modélisation et, d'autre part, sur la gestion et le traitement numérique de l'information. Dès lors, elle ne retient souvent que les paramètres physiques comme les mesures et les données objectives qui, couplées à des outils d'analyses spatiales comme les Système d'Information Géographique (SIG) urbains, n'offrent alors qu'une vision régulatrice et normative de l'environnement sensible, ce qui oriente les travaux des chercheurs plutôt vers des questions de qualité environnementale que d'ambiance proprement dite. Ainsi, de nombreuses études ne s'intéressent qu'à l'efficacité énergétique des bâtiments ou ne se soucient que de la qualité des matériaux au vu des normes Haute Qualité Environnementale (HQE).

Pourtant une ambiance ne s'apprécie pas seulement selon la conformité des propriétés physiques et des dispositifs techniques du lieu en regard des exigences réglementaires, elle s'estime aussi en fonction de critères psychologiques, sociologiques et culturels. Autrement dit, l'ambiance c'est aussi ce qui renvoie à l'esthétique, « notion étroitement liée aux

mécanismes de la perception »⁴⁴ qui se polarisent sur la forme construite, sur la morphologie architecturale et sur la configuration voire sur le caractère des objets du décor. Dès lors, l'ambiance ne saurait être réduite à une simple donnée environnementale car l'ambiance est souvent le résultat de « quelque chose qui s'est créé ou qui est créé entre l'individu et l'espace donné »⁴⁵ ce qui signifie que « l'ambiance désigne une expérience du dedans des choses »⁴⁶ et qu'elle présuppose une certaine imprégnation qui ne peut se faire que dans une durée pouvant générer une mémoire.

C'est en ce sens que la gare, lieu de tous les jours pour la plupart des voyageurs que sont les abonnés, n'est pourtant pas un espace-temps ordinaire car son ambiance, résultat des expériences renouvelées et accumulées par l'usage du lieu au fil du temps, est initiatrice d'une culture populaire et d'un imaginaire collectif. C'est cette culture et cet imaginaire des premières gares, par exemple, que l'on retrouve dans les créations artistiques du 19^{ème} siècle, des peintures de Monet sur la gare Saint-Lazare présentées ci-dessous, en passant, par le film de 1895, *L'entrée en gare du train de la Ciotat*, des frères Lumière jusqu'aux œuvres littéraires et cinématographiques de la première moitié du 20^{ème} siècle.

Ce qui ressort alors des ambiances des gares de cette époque renvoie à l'imagination, source d'émotions et de rêves, d'espérances de voyages et d'évasion, contrairement aux ambiances d'aujourd'hui focalisées sur la difficulté de la réalité des déplacements quotidiens dans de nombreuses gares.

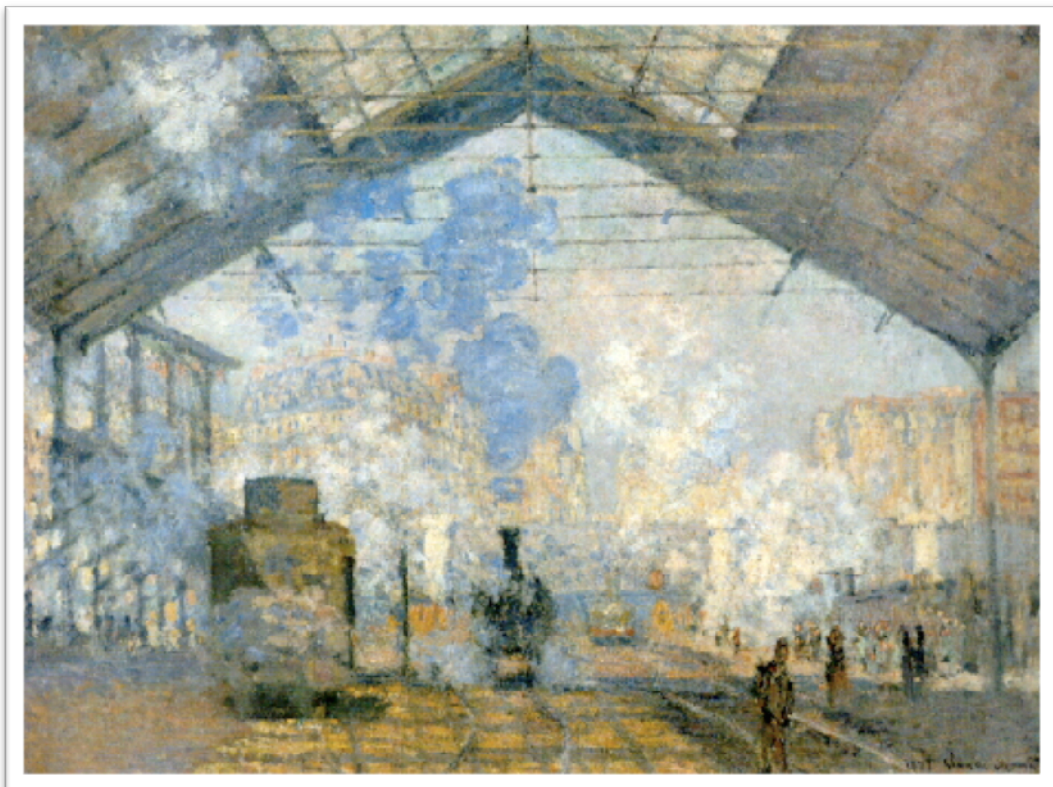
⁴⁴ TIRAOU, L., *op. cit.*, p.19.

⁴⁵ BEN HADJ SALEM, M., 2007, « Les gares du XIX^e siècle à l'épreuve des voyageurs contemporains : des émotions rémanentes » [en ligne]. Equipe de Recherche sur les Ambiances. Sciences et Ingénierie Architecturale. Ecole nationale d'Architecture et d'Urbanisme. 10p, p2. Format PDF : <http://villes-environnement.fr/uploads/ben-hadj-salem.pdf>

⁴⁶ Cf. BEN HADJ SALEM, M., 2007, « Ambiance(s) de gare, imaginaire ferroviaire, mémoire des lieux » in VIALA, L., « Imaginaire, territoire et société. » [en ligne]. Université Paul Valéry Montpellier 3, p207-217. PDF : http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/35/30/03/PDF/Ben_hadj_salem_imaginaire_ferroviaire.pdf



La gare Saint-Lazare, Claude Monet, 1877, huile sur toile, Musée d'Orsay, Paris.



La gare Saint-Lazare, Claude Monet, 1877, huile sur toile, Musée d'Orsay, Paris.

En effet, bien que toujours insérée dans un quartier et dans la ville, la gare semble actuellement s'en échapper car elle est devenue un univers routinier, banal et morne. D'où l'importance de la recherche actuelle sur la maîtrise des ambiances qui se doit de rapprocher « le quantitatif du qualitatif, le conçu et le vécu, le théorique et le pratique »⁴⁷ sachant que « la logique d'usage et la logique de conception d'ambiance [...] peuvent potentiellement diverger »⁴⁸ notamment en raison de l'intelligibilité du lieu et des aspirations des usagers. Il convient donc de s'attacher à l'impact des variations qui peuvent intervenir dans la réhabilitation ou dans la requalification du milieu architectural de la gare, car toute action sur les propriétés physiques de l'espace ou tout changement d'usage affecte inmanquablement l'atmosphère du lieu. Il faut aussi prendre en compte l'amélioration des conditions de vie des citoyens comme des usagers des transports communs qu'ils sont généralement, par une maîtrise croissante des phénomènes ambiants, d'autant que les nouvelles orientations politiques en termes de développement et d'aménagement durable comme en termes d'écologie urbaine deviennent plus pressantes. D'où la difficulté d'une problématique des ambiances dans la définition et la conception des transformations de l'existant, d'autant que désormais « le voyageur entend devenir de plus en plus actif »⁴⁹ vis-à-vis de la mobilité, ce qui n'est pas non plus sans effet sur l'ambiance de la gare.

En effet, les réaménagements des gares poursuivis depuis plusieurs années « montrent que dans le vécu, les utilisateurs ne vivent pas les lieux en terme de forme et de fonction, mais en terme d'appropriation et d'agrément »⁵⁰. Ce dernier terme est important à souligner car il coïncide avec l'ultime signification du mot ambiance qui exprime alors une humeur joyeuse, une forme d'entrain et de gaîté, signification que l'on retrouve par exemple dans des expressions communes comme « une bonne ambiance » ou aussi « il y a de l'ambiance ce soir »⁵¹. Loin d'être anecdotique, cette signification fait écho à l'ambiance conviviale, festive voire parfois insouciantes des gares de la fin du 19^{ème} siècle et tranche avec l'aspect morose voire lugubre de certaines atmosphères contemporaines qui contribuent pour beaucoup aux sentiments de solitude et d'insécurité, souvent ressentis par les voyageurs habituels ou occasionnels. A ces sentiments peut d'ailleurs s'ajouter, pour certains, une impression de

⁴⁷ Cf. LAOUSSE, D., *op. cit.*, p1

⁴⁸ Cf. LAOUSSE, D., *op. cit.*, p1.

⁴⁹ Cf. *Ibid.*, p 1.

⁵⁰ BEN HADJ SALEM, M., 2007, « Les gares du XIX^e siècle à l'épreuve des voyageurs contemporains : des émotions rémanentes » [en ligne]. Equipe de Recherche sur les Ambiances. Sciences et Ingénierie Architecturale. Ecole nationale d'Architecture et d'Urbanisme. 10p, p3. Format PDF : <http://villes-environnement.fr/uploads/ben-hadj-salem.pdf>

⁵¹ Cf. Dictionnaire *Le Petit Larousse illustré*, ed. Larousse, 2001, p58, Paris.

confusion provenant de la difficulté qu'ils ressentent à se saisir du lieu en raison, notamment, de leur appréhension des nouvelles technologies qui organisent désormais la mobilité. C'est là une nouvelle contrainte que tout concepteur d'ambiance doit envisager et qui montre aussi le revers des NTIC, contrainte qui sera abordée plus loin dans cet exposé, car elle est l'un des défis de la gare multimodale comme du pôle d'échanges multimodal.

Cependant pour remédier à l'image préjudiciable de ses gares, la Direction des Gares et de l'Escale (DGE) de la SNCF a envisagé, dès 2003, un programme de rénovation des principales gares françaises, le programme « Gares en mouvement ». L'objectif était de les moderniser en repensant les fonctions de la gare au travers d'un certain nombre de services. Il s'agissait alors de promouvoir « les 165 gares plus grandes gares de France »⁵² pour qu'elles puissent obtenir la certification NF Service. Parmi les points les plus importants à améliorer se trouvaient au premier plan l'accessibilité, étape primordiale à toute politique de mobilité, puis la propreté et la sécurité. La solution retenue pour satisfaire à cette ambition tablait sur une augmentation de la présence des commerces et des services en gare, présence jugée propice à l'amélioration de l'ambiance. De plus, elle présentait l'avantage d'apporter de nouvelles recettes financières, témoignant en cela du changement de politique opéré par la SNCF, qui souhaitait alors transformer ses usagers en clients.

Cependant, si la gare se doit désormais d'être fréquentée par des clients, de quels clients s'agit-il alors ? De voyageurs réguliers comme les Franciliens qui passent quotidiennement dans ce lieu ? De voyageurs de grandes lignes et des hommes d'affaires dont le pouvoir d'achat, incontestablement supérieur aux premiers, en fait une clientèle recherchée par les boutiques de luxe comme dans les aéroports par exemple ? De riverains du quartier gare susceptibles de redonner à la gare sa dimension d'espace urbain ?

Néanmoins, le choix de la clientèle ciblée n'est pas sans incidence sur la relation de la gare à la ville et les aménagements réalisés par A2C, filiale de la SNCF, ont eu dans certains cas pour conséquence d'isoler encore plus la gare de son quartier.

⁵² Cf. DANG VU, H., 2008. « Concevoir un espace de transit et de consommation : des modèles de gestion de site dans les gares parisiennes », LTMU, IFU, 18p., p3.

2.1.2. Le développement des commerces et des services

A2C a pour rôle de promouvoir dans les espaces des gares les projets concernant la commercialisation et la gestion des ensembles immobiliers à usage commercial, de leur conception jusqu'à leur réalisation. Spécialiste des zones de transit et des concessions commerciales, ses compétences appartiennent aussi bien au domaine marketing que financier et juridique. Aujourd'hui, appuyée par ces deux filiales, Parvis pour la maîtrise d'ouvrage, l'expertise technique et la conduite des opérations et Valga pour le montage financier et le suivi de la valorisation d'espaces commerciaux, elle est à même de conduire des projets de grande envergure.

Sa fonction consiste en effet à transformer progressivement ce lieu de passage, qu'est la gare, en un lieu de vie quotidienne voire de proximité en développant de véritables galeries marchandes réunissant des magasins tout aussi divers que les boutiques de prêt-à-porter, de parfumerie, de lingerie, de bagagerie, de magasins multimédia... Des grandes enseignes qui, jusque-là, n'avaient pas l'habitude de fréquenter les gares se sont implantées, début 2002, dans les gares de la capitale. La rénovation de la gare du Nord, par exemple, faite aussi en collaboration avec la société Altarea⁵³ contribua comme celle de la gare de l'Est au succès de cette nouvelle politique économique supportée par le programme « Gares en mouvement ». On compte ainsi aujourd'hui dans la gare du Nord près d'une centaine de boutiques dont une quarantaine rien que dans sa mezzanine de 3 500 m². Outre les boutiques spécialisées dans les ventes de presse, de cadeaux souvenirs ou de fleurs, on peut noter aussi la présence d'un Monoprix facilitant les achats d'alimentation des Franciliens. Certaines enseignes de prêt-à-porter comme Naf-Naf prétendent même y réaliser un chiffre d'affaires supérieur à celui de ses autres boutiques parisiennes, notamment celle des Champs-Élysées.

Loin d'être un exemple unique, des enseignes telles Swarovski, spécialiste du cristal et des bijoux fantaisie, ou L'Occitane en Provence, spécialisée dans les produits de beauté, se sont laissés séduire à leur tour, n'hésitant pas à s'installer dans plusieurs gares comme la gare du Nord, la gare de l'Est ou encore la gare de Lyon. Imitées bien vite par des sociétés comme Body-Shop, Virgin, Esprit, Mango, ... installées plutôt à proximité du flux des voyageurs nationaux et internationaux, elles côtoient désormais, sans crainte, des marques grand public,

⁵³ Société foncière commerces et opérateur multi-produits, 8 avenue Delcassé 75 008 Paris.

comme Yves Rocher ou Celio, situées dans les zones plutôt réservées à la clientèle francilienne⁵⁴.

Outre l'avantage de rehausser l'image des gares, ces commerces apportent une source de recettes complémentaires car ils acquittent une redevance à la SNCF en rapport avec leur chiffre d'affaires. En effet, l'introduction de ces boutiques dans l'espace public est soumise à une autorisation spéciale conformément aux règles du système d'Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT). De ce fait, chaque emplacement fait l'objet d'un appel d'offres et l'enseigne qui énonce le pourcentage le plus intéressant pour le gestionnaire, accompagné d'une solide garantie minimum, est celle qui est choisie. Enfin les autorisations n'étant accordées, le plus souvent, que pour cinq ou dix ans, leur terme entraîne systématiquement un nouvel appel d'offres, ce qui permet de mieux rentabiliser encore, au fil des années, l'espace concédé. Forte de ces premiers succès, la SNCF a poursuivi ce type de modifications en l'étendant à d'autres gares de majeure importance comme, actuellement, la gare Saint-Lazare dont l'agencement permettra de consacrer, dès 2011, une surface de 10 000 m² aux commerces et aux services.

Certes, on ne peut que se féliciter du succès de tels aménagements pour la SNCF mais il convient aussi d'apprécier leurs conséquences à l'aune de la revalorisation du quartier gare. En effet, au-delà des déclarations optimistes des responsables affirmant que « cette évolution bouleverse aussi l'urbanisme [car] quand nous transformons nos établissements, nous les rendons bien souvent plus beaux que les quartiers qui les entourent et cela pousse la ville à les valoriser »⁵⁵, il faut reconnaître aussi que cette évolution peut contribuer à refermer certaines gares sur elles-mêmes. Ainsi, souvent, ces commerces n'attirent pas la clientèle riveraine car tout est organisé pour capter le flux de la clientèle voyageur, surtout celle qui dispose d'un certain pouvoir d'achat, ce qui explique que les boutiques implantées ne correspondent pas aux besoins des habitants du quartier gare. Mieux encore, dans les réaménagements de certaines gares, déjà effectués, comme celui de la gare de l'Est, il semble que la stratégie adoptée par la société Altarea, devenue de nos jours Altarea Cogedim, toujours partenaire d'A2C, ait volontairement ignoré la présence du quartier environnant, renforçant la « barrière physique » édictée par « les rues et le parvis »⁵⁶ alentours, véritables frontières interdisant tout rapprochement entre le voyageur et l'habitant. Il en va de même du rapport entre la gare du

⁵⁴ Cf. WAINDROP, M., « Les commerces entrent en gare » [en ligne], 2 mars 2008, www.la-croix.com.

⁵⁵ Cf. WAINDROP, M., *op. cit.*

⁵⁶ Cf. DANG VU, H., *op. cit.* p 15.

Nord et son quartier car l'espace commercial ne semble dédié qu'« exclusivement aux usagers du RER puisque la zone est délimitée par des appareils de contrôle de billets»⁵⁷.

Là encore on ne peut que noter les éléments discordants qui accompagnent la rénovation des gares et du ferroviaire dans son ensemble, éléments déjà soulignés à propos de la cohabitation entre RFF et la SNCF, d'autant plus que cette conception commerciale, qui aboutit à l'enfermement de la gare sur elle-même, tranche avec les intentions d'une autre filiale de la SNCF, l'AREP⁵⁸. Cette filiale, créée en 1997, spécialisée dans la maîtrise d'ouvrage des espaces de transport intensifie au contraire ses efforts sur la conception de la gare comme espace de mobilité. Sensible aux conceptions de la ville contemporaine en mouvement⁵⁹, elle préconise l'ouverture de la gare sur son quartier en promouvant la mise en relation des liaisons entre les différents modes de transport ainsi que le développement de l'interaction entre la gare et la ville. Son but est d'aménager la lisibilité de l'espace afin d'assurer la fluidité du parcours tout en respectant, lorsqu'il y en a, les façades historiques des espaces ferroviaires.

Soucieuse des recommandations liées au développement durable, ses projets réservent une place importante à la lumière naturelle et cherchent à favoriser la convivialité des espaces de la gare. En ce sens, la finalité de ses opérations est d'inscrire la gare dans un véritable projet urbain en respectant « à la fois une logique de *domaine public* selon laquelle la priorité est à la circulation avec une logique d'*espace public* qui autorise le stationnement prolongé des individus et leurs appropriations des lieux »⁶⁰. C'est là une des exigences de la gare multimodale qui se doit de s'ouvrir sur la ville en encourageant les habitants du quartier gare à s'approprier ses espaces. De ce point de vue, la « nouvelle » gare Saint-Charles de Marseille, semble être un modèle du genre. La monumentale extension, baptisée halle Honnorat, a été conçue comme une promenade plantée d'arbres, sous verrière, bordée d'une somptueuse colonnade de pierres taillées. La gare qui compte 5 145 m² de commerces est aujourd'hui devenue le lieu de rendez-vous pour les riverains qui, comme ses usagers et ses voyageurs, apprécient son ambiance.⁶¹

⁵⁷ Cf. *Ibid.* p 15

⁵⁸ Bureau d'étude et de conception en architecture, construction, rénovation, études et développement urbain, architecture d'intérieur, transports. <http://www.arep.fr/>

⁵⁹ Source : entretien avec Alan MURRAY, du 24 mars 2010, architecte AREP.

⁶⁰ Cf. DANG VU, H., *op. cit.* p 15

⁶¹ Cf. WAINDROP, M., *op. cit.*

Il convient donc d'envisager, sur ce modèle, l'usage de la gare multimodale capable de drainer parmi ses visiteurs à peu près un tiers de non voyageurs, attirés seulement par le lieu. C'est en ce sens qu'il paraît indispensable de renforcer aussi les services en gare en proposant par exemple l'installation de dispensaires médicaux, de laboratoires d'analyses, de pharmacies, de crèches voire de centres Pôle Emploi, capables de répondre aux attentes des riverains comme des voyageurs même si, dans certains cas et compte tenu de l'espace disponible, l'implantation de services publics demeure difficile.

La gare ne saurait donc être limitée ou se limiter à un simple espace de passage car elle peut devenir un véritable territoire de la ville, notamment en raison de l'importance de sa taille et de sa présence dans un quartier. C'est pourquoi sa valorisation est si appréciable car, bien conduit, son réaménagement peut même permettre de libérer des terrains destinés par exemple à la construction d'immeubles de logement, conforme aux préconisations du Grenelle de l'Environnement, accompagnant dès lors une revitalisation du quartier gare de manière durable. Mais, à défaut d'immeubles d'habitation, il est aussi possible de construire des immeubles de bureaux destinés à la location et réservés aux professionnels en déplacement, comme les centres d'affaires implantés dans les gares de Paris et de Lyon, au début du programme « Gares en mouvement » et exploités alors par Multiburo⁶².

Depuis 2006, ce programme a donné lieu à un site Web consacré à l'information générale sur les gares⁶³ : horaires des trains, plans de gare, affichages, trafic en temps réel, présentation des commerces proposés en gare ainsi que des services... Quant au programme « Gares en mouvement » proprement dit, la nouvelle branche Gares & Connexions de la SNCF, créée en 2009 et réservée à la gestion des gares, semble vouloir le faire évoluer en l'orientant vers la création de plateformes de mobilité multimodales. Rebaptisé « Gares, génération écomobile » il est destiné aujourd'hui à la promotion de ce nouvel espace ainsi qu'à celle du développement durable.

2.1.3. Gares & Connexions

Gares & Connexions est plus particulièrement réservée à la gestion des gares dans leur ensemble et au développement des gares multimodales, en accord avec les nouvelles règles de concurrence des transports ferroviaires. Regroupant les anciennes filiales de la SNCF, A2C et

⁶² Société immobilière de location de bureaux équipés www.multiburo.com

⁶³ <http://www.gares-en-mouvement.com/>

AREP, elle prétend intervenir sur différents fronts pour transformer les gares, en traitant aussi bien les questions d'accueil et d'aménagement d'espace que d'exploitation, dans le respect des règles imposées par l'ouverture du marché ferroviaire voyageurs, conformément à la Directive 2007/58/CE du Parlement Européen et du Conseil du 23 octobre 2007⁶⁴. Enorme ambition compte tenu d'un tel programme et de l'état actuel des 3051 gares françaises, d'autant que cette branche entend aussi contribuer au développement durable des villes et des territoires. Aussi, afin de répondre au mieux à ce dessein, elle a arrêté une classification des gares en fonction de leur importance et de leurs spécificités, en retenant cinq typologies, allant des points d'arrêts locaux, simples haltes, aux très grandes gares.

Ainsi, 1717 gares seraient reconverties en simples haltes modulaires « écodurables » et correspondraient à la première typologie. L'intention est d'installer, en une quinzaine de jours et à partir d'un kit, un arrêt qui combine accessibilité et confort d'attente, avec des cheminements adaptés aux personnes à mobilité réduite et une architecture et des matériaux compatibles avec des critères de haute qualité environnementale comme le métal, le verre ou encore le bois. De fait, l'architecture comme les matériaux doivent permettre à la halte de se « fondre » dans le paysage, tout en répondant à des critères d'économie d'énergie. Aussi, une partie de son toit se doit d'être équipée de panneaux photovoltaïques alors que l'autre doit être végétalisée, afin d'assurer un confort climatique, l'été, par l'absorption de la chaleur et, l'hiver, par l'isolation du froid. Equipée, de plus, d'un système de récupération des eaux de pluies, la halte assurera l'arrosage de ses espaces verts et disposera également d'un abri vélo, côté parvis, encourageant la multimodalité douce.

La deuxième et la troisième typologies, comptant un peu plus de 1200 gares, regroupent les petites gares, TER et Transilien, et les gares moyennes, régionales et locales. Il s'agit dans leur cas d'optimiser l'accueil et les espaces, dans un souci d'économie et d'écologie, en repensant par exemple le confort climatique et acoustique, les éclairages, la propreté et la sécurité. Enfin, la quatrième typologie s'applique aux 88 grandes gares implantées dans des centres urbains importants. Ces gares, orientées vers la multimodalité, se doivent d'être réaménagées de telle manière qu'elles puissent contribuer à la fois à l'amélioration des conditions de passage d'un mode de transport à un autre, tout en assurant une plus grande connexion avec la ville. Pour ce faire, il faut que soit repensé l'espace destiné aux stationnements des véhicules, voitures, taxis, autobus, deux roues motorisés ou non, ainsi

⁶⁴ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0044:0050:FR:PDF>

que l'articulation avec les autres modes de transport, routiers, ferrés, aériens voire fluviaux. Dans leurs cas, les moyens d'information deviennent primordiaux, qu'il s'agisse de la signalétique, des téléaffichages ou du recours aux Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC). Il en va, d'ailleurs, de même pour la dernière typologie consacrée aux 33 très grandes gares qui desservent des agglomérations de plus de 200 000 habitants à ceci près, que leur importance exige aussi un effort plus considérable en direction des commerces et des services, puisqu'elles caractérisent véritablement un pôle d'échanges multimodal.

En définitive, hormis les haltes locales, les objectifs de Gares & Connexions prescrivent, dans toutes les gares, des actions d'aménagement en direction, notamment, des toilettes, des chariots, des points dépôt et relais, dont la finalité est l'avènement d'une gare confortable, spacieuse et conviviale. Cette convivialité suppose, par ailleurs, pour les pôles d'échanges multimodaux une restructuration des espaces en vue d'offrir dans ces lieux de nouveaux services, notamment des services à la personne, et de nouveaux commerces en horaires décalés, assortis de programmes spéciaux pour l'animation des gares. Pour certains services, des partenariats sont donc à mettre en œuvre avec les collectivités territoriales⁶⁵. Ainsi, une initiative intéressante semble être la création des Points d'Information et de Médiation Multiservices (PIMMS) prévus dès 2012, à savoir des points d'accueil et d'information du public, réservés à l'amélioration des relations entre les usagers et les administrations telles les Caisses d'Allocations Familiales (CAF) ou, encore, les centres Pôle Emploi...

Toutes ces initiatives poursuivent un but bien déterminé, faire entrer « la gare dans la ville et la ville dans la gare »⁶⁶ sans oublier le secteur touristique, vocation première du transport des grandes gares avec, par exemple, la présence du plan de la ville dans la gare ainsi que des informations sur les événements saisonniers et les manifestations culturelles, ce qui nécessite, durant certaines périodes de l'année, l'ouverture de guichets spécifiques pour les Offices de Tourisme.

Le secteur touristique devrait d'ailleurs être en pleine expansion dans les années à venir en raison de l'ouverture du marché ferroviaire voyageur à la concurrence européenne, ce qui va exiger cependant de Gares & Connexions une attitude exemplaire, tant du point de vue

⁶⁵ Source : entretien avec Marielle Abric du 26 mars 2010, Gares & Connexions.

⁶⁶ Source : entretien avec Marielle Abric du 26 mars 2010, Gares & Connexions.

de l'équité de traitement entre les différents transporteurs que du point de vue de la concession et de la location des espaces dans la gare. Il s'agit, en effet, à la fois de traiter dans le respect de la concurrence les nouveaux partenaires européens, italiens, allemands, belges..., tout en poursuivant les efforts de transformation des gares, le tout en adéquation avec les nouvelles exigences de la politique durable.

Pour ce faire, la branche propose l'élaboration d'un catalogue de services de base mentionnant les principaux tarifs de manière la plus transparente possible pour garantir à tous les transporteurs les mêmes standards de qualité. Cette nouvelle approche économique devrait aussi mettre en évidence le coût des frais de fonctionnement de base en proposant néanmoins une gamme de tarifs liée à des prestations spécifiques, sur demande, pouvant aussi satisfaire certains nouveaux transporteurs et leurs clients. Ces deux objectifs requièrent toutefois une attention toute particulière quant à la sûreté des personnes comme à la gestion des flux voyageurs, ce qui suppose la mise en place d'informations claires et accessibles notamment pour les voyageurs étrangers. La gare multimodale, véritable ambition de Gares & Connexions, se devra donc aussi de devenir un lieu touristique encore plus propice aux déplacements de la clientèle internationale.

Bien entendu, toutes les tarifications en fonction de leurs prestations devront être soumises à l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAF), cette autorité ayant pour finalité d'assurer, dans le domaine des transports, un accès non discriminatoire de tous les opérateurs au réseau. Conformément à la loi du 8 décembre 2009 relative à l'organisation des transports ferroviaires, l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires disposera de larges pouvoirs et sera en mesure de prendre des sanctions le cas échéant. Elle pourra notamment se prononcer sur les barèmes des péages reversés à RFF pour l'utilisation de ses infrastructures ainsi que sur les tarifs des services de transport. L'enjeu est donc considérable pour Gares & Connexions comme pour le groupe SNCF, car cette nouvelle orientation économique préfigure les systèmes « Open Access » des futurs entrants qui ne doivent en aucun cas avoir l'impression de traiter avec un partenaire encore en situation de monopole vis-à-vis d'un service public. Cette question comme les autres, précédemment exposées, montre l'étendue de la tâche et des difficultés que ne peut que rencontrer une politique de restructuration du réseau ferré et de ses gares.

Incontestablement, les efforts entrepris depuis les années 2000 par la SNCF pour rendre attrayante la gare comme son univers n'ont pas été aussi spectaculaires que ceux auxquels l'on pouvait s'attendre. Force est de constater que de nombreuses gares connaissent

encore aujourd'hui une ambiance sinistre, résultant de leurs décors défraîchis et de leur atmosphère souvent anxiogène. Néanmoins, les grandes gares de la capitale sont pour certaines devenues des galeries marchandes aux espaces élégants, même si cette transformation paraît plus profitable aux sociétés et commerces qui s'y installent qu'aux riverains, qui ignorent encore trop souvent la gare.

Aussi, pour remédier à cette situation, la branche Gares & Connexions de la SNCF, tente désormais de rénover les gares en fonction de leur taille et de leur rayonnement. En ce sens, l'utilisation de nouveaux matériaux écologiques comme l'introduction de nouvelles technologies paraissent judicieuses. Il ne faudrait cependant pas oublier que la gare multimodale est avant tout un espace dédié au transport, qui risque de perdre sa vocation à force de vouloir répondre aux besoins des clients en transit, d'autant que certains dysfonctionnements perdurent encore, notamment au niveau de l'information.

2.2. La pertinence de l'information

Que ce soit pour la gare multimodale ou pour le pôle d'échanges multimodal, la question de l'information est un point essentiel pour la satisfaction des usagers car, l'une comme l'autre, sont des points de rupture de charges qui occasionnent souvent des pertes de temps importantes d'autant que, de par leur taille et leur complexité, ils sont souvent stressants ce qui renforce l'inquiétude des voyageurs. La préoccupation principale de l'utilisateur est donc de ne pas se tromper de ligne de transport ou de direction. Il faut donc que l'environnement de la gare, comme celui du pôle, soit lisible par le voyageur habituel comme par le touriste.

2.2.1. La priorité de la communication

L'information sur l'orientation doit donc d'abord apparaître clairement et être accompagnée d'une information claire sur les horaires ce qui suppose, outre la présentation de l'horaire habituel, une information en temps réel sur les possibles retards, perturbations ou annulations du moyen de transport.

Cette question de l'information en temps réel est particulièrement délicate car elle concerne soit des désordres provoqués par des programmes de maintenance, tels les travaux ou l'entretien du réseau, soit des événements liés à des manifestations ponctuelles,

évènementielles, culturelles ou sportives, soit des incidents de voyage comme les accidents, les pannes, les grèves... Si les premières situations peuvent être anticipées et donc gérées au mieux, comme par exemple la fermeture du pont, enjambant la Garonne, sur la ligne Paris Bordeaux du 22 au 23 mai 2010 – fermeture compensée alors par la mise en service de 1 200 autocars pour rejoindre la gare de Bordeaux⁶⁷ – d'autres, plus aléatoires, placent l'exploitant comme l'utilisateur dans une situation très difficile, en raison de l'impossibilité de relayer simultanément les dysfonctionnements affectant les différents modes de transport dans un pôle d'échanges. Cette impossibilité est souvent due à une information partielle et à un défaut de communication entre les différents opérateurs de transport, assortie de difficultés d'affichage. Pour pallier à cette désorganisation, il faudrait une harmonisation des systèmes d'information des différents modes de transport avec l'espace intermodal, autrement dit, il faudrait un véritable gestionnaire de pôle disposant d'un service d'alerte. A défaut de ce service, le développement des téléphones portables et de l'Internet mobile devrait pouvoir être utilisé dans ces cas de figure mais, dès lors, se poserait la question du prix du service des opérateurs de téléphonie et, donc, des inégalités sociales liées à la possession de ce genre de technologies. Il semble donc que la mise en place d'une information en temps réel soit l'un des défis des espaces intermodaux qui, jusqu'à maintenant, s'appuient plutôt sur des systèmes d'informations conventionnels.

Il existe déjà, en effet, un certain nombre de moyens d'informations qui demandent néanmoins à être complétés et améliorés. Dans la plupart des cas, ces informations sont fixes, autrement dit statiques, exprimées par une certaine signalétique et cartographie. Ce type d'informations fait appel à des pictogrammes, à des codes de couleurs et à des codes alphanumériques qui, cependant, peuvent varier d'un opérateur à un autre. Ainsi, les plans de réseaux, par exemple dans les agglomérations, sont souvent spécifiques à chaque exploitant ce qui rend difficile la saisie globale des différents modes de transport à la sortie de la gare ou du pôle, d'autant que Dominique Laousse rappelle⁶⁸, que la mobilité suppose un usage autonome requérant un Potentiel Individuel de Mobilité (PIM), autrement dit une capacité à maîtriser le langage et les représentations. Or, les travaux conduits par le département Prospective de la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) ont montré que « l'analphabétisme fonctionnel (avoir appris à lire et à écrire sans les maîtriser) touche 30% de la population adulte, ce qui limite d'autant leur compréhension de la signalétique, des plans (56% des

⁶⁷ Cf. NIEDERCORN, F., « RFF fait sauter le bouchon ferroviaire bordelais » [en ligne], les Echos, 12 mai 2010. <http://www.lesechos.fr>

⁶⁸ Cf. LAOUSSE, *op. cit.*, p3.

voyageurs ont des problèmes face à un plan en 2D) [...] et des symboles présents dans les espaces de transports »⁶⁹.

Il paraît donc évident qu'il faille renforcer les informations afin d'améliorer la multimodalité. C'est pour ce faire que sont apparues les informations dites dynamiques qui combinent à la fois le visuel et l'auditif⁷⁰. Cependant, ce type d'informations est aussi susceptible de générer des difficultés de compréhension. Concernant les supports visuels par exemple, il convient que l'information soit affichée pendant un temps minimum et lisible par tout usager, ce qui pose la question des personnes mal voyantes, y compris les daltoniens, ou des aveugles. Les différents systèmes actuellement en vigueur présentent tous des inconvénients, soit du point de vue de leur efficacité, soit du point de vue de leur coût. Par exemple, les panneaux à palettes présents dans les gares sont relativement pertinents, car ils associent à l'information visuelle un élément sonore qui attire l'attention. Néanmoins, ils n'offrent qu'une forme figée d'affichage dont la maintenance est coûteuse. A l'inverse, les panneaux à diodes LED (*Light Emitting Diode*) sont beaucoup moins onéreux mais les jeux de lumières extérieurs ou électriques amoindrissent leur lisibilité. Pour être efficace, il faudrait équiper les gares multimodales comme les pôles d'échanges de panneaux d'informations à cristaux liquides LCD (*Liquid Crystal Display*) ou de panneaux vidéo voire d'écrans TFT (*Thin-Film Transistor*), mais, de telles installations entraîneraient un coût, non négligeable, pour le gestionnaire de ces espaces. C'est pourquoi on trouve souvent à côté des systèmes de signalisation dynamiques, des bornes interactives d'informations.

Elles présentent un certain avantage car elles peuvent fournir une information spécialisée et individualisée à chaque client, à condition que leur emploi soit aisé et commode. Une difficulté peut néanmoins se présenter, la borne ne doit pas offrir une information différente de celle de la gare ou du pôle, ce qui suppose sa réactualisation permanente. Or, c'est là un obstacle de la multiplication des sources d'informations dynamiques à l'intérieur d'un espace multimodal, car elles ne doivent pas être une simple juxtaposition d'éléments d'informations monomodaux, sans lien. Dès lors, il faudrait organiser une collaboration entre les différents opérateurs et gestionnaires et, mieux, une harmonisation de leur système, ce qui est loin d'être le cas actuellement.

⁶⁹ Cf. LAOUSSE, *op. cit.*, p3.

⁷⁰ <http://www.lumiplan.com/fr/ville.php>

Un moyen de contourner cet obstacle est, pour l'instant, l'association d'informations sonores aux informations par voie d'affichage, d'autant que ces informations sont plus appropriées pour les personnes visuellement handicapées. On retrouve systématiquement ce type d'informations dans les gares car elles font partie de la tradition du rail puisque, dès son origine, le départ et l'arrivée des trains étaient signalés par des éléments sonores, sifflets ou annonces vocales. Néanmoins, il est souvent difficile de comprendre les propos diffusés par ce type d'annonces en raison de la qualité des appareils de sonorisation, voire de la prononciation ou de « l'accent » de l'opérateur diffusant le message et ce, même, pour des nationaux, ce qui soulève encore plus la question de leur possible compréhension par des touristes étrangers. Un effort se doit donc d'être réalisé dans les plateformes d'échanges, tant sur le plan de la diction, que de la traduction des messages dans plusieurs langues. Aussi, devant les difficultés qu'occasionne ce type de diffusion, il semble indispensable, quelque soit le progrès du support informatif, d'assurer un système d'accueil, guichets, points d'informations, afin de maintenir une communication rassurante par la présence d'un personnel aimable⁷¹ et disponible. Cette présence est d'autant plus nécessaire lorsqu'il s'agit de l'achat des titres de transport.

2.2.2. L'importance de la billetterie

A l'origine la billetterie coïncidait avec un support de billet papier déchirable ou poinçonnable mais, progressivement, ce type de billet a été supplanté par le ticket magnétique voire, depuis la généralisation de la carte à puce, par une nouvelle technologie dite « sans contact » adoptant même son format (88x53mm). Cette nouvelle technologie modernise l'image du transport public, ce qui peut inciter certains usagers à l'apprécier, d'autant que le titre de transport peut être payé par un porte-monnaie électronique disponible sur la même carte, synonyme de gain de temps. Ces adaptations des usages ne sont pas négligeables et préfigurent peut-être la généralisation de l'achat du billet et du rechargement de l'abonnement, par téléphone mobile – SMS (*Short Message Service*) ou WAP (*Wireless Application Protocol*) –, déjà expérimentés dans certaines régions en France.

Incontestablement ne plus avoir à faire la queue pour acheter son billet ou ne plus avoir à chercher un point de vente, peut séduire l'utilisateur pressé et stressé notamment dans les pôles d'échanges multimodaux. Cependant, une organisation souterraine des transports

⁷¹ Cf. JEANNOT, G., 1998, *Les usagers du service public*, Paris, PUF, Que sais-je ? 46p.

peut empêcher le recours à ce type de technologies en raison de l'impossibilité d'accès aux réseaux de téléphonie, compte tenu de la localisation des points de relais. Son utilisation peut aussi échouer à cause de manipulations erronées de la part du client. Néanmoins, ce type de service d'achat peut s'accompagner de tarifs réduits ou de promotions toujours avantageux pour la clientèle. Néanmoins, tout système de billetterie automatique reste complexe à mettre en place en raison, notamment, de la multiplication des offres de paiement et de la diversité des offres tarifaires, même si elle est appréciable pour les gestionnaires puisqu'elle est souvent synonyme de suppression de personnel au guichet.

De plus, le rechargement de ce type de cartes, possible aussi via des distributeurs bancaires, soulève le problème de l'implantation de ces distributeurs au sein des gares et pôles d'échanges multimodaux, en raison du caractère souvent non sécurisé des lieux, ne permettant pas l'accès sécurisé aux bornes pour les convoyeurs de fonds. Au-delà de ces aspects techniques et sécuritaires, la question de la billetterie renvoie aussi à celle de la fraude voire du vandalisme. La nécessité de procéder à des contrôles d'accès pour tout exploitant souhaitant lutter contre la fraude soulève, en effet, des réserves quant à la fluidité du trafic. Il faut, en effet, que le client comprenne qu'il y a une obligation de valider tout titre de transport, ce qui réclame que soit nettement et précisément indiqué cette obligation. Il doit aussi accepter d'être contrôlé, même si cette vérification peut susciter un certain nombre de réserves de la part de l'utilisateur, désagréablement surpris par cette « suspicion » mais pouvant être justifiée, de nos jours, par la recrudescence des actes de vandalisme.

Ces actes d'incivilité se polarisent surtout sur les distributeurs automatiques de titres de transport, bloquant par exemple leur mécanisme par l'insertion dans leurs fentes d'éléments inappropriés, bouts de plastique, chewing-gums, vieux tickets... Ces actes peuvent avoir une incidence sur la mobilité des usagers et sur leur temps de déplacement, c'est pourquoi une réorganisation dans l'aménagement des parcours semble indispensable sur les plateformes multimodales, afin qu'un même titre de transport puisse permettre de passer, par exemple plus commodément, d'un mode à un autre avec un ticket unique, assorti de tarifs compétitifs. Cependant la solution d'un billet unique, outre la difficulté de sa réalisation et la diversité actuelle des opérateurs, d'autant que les offres promotionnelles sont toujours spécifiques à chaque réseau, peut soulever aussi une question concernant la multiplication des équipements de billetterie propres à chacun des opérateurs sur un même lieu, ce qui relance la question du gestionnaire unique d'un pôle multimodal.

En fait, l'idéal serait un genre de carte « multipass » capable d'une part de stocker des données sur l'usager, permettant par exemple de reconnaître son trajet régulier incluant l'utilisation de bus urbains, de métro, de TER voire d'autres transports multimodaux, en liaison avec différentes agglomérations desservies et, d'autre part, de tenir compte des différents opérateurs intervenant sur son trajet, avec en partage l'ensemble de ses données personnelles, âge, abonnement, tarifs préférentiel... Ceci pourrait correspondre, en mieux, à ce que l'on appelle communément aujourd'hui la « *Smart Card* » autrement dit une carte « intelligente » disposant d'une puce capable de stocker des informations relativement détaillées et personnalisées. Ces informations pouvant même être utilisées dans une base de données internationale pour les réseaux desservant les différentes capitales. Dans cette perspective, ce type de carte pourrait même offrir des spécificités d'interopérabilité⁷² entre différents exploitants et modes de transport y compris la location de vélo, les parcs relais, la location de voiture,... A condition que puisse être établie une grille tarifaire pratique.

Il se pourrait même, au delà du gain de temps et de la simplification des démarches pour ses possesseurs, que puissent y être associées, dans le cadre de voyages touristiques, des réductions sur les entrées de musées et les évènements culturels... Mais, là encore, plusieurs difficultés se profilent. La première pourrait être le vol ou la perte d'une telle carte, la seconde propre à l'interopérabilité, qui se définit comme la qualité que possède un système à fonctionner en liaison avec d'autres systèmes sans restriction d'accès ou de communication, pourrait être le refus de son adoption, par la Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés (CNIL), en raison du droit à la protection des données personnelles. L'ensemble de ces thèmes débordant, et de loin, la simple question de l'amélioration de la mobilité, oriente plus largement à notre époque la réflexion du rapport entre mobilité et sécurité, car aucune amélioration technologique qu'elle quelle soit, ne saurait être d'une réelle efficacité si certaines précautions ne sont pas prises, pour atténuer l'impression de mal-être qui accompagne encore trop souvent aujourd'hui les transports en commun d'une majorité de la population.

⁷² Dans le domaine des transports, l'interopérabilité définit la capacité d'un système, par exemple la billettique du réseau de transport en commun d'une ville, à fonctionner avec d'autres systèmes parallèles comme la billettique du réseau régional par exemple.

2.2.3. La question de la sécurité

La réflexion sur la sécurité suppose que soient prises en considération deux perspectives. La première se confond avec la signification usuelle du terme, c'est la sécurité au sens objectif, autrement dit une situation reposant sur des conditions matérielles qui n'entraînent aucun danger pour les personnes ou aucune menace pour les biens. La seconde correspond plutôt à un état d'esprit qui résulte d'une impression, bien ou mal fondée, que l'on est à l'abri de tout danger, autrement dit c'est un sentiment procuré par un état d'esprit confiant et tranquille. En ce qui concerne les gares et les pôles d'échanges multimodaux, le sentiment d'insécurité est plutôt de l'ordre, dans la majorité des cas, du ressenti que du vécu. En effet, il y a infiniment plus de voyageurs qui empruntent ces lieux, tous les jours, sans encombre que de personnes victimes d'agressions ou d'accidents. Il paraît donc vraisemblable que ce sentiment d'insécurité se rapporte plus à l'ambiance des lieux qu'aux conditions objectives de sécurité de l'espace traversé. En ce sens, une lumière électrique qui éclaire plutôt les plafonds évitant les phénomènes d'éblouissements ou de reflets, des bâtiments plutôt vastes et bien aérés, l'absence de traces de pollution et de saleté valent mieux que la présence de zones d'ombre, d'odeurs nauséabondes, de crasses, de déchets et autres détritiques...

Néanmoins, au-delà de ce truisme, le sentiment d'insécurité est souvent aussi lié à l'omniprésence des traces d'actes de malveillance ou d'incivilité qui jalonnent le parcours du voyageur. En ce sens, il ne s'agit plus seulement du ressenti mais aussi de l'expérience vécue en raison de l'état de dégradation volontaire du lieu, d'autant que certains événements imprévisibles peuvent accentuer cette impression comme ceux qui se sont produits à la gare du Nord le 27 mars 2007. Ce jour là, il semblerait qu'un simple contrôle ait déclenché de considérables scènes d'émeutes et de violences, opposant forces de l'ordre et jeunes de banlieue. Peut-être faut-il voir dans ces violences, au-delà de l'expression de la colère, une réaction en relation avec des comportements exprimant aussi une impénétrabilité du lieu même, qui peut figurer pour certains jeunes le symbole de leur impossibilité à sortir de leur condition.

Ainsi, le lieu de passage par excellence qu'est la gare se métamorphoserait en un « non-lieu », séparant leur quartier, contraint à la ghettoïsation, des quartiers attractifs des centres villes. Autrement dit, leur impossibilité à maîtriser un certain nombre d'outils, susceptibles de leur garantir une intégration dans le monde du travail et dans la société, et leur angoisse réelle de l'avenir feraient qu'ils se refuseraient à toute forme de mobilité par des

comportements d'évitement, allant de pair avec la fraude ou le vandalisme. Peut-être, est-ce là une des explications des attaques de certains jeunes contre les autobus ou les TER qui desservent leur cité, avec des insultes, des projectiles, des « caillassages », des agressions de chauffeurs, des cocktail Molotov..., attaques occasionnant un arrêt du fonctionnement des transports qui contribue alors, encore plus, à leur isolement.

En réponse à ces tensions et à ces explosions de violence, les gestionnaires des gares comme des pôles d'échanges multimodaux ont souvent tendance à installer des cameras qui, au-delà de la surveillance et de la protection des quais et des bagages, se veulent dissuasives contre les délits et les agressions. A ce propos, le Président de la SNCF a affirmé dernièrement que, d'ici à 2015, plus de 15 000 caméras seront déployées dans les gares et les trains de la région Ile-de-France⁷³ car, bien qu'axé sur la sécurité des personnes et des matériels, le recours à la caméra peut aussi être sécurisant pour les usagers qui se sentent, en quelque sorte, préservés du fait de l'enregistrement des films vidéo, susceptibles de dévoiler l'identité de leur agresseur. Néanmoins, beaucoup de caméras ne sont là que pour détecter toute chute sur les voies ou pour identifier les mouvements de foule trop denses ou, encore, pour repérer les objets ou personnes restant immobiles un certains temps, comme les mendiants, les blessés ou les colis suspects. Ainsi, les caméras sont loin d'assurer de manière efficace la surveillance totale d'un périmètre, plus ou moins important, ce qui explique qu'il reste toujours des angles morts, même si les images transmises à un centre de surveillance peuvent toujours alerter la vigilance d'un opérateur.

En ce sens, les bornes d'appel d'urgence et les alarmes ont aussi leur utilité car elles permettent de détecter rapidement une personne en difficulté puisque chaque borne, pourvue d'un numéro, permet la situation immédiate de l'appel, indépendamment de la capacité de l'interlocuteur à expliquer sa localisation. Cependant, c'est surtout la présence humaine qui paraît la plus rassurante aux usagers et il semble bon qu'il y ait dans ce type de lieux, en plus de la présence des forces de l'ordre ou des agents d'exploitation, des intervenants en lien avec les acteurs locaux et les associations spécialisées dans l'humanitaire, car la gare comme le pôle d'échanges restent toujours des lieux d'errance.

Enfin, depuis les actes terroristes, l'activation du plan Vigipirate a modifié certaines pratiques comme l'utilisation des consignes manuelles. Pourtant, il est utile pour certains voyageurs de pouvoir laisser pendant un certain temps ses bagages ou colis lourds, dans un

⁷³ Interview dans journal 20 minutes du 25 mai 2010 pages 1 à 3.

lieu sécurisé, et il convient donc que des services de consignes sécurisées puissent de nouveau s'implanter dans ces lieux car la question de la qualité d'un voyage a aussi son importance dans l'appréciation de l'ambiance d'un lieu.

La gare multimodale comme le pôle d'échanges multimodal doivent donc devenir beaucoup plus performants en ce qui concerne la diminution des retards et la régularité des transports. Ils doivent aussi faire un effort de communication et d'information en direction de leurs usagers, en n'hésitant pas à recourir aux Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication. Ces exigences supposent néanmoins une harmonisation entre les différents opérateurs de transports car ce qui intéresse l'utilisateur c'est, au-delà de la sécurité, de l'ambiance et du confort des lieux, la garantie de pouvoir effectuer son déplacement. Il faut donc que soit encouragée l'innovation informatique et numérique, tant dans la multimodalité que dans la billetterie, sans pour autant négliger la présence humaine dans ces lieux, car cette présence reste toujours rassurante et sécurisante.

Ces préoccupations sont d'autant plus importantes lorsque la dimension du pôle d'échanges multimodal lui confère une véritable vocation internationale car, au-delà de sa dimension transport, il influe aussi sur les quartiers avoisinants tant du point de vue de leur économie que de leur mise en valeur. Le pôle d'échanges multimodal est, en effet, un espace structurant dont l'importance peut être essentielle dans le réaménagement de l'urbain.

3. VERS LE POLE D'ECHANGE MULTIMODAL

Le lieu de l'intermodalité est bien sûr par excellence le pôle d'échanges multimodal. Néanmoins, il n'est pas si aisé d'en donner une définition claire, car il peut désigner des objets urbains *a priori* très différents. Sa définition la plus restrictive le présente comme un lieu « de transfert entre des modes de transport collectifs de nature différente »⁷⁴ c'est-à-dire comme un nœud modal. La notion de « pôle », quant à elle, évoque plutôt un concept de structuration spatiale associé à l'idée d'un point central, « d'attractions et de rayonnements »⁷⁵. Un pôle multimodal se situerait donc au cœur d'un espace existant, comme la gare de Nord, ou d'espace en devenir, comme la gare Aix-en-Provence TGV. Il aurait pour qualité de

⁷⁴ Cf. GODARD, X., 2001, « Pôles d'échanges actuels et en projet dans l'aire métropolitaine marseillaise », Cahiers VMT (Ville et territoires méditerranéens) n°1, p20.

⁷⁵ JOSEPH, I., *op.cit.*, p114.

structurer l'espace en supportant, par exemple comme dans la nouvelle gare d'Aix-en-Provence, la gestion future d'un flux quotidien de voyageurs de plus de 50 000 personnes pouvant emprunter différents modes de transport, autocars, bus, bus urbains, trains régionaux..., accessibles, dans son cas, directement les uns par rapport aux autres, en moins de 400 mètres. La création de tels pôles, synonyme de nouvelle centralité, favoriserait alors la densification des sites et s'accompagnerait de développements ou de rénovations des espaces urbains environnants.

Intimement lié à la notion de mobilité mais aussi à celle d'aménagement et de développement urbain, le pôle, élément moteur de proximité, est encore un lieu de services et de commerces, pouvant stimuler le développement économique local à condition que l'interaction avec le tissu urbain environnant conduise le pôle à proposer des commerces s'inscrivant dans la complémentarité de ceux du quartier dans lequel il s'insère. En ce sens, des réflexions et des études de terrain doivent être effectuées quant à la pertinence de leur implantation, car il serait préjudiciable pour le pôle que ses commerces ou services soient déficitaires ou mènent à la disparition des commerces du quartier en raison d'une trop forte concurrence même si, dans certains cas, la notion de concurrence entre les services et les commerces du pôle et ceux du tissu urbain environnant peut aussi favoriser le dynamisme économique. Le concept de « COMplexe d'Echange URbain », résumé par l'acronyme CCEUR et proposé par George Amar, pour qualifier La Défense à Paris, rend bien compte de l'importance de la question tout en insistant sur « la complexité de la notion d'échanges dans une dimension intrinsèquement urbaine »⁷⁶ car le pôle est aussi un lieu public urbain, ouvert sur des activités devant répondre aux attentes de tous ses utilisateurs, qui ne sont pas forcément tous des voyageurs consommateurs comme, par exemple, les personnels travaillant sur le site ou les usagers des services n'utilisant pas les transports communs.

En conséquence, la définition du pôle repose sur trois fonctionnalités – une fonctionnalité Transport, une fonctionnalité Services et Commerces et une fonctionnalité Urbaine – permettant de préciser son importance à partir de son aire d'influence⁷⁷. Il peut en effet avoir une importance locale, s'il n'est relié qu'aux réseaux de bus, de métro ou de tramway, une importance métropolitaine et régionale, s'il est relié aux réseaux TER et aux autocars interurbains, et une importance nationale voire internationale, s'il est relié au TGV et aux ports ou aéroports. Cette configuration, qui sera exposée plus loin avec l'étude du projet

⁷⁶ Source Georges Amar, RATP, entretien du 29 mars 2010.

⁷⁷ JOSEPH, I., *op.cit.*, p115.

du pôle d'échanges multimodal Nice Saint Augustin Aéroport⁷⁸, montre d'ailleurs l'évolution qu'a connue la conception préopérationnelle d'un pôle d'échanges multimodal, depuis ces dernières années, puisque aujourd'hui, sur ce site niçois, il est non seulement question de relier tous les moyens de déplacements de la ville – voitures, bus, tramway, avion et bientôt TGV – mais de le faire de manière éco-responsable.

Ainsi, partant d'une logique de métiers où les différents acteurs agissaient de manière plus ou moins coordonnée, en conservant leurs logiques sectorielles, la conception préopérationnelle est devenue une logique de projet, abordée de manière globale et intégrée. S'intéressant à des opérations de plus en plus complexes et coûteuses, cette logique suppose désormais la mise en place de partenariats et réclame la présence d'un « porteur de projet », pour Nice l'Etablissement Public d'Aménagement (EPA) Plaine du Var, capable de garantir sa cohérence et ses perspectives d'évolution car, désormais, un pôle d'échanges doit satisfaire à la mobilité tout en envisageant ses possibles évolutions. Cette nouvelle exigence, indispensable à la poursuite de notre développement économique, est d'ailleurs la conséquence des profonds changements structuraux qui n'ont cessé de se produire dans notre société, depuis cinquante ans, tant dans les pratiques que dans les modes de vie⁷⁹.

3.1. Urbanisation et mobilité

Le pôle d'échanges multimodal est de fait primordial à notre époque si l'on veut concilier vie urbaine et développement durable, car la ville ne peut plus être ce qu'elle était, elle se doit de se transformer, vite et bien, si nous voulons continuer à conjuguer développement économique, progrès et confort, ce qui reste possible, puisque la ville est avant tout un système complexe dont le mode de production dépend principalement de l'action publique urbaine. Néanmoins, pour ce faire, il convient de la repenser en abandonnant les habitudes et les pratiques du système traditionnel de sa production. Ce système traditionnel de production de la ville dit « système classique » fut, en France, mis en place au sortir de la seconde guerre mondiale, dans un contexte qui le justifiait alors. Efficace, en ce temps, il a su répondre alors aux enjeux de la reconstruction, celle massive des logements comme celle des voies de communications et des équipements, routiers, ferroviaires, aéroportuaires, portuaires..., puis accélérer leurs modernisations grâce à des processus de

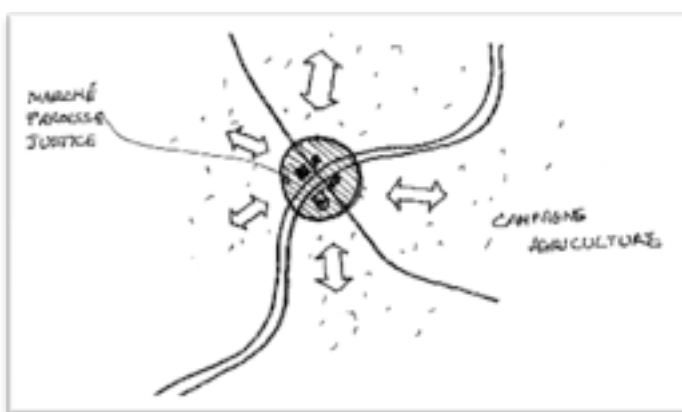
⁷⁸ Voir partie 3.2 Etude de cas.

⁷⁹ D'après le cours de E. KORSU, Unité d'Enseignement : Métropolisation, Master Urbanisme et Aménagement, 2^e semestre 2010.

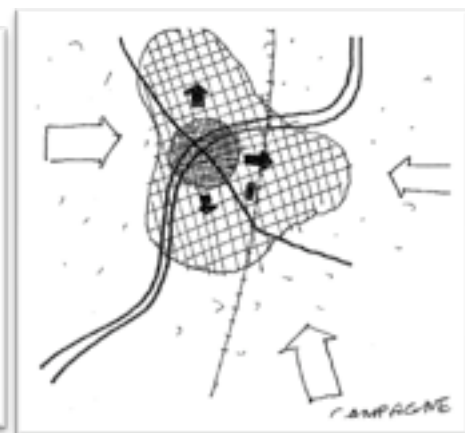
standardisation et de normalisation, répondant en cela à l'idéal de progrès de la période des Trente Glorieuses. Il avait comme caractéristique de présenter une action étatique très centralisatrice. L'Etat et ses services déconcentrés étaient de fait « tout puissants » puisque, possédant les savoirs et les expertises, ils décidaient de la pertinence des projets, établissaient la réglementation et le cadre juridique et finançaient principalement la production de la ville. Prévalant, jusque dans les années 1980, ce système a été pensé pour fonctionner de façon autonome, en cloisonnant les systèmes d'action publique, transport, logement, éducation, culture, économie..., dans une pensée linéaire fondée sur la planification et la programmation.

Vivement critiqué actuellement, il a été deux fois profondément réorienté, dans les années 1980, du fait de la succession des chocs pétroliers et du début de la crise économique, et dans les années 2000, à cause de l'institutionnalisation d'une politique de développement durable. Mais, aujourd'hui, il ne paraît plus approprié au développement urbain en raison de la complexification des problèmes urbains et de la modification des cadres de la pensée urbanistique, résultant de la mise en œuvre de coopérations entre les différents acteurs, politiques et professionnels.

En effet, la ville a connu de profondes mutations. Elle n'a plus sa forme originelle, compacte et concentrique, où se distinguaient fortement le centre et la périphérie, la ville et la campagne comme le montre les croquis présentés ci-après.



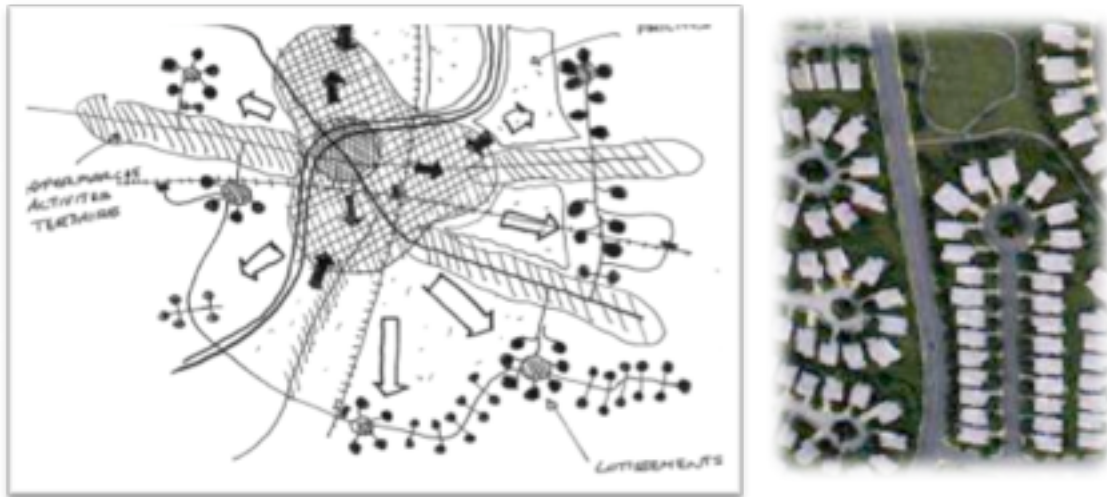
La ville et la campagne, avant 1850



L'exode rural et l'urbanisation de la campagne périphérique

Source : Illustrations extraites de la présentation de T. Lafont Gare 2030, contextes et concepts

Au contraire, elle est devenue une ville polycentrique et étalée, dite « ville territoire » car la concentration des richesses, des hommes et des activités sur un territoire s'est généralisée, entraînant un processus de métropolisation associant, dès lors, périurbain et urbain comme on peut le voir ci-après.



Etalement urbain et métropolisation

Source : Illustrations extraites de la présentation de T. Lafont Gare 2030, contextes et concepts

De telles mutations, liées aux évolutions sociétales, ont eu cependant des répercussions fondamentales sur la production de la ville. La construction de la ville a ainsi évolué d'un urbanisme d'extension à un urbanisme de rénovation et de renouvellement, amorçant un changement encourageant la progression de la démocratie participative, le fait urbain s'appréhendant désormais à travers la caractérisation de pratiques citoyennes. En effet, on ne peut plus construire, comme avant, un nouveau quartier en périphérie du centre, car l'habitant est déjà là, ce qui conduit la ville à devenir polycentrique comme l'illustre le plan de la ville de Rennes proposé ci-dessous. Aujourd'hui, « la fabrication » de la ville⁸⁰ ne peut plus se passer d'une réflexion sur les pratiques des habitants et l'entrée par les usages devient fondamentale.

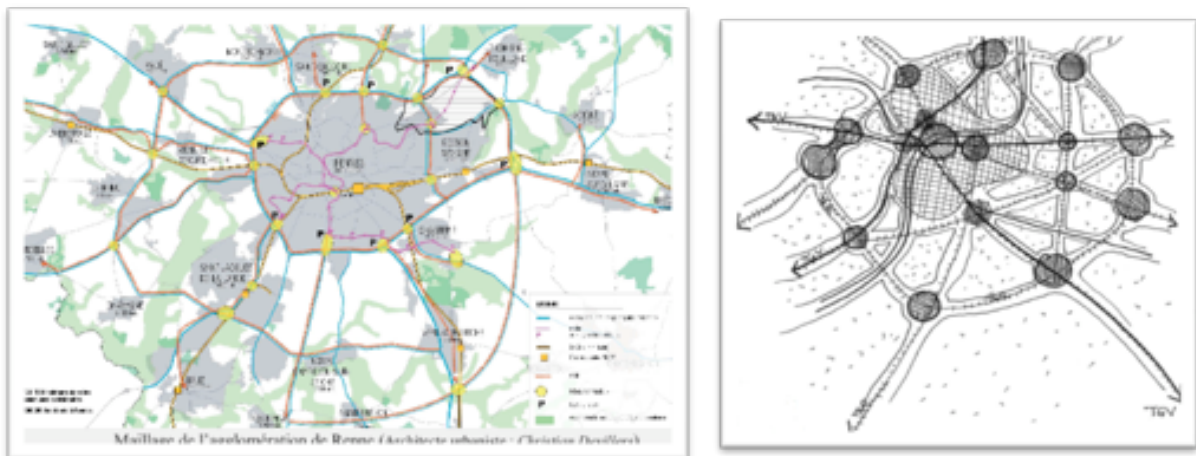


Schéma de la ville polycentrique : le modèle de Rennes.

Source : Illustrations extraites de la présentation de T. Lafont Gare 2030, contextes et concepts

⁸⁰ D'après le cours de N. ARAB, Unité d'Enseignement : Partenariats, coopération et systèmes d'acteurs, 2^e semestre 2010.

Dans ce type de configuration, la démocratie locale prend une réelle importance car les habitants, réunis en associations, ont de plus en plus le pouvoir d'annuler de manière temporaire ou irréversible toute opération d'aménagement. Les problèmes ne peuvent donc plus être abordés de manière sectorielle, ils doivent l'être de façon multidimensionnelle, interdépendante et interactive.

Dès lors les enjeux de mobilité, d'attractivité, d'emploi, d'ambiance ou encore de proximité deviennent essentiels car notre société vit aujourd'hui « un changement de paradigme dans le transport et la mobilité »⁸¹. Ce changement affecte aussi bien les usages, les outils que les offres, grâce notamment, aux nouvelles technologies que sont, par exemple, les téléphones portables, les PC (*Personal Computer*), l'Internet ou l'iPhone, sans oublier les acteurs qui participent à leur développement, tels les opérateurs de téléphonie mobile ou encore les sociétés comme Google. Ce changement n'est pas simplement une évolution technologique, c'est un bouleversement des modes de vie qui affecte aussi bien notre façon de travailler que notre rapport au temps. Désormais, grâce au Wi-Fi on travaille de n'importe où ; certes, toujours, de son lieu de travail mais aussi de son domicile voire même de certains transports communs comme le TGV, ce qui provoque un renversement de leur perception car, auparavant, les transports communs étaient synonymes de perte de temps alors que maintenant certains deviennent synonymes de gain de temps. Ce renversement est la marque de la mobilité qui réorganise notre rapport au monde du point de vue de l'espace comme du temps. Via l'Internet, l'espace et le temps semblent s'abolir car l'on peut, par exemple, en quelques clics dialoguer avec des amis du bout du monde, japonais comme péruviens, en « surfant » sur les distances comme sur les fuseaux horaires. Ce qui est vrai de l'espace et du temps l'est aussi du lieu. « Le vrai lieu devient le lieu de la mobilité »⁸², autrement dit, le lieu doit devenir le lieu des individus mobiles et, d'une certaine façon, changer de nature en s'adaptant à l'ère numérique, car les transformations de notre société ont été telles qu'elle ne peut plus se penser sans l'informatique ni la multimodalité.

3.1.1. Les facteurs de la mobilité

Les sociétés occidentales n'ont cessé de s'enrichir depuis la révolution industrielle. En France le PIB a été multiplié par douze entre la fin de la deuxième Guerre Mondiale et l'an

⁸¹ Source Georges Amar, RATP, entretien du 29 mars 2010.

⁸² Source Georges Amar, RATP, entretien du 29 mars 2010.

2000. Le pouvoir d'achat a augmenté d'un facteur de 3,5 entre 1950 et 2000 pour les personnes ayant un salaire moyen et les inégalités de revenus sont restées constantes⁸³.

L'allongement de l'espérance de vie de la population, de quarante ans en 1900 à plus de quatre-vingts ans en 2010, en a fait une population vieillissante, ce qui n'est pas sans impact sur la mobilité car les retraités, en meilleure santé aujourd'hui qu'au siècle dernier et au pouvoir d'achat de plus en plus élevé, désirent profiter de leur temps libre, notamment en voyageant, ce qui occasionne des flux supplémentaires dans les transports en commun et nécessite, aussi, des aménagements spécifiques en particulier pour l'accessibilité.

L'« émancipation » des femmes a aussi contribué à l'augmentation des flux de déplacements notamment quotidiens. Aujourd'hui, par exemple, 80% des femmes de moins de cinquante ans travaillent et se déplacent régulièrement de leur domicile à leur lieu de travail en passant, pour beaucoup, par le chemin de l'école ou du collège, au moins deux fois par jour. Cette modification du rôle de la femme a de fait entraîné une augmentation du revenu des ménages, qui peuvent désormais profiter de leurs loisirs, d'autant que la diminution progressive du temps de travail a accru le temps libre, ce qui permet de mieux profiter, par exemple, du week-end et d'en faire autre chose qu'un simple moment de « récupération ». Ainsi, aujourd'hui, on dénombre par exemple un peu plus de trois millions de résidences secondaires dans lesquelles se rendent régulièrement les actifs comme les retraités ce qui augmente encore le nombre des déplacements, notamment pendant les périodes de vacances scolaires, car parents comme grands-parents vivent au rythme du calendrier scolaire.

Incontestablement les ménages sont donc plus mobiles dans leurs loisirs, mais cette mobilité se propage aussi au monde du travail. Notre époque connaît de moins en moins de journées de travail « standardisées ». A l'inverse, de nouveaux rythmes apparaissent avec des emplois du temps atypiques correspondant à des volumes horaires pouvant être extensifs pour les cadres ou, au contraire, très fragmentés comme pour certaines catégories de salariés. Cette individualisation du temps de travail produit même une désynchronisation des rythmes collectifs qui accentue encore la volonté de se déplacer, conformément au nouveau mot d'ordre du « où je veux et quand je veux ». La mobilité est donc plus importante, moins routinière qu'auparavant et, de fait, plus difficile à prévoir et donc à gérer.

⁸³ D'après le cours de E. KORSU, Unité d'Enseignement : Métropolisation, Master Urbanisme et Aménagement, 2^e semestre 2010.

Bien plus on remarque la nécessité pour beaucoup et la volonté pour certains d'éloigner leur domicile des grandes villes, tout en conservant leur lieu de travail dans les centres urbains. Contraints d'habiter en banlieues en raison du coût des logements ou du désir de vivre à la « campagne » pour « s'oxygéner » les uns comme les autres entretiennent les mouvements pendulaires qui génèrent les phénomènes d'asphyxie, tant du réseau routier que ferroviaire et ce à heure régulière, alors même qu'apparaissent encore de nouvelles pratiques, celles des grands « navetteurs ». Ce néologisme désigne les cadres qui habitent dans une ville et travaillent dans une autre, n'hésitant pas à se déplacer 3 à 4 jours par semaine, de l'une à l'autre grâce à l'avion ou au TGV, en tentant habilement de concilier temps de travail et temps de loisirs. Loin d'être un comportement exceptionnel, cette tendance à vouloir « disposer » de l'espace, en ne s'intéressant qu'à la temporalité et à la durée, risque d'aller en s'amplifiant car, de plus en plus, de cadres accordent une importance grandissante à la qualité de la vie, ce qui les pousse à choisir des résidences souvent éloignées de leur lieu de travail, dès qu'ils le peuvent.

Il y a donc véritablement une volonté de mobilité dans notre société, volonté de mobilité qui ne peut plus, seulement, se satisfaire de l'utilisation d'un véhicule personnel en raison, notamment, de son coût de plus en plus élevé. D'autant que les préoccupations de santé ainsi que les phénomènes de pollutions, principalement atmosphériques, incitent la population à privilégier les déplacements doux, comme la marche ou le vélo qui, alliés aux pratiques des transports en commun, présentent de plus en plus d'avantages. Aussi, pour répondre aux nouveaux besoins qui se font jour et conforter ce nouveau type de mobilité, il faut que les déplacements soient de mieux en mieux organisés, tant du point de vue de l'amélioration des « correspondances » sur le trajet et de la diminution des temps de retard que de celui de l'accessibilité aux transports.

3.1.2. Mobilité et accessibilité

Cette mobilité qui se décline aujourd'hui sur fond de politique durable suppose à la fois des investissements au niveau des infrastructures, qu'il s'agisse de la rénovation de l'existant comme le programme Gares & Connexions l'ambitionne, de la création de nouveaux pôles d'échanges multimodaux supposant l'intervention de partenaires et d'acteurs multiples, de l'entretien des réseaux, comme pour le ferroviaire, nécessitant des travaux sur les voies ferrées sous la conduite de RFF, de la création et de la maintenance de pistes

cyclables telles qu'elles se développent dans nos villes, de la réalisation de points de location de vélos, de la création de lignes de tramways..., et des incitations fortes conduisant à de nouvelles pratiques et usages. Parmi ces incitations, l'attractivité de certaines offres de voyages comme les « voyages familles »⁸⁴ ou les iDTGV⁸⁵ peuvent avoir un réel impact, de même que la combinaison de parcs relais, gratuits, pour les usagers des transports en commun. Néanmoins, pour que ce type de transports devienne vraiment attractif et incite de plus en plus de monde à l'utiliser, il faut qu'un certain nombre de dispositions soient prises allant bien au-delà des politiques de « punition de l'automobiliste », qui bien souvent n'a pas le choix d'un autre mode de déplacement. Autrement dit, ce n'est pas en augmentant le coût de l'utilisation du véhicule personnel avec des décrets instaurant, comme à Londres par exemple, un péage à l'entrée des grandes Cités que l'utilisation de la voiture personnelle diminuera massivement, puisque même de fortes augmentations du prix des carburants ne semblent pas avoir un effet remarquable.

En fait, pour séduire un nouveau public et améliorer le confort des usagers habituels, il faut supprimer une partie des obstacles qui freinent encore aujourd'hui l'utilisation des transports en commun. En ce sens, il convient d'adopter des pratiques plus contemporaines concernant notamment la réduction des temps de retard des transports, ce qui suppose une coopération entre les différents opérateurs qui se succèdent sur un même trajet. Il faut aussi être en mesure de diffuser des informations pertinentes sur l'état du trafic en temps réel, ce qui renvoie à la même exigence. Il faut enfin améliorer la billetterie et l'accessibilité des usagers aux différents modes de déplacement, ce qui suppose une politique volontaire, telle que celle poursuivie par la SNCF, mais étendue à tous les pôles d'échanges multimodaux et non simplement présente dans les gares multimodales gérées par Gares & Connexions. Dès lors, le recours aux NTIC peut apparaître judicieux à condition toutefois que les liaisons entre la ville et les pôles d'échanges multimodaux soient efficaces et que la circulation des passagers à l'intérieur des pôles d'échanges multimodaux soit aisée, autrement dit que la question de son accessibilité soit bien résolue.

Cette question est d'autant plus importante que le pôle d'échanges multimodal a, comme nous l'avons déjà souligné, un caractère public qui l'inscrit dans une préoccupation socio-économique, ne serait-ce qu'en raison d'exigences d'équité et de qualité de services conformément au caractère de tout service public. Il doit donc apporter la meilleure

⁸⁴ <http://www.familles-en-vacances.com/voyage-enfants/voyage-train-sncf.php>

⁸⁵ <http://www.idtgv.com/fr/>

accessibilité possible, en laissant toute sa place au piéton, dans une logique d'équité sociale, qui conserve une dimension humaine au lieu. Autrement dit, il doit aussi proposer des espaces de détente à l'ambiance agréable afin de ne pas tomber dans le travers du fonctionnalisme et de la rentabilité.

L'accessibilité au pôle d'échanges multimodal doit donc contenter à la fois le voyageur habituel, les personnes de petite taille, les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ainsi que les voyageurs occasionnellement pourvus de bagages encombrants ou, encore, les parents voyageant avec enfants et poussettes. Cette accessibilité doit pouvoir assurer « l'autonomie » des uns comme des autres et être utile et compréhensible par tous, quel que soit son handicap, en permettant un cheminement sûr et simple y compris pour les Utilisateurs de Fauteuil Roulant (UFR). Pour ce faire, il convient d'installer tout support d'informations, y compris ceux relatifs à la billetterie et à la tarification, à une hauteur telle qu'elles soient à la portée de tous et déchiffrables par tous, y compris les malvoyants, ce qui suppose une réflexion sur le graphisme, la taille des caractères et les supports utilisés.

Néanmoins, pour les personnes aveugles, il faut aussi élaborer une technique appropriée à la cécité, car le recours à la canne et au chien ne peuvent être efficaces pour l'orientation. Un système de guidage sur le parcours à suivre avec un détecteur, intégré dans la canne ou porté sur la personne, pourrait leur permettre de se situer au sein du pôle d'échanges, en les avertissant sur leur position, par exemple à certaines étapes de leur cheminement, comme le font, sur certains intersections de grands carrefours, les feux de signalisation capables d'annoncer le stop et de préciser le nom du carrefour. L'accès immédiat au transport, notamment à ses portes sur les quais, doit aussi être étudié. Il est possible d'envisager dans ce cas un dispositif d'avertissement, remarquable aux pieds, permettant d'indiquer l'abord immédiat de la porte. Le mieux serait de pouvoir combiner des informations sonores et tactiles transmises éventuellement par le biais d'une oreillette ou à la demande grâce à, par exemple, une télécommande activée à distance. Une autre possibilité pour informer les personnes non-voyantes serait, peut-être, d'équiper les lieux d'un système comparable à celui d'un GPS, *Global Positioning System*, qui pourrait, via un appareil portable, indiquer en permanence le parcours à suivre, à condition toutefois que ce système ne soit pas perturbé par la présence, sur le site, d'autres systèmes d'information. Cependant quel que soit le système retenu, il convient qu'il soit commun à tous les opérateurs du pôle d'échanges multimodal afin de permettre un guidage performant vers tous les modes de transport, tramways, métros, autocars, bus, correspondances TER, ... ce qui soulève la

question du coût vraisemblablement élevé de ce type d'aménagement ainsi que du prix des séances d'apprentissage nécessaires à sa maîtrise.

Pour les personnes malentendantes, souvent appareillées, il conviendrait d'éviter que les bruits de fond, notamment les annonces par haut-parleurs, ne soient une source de perturbation comme c'est encore le cas aujourd'hui, ce qui les conduit souvent à couper leur appareil afin d'éviter toute nuisance sonore. Là encore la solution peut venir d'une diffusion d'informations par affichage sur écran visuel, présentant des informations plus ciblées en leur direction. Néanmoins, au-delà de tous ces aménagements, impossibles sans les Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication, les moyens de la circulation interne dans un pôle d'échanges multimodal doivent être en permanence en état de fonctionnement.

Ainsi, les ascenseurs réservés aux personnes en UFR doivent fonctionner en permanence pour qu'elles ne se retrouvent pas « bloquées » à un niveau qui ne leur permettrait plus de poursuivre leur parcours car les escaliers comme les escalators sont, pour eux, des obstacles infranchissables. En ce sens, la maintenance de ce type d'ascenseurs doit être irréprochable. Or, elle est souvent imparfaite en raison du manque de coordination des différents opérateurs impliqués dans cette maintenance. Si cette coopération paraît difficile à mettre en place, il faut alors que le pôle d'échanges multimodal offre des cheminements qui puissent aussi se faire par des rampes d'accès et qu'un service d'information et d'annonce signale, en temps voulu, tous les dysfonctionnements liés à la circulation intérieure au pôle. Il en va de même pour les escalators et les trottoirs roulants. Il faut que soit envisagé selon la taille des pôles d'échanges multimodaux des systèmes d'aide aux déplacements piétonniers pour les personnes valides ou non, car un parcours dépassant les 600 ou 700 mètres doit pouvoir être effectué avec une assistance. On peut envisager le recours à des voiturettes, automatiques ou pilotées par un chauffeur, comme cela se fait déjà dans les grands aéroports pour les personnes âgées ou les femmes enceintes par exemple, mais on peut aussi imaginer l'utilisation de modes de transport doux comme les *Segways* mis à la disposition des usagers. Un certain nombre de prototypes sont envisageables comme le montrent les exemples présentés ci-après.



Le piéton assisté.

Source : Illustrations extraites de la présentation de T. Lafont Gare 2030, contextes et concepts

Enfin pour que le pôle remplisse véritablement son office, il est bon que le voyageur puisse trouver à louer des véhicules en rapport avec ses besoins ce qui suppose un parc de location allant du vélo en passant par les deux roues motorisés jusqu'à la voiture individuelle. Une bonne alternative vis-à-vis de cette pratique serait néanmoins la multiplication des systèmes d'auto-partage, c'est-à-dire l'implantation de stations de voiture en ville, sur le modèle des stations de location de vélo, que le voyageur pourrait réserver et louer grâce à son téléphone mobile via Internet. Il pourrait ainsi prendre et déposer ce véhicule au plus près des lieux qui l'intéressent, dans n'importe quel quartier de la ville, à la sortie du pôle comme sur un autre site. Le pôle d'échanges multimodal doit donc pouvoir satisfaire aux nouvelles exigences de la vie mobile et ce, si possible quelle que soit sa forme et sa situation dans la ville. Pourtant ce n'est pas toujours le cas en raison, notamment, des contraintes de territoire qui peuvent s'exercer dans les grands centres urbains.

3.1.3. L'interaction du pôle d'échanges et de l'urbain

Les pôles d'échanges multimodaux peuvent prendre deux types de formes architecturales en fonction de leur vocation, locale, régionale, nationale, internationale, et des contraintes topologiques et urbanistiques propres au site sur lequel ils sont implantés. La forme la plus répandue s'organise en structure verticale où les différents modes de transport « s'empilent » les uns au-dessus des autres, ce qui réclame une attention toute particulière pour la signalétique des cheminements qui peut, parfois, paraître insaisissable pour l'utilisateur. L'autre forme, en structure horizontale, offre à l'inverse une meilleure lisibilité du site, car les différents modes de transport se répartissent sur un même niveau, généralement une place, mais elle peut présenter néanmoins l'inconvénient d'engendrer de nombreux conflits d'usages. C'est généralement à cette dernière forme qu'est associée l'idée de « quartier d'échanges » en raison de l'ampleur de son étendue et de sa position dans la ville. Néanmoins il n'y a pas, à proprement parler, de « bonne » ou de « mauvaise » forme ou une forme plus importante qu'une autre pour un pôle d'échanges multimodal, dont la configuration est surtout le résultat de la conformation du site préexistant mais il y a, par contre, une importance quant à l'exigence de sa qualité architecturale.

Cependant, ce qui est important c'est que le pôle d'échanges multimodal soit intégré au quartier, autrement dit il convient de faire converger les différents modes de rabattement vers le pôle, en s'assurant de sa bonne connexion aux voiries locales et liaisons extérieures, quitte à devoir créer des entrées et sorties supplémentaires, routières ou piétonnes car le pôle ne doit pas générer d'effets de coupure dans le paysage. Pour ce faire, l'intégration de l'ensemble de ses façades est tout aussi essentielle ce qui explique aujourd'hui la forme architecturale de certaines gares multimodales comme celle de la gare de Strasbourg.



La gare multimodale de Strasbourg... sous toutes ses formes.

De même, les aménagements internes se doivent d'être dans le prolongement des espaces extérieurs, afin d'assurer une meilleure interaction du pôle et du quartier, car la qualité architecturale du pôle d'échanges multimodal, outre son aspect esthétique, joue un rôle essentiel surtout dans les quartiers les plus en déshérence. Véritable « commutateur » dans la

ville, sa programmation, sa conception comme projet global d'aménagement et sa gestion sont cruciales pour assurer la cohérence fonctionnelle et sémantique du site, pour favoriser l'articulation entre le caractère du lieu et le paysage du réseau ainsi que pour assurer l'harmonisation de l'équilibre spatial de la métropole. En effet, le pôle d'échanges multimodal, véritable point d'étape, a un rôle fortement structurant, notamment dans les grandes métropoles, même s'il répond avant tout à une demande, de plus en plus forte, en matière de desserte du territoire puisqu'il permet de pallier, en partie, aux problèmes de congestion automobile et de mobilité, dans une perspective de développement durable, en apportant des solutions conformes au nouveau concept d'écologie urbaine. L'écologie urbaine s'intéresse aux diverses composantes du milieu urbain et à leurs interactions. « Elle tente de décrypter, sur le territoire artificiel de « la ville », comment les différents systèmes qui ont leur logique propre interfèrent entre eux : par exemple, l'impact de l'habitat sur les transports, l'impact des transports sur l'économie [...] [afin] de construire et de conduire des politiques qui, sur un même espace, vont tenter de « privilégier » certains systèmes, tout en préservant le fonctionnement des autres»⁸⁶. Ainsi, [...] la vocation d'une politique environnementale vise à retrouver des points d'équilibre entre toutes les composantes de la ville sur ces territoires. »⁸⁷

Dans ce contexte, le pôle d'échanges multimodal peut jouer un rôle pertinent car il est en mesure de stimuler le tissu urbain en générant un véritable « effet entraînant » en étant le point d'entrée du réseau de transport. Cependant, la modification du réseau de transport et de ses dessertes peut avoir un effet imprévu, allant au-delà de son impact local. Ainsi, son impact global est souvent sous-estimé vis-à-vis, par exemple, de la modification du lieu de résidence des ménages qu'il peut induire ou de l'évolution des pratiques sociales et commerciales qu'il peut susciter. En effet, le réseau peut aussi avoir un effet sur la réalisation de programmes immobiliers, même si les projets immobiliers sont habituellement plus sensibles à l'image de sécurité ou d'insécurité d'un quartier qu'à sa desserte. De même toute création d'un nouveau point de desserte sur une ligne est un avantage qui accroît la mobilité, surtout des personnes résidant en quartier d'habitat social à proximité de la ligne. Leur mobilité rattrape alors, généralement, la mobilité moyenne de l'agglomération et devient, ainsi, bien supérieure à celle des habitants des autres quartiers sociaux qui ne bénéficient pas de cet avantage. Bien plus, la réalisation de nouveaux points de desserte modifie l'attractivité du quartier en

⁸⁶ <http://www.millenaire3.com/jean-villien----dans-le-milieu-artificiel-qu-est.298+M550c3e61571.0.html>

⁸⁷ Idem.

apportant une nouvelle clientèle, habitant ou travaillant sur la ligne, ce qui élargit alors l'aire de la zone de chalandise du quartier.

L'attraction d'un pôle d'échanges multimodal s'apprécie entre autres, comme celle d'un quartier, en raison de la fréquentation de sa zone de chalandise. Selon la situation du pôle, en centre urbain ou en périphérie, la zone de chalandise peut d'ailleurs, plus ou moins, être incluse dans la zone d'influence. Cette dernière zone, qui peut s'étendre sur un rayon de 400 à 800 mètres en ville, correspond à un parcours pédestre effectué en environ 10 minutes. En milieu périurbain la zone d'influence, à condition qu'un parking relais ait été mis à disposition, peut même atteindre 6 km de rayon, soit un trajet en voiture de 5 minutes. Le parc relais est souvent un parking périphérique, en surface, permettant un stationnement de longue durée qui est utilisé pour permettre aux usagers des transports en commun de laisser leur véhicule, durant les heures de travail en centre ville ou de loisirs, pour faire leurs courses par exemple. Généralement sécurisé et surveillé, il peut être très attractif surtout lorsqu'il est gratuit pour les abonnés. Enfin, l'influence du pôle d'échanges multimodal peut aussi se mesurer à partir d'indicateurs, comme le zonage défini dans les documents d'urbanisme comme le Plan Local d'Urbanisme (PLU) précisant la Zone à Urbaniser (ZAU). Il peut encore être évalué en fonction du rythme des permis de construire délivrés. L'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France (IAURIF) propose néanmoins d'autres indicateurs fondés sur l'analyse des Zones d'Aménagement Concerté (ZAC), des Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) et des Opérations de Renouvellement Urbain (ORU) projetées, en cours ou réalisées en corrélation avec les projets de transport.

Néanmoins, tout projet de création d'un pôle d'échanges multimodal peut avoir, sur le tissu urbain, des conséquences positives ou négatives. Ainsi selon le type de projet et le lieu de son implantation il peut, soit valoriser l'urbain, comme dans le cas des ZAC où les collectivités territoriales soutenant l'opération encouragent la mixité des trois fonctions du pôle en les incluant dans des dispositifs d'allégement des charges fiscales comme les zones franches, soit défavoriser le site comme pour les ZAC où l'on privilégie l'une des trois fonctions au détriment des autres, ce qui déprécie progressivement le site qui n'intéresse plus le marché immobilier de la commune qui s'en détourne aussi.

La réalisation d'un pôle d'échanges multimodal dans un tissu urbain peut donc faire du quartier un espace séduisant ou rebutant. Les nuisances, comme le bruit des transports en commun, tramways, trains, avions ..., les perceptions de rupture spatiale dues aux nouvelles

constructions architecturales, les sentiments d'insécurité peuvent détériorer l'image du quartier alors, qu'à l'inverse, la présence de commerces en nombre de plus en plus grand, de services aux personnes, l'aménagement d'espaces verts, de parcours de santé ou de promenade..., associés à la vocation de centralité du pôle peuvent majorer le prix du foncier sur le site et l'image du quartier.

Il est donc difficile de réaliser, avec la création d'un pôle d'échanges multimodal, une opération, toujours avantageuse pour le quartier ou la ville et ce quel que soit le type de pôle, gare multimodale ou pôle de plus grande envergure, d'autant que suivant les sites les contraintes et les obstacles peuvent peser lourdement sur sa future réussite car il existe de nombreux freins qui peuvent faire capoter son succès :

- En premier, des contraintes rattachées aux questions de l'occupation du sol et aux disponibilités du foncier, notamment dans les zones urbaines à forte densité qui obligent à choisir plus la fonction transport du pôle que les deux autres.
- En second, des contraintes rattachées à la typologie de l'environnement ou des sols, site classé en zone Natura 2000, sols et sous-sols à risque, sismiques, inondables, classés SEVESO ...
- Enfin des contraintes liées aux documents mêmes d'urbanisme lorsqu'ils n'ont pas ou pas assez été réactualisés ce qui permet alors, plus aisément, l'opposition des détracteurs du projet.

Néanmoins, une détermination politique ferme relayée par la création d'une Opération d'Intérêt National (OIN) par exemple, dans le cadre d'un projet pouvant disposer d'une certaine offre foncière, permettant de requalifier facilement l'existant, peut autoriser et garantir le succès d'une réalisation ambitieuse concernant l'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal digne de ce nom. Dans ce cas, le projet peut être capable de produire une véritable mutation de l'urbain environnant, susceptible d'améliorer aussi bien le développement économique du quartier que l'habitat ou encore la mobilité en accord avec les préoccupations écologiques actuelles. C'est ce type de projet qui est actuellement proposé pour le réaménagement de la plaine du Var et qui veut faire de la ville de Nice « la vitrine mondiale du développement durable » grâce à la transformation de l'Eco-vallée de la Côte d'Azur et à la réalisation du pôle d'échanges multimodal Nice Saint Augustin Aéroport. C'est ce projet qui fait l'objet de l'étude de cas que nous présentons dans la partie suivante.

3.2. Le futur pôle d'échanges multimodal - Nice Saint Augustin

Aéroport

Le territoire Saint Augustin qui s'étend le long de la Plaine du Var – frontière naturelle historique entre la France et l'Italie – est actuellement l'objet d'une mutation urbaine nécessaire, si l'on veut faire de ce territoire un nœud de mobilité digne de la capitale azurienne et susceptible de la désengorger. Idéalement situé, à l'intersection de deux réseaux ferrés, l'un local en direction de l'arrière-pays et l'autre national, d'une sortie de l'autoroute A8, du point de départ niçois de l'ancienne Nationale 7, des arrêts des réseaux de bus urbains et interurbains et, bientôt, des arrêts de la nouvelle desserte de la future ligne de tramway, le tout à 400m à vol d'oiseau du deuxième aéroport de France, Nice Côte d'Azur, Saint Augustin semble un site destiné à devenir un grand pôle d'échanges multimodal à vocation internationale, notamment entre l'avion et le TGV lorsque celui-ci parviendra jusqu'à Nice.

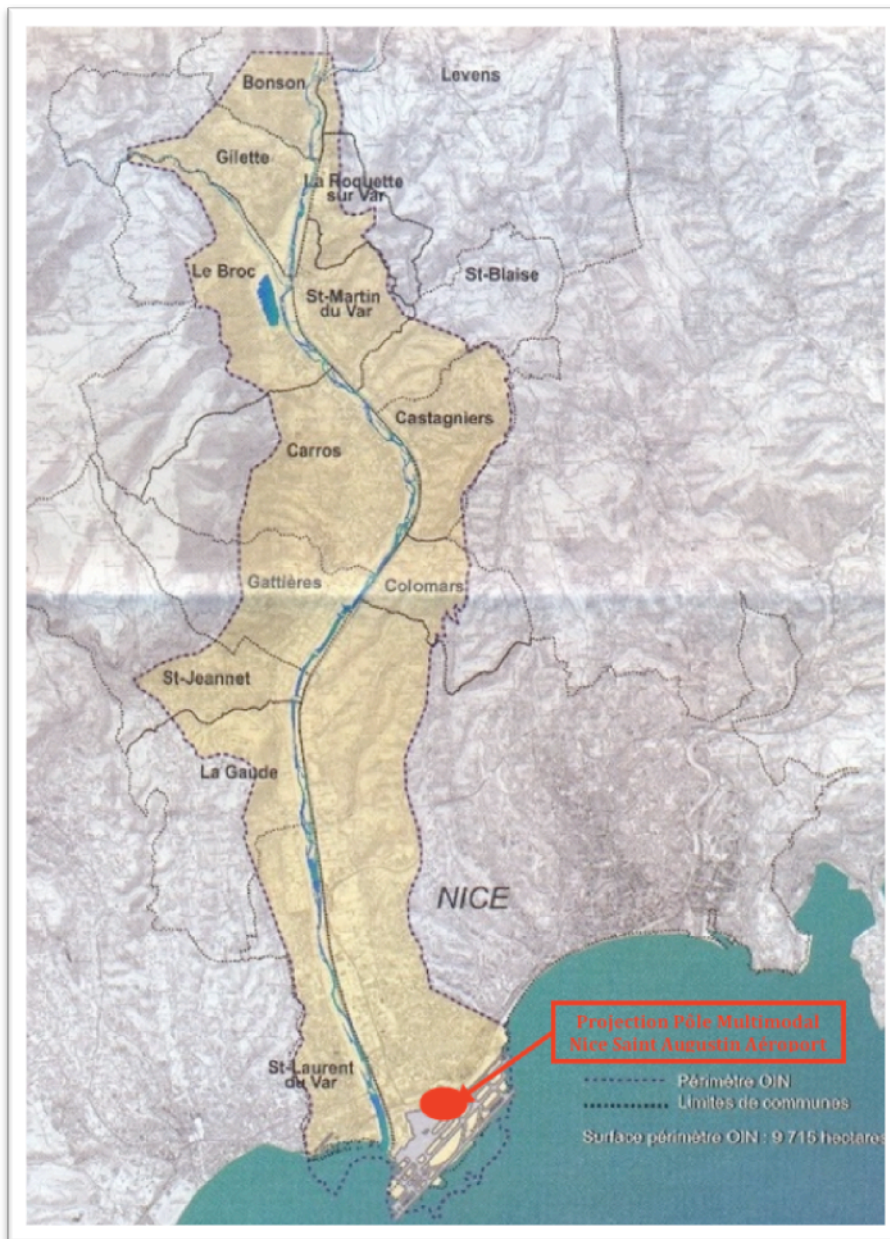
Ce site fait ainsi l'objet, depuis 2008, d'une Opération d'Intérêt National, l'OIN Plaine du Var « Eco-vallée de la Côte d'Azur », en vertu du décret n° 2008-229 du 7 mars 2008, dont l'Etablissement Public d'Aménagement (EPA) de la Plaine du Var a en charge la planification stratégique. Cet EPA est un Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), créé par le décret n° 2008-773 du 30 juillet 2008 et placé sous la tutelle du Ministre chargé de l'Urbanisme. L'EPA a un rôle fédérateur sur l'ensemble des projets de développement de la plaine du Var et a pour mission « de procéder à toutes opérations de nature à favoriser l'aménagement, le renouvellement urbain, le développement économique et la valorisation des espaces compris à l'intérieur du périmètre défini en annexe du décret cité »⁸⁸, périmètre présenté sur la carte ci-dessous.

C'est un immense territoire de 10 000 hectares, situé de chaque côté du Var, fleuve imprévisible qui peut avoir des crues redoutables comme celle de 1994, qui avait alors inondé les sous-sols des bâtiments situés près de son embouchure comme la Préfecture, le Centre de tri postal de Nice et l'Aéroport. Il est le passage obligé, dans le sens Sud Nord, pour tous les azuréens et les touristes qui souhaitent se rendre l'hiver, dans les stations de ski comme Auron, Isola 2000 ou Valberg, et dans le sens Est Ouest pour tous les niçois qui travaillent à l'Ouest du département, notamment sur le site de Sophia Antipolis⁸⁹, ce qui représente, rien

⁸⁸ D'après l'entretien du 12 mars 2010 avec Monsieur T. BAHOUAGNE, Directeur de l'EPA Plaine du Var nommé Directeur par arrêté du 26 août 2008.

⁸⁹ <http://www.sophia-antipolis.org/>

que pour cette technopole, environ 30 000 personnes le traversant, essentiellement en véhicule personnel, matin et soir, tous les jours ouvrables.



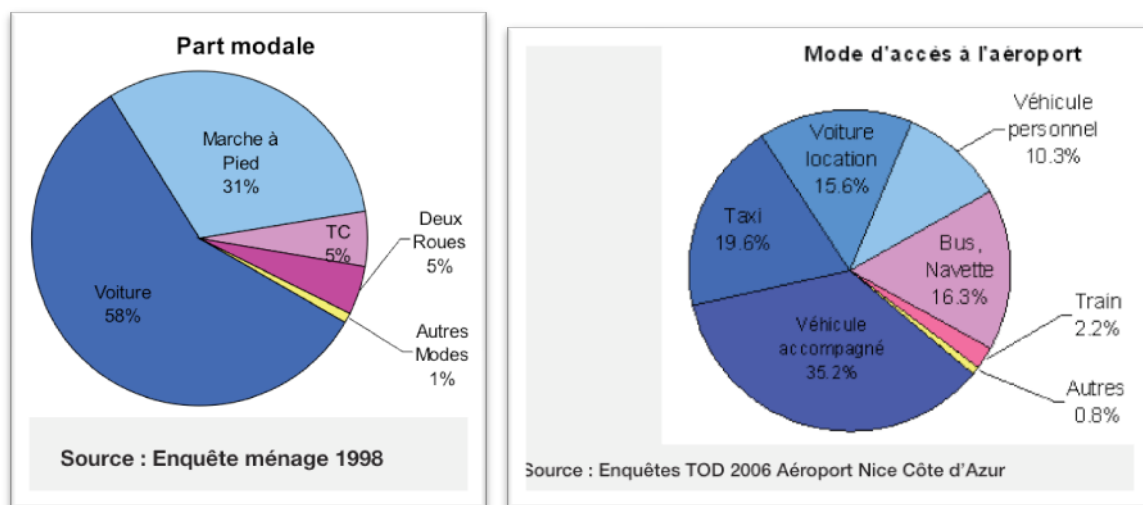
C'est donc un site qui occupe une place stratégique entre la mer et la montagne, le cœur de Nice et la technopole de Sophia Antipolis. Il abrite un ensemble important d'habitat individuel et social dont le quartier Des Moulins, regroupant 3000 logements s'étendant sur une surface de 16 hectares qui, à lui seul, concentre sur cette ère un peu plus de 12 000 personnes. Outre ce quartier, on remarque sur ce site un certain nombre d'éléments structurants et de grands équipements comme le CADAM⁹⁰, le MIN⁹¹, l'Arénas⁹², le Palais

⁹⁰ Centre Administratif des Alpes-Maritimes

⁹¹ Marché d'Intérêt National

Nikaïa⁹³, le complexe sportif Charles Ehrmann, le siège du quotidien Nice-Matin, le lycée polyvalent Thierry Maulnier, l'UFR STAPS..., et encore, de l'autre côté du Var, le Centre Commercial Cap 3000⁹⁴. Néanmoins cette occupation progressive de la plaine, autrefois réservée aux cultures maraîchères, s'est faite depuis les années 1960 sans réelle cohésion d'ensemble et souvent au détriment du milieu naturel, « grignotant » lentement la surface des espaces verts, notamment du côté rive gauche, en raison principalement de l'implantation de Zones d'Activités Economiques.

Cette configuration urbaine, associée au fait que la plus grande partie des habitants de la Côte d'Azur préfère se déplacer en voiture personnelle ou en deux roues motorisés et pour quelques uns à pied, explique l'enjeu particulièrement important de la future réalisation du pôle d'échanges multimodal. En effet, actuellement les déplacements sur ce site se font majoritairement toute l'année selon un axe Est Ouest ce qui entraîne des embouteillages conséquents décuplés, selon la saison, par les grandes manifestations locales comme le Carnaval, le MIDEM, le Festival International du film de Cannes, le Nice Jazz Festival, le Paris Nice, le Triathlon de Nice... en raison de la faible capacité du réseau routier sujet à de fréquentes saturations.



Source : document de travail fourni par l'EPA Plaine du Var.

Le même type de saturation se retrouve aussi à l'aéroport où, l'été, la fréquentation mensuelle des vols double par rapport au reste de l'année. La pointe maximale du mouvement des appareils aériens, qui atteint les 700 vols par jour au mois d'août contre 392 en moyenne

⁹² <http://www.nicearenas.fr/>

⁹³ <http://www.nikaia.fr/>

⁹⁴ <http://www.cap3000.com/>

le reste de l'année, accentue encore le trafic routier car 61% des voyageurs accèdent à l'aéroport en voitures particulières, taxis ou véhicules de location.

L'enjeu principal du pôle d'échanges multimodal est donc en premier de réduire les flux routiers en encourageant l'abandon de la voiture particulière d'autant, qu'aujourd'hui, ce sont encore 70 000 véhicules dans les deux sens de la circulation qui empruntent chaque jour l'autoroute A8, en passant par Saint Augustin. Néanmoins, au-delà de cette question liée aux déplacements se profile un deuxième enjeu, celui de la restructuration complète du site Saint Augustin. En effet, doit être réalisé au cœur de cette plaine un Grand Stade de football, prévu pour accueillir 35 000 personnes et assorti de 27 000 m² réservés aux commerces et aux bureaux, le tout doté d'un nouveau Musée National du Sport qui devrait, entre autres, présenter sur 5000 m² les quelques 300 objets évoquant le sport au travers de l'évolution de ses pratiques, objets exposés aujourd'hui par le Musée National du Sport situé dans le 13^{ème} arrondissement de Paris. Cependant ce grand stade, au-delà de l'aspect prestigieux de sa réalisation, en s'insérant dans l'Eco-vallée répondra toutefois aux exigences des normes environnementales HQE, puisqu'il sera capable, par exemple, de produire plus d'énergie que son fonctionnement n'en réclamera.

Mais ce n'est pas là, le seul projet de réalisation architecturale prévu sur le site. Il est aussi envisagé d'édifier un Parc d'Expositions à vocation internationale, propre à recevoir des manifestations ou des congrès qui ne peuvent pas ou ne peuvent plus se tenir sur la Côte d'Azur actuellement, en raison de la dimension trop exigüe des bâtiments existants. Là encore, le bâtiment respectera les nouvelles normes environnementales. Enfin commence à être édifié, toujours sur le même site, un ensemble architectural appelé Nice Méridia qui, se développant sur deux terrains distincts, proposera un programme de bureaux et d'habitations, combinant efficacité fonctionnelle et protection de l'environnement, puisque tous les immeubles sont labellisés HQE. Ces constructions implantées sur une Surface Hors Œuvre Nette (SHON) globale d'environ 45 000 m², offriront 20 000 m² des bureaux haut et milieu de gamme, 2500 m² de locaux d'enseignement et de recherche, 6000 m² à de locaux mixtes, le reste, un peu plus de 16 000 m² étant dédié aux commerces et aux logements en accession, locatifs ou résidences étudiantes, le tout dans une perspective écologique en accord avec une économie des coûts de maintenance.

Tous ces projets ne pourront cependant atteindre leur finalité, la transformation du site Saint Augustin de l'Eco-vallée de la plaine du Var en quartier durable, sans que soit aménagé un réseau de transports doux véritablement performant. C'est, en ce sens, que les futures

lignes de tramway devront desservir le site, notamment la ligne 2, allant de la gare de Riquier à l'aéroport, qui sera prolongée par la ligne 3 allant jusqu'au Grand Stade. Néanmoins, il faudra aussi pour assurer le succès de ces futures réalisations que se constitue un pôle d'échanges multimodal, pouvant permettre la connexion entre l'Eco-vallée, le centre historique de la ville et le port, l'aéroport et la future halte du TGV. Et c'est, bien là, tout l'enjeu de la future implantation de la gare multimodale et de ses possibles liaisons avec l'ensemble des transports doux et l'aéroport, car « Nice ne s'est pas bâti sur le port mais sur l'aéroport »⁹⁵ qui jouxte, d'ailleurs, la promenade des Anglais sur la façade méditerranéenne de la cité.

A l'heure actuelle, plusieurs projets sont encore à l'étude présentant tous des avantages et des inconvénients, même si, le terrain du MIN, juste en face de l'aéroport, paraît faire l'unanimité. En effet, plusieurs scénarii sont possibles : le premier s'organise autour du Centre d'Affaires International de l'Aéroport, le deuxième et le troisième sur la zone dite du « Grand Arénas », le quatrième sur « l'archipel urbain » de la plaine du Var et le cinquième autour d'une gare multimodale « Saint Augustin ». Chacun à sa façon, tentant d'intégrer le pôle dans la ville ou la ville dans le pôle, en valorisant les espaces verts de l'Eco-vallée.

En premier, le **Projet du Centre d'Affaires International de l'Aéroport**

Ce projet en forme de « triangle » se situerait entre les voies ferrées, la route de Grenoble et la Promenade des Anglais. Il aurait l'avantage de revaloriser le foncier du secteur actuellement occupé par les parkings de l'aéroport. Il pourrait contribuer à une densification urbaine par des programmes de construction de bureaux et d'hôtels dans la continuité du quartier Arénas. Ses grandes caractéristiques seraient un urbanisme d'îlots ouverts, une liaison piétonne directe entre l'aéroport et le futur pôle d'échanges multimodal et la constitution d'une façade urbaine au Nord de la promenade des anglais. Néanmoins, il se heurterait à un certain nombre de problèmes, notamment celui de la disponibilité du foncier pour la réalisation du pôle, celui de la question de son extension vers le Nord, d'autant qu'il faudrait alors envisager de nouvelles configurations d'accès.

En second, le **Projet du Grand Arénas – version 1**

Le projet suppose l'implantation du pôle sur le delta du Var, notamment sur le foncier actuel du MIN. Il présenterait un urbanisme d'îlots à petite échelle, un positionnement de la

⁹⁵ D'après l'entretien du 12 mars 2010 avec Monsieur T. Bahougne.

gare à proximité de la route de Grenoble et du passage du tramway sur la même route, proposant des systèmes de navettes entre le pôle gare et l'aéroport. Il permettrait donc une plus grande perméabilité de la structure urbaine en respectant l'espace public qui serait aménagé en petits squares à travers le quartier. Il soulève néanmoins aussi un certain nombre de problèmes, notamment celui des multiples ruptures de charges qu'impliquerait le recours aux navettes entre l'aéroport et le pôle gare, ce qui rendrait l'intermodalité difficile entre les différents modes de transport en raison, notamment, du passage du tramway assez loin de la gare ferroviaire et routière.

En troisième, le **Projet du Grand Arénas – version 2**

Cette version, plus ambitieuse, suppose la réalisation de quelques grands éléments structurants comme un centre d'exposition, même s'il s'étire plutôt le long du Var à l'intérieur des quartiers des deux rives, envisageant un axe vert central, Nord Sud. Il suppose aussi deux branches de tramway de chaque côté du fleuve et la liaison entre l'aéroport, le CADAM, Saint-Laurent-du-Var et Cap 3000. Il présente l'avantage de respecter l'espace public et d'améliorer les trames vertes existantes le long du fleuve. Il pose cependant le problème de la rupture de charges entre le centre ville et l'aéroport et de la faisabilité du franchissement du Var.

En quatrième, l'**Archipel urbain de la plaine du Var**

Ce serait un projet avec une approche paysagère à l'échelle du territoire, sur l'idée de la création d'un continuum paysager, avec une mise en place d'importantes surfaces vertes et l'implantation de grands équipements sur la partie Est, côté Nice, ce qui sous-entendrait de nouveaux franchissements du fleuve. Néanmoins, ce concept permettant une rupture de l'urbanisation sur le littoral pose le problème de ne pas être assez détaillé pour envisager les solutions de transport.

Enfin, en cinquième, la **Gare multimodale Saint Augustin**

Ce projet, organisé autour de la nouvelle ligne LGV Provence-Alpes-Côte-d'Azur envisage, comme tous les projets proposés par Gares & Connexions deux quais centraux, un parking de stationnement (1600 places), un espace de circulation voyageurs avec des commerces et des services pour la gestion de la gare, des liaisons avec deux branches de tramway, l'une vers la plaine du Var, l'autre vers l'Ouest en direction de Saint-Laurent-du-Var, un système de transports en commun vers le CADAM, le Grand Arénas et l'Aéroport et une bonne

accessibilité routière. Il soulève néanmoins la question du positionnement du pôle sur le site du MIN car d'une part, il exige l'accélération du déplacement du MIN et, d'autre part, ne propose aucune desserte de tramway, ni de l'aéroport, pas plus qu'il n'envisage de réelle liaison avec les transports en commun urbains.

Dès lors, quel que soit le projet retenu et bien qu'ils soient tous conformes aux exigences actuelles de la politique de développement durable c'est-à-dire qu'ils prévoient tous des bâtiments plutôt autarciques en terme énergétiques, des systèmes de récupération des eaux pluviales, des éclairages essentiellement naturels, des systèmes de réseaux séparatifs d'assainissement, une prise en compte des risques sismiques et le respect des zones de protection naturelle, notamment de 1000 hectares classés Natura 2000 ou Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique (ZNIEFF), en conciliant donc aménagement du territoire et protection de la biodiversité, ils sont loin de pouvoir véritablement répondre aux besoins du site et de la ville.

De plus, ils risquent tous de se heurter aux mêmes difficultés à savoir l'organisation harmonieuse de la multimodalité au sein d'un tel territoire qui, de part son histoire, présente des disparités importantes entre notamment la façade mer et la plaine du Var proprement dite. Enfin, le coût et la disponibilité du foncier risquent aussi de retarder la mise en place de leur réalisation. C'est la raison pour laquelle rien n'est pour l'instant véritablement arrêté, notamment en ce qui concerne les vocations du pôle d'échanges multimodal vis-à-vis de sa lisibilité interne, de son confort et de son interaction avec le territoire.

En effet, il se devra de satisfaire à quatre vocations, en devenant une plateforme de croisement des systèmes de transports, un objet économique renforçant le potentiel du territoire, un objet économique en soi, capable d'assurer sa maintenance et de dégager des profits et, enfin, un objet urbain capable de faciliter par de nouveaux services les besoins des habitants du quartier, ce qui paraît difficile à réaliser, à moins d'établir un système de priorités à retenir. Les espérances qu'il soulève sont en effet très importantes car si la gare de Saint Augustin est aujourd'hui fréquentée par un million de personnes annuellement, les projets envisagent de calibrer le nouveau pôle d'échanges multimodal pour dix millions de personnes par an. Il ne s'agit donc plus simplement d'améliorer les transports ou d'embellir la gare, il s'agit de construire une ville gare. C'est pourquoi, il est souhaitable que le pôle permette, non seulement un échange aisé des flux des usagers mais, aussi, un développement des fonctionnalités qui valorisent le foncier sur tout le site. En ce sens, il faut donc aussi aménager des espaces dotés d'un réseau de pistes cyclables et piétonnières qui permettront

aux habitants du quartier comme à ceux qui s’y retrouveront quotidiennement pour travailler, d’apprécier le site et ses cheminements ombragés qui se devront d’être construits avec un souci de confort climatique, surtout pour l’été.

Le pôle d’échanges multimodal est donc bien le nouvel enjeu pour la conception et la construction de la ville de demain, pour ne pas dire de la ville du futur.

Conclusion

A l'heure actuelle, les gares semblent renaître après une période où le règne de la voiture personnelle et l'hégémonie des transports routiers ont bien failli les reléguer dans un lointain passé. Pourtant, à sa naissance, la gare marque l'avènement d'une nouvelle ère, celle de la révolution industrielle et du progrès technique, qui va transformer les moyens de déplacement, les échanges comme les modes de vie et placer la gare au cœur des villes. La gare est alors synonyme de développement économique et initiatrice de nouveaux quartiers qui changent avec elle, au fil de ses évolutions, façonnant ainsi l'image et l'atmosphère du quartier gare, puis de la ville.

Incontestablement, la gare dynamise alors son quartier et réforme la ville elle-même car la question de son accessibilité est très tôt posée. Malheureusement, la seconde guerre mondiale et ses ravages ébranlent la puissance du rail et, par voie de conséquence, le rayonnement du quartier gare, car les trop nombreuses destructions de tronçons de voies ferrées ne permettent plus au ferroviaire de rester le meilleur moyen de transport et de déplacement.

Délaissés au début des années 1960, le rail et les gares connaissent un véritable déclin dont les causes sont aujourd'hui connues et multiples : trains vétustes, retards permanents, gares devenues des lieux anxigènes, inconfort, visiteurs indésirables... et la liste est encore longue. Tout ceci s'accompagnant d'une déshérence du quartier gare, devenu souvent le quartier mal famé de la ville, le tout sur fond de dettes abyssales de la SNCF, ce qui fait prendre conscience à ses dirigeants, comme d'ailleurs à l'Etat, qu'il est temps de reconstruire l'image du rail, comme celle de la gare.

Ce renouveau passe alors par la réalisation du Train à Grande Vitesse qui redonne confiance en l'ingéniosité française et qui, pour la première fois depuis des décennies, présente le train comme un concurrent sérieux de l'avion. La mutation que connaît, dès 1997, la SNCF ouvre alors de réelles perspectives d'avenir. Pour accueillir ce fleuron de l'industrie française, les gares se doivent de redevenir des écrins pour ce nouveau joyau qui s'exporte d'ailleurs déjà bien.

La création de RFF redistribue les charges et les responsabilités entre les deux sociétés du ferroviaire même si, pour l'instant, ce partage soulève encore de nombreuses difficultés. Il

marque en effet le début de la réorganisation des transports ferroviaires dans l'hexagone, réorganisation susceptible d'offrir à d'autres sociétés européennes de chemin de fer l'utilisation des lignes et des réseaux ainsi que des gares, comme le veulent les nouvelles directives européennes sur la mise en concurrence des transports ferroviaires.

Cependant, cette transformation ne touche pas que le secteur des transports, elle se répercute aussi dans la ville, d'autant que l'introduction d'une politique de développement durable ne peut plus être ni minorée, ni ignorée. Il convient désormais de concilier mobilité et écologie, termes qui jusque là paraissaient antagonistes ; d'une part, parce que le nouveau modèle de développement de notre société, suite aux mutations successives des modes de vie, des mentalités et de la formidable évolution des technologies, ne peut plus se penser de manière statique – ne sommes-nous pas passés en quinze ans du Minitel au Wi-Fi – d'autre part, parce que nous ne pouvons plus ignorer ces autres modes de transport, dits transports doux, bénéfiques à la santé, marche, vélo et économes en énergie, transports en commun, auto-partage... d'autant que certains départements comme les Alpes-Maritimes ont choisi, pour encourager ce type de pratiques, de ne faire payer qu'un euro par voyage, pour tout type de déplacement en transports communs, tramways, bus urbains, bus interurbains, autocars desservant les stations de ski, et ce quel que soit le nombre de kilomètres parcourus à l'intérieur du département.

Ainsi, il nous faut aujourd'hui repenser nos modes de déplacements en proposant de sérieuses alternatives à l'usage de la voiture particulière trop asphyxiante pour les villes et dont le coût, en raison de la hausse constante des carburants, risque de toute façon de la rendre de plus en plus onéreuse. L'une des solutions possibles consiste certainement à repenser l'aménagement urbain qui ne peut plus s'étaler comme il le faisait il y a encore quelques années et qui doit se densifier dans les centres villes. La rénovation des quartiers gares peut être une occasion unique de réutiliser les terrains avoisinant la gare, appartenant souvent à l'ancienne Société Nationale des Chemins de Fers et à RFF aujourd'hui, pour en faire des espaces attrayants, tant pour l'habitat que pour le tertiaire.

Ceci, néanmoins, suppose que soit réaménagé ou créé un espace dédié à la mobilité ou, plus exactement, à l'intermodalité. Ce nouveau lieu, réservé aux déplacements et aux voyages, doit aussi pouvoir satisfaire aux besoins de ceux qui le fréquentent sans être forcément mobiles. Cet espace novateur coïncidant avec l'image d'un nœud central sous-entend une alliance entre des fonctions de transport, de commerces, de services et de développement urbain. Que l'on nomme cet espace « Halle aux transports », « Grande Gare »,

« Gare Multimodale » ou encore « Pôle d'Echanges Multimodal », dans tous les cas, sa vocation reste la même, seule sa dimension ainsi que son rayonnement local, régional, national ou international, peuvent justifier de ces différentes expressions, car cet espace se doit d'être un lieu de rencontre, accessible à tout un chacun.

Pour ce faire, il doit être aménagé de telle manière qu'il facilite aussi le déplacement des Personnes à Mobilité Réduite en offrant des cheminements aisés, quel que soit le handicap. Désormais, le pôle d'échanges multimodal se doit de gérer des flux de manière synergique ce qui le conduit aussi à devoir devenir un lieu de l'information et de la communication proposée sous forme numérique grâce aux nouvelles technologies. Toutefois son esthétique doit aussi l'insérer harmonieusement dans le quartier et dans la ville, conciliant commodité et efficacité, en faisant de ce lieu, un lieu attirant que l'on pourrait fréquenter, voire visiter comme au 19ème siècle, pour son innovation, son élégance et sa performance architecturale.

Bibliographie

AUGE M. (1992) *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, La Librairie du XXI^e siècle, Paris, Seuil, 155 p.

AMPHOUX P. (2002) « Ambiance et conception : De l'analyse des ambiances à la conception architecturale et urbaine » in Conférence internationale Herbert Simon, Sciences de l'ingénierie, sciences de la conception, Actes du colloque du 15-16 mars 2002. Lyon : INSA, pp. 19-32.

AMPHOUX P., CHELKOFF G., THIBAUD J.P. (2004) *Ambiances en débats*, Grenoble, A la croisée. 309 p.

BEN HADJ SALEM M., (2007) « Les gares du XIX^e siècle à l'épreuve des voyageurs contemporains : des émotions rémanentes » [en ligne]. Equipe de Recherche sur les Ambiances. Sciences et Ingénierie Architecturale. Ecole nationale d'Architecture et d'Urbanisme. 10 p. PDF : <http://villes-environnement.fr/uploads/ben-hadj-salem.pdf>

BEN HADJ SALEM, M. (2007), « Ambiance(s) de gare, imaginaire ferroviaire, mémoire des lieux » in VIALA, L., « Imaginaire, territoire et société. » [en ligne]. Université Paul Valéry Montpellier 3, pp. 207-217.

PDF : http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/35/30/03/PDF/Ben_hadj_salem_imaginaire_ferroviaire.pdf

BOURDIN A. (2010) « Vers la ville-gare ? » Pour paraître ouvrage sous la direction de J.J. Terrin, éditions Parenthèses.

DANG VU H. (2008) « Concevoir un espace de transit et de consommation : des modèles de gestion de site dans les gares parisiennes », LTMU, IFU, 18 p., p. 3.

DEQUAY D. (24 au 29 avril 2010) « Pourquoi la SNCF déraile » in l'hebdomadaire *Marianne* n°679.

GODARD X. (2001), « Pôles d'échanges actuels et en projet dans l'aire métropolitaine marseillaise », Cahiers VMT (Ville et territoires méditerranéens) n°1, p. 20.

HAENEL H. (2008) « Une organisation ferroviaire à la hauteur de nos ambitions » [en ligne], Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer.

PDF : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/prive/vignettes/pdf.png>

JEANNOT G. (1998) *Les usagers du service public*, Paris, PUF, Que sais-je ? 46 p.

KELLER F. (2009) *La gare contemporaine*. Sénat. Rapport à M. le Premier Ministre. 297 p.

LAOUSSE D. (2009) « Apprendre une ambiance ? Entre usages et appropriation » [en ligne], RATP département Prospective et Conception Innovantes, 4 p.

PDF : <http://www.cresson.archi.fr/PUBLI/pubCOLLOQUE/AMB8-5LAOUSSE.pdf>

LOMBARD D. (2008) *Le village numérique mondial – La deuxième vie des réseaux*, 2008, Ed. Odile Jacob, 231 p.

NIEDERCORN F. (12 mai 2010) « RFF fait sauter le bouchon ferroviaire bordelais » [en ligne], les Echos, WEB : <http://www.lesechos.fr>

PERRI P. (2009), *SNCF un scandale français*, Editions EYROLLES, Paris, 131 p.

TIRAOU L., TERRIN J.J. (2003) *Influence des technologies relatives aux ambiances sur la conduite de projet urbain : nouveaux métiers, nouveaux services*. Université de technologie de Compiègne. 185 p.

WAINTROP M. (2 mars 2008) « Les commerces entrent en gare » [en ligne], www.la-croix.com.

Dictionnaire *Le Petit Larousse illustré* (2001), Editions Larousse, p58, Paris.

Source audiovisuelle : Enquête exclusive « Retards, insécurité, grèves : guerre des nerfs à la SNCF », émission de M6 diffusée le dimanche 11 avril 2010 à 22 h 45.

Résumé

Pendant des années, la gare n'a cessé de jouer un rôle essentiel, stimulant l'aménagement urbain du quartier gare voire de la ville, en initiant souvent sa restructuration et sa métamorphose. Après avoir été délaissés aux alentours des années 1970, supplantés alors par la route et la voiture, le rail et les gares semblent à présent retrouver la place qu'ils occupaient durant leur âge d'or, notamment grâce au TGV.

La gare multimodale devient aujourd'hui le lieu de l'intermodalité capable de répondre aux besoins comme aux désirs de mobilité des citoyens, de plus en plus soucieux de transports doux et écologiques. Le rôle et la place de la gare sont d'autant plus essentiels, qu'ils se révèlent être une occasion extraordinaire de pouvoir faire évoluer l'aménagement urbain des quartiers gare et des villes.

De la gare en passant par la gare multimodale et ce jusqu'au pôle d'échanges multimodal à vocation nationale voire internationale, c'est toute la politique du transport qui peut être redynamisée, entraînant dans son sillage, un nouveau mode de concevoir et de construire la ville, conformément aux recommandations d'une politique de développement durable.

Mots clés : gare, développement durable, mobilité, pôle d'échanges multimodal, quartier gare, centralité, accessibilité, ambiances, sécurité, NTIC.