

TRANSPORTS PUBLICS

Comment développer l'intermodalité ?

■ **Désenclavement.** Améliorer la cohérence entre les différents réseaux de transport, en tenant compte des logiques de déplacement, telle est la préoccupation des autorités organisatrices de transport (AOT). Alors que l'Etat a sauvé le secteur automobile du naufrage, les collectivités territoriales doivent mettre la main au porte-monnaie pour déployer de nouveaux systèmes de billetterie interopérables et supprimer les ruptures de charge entre les modes (trains express régionaux TER, tramways, bus et métros). Des financements importants, qu'elles injectent en priorité en faveur du désenclavement des quartiers classés « politique de la ville ». En Ile-de-France, la dynamique Espoir banlieues prévoit une enveloppe de l'Etat de 240 millions d'euros, en faveur du développement des projets structurants – tangentielle nord, débranchement du T4 jusqu'au plateau Clichy-Montfermeil, etc. – à parité avec le financement de la région. En province, 260 millions d'euros soutiendront les projets de transports collectifs en site propre dans les quartiers sensibles, parmi lesquels figurent de nombreux bus à haut niveau de service.

■ **Des gares en 3D.** Le Grenelle de l'environnement et le sommet de Copenhague, de décembre, viennent booster les efforts des AOT, tandis que se profile l'ouverture à la concurrence de l'exploitation des TER,

attendue au printemps 2010. Conséquence : un regain d'intérêt pour le transport ferroviaire de voyageurs en général, qu'il s'agisse de la grande vitesse internationale, ouverte à la concurrence depuis le 13 décembre, ou du cadencement récent des TER. Les grandes gares font peau neuve, sous la houlette du Groupe Arep, prestigieuse agence pluridisciplinaire, filiale de la SNCF. A l'arrivée, si tout va bien, des gares en trois dimensions, baignées de lumière naturelle, reliées aux gares routières, dotées de parcs à vélos et de stations de véhicules en autopartage.

■ **Obstacles.** Mais les obstacles à l'intermodalité peuvent être politiques, techniques et financiers, rappelle le Groupement des autorités responsables de transport. Conflits politiques, obstacles normatifs en matière de billetterie, taux de couverture insuffisants en termes de recettes peuvent freiner les efforts déployés par les exploitants de réseaux de transport, pourtant animés des meilleures volontés. Et de citer le manque de normes en matière de billetterie, qui a pour effet de renchérir le coût des équipements lorsque différentes autorités organisatrices veulent mettre en place un système intégré. Reste la motivation de certains élus visionnaires, qui permet de dépasser les contradictions, pour le plus grand bonheur de l'usager.

Web Retrouvez les « compléments web » sur www.lagazette.fr

Dossier réalisé par **Claudine Farrugia-Tayar**



UN MOUVEMENT EN MARCHÉ

1 TRANSPORT FERROVIAIRE

La gare du Mans a été restructurée pour mieux organiser les échanges intermodaux à la sortie des trains. Les interconnexions s'effectuent désormais via une galerie transparente adossée à la gare existante.

2

TRAMWAY - BUS

Avec l'arrivée du tramway en 2007, le Groupe Arep a travaillé sur la lisibilité du parcours du voyageur et a créé une trémie au cœur de l'ancien hall de gare, afin de lui permettre des échappées visuelles.

3

STATIONNEMENT VÉLOS

Les parkings à vélos sont situés à proximité immédiate de la gare, sur le parvis. Ils sont abrités et sécurisés.

4

STATIONNEMENT VOITURES

Des parkings relais sont implantés dans le périmètre de la gare, de manière à faciliter le passage d'un mode à un autre (voiture au train, au tramway, au bus, au vélo, etc.).

Le voyageur au cœur des projets : revue de détail

Tramways, bus à haut niveau de service... de nombreux projets sont dans les cartons.

« Le Grenelle de l'environnement, le plan de relance et le Pacte automobile ont plaidé pour la voiture, pour la mobilité individuelle, les chiffres en témoignent », a déclaré Cyrille du Peloux, président de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP), lors des rencontres nationales du transport public à Nice du 25 au 27 novembre.

Déséquilibre ? De fait, le montant des aides de l'Etat pour l'appel à projets « transports collectifs en site propre » (TCSP), lancé dans le cadre du Grenelle de l'environnement, fin 2008, s'élève à 800 millions d'euros pour 50 projets retenus. Parallèlement, pour 2009, les sommes allouées à la voiture particulière s'élèvent à près de 2,5 milliards (390 millions dans le cadre de la prime à la casse, 960 millions dans le cadre du dispositif bonus malus, 212 pour le financement du



Supprimer les ruptures de charge entre les différents modes de transport pour réduire les temps de trajet, tel est l'objectif de l'intermodalité.

réseau routier, 900 dans le plan pour les « véhicules décarbonés »). De son côté, la filière transport public représente 330 000 emplois directs, tandis que le secteur automobile occupe à lui tout seul un Français sur dix. Déséquilibre ? Ou fin du diktat « ville sans voiture », qui a diabolisé l'automobiliste au tournant du troisième millénaire ? « Il ne s'agit pas d'opposer voiture particulière et

transport public, tous deux sont nécessaires, mais nous, professionnels de ce secteur, attendons de l'Etat un engagement ferme et persévérant, pour répondre aux défis de la mobilité et du changement climatique. Le sommet de Copenhague nous y invite », rappelle le président de l'UTP. Dans le détail, les projets retenus dans le cadre de l'appel à projets font la part belle aux tramways et à quelque 23 bus à haut niveau de service (BHNS). Cet indicateur confirme l'intérêt des pouvoirs publics pour les sites propres dédiés aux bus, qui permettent une forte amélioration de la qualité de service (vitesse commerciale, régularité) et une économie pour la collectivité. Soit 550 kilomètres de TCSP à réaliser dans un premier temps, la deuxième phase d'appel à projets devant être lancée au printemps 2010. Volet important de ce programme, le désenclavement des quartiers (*lire p.28*). Ainsi, le rapport 2009 de l'Observatoire national des zones urbaines sensibles laisse apparaître que les problèmes de circulation

CHIFFRES CLÉS

■ Sur les 881 milliards de voyageurs-kilomètres parcourus en 2008, la voiture en a assuré 82 %, les autobus et les autocars 5,5 %. Les trajets effectués l'ont été par la route pour 87 %, par le ferroviaire pour 11 % et par avion pour 1,5 %.

Source : Union routière de France.

■ 13,6 % d'offre kilométrique par habitant desservi de plus, en dix ans, (+ 16,2 % dans les grands réseaux, + 9 % dans ceux de 100 000 à 250 000 habitants et + 12,3 % dans les petits réseaux).

Source : UTP, chiffres du transport public urbain sur 133 réseaux de province, octobre 2009.

viennent en troisième position dans la perception négative que peuvent avoir les 4,5 millions d'habitants des quartiers « politique de la ville ». Derrière la mauvaise image et la délinquance... Un élément à rapprocher du taux de chômage plus élevé, dans ces quartiers : 16,9 % de chômeurs dans les ZUS, contre 7,5 % pour l'ensemble du pays.

Continuité territoriale. Une situation qui a conduit Fadela Amara, secrétaire d'Etat chargée de la Politique de la ville, à booster les chantiers de désenclavement de ces territoires, dans le cadre de la dynamique Espoir banlieues. Un budget de 260 millions d'euros est consacré à 37 projets structurants en province ; en Ile-de-France, la même somme, abondée à parité entre l'Etat et la région, soutiendra les projets, parmi lesquels le débranchement du tramway T4 jusqu'au plateau Clichy-Montfermeil (Seine-Saint-Denis), l'accélération des travaux sur la tangentielle nord, la création du tram-train à Massy-Evry (Essonne), et la réalisation du « barreau » de Gonesse, en Val-d'Oise (liaison RER D et B).

AVIS D'EXPERT

Jean Lenoir, vice-président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut)

« Il faut une meilleure coordination entre les autorités organisatrices »

« Tout d'abord, il y a un trop grand nombre d'autorités organisatrices de transport, et celles-ci doivent améliorer leur coordination. Par ailleurs, en règle générale, il faut des tarifications simplissimes. En même temps, le transport durable s'adresse à toutes les catégories d'usagers, c'est la raison pour laquelle il convient de le moduler : par exemple, quatre tickets pour une famille coûtent plus cher que le même trajet en voiture. Quant à la tarification intermodale, elle peut comporter des effets pervers : le tarif à un euro, combinant transports départemental et urbain peut être la meilleure et la pire des choses. En subventionnant l'autocar, on risque de pénaliser les TER. Enfin, concernant les primes "transport", les tarifs bas n'incitent pas les personnes à marcher ! En résumé, il faut faire juste et simple. Une tarification sociale doit être basée sur le revenu, et non sur le statut. »



ENTRETIEN **Roland Ries**, président du Groupement des autorités responsables de transport (Gart), maire de Strasbourg

« Nous n'avons pas eu de politique cohérente en matière de billettique »

Quelles sont les limites de l'intermodalité ?

L'intermodalité repose sur une idée philosophique, selon laquelle il existe des zones de pertinence pour chaque mode de transport. On ne me fera pas croire qu'un transport public classique peut relier tous les territoires de la métropole. Le transport public n'est pas en zone de pertinence universelle. Il a ses domaines, dans lesquels les déficits peuvent être supportables économiquement. L'intermodalité signifie que, pour un voyage, l'on puisse relier le passage d'un mode à un autre. Elle est un impératif catégorique : elle peut, donc elle doit. Mais il n'existe pas de solution miracle : les solutions sont composites. Les autorités organisatrices de transport [AOT] disent « on va privilégier tel mode et organiser le passage entre les modes ». C'est irréaliste. Chaque mode a son utilité, l'AOT doit avoir une boîte à outils « offres de transport », et une certaine volonté politique doit exister.

Quels sont les obstacles ?

Les obstacles à l'intermodalité peuvent être techniques et financiers. Pour qu'une tarification globale puisse s'instaurer, il faut travailler avec des chambres de compensation. De même, les entreprises ont tendance à se positionner à l'extérieur des périmètres de transport urbain, pour ne pas payer le versement transport. Or ces disparités fiscales pénalisent les collectivités et génèrent un aménagement déséquilibré du territoire. Les déséquilibres fiscaux engendrent des déséquilibres territoriaux. De nombreuses zones échappent au versement transport !

Comment parvenir à une billettique intégrée ?

La billettique a été mise en place avec des techniques différentes, en fonction des époques et des différents lobbies. Nous n'avons pas eu de politique cohérente sur ce point.

Propos recueillis par C. F.-T.

En outre-mer, les états généraux organisés de mars à juillet ont permis de braquer un projecteur sur les problèmes de continuité territoriale dans ces territoires. Daniel Tardy, rapporteur au Conseil économique, social et environnemental, relève, dans un rapport publié en septembre (1), que « la part des transports est deux fois plus importante dans la consommation des ménages ultra-marins que dans celle des mé-

nages de métropole ». L'offre limitée de transports collectifs et l'engorgement rapide des axes routiers sont les dénominateurs communs des DOM.

Réorganisation en cours. Très en pointe, l'île de la Réunion commence à tirer son épingle du jeu avec son projet de tram-train. Composé d'une seule rame longue de près de 40 mètres, il roulera à 40 km/h en

moyenne, et sa vitesse de pointe approchera les 100 km/h. En outre, a été inaugurée, en juin, la fameuse route des Tamarins, une prouesse sur le plan du génie civil, compte tenu du grand nombre d'ouvrages d'art réalisés. Ailleurs dans les collectivités d'outre-mer, la réorganisation des transports urbain et interurbain est en cours.

Au-delà, un sujet anime actuellement les esprits : celui de l'ouver-

ture à la concurrence de l'exploitation des trains express régionaux (TER), surveillée de près par les régions. En juin 2010, le sénateur Francis Grignon (Bas-Rhin) devrait remettre à ce sujet un rapport au secrétaire d'Etat chargé des Transports sur les questions sociales et techniques posées.

Concurrence régulée. Alors que depuis le 13 décembre 2009, les lignes ferroviaires internationales s'ouvrent progressivement à la concurrence, l'UTP rappelle « qu'en France, c'est une concurrence régulée qui s'appliquera pour les services ferroviaires régionaux : à savoir, une concurrence pour le marché et non sur le marché, l'ouverture se faisant par le biais d'appels d'offres, à l'ins-

50 projets retenus de transports collectifs en site propre, soit la création de 550 km.

tar de ce qui existe dans les transports urbains et interurbains». En ligne de mire : l'amélioration de la qualité du service. Les opérateurs entrants attendent de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (2) qu'elle octroie sans discrimination les « facilities », telles l'attribution des quais dans les gares, qu'elle délivre l'information sur les trains mis en service par les opérateurs autres que la SNCF, et que les services de base (salles d'attente, sanitaires) soient proposés aux voyageurs. Dans son rapport publié le 10 mars sur la gare contemporaine, la sénatrice Fabienne Keller (Bas-Rhin) suggère d'ailleurs de créer la fonction de « manager des gares », et recommande une nouvelle gouvernance de ces structures. ■

(1) « Infrastructures et développement durable des territoires : un autre regard, une autre vision ».

(2) Loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires, n° 2009-1503 du 8 décembre.

De la gare au pôle d'échanges

Lumière naturelle, rampes et matériaux nobles pénètrent dans la gare contemporaine, afin de livrer à l'usager un espace en trois dimensions.

« Les transports ont convergé souvent de façon anarchique, à la faveur d'un travail fonctionnel de branchements de réseaux sur l'espace historique de la gare, sans que soit réinventé l'espace piéton », reconnaît Etienne Tricaud, directeur général du Groupe Arep, agence qui a pour mission de restructurer les gares en pôles d'échanges. « Nous inversons la logique, en partant du piéton et en travaillant les infrastructures pour générer au cœur de ces réseaux un espace piétonnier, de visibilité et d'agrément. »

Les gares de Marseille, Strasbourg, Le Mans, Dijon ou Nantes sont passées sur les planches à dessin des architectes du Groupe Arep. Objectif : s'adapter aux nouveaux flux de voyageurs, générés par le récent cadencement des trains express régionaux et par l'arrivée de trains à grande vitesse.

Vision panoramique. Lumière naturelle, matériaux nobles, métal et verre viennent perturber le bel ordonnancement des gares historiques, tandis que se forme une troisième dimension, verticale. « Dans ces lieux complexes, l'espace doit parler de lui-même. L'idéal serait un pôle d'échanges sans signalétique, souligne Etienne Tricaud. La lecture du fonctionnement de la gare s'opère à travers les volumes. Grâce à la création d'atriums et de niveaux supplémentaires, l'usager peut avoir une vision panoramique, en trois dimensions, des services. »

En gare du Mans (Sarthe), l'Arep a créé un second niveau qui fonctionne comme une rampe, situé en



La restructuration de la gare de Dijon en centre d'interconnexions à fort potentiel constitue l'archétype des aménagements réalisés aujourd'hui dans ce domaine.

contrebas de la gare. Les chemins sont horizontaux ou verticaux, via des rampes, plus ergonomiques que les escalators pour les voyageurs encombrés de valises. « C'est confortable pour tout le monde. Les rampes peuvent avoir une déclivité maximale de 5 %, pour les personnes à mobilité réduite, ou de 10 %. Dans ce cas, nous prévoyons des ascenseurs pour ces personnes. » Adossée à la façade de la gare, une galerie conduit directement à la gare routière.

D'ici à 2030, les grandes gares devraient accueillir quatre fois plus de voyageurs.

Dans son rapport publié le 10 mars 2009 sur la gare contemporaine, la sénatrice Fabienne Keller prévoit que d'ici 2030 les grandes gares accueilleront quatre fois plus de

voyageurs, et deux fois plus en Ile-de-France. Cependant, le fractionnement des acteurs – propriétaires, autorités organisatrices de transport, exploitants et gestionnaires de parkings, commerçants, loueurs de vélos et de voitures – a pour conséquence de rendre difficile le travail sur le foncier et d'alourdir les procédures administratives.

Recomposition. L'arrivée de la grande vitesse, et l'ouverture à la concurrence des lignes ferroviaires internationales de voyageurs depuis le 13 décembre entraînent une recomposition des gares. Celle de Cologne (Allemagne), par exemple, adopte la typologie du « hub » (*), observe déjà Olivier Poitrenaud, directeur général de Thalys international. « Dans toutes les grandes gares – Paris, Bruxelles, Cologne –, le développement des « hubs » liés à la grande vitesse a des conséquences positives. Un flux plus important, davantage de correspondances, en

conséquence plus d'opportunités de développement pour les services. » Le modèle de hub Aéroports de Paris tend à se développer. »

Dans cette mouvance « aéroportuaire », des chaînes hôtelières internationales reconsidèrent leurs implantations. Hubert Sowka, public relations manager de Marriott, explique que « pour l'implantation des nouveaux hôtels, nous choisissons des lieux disposant d'une infrastructure de transport très développée, ou appelée à se développer. La facilité et la rapidité d'accès d'une ville sont devenues primordiales à son développement. Désormais en effet, le succès d'un hôtel 4 ou 5 étoiles est lié à son implantation à proximité immédiate des connexions de trafic, et à côté des importants lieux touristiques. Après plusieurs décennies de déclin, la gare redevient le centre d'un territoire urbain à fort potentiel... ■

(*) Le « hub » désigne une plateforme de correspondances.

L'intermodalité de demain

L'évolution de la billettique, l'information numérique et la tarification intermodale pourraient faire croître le nombre d'utilisateurs.

« Il y a cinq ans, les cahiers des charges des appels d'offres portaient sur les transports; aujourd'hui, les deux tiers sont axés sur la mobilité. » Pas de doute, pour Bruno Gazeau, secrétaire général de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP), ce changement d'orientation est lourd de sens. Savoir gérer le passage d'un mode à un autre en s'appuyant sur les techniques de pointe, l'information au voyageur et la coopération entre les autorités organisatrices de transport (AOT) devient un exercice de style. Pour l'exploitant qui dispose d'une compétence dans le transport urbain et interurbain, l'exercice est aisé. Et l'autorité organisatrice qui saura travailler en bonne intelligence avec les AOT dites de « second rang » marquera des points.

Tarification unique. Ainsi, en Provence-Alpes-Côte d'Azur (Paca), malgré le manque de fiabilité notoire des TER – la SNCF devrait verser, pour 2009, quelque 9 millions d'euros de pénalités –, les élus provençaux ont lancé une expérience-pilote de tarification intermodale. Depuis le 1^{er} janvier 2008, toutes les lignes urbaines et interurbaines de tram et de bus des Alpes-Maritimes sont accessibles avec un seul titre, le Ticket azur à 1 euro, grâce à un accord passé avec l'ensemble des AOT du département. Plus novateur encore: la communauté urbaine Nice-Côte d'Azur et le conseil général ont créé une direction des transports mutualisée. Début 2010, grâce à la carte Azur multitransports, le voyageur pourra accéder à tous les transports en commun, sur



Présenté aux 22^{es} rencontres du transport public en novembre, l'écran interactif Disco permet d'enrichir en temps réel et à distance l'information aux voyageurs (temps d'attente, lignes déviées, plans de travaux).

l'ensemble des réseaux du département. Coût de l'opération: 12 millions d'euros financés à parité par le conseil général d'un côté, les sept AOT de l'autre. Comme l'explique Yvette Lartigau, à la tête de la direction unique, « la création du tarif intermodal unique est née grâce à

Le développement de la billettique interopérable se heurte aux obstacles normatifs.

la cohésion existant entre les AOT ». Prochaine étape, la mise en place d'une billettique interopérable avec la principauté de Monaco. « La carte Azur permet de donner une image unique, c'est un élément fort complété par la livrée unique des réseaux. Grâce à une billettique intermodale, la possibilité de trajets TER sera intégrée dans ce titre unique. » Bilan: une fréquentation en hausse

cette année de 35 % sur le réseau de transport de l'agglomération, et de 15 % sur les cars du réseau. Alain Dekokère, responsable intermodalité Keolis au sein du GIE Inter'actions (Effia-Keolis-SNCF), a suivi la mise en place du « calculateur de correspondances idéales », baptisé Inter'Jonxion. Grâce à ce logiciel, dans les pôles d'échanges de Dijon (Côte-d'Or) ou d'Aix-les-Bains (Savoie), le voyageur est assuré d'une correspondance de cinq à quinze minutes entre le train et le bus (ou le car). « Avec cet outil, 60 % de nos lignes présentent des correspondances idéales; nous bâtissons aussi des correspondances garanties pour les TER et les trains de grandes lignes. » A Dijon, une agence multimodale a été déléguée à Effia, pour les ventes de billets TER et sur les autres réseaux. « Notre gros chantier est d'offrir au voyageur dans les gares autant d'informations dynamiques partagées à sa sortie qu'à son entrée dans ce lieu. »

Reste que si les systèmes d'information progressent à grand pas, le développement de la billettique interopérable se heurte aux obstacles normatifs.

Le prix fort. Comme le déplore Romuald Bogoy, chargé de mission systèmes à Transdev, « les premiers réseaux qui ont fait le choix des clés logicielles multimodales doivent suivre toutes les évolutions des autres réseaux et AOT. Ceux qui partagent les clés de l'interopérabilité doivent suivre sur le plan financier. De plus, la normalisation n'est pas allée jusqu'au bout: sur les échanges cartes-valideurs, il existe le standard Calypso. En revanche, il n'existe aucune norme sur les échanges valideurs-systèmes centraux. Or si l'on pouvait normaliser ces échanges, l'AOT pourrait lancer un appel d'offres ouvert ». Victimes de la stratégie des industriels, et des lacunes normatives, les AOT en sont réduites à payer le prix fort... ■ >

Les transports publics, enjeu majeur du désenclavement des quartiers

Articuler urbanisme, habitat et transports publics dans les quartiers sensibles relève parfois du parcours du combattant.

Eloignés des bassins d'emplois, des services publics et des loisirs, les habitants des quartiers dits « politique de la ville » sont trop souvent pénalisés par des réseaux de transport poussifs, polluants et peu performants. Dessertes improbables, vitesse commerciale des lignes de bus à un chiffre... lorsqu'elles existent! Résultat, comme le martèle depuis plusieurs mois la secrétaire d'Etat Fadela Amara, « on peut faire toutes les politiques que l'on veut, si on ne désenclave pas, les résultats escomptés ne seront pas au rendez-vous ». Pourtant, réunir les différents acteurs autour d'une table et les persuader d'adopter une approche intégrée de la mobilité paraît plus difficile que de travailler techniquement sur un tracé de tramway ou un nouveau module de graphicage pour les bus. C'est, du moins, la

vision des élus qui ont dans le périmètre de leur commune des quartiers griffés « Anru » (Agence nationale pour la rénovation urbaine).

« Paix sociale ». A l'arrivée pourtant, Bernard Rivalta, président du Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (Sytral), reconnaît que « le tramway de Lyon, qui dessert le quartier des Minguettes, a permis de lancer des opérations d'accession à la propriété, dans la zone d'aménagement concerté Armstrong. Pour les primo-accédants par exemple, il était important que le tram relie les pôles culturels, les espaces verts et les lycées. Il fallait aussi que les jeunes puissent se rendre à l'université ».

Au conseil régional d'Ile-de-France, le vice-président Serge Méry recense neuf projets de tramway concernant

les élus de quartiers sensibles. « Ces quartiers prioritaires, qui ont besoin de modes de transport lourds, trouvent dans l'arrivée du tram un nouvel espoir. C'est la clé de la paix sociale. » Pour Claude Dilain, maire de Clichy-sous-Bois (Seine-

Saint-Denis), « l'enclavement physique reste synonyme d'enclavement culturel ». Autre exemple de fracture territoriale? L'habitant de Montfermeil (autre ville séquanodionysienne) qui se rend à l'aéroport Charles-de-Gaulle, à Roissy (Val-d'Oise), est obligé de passer par Paris et supporte donc de nom-

breuses ruptures de charge avant d'arriver à bon port...

Difficile pourtant de mettre en phase les logiques d'acteurs. « Lors des discussions pour nos conventions de rénovation urbaine, nous examinons toutes les formes de mobilité, souligne Pierre Sallenave, directeur général de l'Anru. Car nous voyons bien la corrélation entre la richesse et le nombre de personnes qu'il est possible de rencontrer en une heure pour un Francilien. Pour l'habitant, les limites ne doivent pas être le quartier, mais le bassin de vie. Il est important aussi de ne pas bannir la mobilité en voiture et de lui restituer une capacité qui s'est dégradée. Cela passe par de nouvelles infrastructures de desserte. Exemple: le quartier Malakoff, à Nantes (Loire-Atlantique, dans lequel l'intermodalité passe aussi par la mise en sécurité des piétons,

Les extensions de ligne pour relier les quartiers de périphérie font l'objet d'un double conventionnement.

ENTRETIEN **Serge Méry**, vice-président du conseil régional d'Ile-de-France et du Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif)

« Une démarche expérimentale unique en France »

Quelle réflexion préside à la création d'un site-pilote d'aménagement global en zone sensible ?

A l'origine, il s'agissait de prolonger la ligne 11 du métro parisien, depuis son terminus actuel, Mairie des Lilas, jusqu'à Rosny-sous-Bois-Perrier, permettant ainsi une liaison avec le RER E. Mais la région Ile-de-France a souhaité en faire un site-pilote d'aménagement global autour de stations de métro. Elle a proposé à ses partenaires – collectivités (*), Caisse des dépôts, Stif, Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France (Iaurif), Etablissement public foncier d'Ile-de-France – une démarche expérimentale unique en France : imbriquer la création de cette infrastructure de transports avec les projets d'aménagement portés par les communes.

Quelle méthode avez-vous adoptée ?

Nous nous sommes appuyés sur le schéma directeur de la région. Le 27 novembre, Jean-Paul Huchon a fait voter par les élus régionaux la « charte pour un territoire durable autour du prolongement de la ligne 11 ». Objectifs : assurer le lien entre les sites urbains et les sites paysagers, et mettre en place des logiques de densification de logements à proximité de la ligne.

Quel est le calendrier et quels sont les enjeux ?

Sur 6 kilomètres de prolongement de métro, 5 nouvelles stations vont être créées. Les communes ont confirmé le rythme de créations de logements – 1 400 logements par an sur cinq ans. Chaque partenaire a affirmé sa stratégie. La région investira 1 milliard d'euros, dans le cadre du contrat de plan. Les travaux commenceront en 2013 et s'achèveront fin 2018.

(* Les Lilas, Montreuil, Noisy-le-Sec, Paris, Romainville et Rosny-sous-Bois, conseil général de Seine-Saint-Denis.



G. ROLLE/REA

par la création de places de stationnement, la sécurisation des parcs à vélos. Désormais, nous intégrons dans nos conventions la qualité de service des transports, afin que les horaires correspondent aux besoins des habitants. Et les contrats locaux de sécurité doivent intégrer la sécurisation des déplacements.»

La méthode de l'Anru est claire: les extensions de ligne pour relier les quartiers de périphérie (c'est le cas à Bordeaux et Toulouse) font l'objet d'un double conventionnement, c'est-à-dire que l'Agence de financement des infrastructures de transport de France et l'autorité organisatrice de transport signent une convention et, parallèlement, un avenant à la convention de rénovation urbaine. «C'est l'entrée urbaine qui prévaut, tranche Pierre Sallenave. A travers cette articulation, nous essayons de décloisonner les mentalités.»

Projets à revoir. Parfois, cette méthode conduit à repenser le projet de rénovation urbaine. Et le directeur général de citer l'exemple de la ville de Brest (Finistère), contrainte de remanier son projet urbain «autour» de son futur TCSP (un tramway), ce qui a pour effet de retarder le dossier... Ou Reims (Marne), qui développe une approche intégrée du projet urbain et du transport, et signe un contrat de concession de trente-quatre ans, visant la construction du TCSP et l'aménagement de l'espace, avec l'arrivée d'une nouvelle gare.

Reste que pour le porte-parole de l'Anru, le principal obstacle est «le non-dit sur l'importation de l'insécurité dans les quartiers limitrophes». A un moment où les débats sur l'instauration d'un Grand Paris se multiplient, faut-il rappeler que l'enjeu est la création de quelque quarante gares, pour desservir les zones de rénovation urbaine, et les autres quartiers franciliens en général? ■



De g. à dte: Clément Rossignol, vice-président de la CUB, André Lassansaa, directeur délégué de la Saemcib, Philippe Chuchoche, chef de projet à la mairie de Bègles, et Jean-Etienne Surlève-Bazeille, adjoint à l'urbanisme.

BÈGLES

Après le combat, la coopération entre acteurs



24 000 habitants
(Gironde)

Maire: Noël Mamère
(Les Verts)

L'ENJEU
Obtenir de la communauté urbaine de Bordeaux le prolongement du tramway dans les quartiers sensibles.

LA SOLUTION
Le tramway dessert les deux quartiers «Anru» et, à terme, le nouveau lycée professionnel et le territoire inscrit dans la future opération d'intérêt national (260 hectares sur 760).

«**S**ans la pugnacité du maire, nous n'aurions probablement pas de tramway à Bègles aujourd'hui», confie Jean-Etienne Surlève-Bazeille, adjoint à l'urbanisme et à la planification urbaine. Une approche «intégrée» a donc été développée entre les acteurs, combinant requalification de friches industrielles, construction d'un quartier et arrivée du tramway dans les quartiers «politique de la ville».

Ancrage territorial. Cette dynamique a aussi entraîné la construction d'une «locomotive urbaine» telle qu'un lycée professionnel sur le tracé du tramway, et l'inscription d'une partie de la commune dans l'opération d'intérêt national (OIN) décidée en novembre. De quoi réjouir André Lassansaa, directeur général délégué de la Saemcib (Société anonyme d'économie mixte de construction immobilière de Bègles), Clément Rossignol, vice-président de la communauté urbaine de Bordeaux (CUB), et Jean-Etienne Surlève-Bazeille. «Il était important de convaincre la CUB de s'ancrer sur le territoire, explique ce dernier. Nous voulions que le terminus du tramway bordelais soit accroché au quartier de

rénovation urbaine Terres-Neuves.» «Ce qui était difficile politiquement ne l'était pas techniquement, car il suffisait de construire cent mètres supplémentaires de lignes de tram, pour que la commune ne soit plus coupée par le boulevard-ceinture, et que ses habitants accèdent à la ville-centre», poursuit André Lassansaa.

Colonne vertébrale. Une fois cette balafre urbaine cicatrisée, la ligne de tramway devient la colonne vertébrale de la commune: les habitants, en particulier ceux de Terres-Neuves, pourront à terme rejoindre la gare Saint-Jean, la place des Quinconces, le centre commercial Bordeaux-Lac et, dès 2013, le nouveau lycée professionnel ou le futur stade de rugby... En changeant de focale, les élus ont préfiguré le développement de leur territoire: «En 2016, la gare Saint-Jean, déjà desservie par le tram, le sera par la LGV. Soit un trafic multiplié par quatre. Une réflexion est menée actuellement sur la transformation de la gare de Bègles en gare intermodale, car la création de l'OIN vient de changer la donne», expliquent l'ensemble des acteurs, soucieux de créer des flux et des emplois sur leur territoire.