

# 20 villes moyennes témoins

EXPÉRIMENTER AVEC L'ÉTAT UNE CONDUITE RENOUVELÉE DE L'ACTION PUBLIQUE

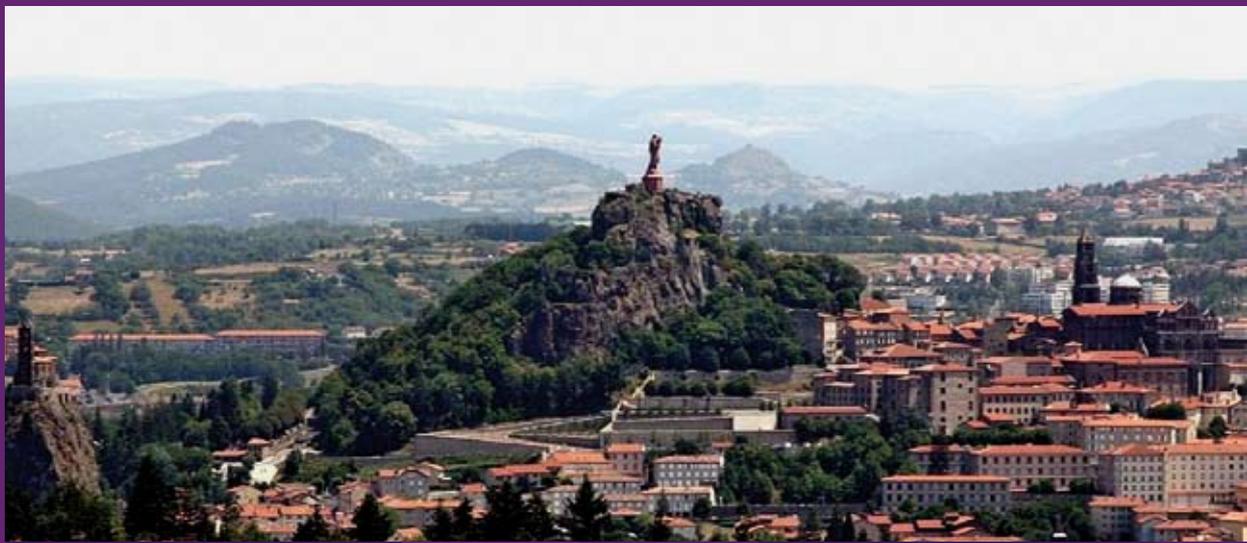
## RENCONTRE NATIONALE

Transports et accessibilité des villes moyennes:  
de l'interrégional aux quartiers de gare

## ● LES ACTES ●

Le Puy-en-Velay / 11 septembre 2009





# Programme

## ■ ACCUEIL

**MICHEL JOUBERT**, Président de la Communauté d'agglomération du Puy-en-Velay

**GÉRARD ROCHE**, Président du Conseil général de la Haute-Loire

## ■ INTRODUCTION

PAGE 04

## ■ OUVERTURE

PAGE 05

**LAURENT WAUQUIEZ**, Maire du Puy-en-Velay, Secrétaire d'État chargé de l'emploi

**PIERRE DARTOUT**, Délégué interministériel de la DIACT  
« L'enjeu des villes moyennes pour l'aménagement du territoire »

## ■ 1<sup>RE</sup> TABLE RONDE

PAGE 10

### L'ACCESSIBILITÉ DES VILLES MOYENNES

- **LAURENT WAUQUIEZ**, Maire du Puy-en-Velay, Secrétaire d'État chargé de l'emploi
- **GUILLAUME PEPY**, Président de la SNCF
- **PIERRE-ANTOINE LEVI**, Premier adjoint à la maire de Montauban
- **RENÉ SOUCHON**, Président de la région Auvergne
- **HUBERT DU MESNIL**, Président de RFF
- **ANDRÉ PAMBOUTZOGLOU**, Vice-président Infrastructures et Transports de la région Limousin
- **YVES MASSENET**, IGPC, Superviseur de la mission « Transports, communications et déplacements pour le Massif Central »
- **DANIEL BEHAR**, cabinet ACADIE - Animation

## ■ 2<sup>E</sup> TABLE RONDE

PAGE 24

### QUARTIERS DE GARE : PÔLES D'ÉCHANGES ET CENTRALITÉS URBAINES DANS LES VILLES MOYENNES

- **BRUNO BOURG-BROC**, Maire de Châlons-en-Champagne, Président de la Communauté d'agglomération Cités-en-Champagne
- **RENÉ DOUCET**, Premier Adjoint au Maire de Châlons-en-Champagne
- **FABIENNE KELLER**, Sénatrice du Bas-Rhin, auteur du rapport au Premier Ministre « La gare contemporaine »
- **HUBERT DU MESNIL**, Président de RFF
- **CHRISTIAN GRIMBERT**, Président de la Communauté de l'agglomération creilloise
- **LAURENCE EYMIEU**, Directrice du développement, Gares et connexions, SNCF
- **PRISCILLA DE ROO**, DIACT - Animation

## ■ CLÔTURE

PAGE 37

**MICHEL MERCIER**, Ministre de l'espace rural et de l'aménagement du territoire



C'est au Puy-en-Velay, au cœur de la Haute-Loire, que la Communauté d'agglomération du Puy-en-Velay, la DIACT et la Fédération des maires des villes moyennes ont organisé la Rencontre nationale de restitution de l'expérimentation « 20 villes moyennes témoins » portant sur « Transports et accessibilité des villes moyennes : de l'interrégional aux quartiers de gare ».

Les participants auront commencé la journée par des travaux pratiques : se rendre au Puy-en-Velay est en soi une leçon de choses en matière d'accessibilité, qui laisse le temps de s'imprégner des extraordinaires paysages traversés et de se laisser éblouir par les charmes d'une ville riche d'histoire et de trésors naturels et culturels.



**Laurent Wauquiez, maire du Puy-en-Velay, secrétaire d'État chargé de l'emploi, souligne le caractère emblématique, voire initiatique, du chemin vers le Puy, et, à la suite de Michel Joubert, président de la communauté d'agglomération et de Gérard Roche, président du conseil général, ouvre la Rencontre - citant Robert Louis Stevenson, grand randonneur :**

**« En vérité, je ne voyage pas pour atteindre un point précis, mais pour marcher, simple plaisir de voyageur ».**

Au-delà de ce plaisir de marcher, les problématiques d'accessibilité sont devenues décisives pour l'avenir des villes moyennes, et c'est bien ce qu'entendent décrypter les expérimentations menées par vingt villes moyennes à l'initiative de la DIACT sur les thèmes de l'enseignement supérieur, de la santé, de l'accessibilité et du renouvellement des centres urbains.

En ce qui concerne la Haute-Loire, tiraillée entre deux régions, le travail en commun entre tous les partenaires, y compris la SNCF et RFF, s'est avéré décisif et a permis de dégager un impératif : si, dans le prolongement des expériences, le but est de décliner une politique nationale en direction des villes moyennes, il faut fédérer les bonnes pratiques, faire preuve de volontarisme et définir une véritable politique d'aménagement du territoire. L'histoire de la Haute-Loire est exemplaire : voilà trente ans, son destin n'était pas scellé, il a fallu se battre pour renforcer son accessibilité - l'histoire aurait pu s'écrire comme celle de la Lozère... La RN 88, depuis Lyon, a permis de désenclaver les Ponots, et la RN 102, vers Clermont-Ferrand, viendra compléter ce désenclavement routier. Sans ces efforts, la Haute-Loire aurait connu un déclin économique, alors qu'aujourd'hui la population s'accroît.

Maintenant, il faut définir une politique volontariste pour le transport ferroviaire et aérien. La ligne Le Puy-Firminy est la deuxième ligne d'Auvergne, s'enchaînant ensuite avec la ligne Firminy-Saint-Étienne-Lyon.

On en conclut aisément que la fatalité peut être contournée par une politique volontariste, et que les transports sont une des pierres angulaires de l'aménagement du territoire. Contrairement aux idées reçues, l'aménagement du territoire n'est pas né dans l'urbain : on fait référence au passé romain et grec des cités. Mais Grecs et Romains avaient soigneusement réfléchi et construit leurs réseaux de transport.

Deux enjeux nouveaux se dessinent pour les villes moyennes :

- la nouvelle attractivité des territoires ruraux et des villes moyennes, qui peuvent proposer, en même temps, emplois et cadre de vie satisfaisant - à condition que la problématique des transports soit clairement résolue ;
- le développement durable : avec la taxe carbone, le risque serait grand que les villes moyennes soient pénalisées, si elles n'ont pas développé de transports publics à longue distance et de proximité. Il y a tout intérêt à prendre cette question à bras-le-corps.

« CES EXPÉRIMENTATIONS ONT PERMIS DE FÉDÉRER TOUT LE MONDE : NOUS SOMMES DANS UN DOMAINE OÙ LE PARTAGE DES COMPÉTENCES EST UNE QUESTION CENTRALE

LAURENT WAUQUIEZ

La crise ajoute un défi : éviter que l'activité économique ne se concentre dans les grandes agglomérations, là où peuvent coexister centres de recherche et pôle de haute technologie. Une politique des transports bien conçue devrait permettre aux villes moyennes de relever ce défi économique.

L'aménagement du territoire serait devenu inutile ? Une affaire réglée ? En matière d'accessibilité, on n'aurait plus rien à faire ? Telle n'est pas la conviction de Laurent Wauquiez : « Ce discours est criminel, du même ordre que celui de la « fin de l'histoire ». L'enjeu des villes moyennes avait été pris en compte dans les années 70, il doit revenir sur le devant de la scène : c'est un enjeu républicain. »

### Extraits du discours introductif de Laurent Wauquiez, Secrétaire d'État chargé de l'emploi, maire du Puy-en-Velay

- *« Ceux d'entre vous qui ont eu l'audace de prendre le train pour venir jusqu'ici depuis une autre ville moyenne auront très vite compris l'impérieuse nécessité d'un colloque comme celui qui nous réunit aujourd'hui... C'est parfois un parcours initiatique digne de celui des pèlerins de Compostelle ! L'auteur de L'Île au trésor, Robert Louis Stevenson, qui s'est livré, il y a près d'un siècle et demi, à une petite promenade de 200 km à pied dans la région du Puy, avait tout compris quand il disait : « En vérité, je ne voyage pas, moi, pour atteindre un endroit précis, mais pour marcher : simple plaisir de voyager ». Je suis donc très heureux d'accueillir ceux qui ont su concilier le « plaisir de voyager » et le désir d'« atteindre un endroit précis », et qui sont parvenus jusqu'à nous ! »*
- *« J'aimerais d'abord rappeler rapidement que cette rencontre est l'aboutissement d'une expérimentation lancée par la DIACT sur 20 villes moyennes témoins, il y a deux ans et demi, en mars 2007. L'objectif de cette initiative était clair : premièrement, établir un diagnostic dans quatre domaines principaux : l'enseignement supérieur, la santé, le renouvellement urbain, l'accessibilité et les transports ; puis, à partir de ces diagnostics précis, identifier clairement les priorités de l'action publique à destination des villes moyennes. »*
- *« Ce que j'aimerais souligner d'emblée, c'est que le pari est réussi. Au-delà des résultats au cas par cas, l'expérimentation a permis de resserrer les liens entre les différents partenaires locaux, de faire dialoguer à un rythme régulier les services, les infrastructures et les élus : le conseil général, la communauté d'agglomération, le conseil régional, mais aussi les acteurs économiques et associatifs et les organismes de transports - je pense en particulier à Réseau ferré de France, qui a investi beaucoup d'énergie dans ce travail.*
- *La réunion d'aujourd'hui, à laquelle vous avez massivement répondu présent, est un symbole fort de notre volonté à tous de coordonner nos énergies et nos compétences pour faire avancer une question qui engage la qualité de vie de nos concitoyens et le dynamisme de nos territoires. Car la condition sine qua non pour fluidifier les déplacements, c'est que les différentes autorités articulent leurs actions.*
- *Cette réunion est un aboutissement, mais elle est aussi un point de départ. Maintenant que les acteurs locaux des villes moyennes se sont mis d'accord sur les objectifs et sont en ordre de bataille, nous pouvons enclencher la vitesse supérieure. Le but de notre réunion, c'est d'ouvrir notre cercle à l'échelon national : la question qui va nous occuper ce matin, celle de l'accessibilité des villes moyennes, ne peut pas en effet se résoudre entièrement au plan local.*

- Dans le cadre du plan de relance porté par le Président de la République, 300 millions d'euros supplémentaires ont été attribués au transport ferroviaire, dont 132 millions pour réaliser les opérations du volet ferroviaire des Contrats de Projets Etat-Régions (CPR). Le chef de l'État a également souligné qu'il attendait des entreprises publiques qu'«elles anticipent leurs investissements futurs» et consacrent 4 milliards d'euros de plus qu'en 2008 à la production d'énergie et à la modernisation des réseaux.
- Mon message est clair: il est crucial d'engager au plus vite une discussion approfondie avec les décideurs nationaux pour voir comment traduire concrètement nos objectifs sur le terrain. Je pense à l'État bien sûr - le ministre de l'espace rural et de l'aménagement du territoire, Michel Mercier, viendra clore cette réunion, mais aussi aux opérateurs techniques, comme la SNCF, dont nous attendons beaucoup.
- L'enjeu est majeur. Il s'agit, ni plus ni moins, d'investir pour passer de la France du XX<sup>e</sup> siècle à la France du XXI<sup>e</sup> siècle. Il faut donner un coup de jeune au territoire français car le contexte a changé. Je ne sais pas si, comme le dit Jacques Attali, nous sommes entrés dans une «ère nomade», mais personne ne contestera que la mobilité n'a jamais été aussi importante et que le retour des citoyens vers les territoires ruraux ne ralentit pas. Dans les années 70, on considérait comme normal que les 200 villes moyennes françaises ne bénéficient que de manière lointaine du rayonnement de la métropole voisine, selon une logique proche de ces cercles concentriques que forme un caillou jeté dans l'eau. On considérait sans sourciller que certains territoires devaient concentrer la plupart des infrastructures et être bien desservis, tandis que d'autres le méritaient moins: en gros, si la nature les avait entourés de montagnes, il fallait laisser faire la nature!
- Tout le monde aujourd'hui, et pas seulement les élus des villes moyennes ici présents, sera d'accord là-dessus: les villes moyennes ont trop longtemps été victimes de ce type de préjugé. La ville moyenne n'est plus, si je puis dire, le maillon faible du territoire français, mais un maillon fort, un point nodal, charnière, entre l'échelle locale et l'échelle nationale. Au cercle vicieux dans lequel on a voulu l'enfermer, il faut substituer un cercle vertueux.
- Pour des raisons d'équité républicaine entre les territoires d'abord: pourquoi un habitant de la campagne n'aurait-il pas droit de se rendre à la préfecture en utilisant les transports publics, comme peut le faire le citoyen qui vit en banlieue d'une grande ville? C'est absurde! Proposer une interconnexion entre le train et le bus par exemple, c'est donner envie aux gens de venir s'installer dans des lieux où il fait bon vivre, mais qui sont paradoxalement menacés de désertification; c'est contribuer à une répartition plus harmonieuse des populations sur l'ensemble du territoire.
- L'enjeu est aussi écologique. À un moment où les discussions sur la taxe carbone s'étaient en première page des médias, permettre aux gens de laisser leur voiture au garage pour aller travailler, c'est aussi agir pour la planète que nous voulons laisser à nos enfants.
- Alors, bien sûr, on n'a pas manqué de nous dire: «est-ce bien sérieux de s'occuper d'une telle question alors qu'on traverse une crise sans précédent depuis la seconde guerre mondiale?» Des esprits bien intentionnés ont voulu nous convaincre qu'il valait mieux régler d'abord les problèmes urgents, aider les gens à trouver ou à retrouver du travail; et qu'ensuite on pourrait réfléchir à la manière d'améliorer l'accessibilité des villes moyennes et l'attractivité de leur centre-ville.
- Je le dis tout net: faire comme si le problème de la crise et celui de l'accessibilité des villes moyennes étaient deux problèmes différents, c'est raisonner avec la tête vissée sur le guidon. Car ouvrir les villes moyennes sur leur environnement proche et lointain, c'est accélérer leur développement économique et touristique, et donc créer des opportunités d'emploi. Quand je vois qu'au Puy, la saison estivale a battu tous les records d'affluence touristique, je me dis que ce serait dommage de ralentir la cadence sous prétexte que c'est la crise. Au contraire, c'est justement parce que c'est la crise qu'il faut accélérer la mise en œuvre concrète des résultats de l'expérimentation! (...)

J'aimerais, pour terminer, évoquer brièvement le cas du Puy, parce que c'est celui que je connais le mieux bien sûr, mais aussi parce qu'à mon sens, c'est un exemple intéressant du type d'action qu'on peut mettre en œuvre pour sortir nos territoires ruraux de la chape de plomb sous laquelle on les a trop longtemps laissés.

Dans le cadre de l'expérimentation menée au Puy, nous avons travaillé en collaboration avec la région Auvergne et la région Rhône-Alpes pour améliorer l'accessibilité de la Haute-Loire. L'enjeu majeur auquel nous sommes confrontés, c'est d'accroître l'attractivité de la ville auprès du formidable gisement que constituent les touristes d'affaires, les pèlerins et les randonneurs, et aussi de faciliter les déplacements entre les régions et la vie économique au quotidien.

Dans l'ordre des priorités que nous avons établies figure d'abord l'amélioration de la desserte vers Saint-Étienne, Lyon et Paris; ensuite viennent le contournement du Puy et l'amélioration de la RN 102. Mais améliorer les liaisons routières ne sera pas suffisant. L'amélioration des transports ferroviaires est pour nous une question centrale. Notre objectif principal, c'est de mettre le Puy à 4 heures de Paris. Grâce à une convention signée entre la SNCF et le Conseil régional, la ligne Le Puy-Saint-Étienne va bénéficier de nouveaux horaires, et des trains directs vers Lyon vont être mis en place. Nous étudions également la possibilité d'affréter des bus pour rejoindre le départ du TGV à Saint-Étienne car le TER met de 1h20 à 1h30 alors qu'avec le bus ou la voiture, il faut compter 1h05. Mais le vrai changement viendrait de l'extension du TGV jusqu'à Firminy, qui permettrait de gagner un quart d'heure de trajet et que Saint-Étienne ne soit plus un cul-de-sac.

Nous avons bon espoir que les choses bougent car nous avons obtenu que le plan de relance permette d'anticiper le lancement du plan rail en Auvergne. Nous avons signé ce plan en février 2009 et nous ne pensions pas que les travaux démarreraient dès cette année. Grâce aux 17 millions d'euros que nous avons obtenus de l'État, nous avons pu accélérer les études et engager les travaux il y a quelques mois. Ceux du tunnel de Fix sont déjà terminés et je me réjouis que ceux de la ligne Clermont-Nîmes, très emblématique, pour laquelle les élus locaux se sont beaucoup battus, commencent avant la fin septembre.

Je le répète: cette réunion est moins un aboutissement qu'un point de départ pour un dialogue renouvelé entre les collectivités locales, l'État et les opérateurs techniques de transports. L'aménagement du territoire a besoin d'un nouveau souffle, d'une stratégie de développement résolument tournée vers le long terme. Profitons donc de cette belle journée pour échanger nos bonnes pratiques et coordonner nos actions. Car c'est seulement ainsi que nous parviendrons à montrer qu'il est possible de concilier qualité de vie et compétitivité économique.»

# L'ENJEU DES VILLES MOYENNES POUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

## CONCILIER QUALITÉ DE LA VIE ET COMPÉTITIVITÉ ÉCONOMIQUE



**Pierre Dartout, délégué interministériel à l'aménagement et à la compétitivité des territoires (DIACT), prend le relais : « Pourquoi l'aménagement du territoire s'intéresse-t-il aux villes moyennes ? » Depuis 1975, les territoires ont beaucoup changé, les attractivités se sont déplacées, avec des évolutions économiques et démographiques qui ont pu être favorables, de manière inégale, aux villes moyennes et aux territoires ruraux.**

Les politiques d'aménagement du territoire doivent concilier deux objectifs : celui de la qualité de la vie, celui de la compétitivité et du développement économique, conciliation plus facile dans les villes moyennes. On ne peut continuer à penser à travers les oppositions urbain-rural, métropoles-villes moyennes et petites villes-campagne. Les territoires fonctionnent de manière de plus en plus imbriquée, pour mille raisons : les transports, la mobilité, internet, les nouvelles technologies... La logique est celle des alliances et des continuités entre territoires. Les métropoles ne peuvent fonctionner seules, en vase clos, elles ont besoin d'un réseau de villes autour d'elles, elles ont besoin des campagnes.

Qu'est-ce, d'ailleurs, qu'une « ville moyenne » ? Est-ce une ville dont on voit toute l'étendue à travers le hublot d'un avion ? C'est une définition, elle demande à être précisée. Une ville moyenne est une catégorie d'action publique, politique : elle est reconnue en tant que telle, avec des rôles, des fonctions, des activités, des services. Difficile à identifier en termes statistiques, même si, par convention, nous l'avons définie comme une aire urbaine de 30 000 à 200 000 habitants. Les villes moyennes ne sont pas homogènes, mais ont des caractéristiques communes : charnières entre métropoles, territoires urbains et territoires ruraux ; la plupart d'entre elles, dans l'histoire, a connu de fortes vocations administratives et institutionnelles ; elles maillent de grandes régions ; elles sont perçues comme des territoires où il fait bon vivre, on doit donc les situer dans une perspective de croissance.

**C'est en fonction des caractéristiques des villes moyennes qu'ont été lancées les expérimentations, autour de quatre politiques structurantes : enseignement supérieur et recherche, santé, transports et renouvellement des centres urbains. Ces thèmes relèvent de la politique de l'État, mais aussi de celle des collectivités territoriales, et ils sont, chacun et ensemble, déterminants pour la compétitivité des territoires.**

**Les expérimentations ont mis en pratique trois principes méthodologiques :**

- **le sur-mesure** : les vingt villes-témoins apporteront des enseignements sur la force spécifique des villes moyennes, susceptibles d'influencer le point de vue de l'État et le positionnement de l'ensemble des partenaires ;
- **le dialogue tripartite** entre État, collectivités et opérateurs stratégiques, comme la SNCF et RFF ;
- **le témoignage** : les vingt villes témoigneront de leurs expériences auprès de tous les acteurs concernés, villes moyennes, élus, ministères concernés. C'est le but de cette Rencontre nationale.

« LES FRANÇAIS ONT LA BOUGEOTTE, ILS SONT TRÈS MOBILES, ET LES TERRITOIRES BOUGENT BEAUCOUP PARCE QUE LES FRANÇAIS EUX-MÊMES BOUGENT BEAUCOUP.

PIERRE DARTOUT



### L'EXPÉRIMENTATION « 20 VILLES MOYENNES TÉMOINS » LES VINGT VILLES MOYENNES LAURÉATES

- **Pour l'enseignement supérieur :** Albi, Auch, Bourges, Mâcon, Montbéliard, Roanne, Saint-Brieuc, Tarbes, Troyes
- **Pour l'accessibilité et les transports :** Brive-Tulle, Montauban, Le Puy-en-Velay
- **Pour la santé :** Boulogne, Castres-Mazamet
- **Pour le renouvellement des centres urbains :** Béthune, Châlons-en-Champagne, Creil, Lens-Liévin, Saint-Omer, Saumur

# L'ACCESSIBILITÉ DES VILLES MOYENNES



**Un constat et trois questions ont structuré les expérimentations. Le constat, c'est que la situation de l'accessibilité s'est globalement améliorée, avec la généralisation du maillage « grande vitesse » et la régionalisation des relations de proximité.**

## Les trois questions

- **Qu'en est-il de l'accès des villes moyennes à la grande vitesse ?** Deux cas se présentent : il y a celles qui se situent sur le réseau, pour qui la question est alors celle de la localisation de la gare. La gare des grandes villes est le plus souvent au centre, les villes moyennes sont plutôt desservies par des gares périphériques. Et puis, celles qui ne sont pas et ne seront pas sur le réseau.
- **Qu'en est-il de l'interrégionalité, autrement dit, des liaisons transversales avec des villes plus ou moins proches ?** Le sentiment des villes moyennes est souvent celui de la détérioration de leur situation. Dans la problématique « inter-cités », l'interrégionalité serait le parent pauvre ?
- **Quels sont les effets induits pour les villes moyennes de la constitution de réseaux intégrés autour des grandes métropoles** comme c'est le cas de Lyon avec le Réseau Express de l'Agglomération Lyonnaise (REAL) ?



## METTRE LE PUY-EN-VELAY À QUATRE HEURES DE PARIS

**Pour Laurent Wauquiez, le Puy-en-Velay est un carrefour, tourné vers l'Auvergne et Clermont-Ferrand, tourné vers Rhône-Alpes, Saint-Étienne, Lyon. La ville est sur une frontière invisible entre langue d'oc et langue d'oïl, aux confins du territoire occitan.**

Si l'accès à Clermont-Ferrand ne se pose pas en termes interrégionaux, par contre l'accès à Saint-Étienne et Lyon, dont Le Puy-en-Velay serait l'arrière-pays, est une vraie gageure : comment organiser des flux pendulaires, faire en sorte que les Ponots puissent se rendre aussi bien en Loire qu'à Lyon ? Comment faire que le territoire soit aussi connecté aux lignes à grande vitesse ? Le constat est catastrophique : le temps de trajet entre Le Puy-en-Velay et Saint-Étienne est passé de quatre heures vingt minutes à quatre heures cinquante minutes, approchant le seuil symbolique et dissuasif des cinq heures. L'offre aérienne est peu viable, avec un bassin de population insuffisant. Le train est donc fondamental.

« Des liaisons prioritaires et leurs temps de trajet sont à améliorer, je résume par un mot d'ordre : mettre le Puy-en-Velay à quatre heures de Paris ». Pour atteindre cet objectif, trois hypothèses ont été posées, dont la première a un poids prépondérant.

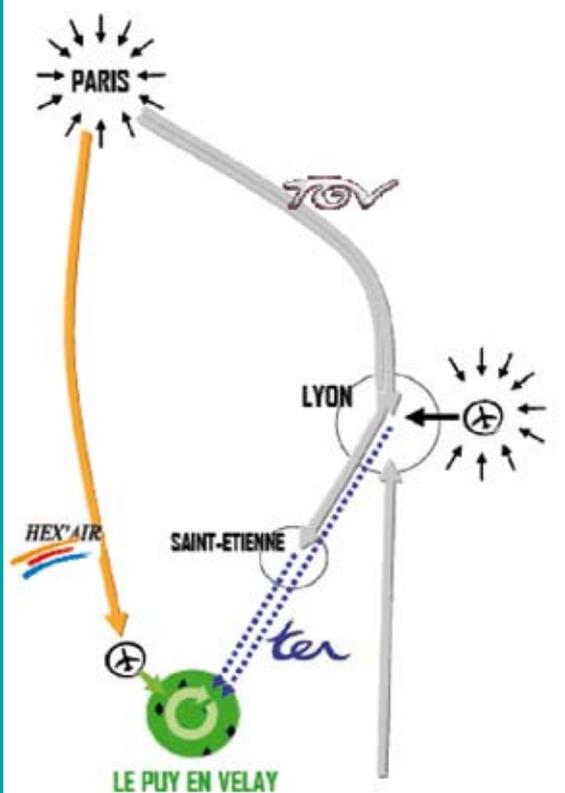
Première hypothèse : Saint-Étienne dispose d'une gare TGV, mais pour y parvenir, soit on emprunte un train qui s'arrête partout, soit on prend son automobile avec une perspective incertaine sur la traversée de l'agglomération stéphanoise : les quatre heures de trajet sont compromises. Par contre, déplacer la gare de quinze kilomètres, à Firminy, donnerait toutes ses chances au Puy-en-Velay, d'autant plus que cette gare se situe le long de la RN 88. Améliorer la desserte du Puy-en-Velay, mettre en place une plateforme multimodale avec des accès routiers renforcés : ce couplage mettrait tout un territoire à quatre heures de Paris. Il reste à mener les études, à voir comment Firminy peut s'adapter pour recevoir une gare TGV, évaluer les investissements.

« POUR REDYNAMISER LE TERRITOIRE, IL FAUT ABSOLUMENT METTRE LA HAUTE-LOIRE À QUATRE HEURES DE PARIS.

LAURENT WAUQUIEZ

### Accessibilité actuelle du Puy-en-Velay

Source : rapport final de l'expérimentation de la CA du Puy-en-Velay



Deuxième et troisième hypothèses: elles recouvrent deux objectifs intermédiaires. Des trains à cadence rapide entre Le Puy-en-Velay et Saint-Étienne élimineraient les ralentissements; à défaut, des liaisons avec cars navettes en site propre sur autoroute, étudiées avec le conseil général, seraient un pis-aller acceptable.

Les leçons de cette réflexion montrent que l'accessibilité n'est pas réalisée partout, mais qu'avec de l'astuce et des investissements limités, les solutions existent, à condition que la prise en compte de l'échelle interrégionale permette des logiques de coopération et prenne en considération des territoires en marge, mais économiquement déterminants.

## UN DROIT AU TGV ?



**TGV, pas TGV... Une alternative qui mérite d'être éclairée par les opérateurs, SNCF et RFF.**  
**Guillaume Pépy, président de la SNCF, se dit interpellé. Il invite à réfléchir sur une carte, celle qui donne figure aux déformations qu'apporte la grande vitesse à la géographie physique: le TGV rapproche ceux qui en bénéficient, éloigne les autres.**

Guillaume Pépy expose trois convictions:

- Le TGV fait partie de la politique d'aménagement du territoire. Aujourd'hui, trente-cinq chefs-lieux de départements sont hors accès TGV; après les Grenelle I et II, il en restera vingt-six: Basse-Normandie, Vesoul, Haute-Saône, Picardie, Alpes du Sud, sud du Massif Central, sud de Toulouse... Le TGV fait donc une partie du travail d'équité territoriale, mais il ne faut pas compter sur lui seul pour assurer les mobilités.
- Le TGV n'est pas la panacée, il ne s'agit pas de s'engager dans la voie du « droit au TGV », qui ferait beaucoup de déçus et ne serait pas obligatoirement la réponse la plus efficace. Le TGV ne peut se concevoir indépendamment de ses articulations avec les TER, qui sont sous la responsabilité des régions. Il serait dramatique d'abandonner le réseau national des trains classiques, que la génération précédente des décideurs a laissé s'étioler mais qui est en mesure d'assurer les liaisons interrégionales. Il faut donc améliorer les infrastructures, négligées dans les années 80 et 90. La priorité pour la SNCF et RFF, c'est d'améliorer le réseau classique.
- La fameuse question des correspondances est centrale, et à retravailler: deux logiques sont présentes, une logique régionale avec les TER, une logique nationale avec le TGV, qu'il s'agit de réconcilier, ce qui est difficile: les publics sont divers - scolaires, professionnels, touristes... La grande chance, et la priorité, c'est le cadencement. Tous les horaires vont être remis à plat, au bénéfice de formules souples et modernes, d'horaires lisibles et rythmés: l'occasion de mettre en relation besoins régionaux et besoins nationaux.

« A CHAQUE FOIS QU'ON SUPPRIME UN PASSAGE À NIVEAU, QU'ON ÉVITE LES COURBES, QU'ON RENOUVELLE LES VOIES ET LE BALLAST, ON AMÉLIORE LA FIABILITÉ ET ON GAGNE DES MINUTES.

GUILLAUME PÉPY,  
DIRECTEUR DE LA SNCF

« AU FOND, PRENDRE LE TRAIN DU DÉVELOPPEMENT, DE LA MOBILITÉ, DES VILLES MOYENNES, C'EST UN COMBAT QUI EST LE VÔTRE, MAIS LES CHOSES CHANGENT : C'EST UN COMBAT QUI INTÉRESSE AUSSI LA SNCF ET RFF, IL FAUT TRAVAILLER TOUS ENSEMBLE, AU CAS PAR CAS, MAIS IL FAUT DE L'ALLANT.

GUILLAUME PÉPY

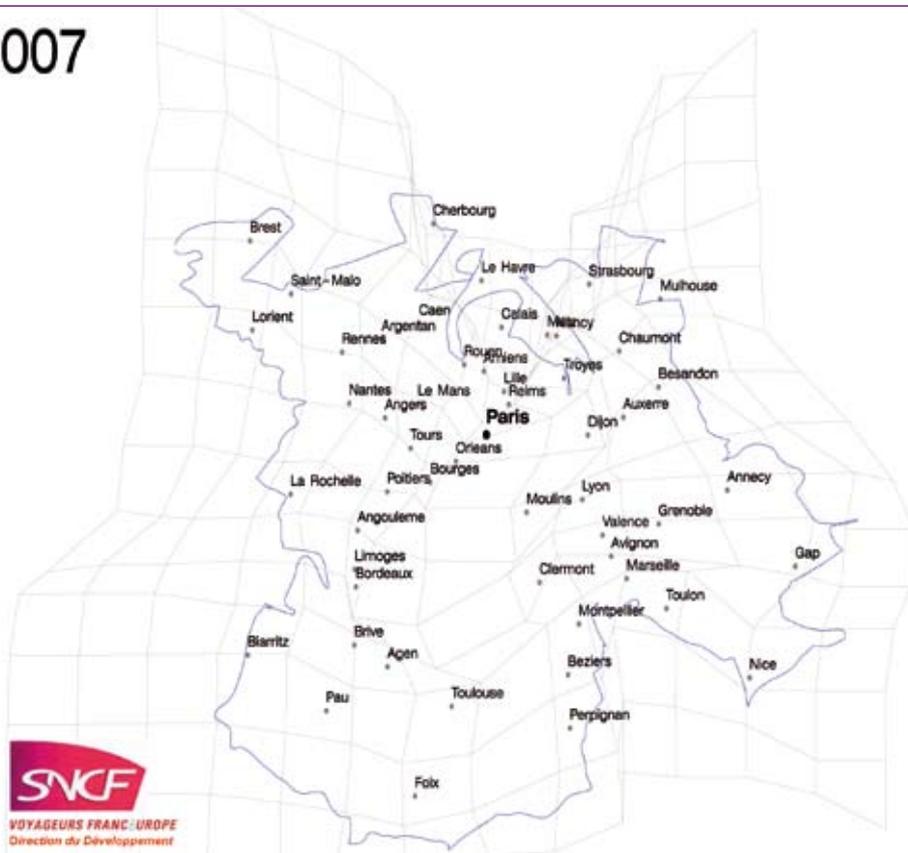
Guillaume Pépy met en garde contre une erreur : « On nous demande de faire du faux TGV, avec une vieille rame de TGV sur une ligne classique. Le TGV circule, mais en réalité à petite vitesse, ce qui n'a de sens que pour réaliser une véritable accroche au réseau grande vitesse. Une rame TGV, pour la collectivité, c'est 30 à 40 % plus cher qu'une rame classique, on ne peut donc pas transporter les gens à soixante ou cent à l'heure dans une rame conçue pour aller à plus de deux cents km/h. » Pendant de nombreuses années, les liaisons transversales interrégionales n'ont pas fait l'objet d'une grande attention, au prix d'une perte considérable de voyageurs et d'argent : plus de cent millions d'euros chaque année. Les choses bougent. La grande nouveauté, c'est que le gouvernement, la SNCF, RFF et les élus sont d'accord pour sortir ces trains du syndrome d'abandon, avec un contrat de service public qui précisera quel est le bon niveau de desserte pour telle ou telle ville.

C'est sans doute contraire à l'idée de raccrocher le Puy-en-Velay à Firminy - ce qui équivaut à aller « tout schuss » en Île-de-France, en négligeant l'intercités. Quel sera le mode de financement de ces travaux ? Pourquoi ne pas dégager, autour du débat sur la taxe professionnelle, des fonds dédiés à ce contrat de service public ? Dégager une ressource dans les réformes fiscales en cours, une ressource pérenne, serait la bonne idée.

### La déformation de la France par la grande vitesse ferroviaire

Source : SNCF - 2007

2007



## MONTAUBAN : ORGANISER LA CHANCE



**Pierre-Antoine Lévi ne peut que le constater : le Puy-en-Velay et Montauban sont dans des situations opposées. Montauban en effet a la promesse d'être située sur le réseau à grande vitesse. Une question corollaire : il ne suffit pas d'être sur le réseau, il faut aussi savoir quelle sera la qualité du niveau de desserte. Si c'est pour voir passer les trains... Il faut ensuite se poser la question de la localisation de la gare.**

« JE N'AIME PAS TROP CE MOT DE « HALTE », QUI DONNE L'IDÉE QUE LE TGV S'ARRÊTE, DÉPOSE LES VOYAGEURS, ET VOILÀ...

PIERRE-ANTOINE LÉVI,  
1<sup>ER</sup> ADJOINT À LA MAIRE  
DE MONTAUBAN

L'expérimentation a offert à Montauban la chance de pouvoir mener, avec l'État et les opérateurs, une réflexion sur l'accessibilité, dans le cadre du projet de LGV Bordeaux-Toulouse. Autre chance: la gare TGV, plus ou moins heureusement appelée « halte ». La ville de Montauban a décidé d'être acteur de ce projet, avec la recherche d'un emplacement et de la meilleure solution pour la ville et l'agglomération (58 000 habitants), avec l'analyse de la zone de chalandise de la future gare, qui représente d'environ 650 000 habitants, 450 communes sur cinq départements. On ne pouvait pas accepter que Toulouse et Montauban soient à 4 h 45 ou 5 h 15 de Paris: le TGV arrive, mais à petite vitesse: trois heures pour Bordeaux - Paris, mais 1 h 45 pour Montauban - Bordeaux. Demain, Montauban sera à moins de trois heures de Paris: les échanges économiques devraient changer de nature.

### Les projets de gares de Montauban

Source: Rapport final de l'expérimentation de la Communauté Montauban Trois Rivières. 2009. Montauban



« ON EST TOUJOURS  
LE VOISIN DE QUELQU'UN,  
ON EST TOUJOURS À LA LIMITE  
D'UNE AUTRE COLLECTIVITÉ.  
IL FAUT QUE LA COOPÉRATION  
ENTRE COLLECTIVITÉS,  
DU PLUS PETIT AU PLUS HAUT  
NIVEAU, SE RENFORCE.  
IL FAUDRAIT  
L'INSTITUTIONNALISER.

RENÉ SOUCHON,  
PRÉSIDENT DE  
LA RÉGION AUVERGNE

C'est compliqué d'être ensemble local : qui doit participer aux séminaires ? À quelles compétences faire appel ? Et ceci, avec des interlocuteurs qui souvent ne se parlent pas : collectivités, chambres consulaires, région, conseil général. En effet, une gare TGV à quinze minutes de Montauban est à la fois une chance et une source d'hésitation pour les entreprises : où s'installer ? Dans la métropole, Toulouse ? Une nouvelle opportunité à Montauban ? Pour leur offrir les meilleurs atouts, il a fallu discuter avec les autres communes, savoir où serait la gare TGV : elle sera localisée sur le territoire d'un nœud autoroutier qui ne fait pas partie de l'agglomération.

Mais c'est à l'agglomération de Montauban d'être le moteur de l'aménagement de la gare. Toutes les communes doivent participer à ce projet commun, en faisant fi des querelles. Ensuite, il s'agit de se mettre d'accord avec les opérateurs : repenser les liaisons Albi-Montauban, Auch-Montauban, augmenter le cadencement entre Toulouse et Montauban, faire que la gare soit accessible depuis le centre-ville par des modes de déplacement bien pensés.

## ÉCHELLE INTERRÉGIONALE : CONFLIT D'INTÉRÊTS OU COOPÉRATION ?



**Pour René Souchon, l'accessibilité est une chose complexe, avec des conflits d'intérêts. Les régions peuvent être écartelées entre la question de la desserte grande vitesse de leur capitale régionale, et celle du maillage des villes moyennes qui sont, de plus en plus, tournées vers l'extérieur. Quelles peuvent être les stratégies pour garantir l'accès au réseau à grande vitesse et assurer le maillage de villes un peu centrifuges ?**

Le Puy-en-Velay n'a pas le privilège de la dégradation des dessertes ferroviaires : pour aller d'Aurillac à Paris on met aujourd'hui une demi-heure de plus qu'il y a trente ans. C'est un vrai problème d'aménagement du territoire, pas un problème politique. Pour René Souchon, le grand volontarisme, avec des politiques de péréquation qui tendaient à donner plus à ceux qui avaient moins, a disparu. Le Massif Central, un sixième du territoire national, 3 800 000 habitants, une population équivalente à celle du Portugal, est un trou noir énorme en matière de liaison à grande vitesse. Toutes les villes moyennes se demandent comment elles vont assurer leur avenir : Le Puy-en-Velay et Aurillac, mais aussi Montluçon, Moulins...

L'exemple de la desserte à grande vitesse de l'Auvergne, et donc de la desserte à grande vitesse du Puy-en-Velay, illustre les lacunes de la politique d'aménagement du territoire, et les conflits d'intérêts entre une vision d'aménagement et une vision commerciale. On ne sait pas assez que les pré-études opérationnelles de cette future ligne sont financées pour moitié par les régions. Dans deux ans s'ouvrira un grand débat public.

Et que voit-on ? Le responsable « grandes lignes » de la SNCF parcourant le territoire pour expliquer que la ligne doit aller le plus rapidement possible de Paris à Lyon en évitant le Massif Central, l'aménagement du territoire n'étant pas un problème. Les régions concernées devront mettre en œuvre un lobbying extrêmement fort auprès de RFF et de la SNCF pour faire que la ligne alternative au tracé passant par Lyon qu'on appelle aujourd'hui Paris-Bourges-Clermont-Ferrand-Lyon, passe effectivement en Auvergne, ne devienne pas la ligne Paris-Orléans-Bourges-Mâcon - auquel cas elle ne passerait même pas en Auvergne. Les régions Auvergne et Rhône-Alpes, Saint-Étienne, Clermont-Ferrand, travaillent sur ce scénario, avec l'appui de la région Centre.

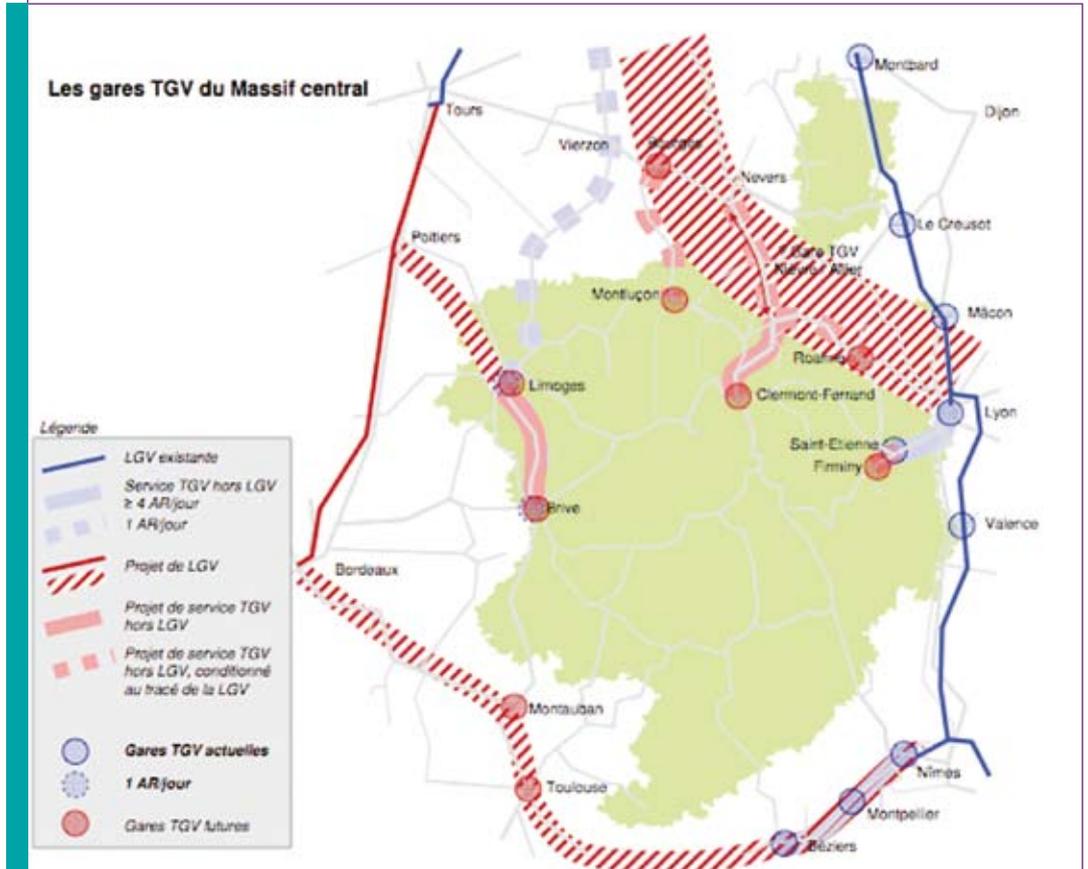
Ce TGV arrivera après 2020. Comment avoir, d'ici-là, une meilleure desserte du Puy-en-Velay ? Une gare à Firminy ? Le comité des régions du Massif Central a regardé les infrastructures nécessaires à l'échéance 2030 : il conclut, en effet, à la nécessité d'une gare à Firminy.

Il ne faut pas raisonner uniquement en termes de TGV, il faut penser l'articulation, aussi fine que possible, avec les transports régionaux, bâtir un système de desserte par le TER qui joue bien son rôle de train de tous les jours et assure des rabattements pertinents sur les trains à grande vitesse. C'est pourquoi la région Auvergne a décidé de « mettre le paquet » sur le financement de la rénovation du rail, bien que cela ne soit pas de sa compétence, afin de faire gagner la stratégie de développement du transport collectif, par le rail de préférence. D'ici à 2013, pour la seule Haute-Loire, seront investis 97 millions d'euros destinés à la régénération des voies ferrées, dont 31 millions de la région, avec de gros travaux sur les liaisons Le Puy-en-Velay - Saint-Étienne, Le Puy-en-Velay-Clermont-Ferrand. Néanmoins, l'exercice de mise en cohérence interrégionale connaît des problèmes de jeunesse : Rhône-Alpes a, par exemple, mis au point son cadencement en oubliant de discuter avec l'Auvergne, ce qui a dégradé la desserte pour les liaisons quotidiennes.

Nos sociétés sont entrées dans une nouvelle phase d'évolution, celle de l'écomobilité : il faut tenir compte, et de plus en plus, de l'empreinte carbone des différents modes

## Les gares TGV du Massif Central

Source: MENSIA/ADIMAC.  
Transports, communications  
et déplacements  
pour le Massif Central.  
Juillet 2009



de transport. La région Auvergne a décidé de ne plus financer, quel que soit le secteur, un mode de transport qui aurait un bilan carbone moins performant que celui d'un mode de transport alternatif. Ce qui, à un moment, posera aussi le problème de la desserte aérienne. On peut parler des aéroports du Puy-en-Velay, d'Aurillac, de Clermont-Ferrand, qui coûtent des fortunes, avec un bilan carbone au passager transporté pas toujours brillant. Il n'y a pas d'alternative: on ne peut développer une ville moyenne sans veiller à son accessibilité. On a besoin de routes, de chemins de fer, d'avions. Mais au fur et à mesure des progrès de modes de transports plus économiques et plus écologiques, on peut faire autrement.



## DIFFUSER L'EFFET TGV

**Le Limousin, très paisiblement, pose comme nécessaire d'affirmer son droit au TGV, pas pour toutes ses bourgades, mais pour ses deux pôles essentiels de développement, Limoges et le bassin Brive - Tulle. Telle est l'affirmation d'André Pamboutzoglou.**

« IL FAUDRAIT S'ACHEMINER VERS LA MISE EN PLACE D'UN VERSEMENT TRANSPORTS AUQUEL LES RÉGIONS AURAIENT LA POSSIBILITÉ D'ACCÉDER.

ANDRÉ PAMBOUTZOGLOU,  
VICE-PRÉSIDENT  
INFRASTRUCTURES ET TRANSPORTS  
DE LA RÉGION LIMOUSIN



RFF, maître d'ouvrage pour la ligne Poitiers-Limoges, conduit, après le débat public, une procédure accélérée. En 2011, la procédure de déclaration publique sera terminée, en 2013 seront lancés les travaux. Paradoxalement, on constate, à partir du Grenelle I, que cette ligne ne figure pas parmi celles programmées à l'horizon 2020, mais dans le deuxième paquet de 1500 km, et qu'elle y figure en dernière position. Il a fallu les déboires du financement de la ligne Sud-Europe-Atlantique pour que le Limousin soit invité à compléter le financement de cet axe. RFF est-il prêt à commencer les travaux en 2013 ?

La région est prête de son côté à faire des efforts, d'autant plus que dans le domaine aérien, la liaison Limoges-Roissy a été abandonnée, que dans peu de temps cessera la liaison Limoges-Orly, et que le nouvel aéroport de Brive n'est pas terminé. Aujourd'hui, Limoges est à trois heures de Paris, et Brive à quatre heures. La région estime essentiel d'avoir rapidement une ligne à grande vitesse, tout en réaffirmant la nécessité du maintien des lignes classiques, avec un axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, notamment parce que beaucoup de villes moyennes se situent sur le trajet nord, et que l'intérêt de l'agglomération de Brive est d'être tournée vers le sud et Toulouse.

Comment diffuser l'effet TGV ? En accord avec la SNCF et la région Centre, une desserte ferroviaire Brive-Lille, qui dessert directement l'aéroport de Roissy, a été mise en place et rencontre un intérêt certain. Dans un premier temps, on s'efforce de répondre aux besoins nouveaux de déplacements à travers les TER. Mais l'offre est insuffisante.

Entre Brive et Tulle sont créées treize circulations supplémentaires, ce qui permet une desserte à l'heure, voire à la demi-heure en période de pointe. Le succès suppose que les dessertes urbaines, à Brive et à Tulle, soient assurées de bout en bout. Deux gares multimodales sont en chantier, l'électrification de la ligne Limoges - Guéret est en cours, tandis que se mettent en place des coopérations avec la région Aquitaine et le département de la Dordogne.

Pour financer la ligne à grande vitesse sont sollicités à la fois les régions, les départements, les villes et les agglomérations. Faire face n'est pas simple, « surtout quand nous sommes appelés à financer un plan rail qui n'est pas dans nos compétences, pour mettre à niveau l'infrastructure. Il faudrait s'acheminer vers la mise en place d'un versement transports auquel les régions auraient la possibilité d'accéder, de créer les conditions pour que les offres nouvelles bénéficient des meilleures conditions de financement : il s'agit de l'effort national en ce domaine. »

## QUESTIONS À...

**Yves Massenet, IGPC, superviseur de la mission  
« Transports, déplacements et réseaux Massif Central »**

**Ville par ville, territoire par territoire, on voit que la notion de désenclavement est essentielle pour le Massif Central. Comment ce concept évolue-t-il en fonction des besoins des villes moyennes ? S'agit-il de désenclavement ou d'accessibilité à des métropoles qui ne sont plus celles du Massif Central proprement dit ?**



On voit avec évidence sur les cartes de France que le Massif Central est un massif montagneux, qui nécessite un regard transrégional sur la problématique des transports. Le périmètre de notre mission correspond à une étendue du regard, il a été façonné non par la géographie statique, mais par la géographie dynamique, c'est-à-dire le sens

où l'eau coule. Historiquement, les territoires du massif entretiennent des relations avec la plaine, des relations culturelles et économiques centrifuges. Le témoignage du Puy-en-Velay a bien exprimé le sens vers lequel est souhaitée l'amélioration des transports : vers Saint-Étienne et Lyon.

« EN CE QUI CONCERNE LE DÉSENCLAVEMENT, NOUS AVONS DILATÉ CE CONCEPT PAR RAPPORT À L'IDÉE SIMPLISTE QUE L'ON POUVAIT EN AVOIR. UN REGARD QUI FERAIT ABSTRACTION DES FINALITÉS DES DÉPLACEMENTS SERAIT L'OCCASION DE PASSER À CÔTÉ DE BIEN DES ENJEUX, ET DE MÉCONNAÎTRE CE QUE LE DÉSENCLAVEMENT PEUT AUSSI AVOIR DE NÉGATIF.

YVES MASSENET, IGPC, SUPERVISEUR DE LA MISSION « TRANSPORTS, COMMUNICATIONS ET DÉPLACEMENTS POUR LE MASSIF CENTRAL »

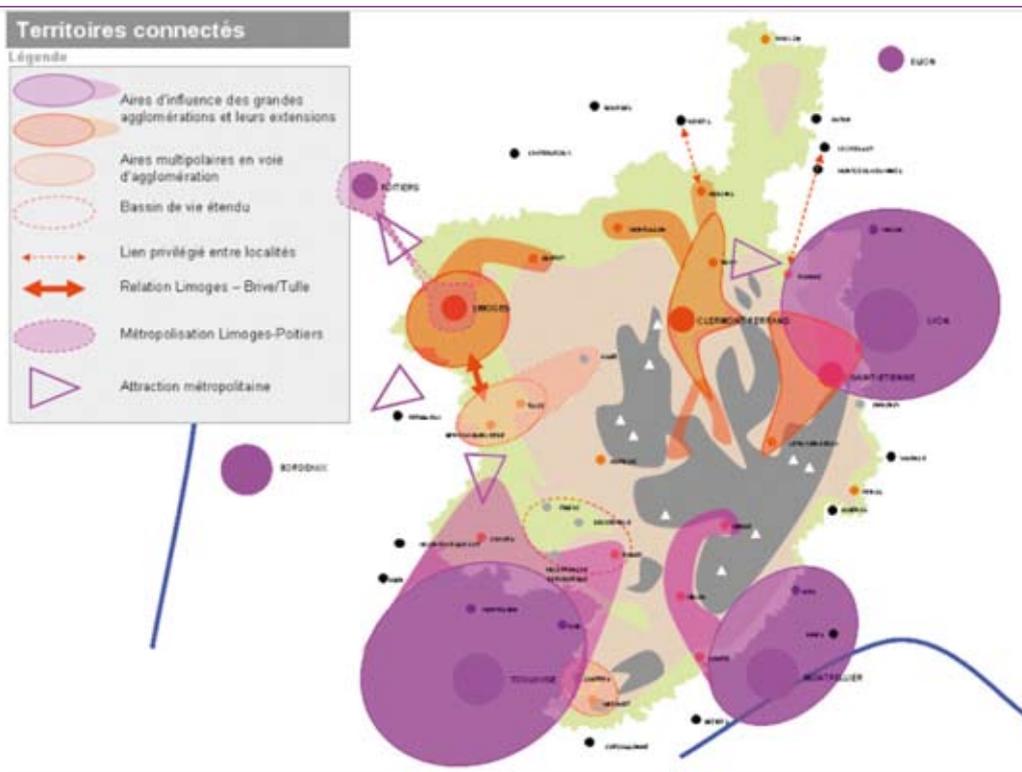


Les enjeux de la transrégionalité ont été un élément fort de la démarche. Le périmètre régional est celui où toute la gouvernance administrative est installée et définit les programmations: investissements de l'État, investissements contractualisés dans les contrats de projets, contrats régionaux de transport, plans « rail ». Dès lors que l'on regarde les transports non plus comme déplacement d'un point à un autre, mais comme devant satisfaire à une finalité, il faut élargir l'objet transport.

Dans le périmètre du Massif Central, deux territoires caractéristiques des confins des régions ont été identifiés. Dans le nord-ouest, le bassin Aurillac-Figeac, qui regarde vers le nord et les services rapides (l'A20 pour la route et Brive pour le TGV), a des services ferroviaires et routiers dont la gestion est répartie non seulement sur trois régions, mais aussi trois départements. Comment dans ces conditions organiser des choix de priorités ? Au sud-est, autour de Mende et du Puy-en-Velay, les équipements ferroviaires et routiers sont aux confins de trois régions, Auvergne, Rhône-Alpes et Languedoc-Roussillon, répartis sur trois départements, la Haute-Loire, l'Ardèche et la Lozère. Il y a là des enjeux financiers, économiques et sociaux très importants: sur quoi concentrer les investissements en matière de services routiers et ferroviaires pour rapprocher ces territoires de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien ? Voilà deux territoires où il est nécessaire d'innover pour instaurer un système de programmation capable de cofinancer un dispositif prioritaire. Il faut remarquer, pour ces deux bassins et sur le plan routier, que l'un est à dominante départementale, l'autre à dominante « État ». Pourquoi ne pas constituer un pot commun de ces confins, de ces croisées de chemins pour rechercher une programmation pertinente ?

### Confins et connexions du Massif Central

Source: MENSIA/ADIMAC. Transports, communications et déplacements pour le Massif Central. Juillet 2009



« C'EST SUR LES VILLES MOYENNES QUE LE PAYS PEUT COMPTER POUR ASSURER SON DÉVELOPPEMENT. NOUS NOUS DÉCLARONS CANDIDATS POUR ABORDER TOUTES CES FORMES DE RÉFLEXION.

HUBERT DU MESNIL,  
PRÉSIDENT DE RFF

## LE POINT DE VUE DE RÉSEAU FERRE DE FRANCE - RFF

*Hubert du Mesnil explique : on est dans un domaine (l'accessibilité) où il n'y a ni évidences ni certitudes, beaucoup plus de questions que de réponses. Les responsables politiques sont les mieux placés pour dire ce qu'ils ressentent, ce qu'ils vivent, ce qu'ils attendent. Il n'y a pas de certitude en particulier pour l'accessibilité des villes moyennes. Il n'y a aucun problème quand on parle des métropoles, de Paris, de Lyon, et quand Paris-Lyon approche de la saturation, on en fait un 2<sup>e</sup>, cela va de soi. Ce qui va moins de soi, c'est de rapprocher Le Puy de Firminy.*



■ « Par rapport au développement ordinaire de l'activité ferroviaire, nous sommes attirés par les forces du marché, par le succès autoporté que nous font les gens qui peuvent payer de longues distances pour aller vite.

■ On peut aussi aborder le réseau sous l'angle de l'accessibilité des villes moyennes, dont on nous dit qu'elles ont et auront une place déterminante entre les aires urbaines de grande dimension et le territoire rural. Nous partageons tous une certitude, c'est que l'accessibilité des villes moyennes, en répondant au besoin de mobilité qui s'amplifie,

est un facteur majeur du développement. La mobilité fait partie de la vie, notre devoir est d'y répondre. Quels seront les besoins de demain ? À nous d'anticiper. Les Français vont continuer à avoir envie ou besoin de bouger, mais sans doute pas de la même manière qu'aujourd'hui, ne serait-ce que parce que les nécessités du développement durable imposeront d'autres moyens de mobilité. Autre certitude partagée : autant le réseau routier a été le facteur de développement dominant pendant des années, autant c'est le réseau ferroviaire qui désormais devra répondre plus et mieux aux besoins de mobilité.

■ Répondre aux besoins de mobilité suppose plusieurs échelles : mobilité de proximité, mobilité à grande échelle. Toutes les échelles de mobilité comptent, régionale, urbaine, métropolitaine, nationale, européenne... Nous voulons insister sur la proximité.

En Allemagne, un Allemand sur trente prend le train tous les jours. Mais seulement un Français sur cent quarante. Et si l'on fait abstraction de l'Île-de-France, on voit bien le déficit de l'usage du train sur l'ensemble du territoire. On peut penser que la mobilité de proximité, les trajets du quotidien, les loisirs, vont être un enjeu parmi les premiers.

■ À l'échelle régionale, on pense tout de suite accès à la grande vitesse : il faut souligner le risque que représente pour nous le TGV, le risque de faire le vide autour de lui. Nous nous méfions même du mot « grande vitesse », nous voulons le prendre avec précaution : de quelle vitesse s'agit-il ? Quel est l'intérêt de la vitesse ? L'accès d'une ville à la grande vitesse nécessite la combinaison d'un réseau permettant de passer à proximité des villes avec des connexions aux réseaux régional et national, ce qui mérite un débat projet par projet. Nous abordons le débat public avec quelques propositions et questions, et nous en sortons avec une autre conception. Le projet à réaliser n'est pas celui qui a été conçu à Paris, c'est celui qui répondra le mieux possible aux besoins des différents territoires. Il n'y a pas de réponse générale et unique, mais seulement au cas par cas. Il faut écouter les territoires avant de dire quelle réponse apporter.

Nous disposons de trois leviers:

- dans la conception du réseau, quand nous avons des projets de grande vitesse, nous les désignons de manière simple: nous parlons par exemple de Lyon-Turin, nous les désignons par les deux extrémités. Mais entre les deux, que fait-on? Le processus d'étude et de débat peut paraître long, il est nécessaire;
- la rénovation du réseau existant doit être une de nos priorités, nous serions fautifs de dépenser des millions d'euros pour des lignes nouvelles en laissant dépérir un réseau existant. Nous avons l'obligation de reprendre le réseau existant et de le rénover, ce qui est coûteux, dérangent, source d'ennuis. Il y a quinze milliards d'euros à dépenser dans les années qui viennent, allons jusqu'au bout, encourageons-nous mutuellement;
- le cadencement: c'est la réponse à apporter aux voyageurs qui prendront le train sans avoir besoin de consulter systématiquement les horaires. La régularité est essentielle pour la qualité. C'est aussi ce qui permettra de faire passer plus de trains: le train ne trouvera son équilibre économique que s'il y a de plus en plus de trains qui roulent, et qui roulent en bon ordre. C'est facile à dire, plus difficile à faire, avec quelques problèmes de frontières. Il faut trouver des instances de dialogue transfrontières, en partant de l'échelle de la région. Je prendrai l'exemple d'Annecy: le cadencement a permis d'augmenter la fréquence et la qualité, et facilité les correspondances avec les trains rapides ».



## TÉMOIGNAGES DE LA SALLE



« En matière de routes et d'autoroutes, il reste encore des choses à faire et à améliorer. Pour moi, une ville moyenne est un pôle d'attractivité sur un territoire avec des fonctions de centralité. La question de son accessibilité est primordiale. Roanne n'est pas très bien desservie, que ce soit par la route, l'autoroute, le fer ou l'avion. Les projets doivent prendre en compte l'aménagement des territoires, et la solidarité entre les territoires. On travaille avec l'Auvergne, Rhône-Alpes, l'agglomération stéphanoise, pour voir quels projets monter autour d'une desserte TGV. Trois dates : 2005, on électrifie Saint-Étienne-Firminy. 2007 : le cadencement. On a essayé les plâtres, ça a été difficile. Si j'ai un conseil à donner, c'est de ne pas confondre vitesse et robustesse : on a voulu gagner des minutes avec le cadencement, mais on n'arrive pas à le tenir parce que nos nœuds ferroviaires sont saturés, parce que les plans de voies sont obsolètes. On a gagné sept minutes sur Lyon - Roanne, mais maintenant, le problème c'est les gares, y compris dans des gares de villes moyennes. 2009 : le matériel bi-mode, qui nous permet de nous affranchir des problèmes de rupture de traction. L'essentiel va être de trouver de la place pour tout le monde. Dernier point, nous sommes inquiets pour les petites lignes, en raison des normes de sécurité. »

« Surpris et content que les débats aient porté sur le ferroviaire. Il y a d'énormes progrès à faire sur la ligne Lyon - Le Puy-en-Velay. On est passé de 10 000 voyageurs par jour il y a quinze ans à 17 000 ou 18 000 l'an dernier. Cette ligne doit pouvoir faire circuler 70 000 voyageurs par jour, si l'on met en place le cadencement, la fréquence et le confort. Il faudrait aussi l'électrification entre Firminy et le Puy-en-Velay. Tout ceci permettrait de modifier les projets autoroutiers néfastes au développement durable. »



■ « Question sur la sécurité : pour accéder aux gares, il faut longer la route. Quels dispositifs les opérateurs peuvent-ils mettre en place pour garantir la sécurité des piétons ? »

## QUARTIERS DE GARES : PÔLES D'ÉCHANGES ET CENTRALITÉS URBAINES DANS LES VILLES MOYENNES



**Les villes-centres et centres-villes des villes moyennes sont particulièrement concurrencés par leur environnement périurbain et rural. La majorité des villes moyennes qui ont répondu à l'appel à projets sur le renouvellement urbain de leur centre ont répondu sur la gare et son quartier. En ce sens, elles ont anticipé et joué un rôle de laboratoire.**

« DEUX GRANDS ENJEUX DES GARES : LA NÉCESSITÉ DE MÉLANGER CULTURE DES TRANSPORTS ET CULTURE DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN, LA NÉCESSITÉ DE METTRE EN PLACE DES PARTENARIATS INTERNES À L'AGGLOMÉRATION OU EXTERNES, AVEC TOUS LES OPÉRATEURS.

PRISCILLA DE ROO,  
DIACT



La question est double : d'abord, la gare, et le quartier autour de la gare, sont apparus comme un accélérateur de centralité, de revivification du centre-ville, d'unification de l'agglomération dans un contexte d'intercommunalité. La centralité est à construire autour de la gare, en termes d'équipements de transport et de services. L'équipement est important, mais les services proposés à la population font de la gare un espace public à part entière qui peut devenir un nouveau cœur de ville, un nouveau quartier permettant de relier les différentes polarités et - deux villes

en témoignent - permettant la reconversion de certains quartiers abandonnés par l'activité économique, ou leur reconversion sociale. Les gares ne sont pas seulement des pôles d'échanges, ce sont aussi des espaces publics à aménager.

Deux questions devront être traitées : la gare comme pôle d'échanges articulant modes et échelles de transport, la gare comme opportunité foncière et moyen de reconstruire un quartier mixte. Dans les villes moyennes, les gares sont souvent excentrées, avec une coupure physique nette avec l'hyper-centre. L'enjeu est de relier ces deux pôles pour en faire quelque chose d'unique et offrir un ensemble de services. Une condition : bâtir des alliances, des partenariats, inventer une nouvelle gouvernance.

### ACCESSIBILITÉ DES VILLES MOYENNES : OÙ EST LE PROBLÈME ? POSITION DE BRUNO BOURG-BROC, PRÉSIDENT DE LA FMVM



■ *Autant de villes moyennes, autant de situations, avec pourtant des points communs, des problématiques de développement communes. À l'occasion des dernières élections présidentielles, j'avais sollicité tous les candidats sur leur conception de l'aménagement des territoires et du rôle des villes moyennes : l'actuel président de la République m'avait répondu qu'il connaissait bien ces problèmes, lui-même ayant été maire*

« UNE VILLE MOYENNE BIEN RELIÉE À SA PÉRIPHÉRIE RURALE, BIEN RELIÉE À LA MÉTROPOLE RÉGIONALE, AUX VILLES MOYENNES PROCHES, A DES ATOUTS INCONTESTABLES DE DÉVELOPPEMENT ET D'ATTRACTIVITÉ.

BRUNO BOURG-BROC,  
PRÉSIDENT DE LA FMVM,  
DÉPUTÉ-MAIRE DE CHÂLONS-  
EN-CHAMPAGNE,  
PRÉSIDENT DE LA CA  
CITÉS EN CHAMPAGNE

vingt-cinq ans d'une ville moyenne. La problématique de Neuilly, qui est en effet, démographiquement une ville moyenne, est un peu différente de celle du Puy-en-Velay ou de Châlons-en-Champagne, avec ses cinquante mille habitants, soixante-dix mille dans les limites de son agglomération, sa préfecture de région.

Je voudrais tout d'abord saluer le travail accompli avec la DIACT. « Aménagement et compétitivité » : la nouvelle appellation de la DATAR a un sens en soi : nous sommes tous en compétition les uns avec les autres, et c'est bien une caractéristique de notre pays, d'être en compétition avec les autres. D'où la nécessité de travailler ensemble et de se battre.

Le travail a commencé en 2004, avec un diagnostic des villes moyennes, qui a débouché sur un appel à expérimentations destiné à alimenter les décisions gouvernementales. Au travers de vingt villes, on doit trouver des indications de voies à suivre. Une ville moyenne bien reliée à sa périphérie rurale, bien reliée à la métropole régionale, aux villes moyennes proches, a des atouts incontestables de développement et d'attractivité. En venant en train au Puy-en-Velay, nous avons tous commencé par une séance de travaux pratiques : 4 h 30 de Paris, 2 h 30 de Lyon, 2 h 10 de Clermont-Ferrand. En voiture, c'est 5 h 30 de Paris. Et en avion, nous avons eu le plaisir d'être voisins du président de la SNCF.

Aujourd'hui nous faisons un bilan sur deux thématiques pour lesquelles l'État, mais aussi les collectivités et les acteurs économiques ont un rôle à jouer, la SNCF et RFF pour ce qui concerne l'accessibilité des villes moyennes et l'aménagement de la gare et de ses abords.

Je voudrais revenir un peu en arrière sur l'accessibilité. Certains pourraient dire : Châlons-en-Champagne, c'est proche de Paris, c'est dans la plaine : où est le problème d'accessibilité ? En effet, si on regarde notre positionnement, avec le chemin de fer depuis 1850, un aéroport, deux autoroutes... a priori c'est épatant ! On a fait le TGV, la ville y est reliée : deux rames quotidiennes Paris-Châlons, Châlons-Paris : 1 heure 03. On pourrait être content. Mais : depuis qu'il y a les rames TGV, il y a un peu moins de trains avec Paris. Mais : les trains classiques, qui mettaient 1 h 17 pour le trajet mettent maintenant 1 h 35. Pour la liaison avec Strasbourg et Nancy, c'est devenu encore plus problématique : c'est tout juste possible de faire un aller-retour dans la journée, alors qu'avant on avait quatre ou cinq liaisons. Voilà donc l'exemple d'une ville plutôt bien desservie par rapport aux autres villes moyennes, qui s'est trouvée « pénalisée » par l'arrivée de rames TGV. C'est un paradoxe !

On a repensé la gare, fait des travaux, largement financés par les collectivités locales, on a commencé à améliorer l'ensemble du quartier. Une gare, c'est une entrée de ville. Dans cette ville préfecture, 54 % de la population appartient à la fonction publique : c'est à la gare que beaucoup de gens, quand ils arrivent pour prendre leur poste, ont un premier contact avec la ville. Un de mes adjoints m'a raconté l'autre jour, non sans effroi, son arrivée, son premier contact physique.

Nous avons tenu, depuis septembre 2005, avec RFF et la SNCF, d'innombrables réunions. On avait du mal à déterminer qui était responsable de quoi. Sans accuser personne, on constate de vraies difficultés à mener une opération qui met beaucoup de temps à se mettre en place.

La politique d'aménagement du territoire est indispensable. Il y a quarante ans, on est certain qu'il y en avait une, aujourd'hui les termes du problème sont différents, avec des données nouvelles quant aux besoins de déplacements, aux technologies de communication, à la désertification du monde rural.

« LA GARE EST UN PEU L'HÉRITAGE DÉPASSÉ DE L'HISTOIRE INDUSTRIELLE, COMME DANS BEAUCOUP DE VILLES MOYENNES. ELLE EST EXCENTRÉE, LOIN DES ÉLÉMENTS PATRIMONIAUX ET DES ZONES COMMERCIALES DYNAMIQUES, SON ENVIRONNEMENT IMMÉDIAT EST DÉPOURVU DE QUALITÉS, PEU DE COMMERCES ET DE SERVICES, PEU DE FONCTIONNALITÉS : LE SCHÉMA DE CIRCULATION EST DÉPASSÉ, LA GARE EST ENCLAVÉE, AVEC UNE SEULE VOIRIE D'ACCÈS EN CUL-DE-SAC. L'INTERMODALITÉ Y EST SOMMAIRE : NOTRE RÉSEAU DE BUS URBAINS NE PEUT ACCÉDER À LA GARE EN RAISON DE SON ENCLAVEMENT. UN VOYAGEUR DOIT FAIRE À PIED QUELQUES CENTAINES DE MÈTRES...

RENÉ DOUCET,  
1<sup>ER</sup> ADJOINT AU MAIRE  
DE CHÂLONS-EN-CHAMPAGNE

## LA GARE DANS SON QUARTIER, LE QUARTIER DANS LA VILLE



**René Doucet enchaîne : Châlons-en-Champagne s'appelait auparavant Châlons-sur-Marne. La rivière sépare la cité entre une rive gauche et une rive droite qui ont toujours eu, dans l'inconscient collectif, des images différentes liées à l'histoire : les quartiers de la rive gauche se sont développés parallèlement à la Marne et à la voie ferrée créée au XIX<sup>e</sup> siècle. Ils ont été un pôle industriel important, en raison de la voie ferrée, en raison aussi de la présence de maisons de champagne, qui ont disparu pour laisser place à une brasserie qui a elle-même disparu dans les années 80.**

La pression démographique a été importante et a sensiblement fait augmenter la population, amenant le développement d'un habitat social qui représente plus de 60% des logements. Dans les années 60 - 70, des quartiers nouveaux ont été créés. Cette rive gauche polarise des points faibles par rapport à la rive droite : elle concentre 25% de la population, mais seulement 15% de l'activité économique. Il a fallu créer une zone de redynamisation urbaine. Image sans doute injuste, on a là un quartier triste, dépourvu d'espaces verts, d'éléments patrimoniaux prestigieux. Depuis plusieurs décennies, l'ensemble des acteurs publics a multiplié les investissements pour redresser ce déséquilibre : un troisième lycée public, des haltes-garderies, une maison de la petite enfance, le centre départemental de documentation pédagogique, un CFA qui est l'un des plus importants de France...

Mais les points faibles ne sont pas effacés, et le quartier de la gare illustre ces difficultés. La gare est pourtant au cœur des enjeux de demain, comme l'ensemble de la rive gauche, à proximité d'un carrefour autoroutier important ; elle est proche de l'aéroport, et des atouts restent à valoriser : des friches industrielles notables, donc des réserves foncières pour lesquelles a été choisie la densification ; des maisons de champagne avec des espaces naturels intéressants à revaloriser, qui peuvent être un attrait touristique : l'une de ces maisons fait l'objet d'une demande de classement au patrimoine mondial de l'humanité.

Le secteur de la gare doit s'inscrire comme composante d'un projet ambitieux pour la rive gauche, à situer dans la perspective du développement de l'agglomération. En septembre 2008 a été créée une ZAC, la circulation a été réorganisée, la restructuration du bâti autour de la gare est prévue, de même que l'aménagement d'une esplanade piétonne entourée d'espaces publics de qualité, de petits immeubles accueillant aussi bien logements que services de proximité ou commerces.

Sur cette voie de la conception d'un projet urbain global, mobilisateur et durable, les principales difficultés résident dans l'obtention d'informations claires auprès de partenaires, notamment la SNCF et RFF, dont le schéma directeur les conduit à rationaliser leur patrimoine et leurs emprises foncières autour de la gare. La ville est alors tributaire de leurs décisions, comme elle est tributaire du plan des risques d'inondation. Il convient donc de mettre en place une gouvernance qui réunisse et mobilise tous les acteurs autour d'un projet qui pourrait, demain, être la base d'un projet d'agglomération.

## QUESTIONS À...

**Fabienne Keller, Sénateur du Bas-Rhin (Alsace),  
auteur du rapport au Premier Ministre « La gare contemporaine »**

**Dans la lettre de mission que vous a transmise le Premier Ministre, il est dit : « La gare est le terrain propice à l'expérimentation et à l'innovation dans les services. » Vous avez développé le concept de Grande gare : résume-t-il les potentiels d'innovation des gares dans les deux domaines que vous avez explorés, celui des transports et celui de l'aménagement urbain ? Est-ce que la ville moyenne peut prétendre à avoir aussi une grande gare ? Vous avez proposé une hiérarchie des gares selon le nombre de voyageurs qu'elles accueillent et selon le nombre de croisements de réseaux de transport : la complexité des enjeux dans une ville moyenne n'est-elle pas comparable à celle d'une métropole ?**

« LA GRANDE GARE  
EST L'ENSEMBLE DE LA CHAÎNE  
DES TRANSPORTS.

FABIENNE KELLER,  
SÉNATEUR DU BAS-RHIN



La méthode de ce rapport sur la gare contemporaine a été de faire beaucoup de visites de terrain. Nous avons organisé plusieurs rencontres suivies de tables rondes, pour que les acteurs se rencontrent : il faut faire travailler tout le monde ensemble.

Quels sont les enjeux ? Au XIX<sup>e</sup> siècle, la gare se développe au bord de la ville historique, on pose le rail - qui constitue une coupure. En arrière de la gare, il ne se passe pas grand-chose. Et puis les choses bougent peu.

L'idée de la grande gare, c'est de fédérer tous les transports : les bus interurbains ou urbains, les métros, les trams, mais aussi la marche à pied ; c'est important que les cheminements piétons soient traités en priorité et protégés. La place de la gare doit être réservée à l'auto-partage, au covoiturage, aux taxis. La grande gare, c'est l'ensemble de la chaîne des transports. Il y a des liens entre cette grande gare nœud de transports et l'aménagement urbain : la gare doit aussi être un nouveau quartier de ville, un nouveau centre-ville.

Le défi, c'est celui de l'augmentation du trafic. Si les engagements de Kyoto sont respectés, la fréquentation des gares d'ici 2030 sera multipliée par quatre, essentiellement en raison des déplacements en train régional : les villes moyennes sont en première ligne.

Autre défi pour la gare, l'information : le fractionnement des acteurs, les AOT - autorités organisatrices de transport - l'État, la SNCF pour les TGV et les grandes villes, les régions pour les trains, les départements pour les bus, les agglomérations pour les transports locaux, ont contribué à une information très cloisonnée.

La typologie des gares est utile, car on ne peut faire les mêmes recommandations selon l'échelle. On a six grandes gares parisiennes et Lyon Part-Dieu, ensuite les grandes villes, puis les villes moyennes (du Mans jusqu'à Saverne, 400 villes), et les plus petites (2 600).

« LA GRANDE GARE, C'EST AUSSI POUR LA VILLE MOYENNE. C'EST EN PARTANT DU PROJET D'AGRANDISSEMENT DE LA GARE DE STRASBOURG À L'OCCASION DE L'ARRIVÉE DU TGV QUE J'AI EU CETTE MISSION SUR LES GARES EN FRANCE, SUR LES RÉUSSITES MAIS AUSSI SUR LES ÉCHECS. NOUS AVONS TRAVAILLÉ SUR LES DIFFÉRENTES ÉCHELLES DE GARES, MAIS IL N'Y A PAS DE GARE PLUS IMPORTANTE QU'UNE AUTRE, TOUTES SONT LE POINT D'ENTRÉE VERS LE RÉSEAU DE TRANSPORT.

FABIENNE KELLER,  
SÉNATRICE DU BAS-RHIN,  
AUTEUR DU RAPPORT  
AU 1<sup>ER</sup> MINISTRE  
« LA GARE CONTEMPORAINE »

Les constats: il y a beaucoup d'acteurs en gare, mais il y a aussi beaucoup de propriétaires très motivés: la région, la SNCF, RFF, l'agglomération... Ce qui aboutit à la complexité des projets, avec de nombreux maîtres d'ouvrage et des procédures différentes. D'où la lenteur des projets, qui doivent aussi prendre en compte les demandes des usagers, en général très absents des démarches.

Les retards d'investissements sont considérables dans les villes moyennes, à l'exception notable des gares TGV. En Île-de-France la situation est catastrophique.

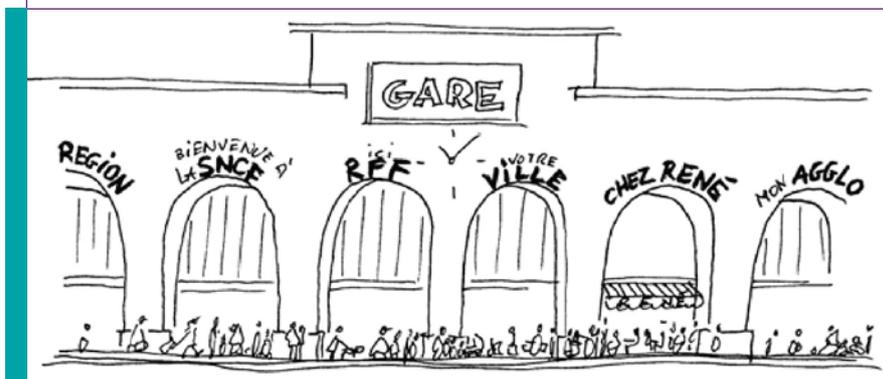
Face à ces défis et ces constats, que proposer? Quatre propositions sont prioritaires: affirmer la gare comme centre de la ville; développer les modes de transport doux, le vélo, la marche à pied; élaborer une stratégie pour les gares avec tous les partenaires; associer les voyageurs et les partenaires sociaux.

Et on peut faire avancer des propositions plus opérationnelles:

- organiser un plan d'urgence pour la mise à niveau de l'information sur le multimodal: rien n'interdit de trouver sur tous les quais de gare des informations sur les bus interurbains ou urbains: il faut juste se coordonner, et dans les gares principales organiser des centrales d'information;
- mettre en œuvre d'ici la fin de cette année un grand plan des petits travaux, pour éliminer les coins sales, les portes bloquées, les couloirs orphelins, toutes ces petites choses qui ne sont à personne et rendent la vie quotidienne difficile;
- organiser la gouvernance de la grande gare en créant une structure, une ZAC, un GIE, une SEM, un établissement public... S'assurer que la gouvernance a un pilote, le président d'agglomération, ou de la région en relation avec le maire;
- créer la fonction de manager de la grande gare, une personne en charge de l'ensemble de la gare intermodale;
- construire un plan d'investissement;
- créer des financements spécifiques pour les grandes gares, par la mobilisation de la nouvelle taxe sur les camions, de financements de la Caisse des dépôts ou de l'Union européenne;
- enfin, qu'on dissocie les gares de l'activité de transporteur.

La gare est un lieu où on peut faciliter la vie des gens, c'est un lieu où s'imbriquent la ville dense, la ville durable et l'organisation de la vie quotidienne.

Source:  
La gare contemporaine.  
Rapport de Fabienne Keller  
au Premier Ministre  
([www.gare-ensemble.fr](http://www.gare-ensemble.fr))



## QUESTIONS À...

Hubert du Mesnil, Président de Réseau Ferré de France

**Vous avez exercé une partie de votre activité dans le domaine portuaire, vous avez été confronté à la relation ville-port. Qu'en est-il aujourd'hui de la relation gare-ville ? Vous avez dit récemment que RFF était un acteur majeur pour les territoires, en tant que gestionnaire d'infrastructure et propriétaire foncier. Comment pouvez-vous agir pour faciliter la relation entre la ville et la gare, notamment dans le domaine du foncier ferroviaire ? Comment pouvez-vous participer à la variable « temps » dans la réalisation des projets ?**

« LA NOTION DE PORT DANS LA VILLE, OU LA VILLE AÉROPORTUAIRE, REJOINT LA NOTION DE « GARE DANS LA VILLE ». VOUS AVEZ, DANS LES TROIS DOMAINES, DES CONTRAINTES FONCIÈRES, MAIS IL FAUT SE POSER LE PROBLÈME D'UNE AUTRE MANIÈRE ET VOIR COMMENT EMPÊCHER QUE L'OPÉRATEUR DE TRANSPORT S'APPROPRIE L'ESPACE QU'IL OCCUPE ET SES FONCTIONS.

HUBERT DU MESNIL,  
PRÉSIDENT DE RFF



Il se trouve que j'ai travaillé dans le secteur portuaire et dans le secteur aéroportuaire. Malgré la différence entre un bateau, un avion et un train, une partie des problèmes évoqués est de même nature.

L'opérateur de transport, dans un port, ce sont les armateurs et les dockers. L'opérateur dans un aéroport, c'est le monde de l'aérien, ses contraintes et sa technostrucure. Comment éviter cette appropriation ? Comment appréhender la vision de l'espace non à travers celui qui transporte, mais à travers celui qui utilise et celui qui développe, visions pluridisciplinaires qu'un acteur ne peut avoir à lui tout seul. Le port, ce n'est pas le docker. Ce n'est pas plus le maire, qui ne sait pas faire accoster un bateau. La valorisation du point de rencontre ne peut être le fait d'une personne seule. Le port, ce n'est pas le docker, ni le maire, c'est une autorité à constituer. La construction de l'aéroport de Paris résulte de la vision d'un homme qui était aux côtés du général De Gaulle à Londres en 1944 et qui a dit, de manière exceptionnelle : « L'avenir, après la reconstruction d'après-guerre, passera par le développement d'un mode de transport qui rapprochera les continents - l'avion, et donc il faudra inventer une ville aéroportuaire dans laquelle l'espace urbain s'adosse au transport aérien, comme dans les siècles passés les espaces maritimes ont suscité les espaces urbains comme étant des pôles de contact entre la terre et la mer qui ouvre vers l'extérieur ». Il a fait ce parallélisme, et imaginé ce développement. Il a préconisé que la zone Île-de-France s'appuie sur des entités qui

seraient des villes aéroportuaires avec des fonctions urbaines redistribuées par le vecteur nouveau de développement qui s'appelle « avion ». Le mode ferroviaire a connu cela dans le passé, il a eu son heure de gloire, puis a cessé de l'avoir pendant une longue période, et essaie de la retrouver. Je ne dis pas que les problèmes fonciers ne sont pas à prendre en compte, mais le plus important est de mener un travail pluridisciplinaire et collectif. C'est compliqué, avec des enjeux de pouvoirs multiples, mais c'est une réalité qu'il faut admettre, et des enjeux de compétences : ces espaces sont le fait du cheminot qui sait comment arrêter un train, mais aussi de l'architecte qui sait comment construire un bâtiment, de l'urbaniste, du sociologue qui sait comment les gens vont vivre, du commerçant qui sait organiser une boutique... Il s'agit de combiner ces compétences variées pour bâtir un espace.

Il faut donner le leadership au monde politique, à ceux qui sont les mieux placés pour voir de manière transversale quels sont les besoins. Notre rôle, à nous, c'est le réseau, la porte d'entrée sur le réseau. La gare doit permettre d'accéder au réseau et de se rapprocher de la ville. À chacun sa part.

Il reste une question cruciale, à travailler en profondeur : actuellement, pour les gares, rien dans les villes n'engendre de richesses pour payer les investissements, en particulier les investissements en direction des personnes à mobilité réduite. Dans beaucoup d'endroits, aller de la rue au train est un cauchemar. Sur cette question, rien n'a été résolu. Dans les aéroports, chaque passager contribue au financement des services publics réalisés, ce qui permet aux personnes à mobilité réduite de monter jusqu'à l'avion. Ce n'est pas fait pour les gares. Qui paie aujourd'hui les gares ? Ce sont essentiellement les trains, et un peu les commerces.

## CREIL : LA GARE, LEVIER D'UNE NOUVELLE CENTRALITÉ



L'EXPÉRIMENTATION PROPOSÉE PAR LA DIACT EST VENUE PRENDRE LE RELAIS D'UNE RÉFLEXION ANTÉRIEURE, EN ASSOCIANT LES USAGERS, LES CITOYENS, TOUS LES ACTEURS ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX, LES PARTENAIRES FINANCIERS. TOUS LES ACTEURS ONT ÉTÉ RÉUNIS, AVEC LES HABITANTS. TOUT LE MONDE A PU SE PARLER, CONFRONTER LES POINTS DE VUE.

CHRISTIAN GRIMBERT, PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTÉ DE L'AGGLOMÉRATION CREILLOISE



**Christian Grimbert témoigne : Creil a choisi un angle d'attaque original pour construire une nouvelle centralité dans son agglomération, en décidant d'agir sur un quartier délaissé en même temps que sur la gare, ce complexe étant opportunément situé au cœur géographique de l'agglomération et à cheval entre trois communes. Quelle méthode partenariale a été développée ?**

Creil est relativement atypique : agglomération moyenne de 72 000 habitants, avec une ville-centre de 3 000 habitants, tournée d'une part vers la Picardie à laquelle elle est attachée, et proche de l'Île-de-France, à cinquante kilomètres de Paris, avec de nombreux trains chaque jour, et une petite gare qui accueille chaque jour

plus de 20 000 voyageurs. Le trafic est donc important, avec des équipements qui ont peu changé depuis la seconde guerre mondiale, largement saturés. La gare se trouve au cœur de l'agglomération : c'est même autour de la gare que l'agglomération s'est constituée, à partir de 1850.

Les usines se sont implantées à proximité, les quatre communes se sont réunies, et maintenant que les usines se sont recomposées ou rétractées, nous sommes confrontés à un quartier particulièrement marqué par des friches industrielles, par des coupures énormes. Toute la richesse de Creil est née de l'étoile ferroviaire qu'était la gare. On a une première coupure urbaine : l'Oise, longée par le faisceau des voies ferrées et l'emprise ferroviaire de quarante hectares. La gare cisaille l'agglomération. Les passages au-dessus de ces réseaux ferrés très fréquentés sont des franchissements routiers. Les piétons doivent donc suivre les longs cheminements routiers. À cela s'ajoute le fait que les emprises industrielles sont sous-utilisées.

L'ambition de l'agglomération est d'équilibrer les quartiers, mais surtout de requalifier le cœur d'agglomération : requalification du bâti, remodelage des cheminements pour les piétons, pour les cyclistes, avec une passerelle qui permettra d'ouvrir la gare sur le nord et une meilleure intermodalité. Actuellement, les bus urbains ont beaucoup de mal à accéder à la gare, les automobiles aussi.

D'autres enjeux entrent en ligne de compte. Le débat public va être lancé sur une liaison directe Creil-Roissy CDG. Autant cela peut être un atout pour l'agglomération, autant l'initiative peut être dramatique si la gare n'est pas un lieu de vie, d'échanges : ce sera à coup sûr la saturation. Et dans un quartier peu attractif, la gare sera un simple lieu de passage, en aucun cas un lieu économiquement intéressant. Creil est à la fois « Paris » et « province » : si la ville veut conserver son côté « province », ne pas devenir une banlieue, la requalification du quartier de la gare est incontournable.

### La gare et le quartier de Gournay-les-usines

Source : Bilan de l'expérimentation de la Communauté de l'agglomération creilloise. 2009



**La multiplicité des intervenants sur la gare de Creil**

Source: Bilan de l'expérimentation de la Communauté de l'agglomération creilloise

Quelques souhaits:

- Il faut que les collectivités aient un interlocuteur direct et responsable à la SNCF et chez RFF, quelqu'un qui puisse à la fois nous informer et avoir un rôle transversal. Le dialogue avec RFF est relativement direct, mais plus complexe avec la SNCF, trop cloisonnée, où les décisions prennent un temps fou.
- La mise en place du schéma directeur du patrimoine ferroviaire: les collectivités doivent avoir connaissance de ce que souhaitent faire de leur foncier la SNCF et RFF, pour ne pas naviguer à vue.
- Cette expérimentation est à pérenniser: les habitants ont été mobilisés, ont fait des propositions, émis des souhaits, on ne peut maintenant les décevoir.

**La SNCF est propriétaire de la gare de Creil** (« salle des pas perdus » et ancien buffet de la gare) à travers la Direction des Gares et de l'Escale (basée à Paris). Elle confie la gestion des espaces commerciaux à la société AZC, filiale détenue à 100% par la SNCF.

**Réseau Ferré de France (RFF) possède le hall commercial** attenant à la gare de Creil. Il en délègue la gestion à la société SAGGEL-Nexity qui noue des conventions d'occupation avec les commerçants.

**La CAC gère les espaces publics et la voirie d'intérêt communautaire** ainsi que le mobilier urbain lié aux transports en commun (hors trains): kiosque, information voyageurs

**Le Conseil Régional de Picardie est l'autorité organisatrice du réseau TER**, c'est-à-dire qu'il en organise le service et le finance

**Le Syndicat mixte des transports d'Ile-de-France (STIF) est l'autorité organisatrice du réseau RER.**

**La SNCF assure directement le service TGV et TEOZ.**

**RFF gère le réseau ferré: il pilote les programmes d'exploitation, d'entretien et de modernisation du réseau.** Il est responsable de l'attribution des sillons ferroviaires.

**RFF est propriétaire des infrastructures ferroviaires** (quai, voies...). Il gère et valorise ce domaine patrimonial (2ème propriétaire foncier de France avec 100 000 hectares). Il peut le vendre aux collectivités pour des opérations d'aménagement.

**La CAC est l'autorité organisatrice du réseau de transport urbain (Bus).** Elle en a confié la gestion à la société STAC par le biais d'une délégation de service public.

**Le Conseil Général de l'Oise est l'autorité organisatrice du réseau de transport interurbain (cars).** Il en confie la gestion à la société KEOLIS par le biais d'une délégation de service public. Le Conseil Régional de Picardie finance également un service de bus afin de renforcer les transports régionaux, et vers l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle.

## QUESTIONS À...

**Laurence EYMIEU, Directrice du développement, Gares et connexions, SNCF**

**Vous développez à la SNCF une nouvelle entité, « gares et connexions » : la création de cette entité symbolise-t-elle une nouvelle méthode de travail de la SNCF dans sa relation au projet urbain ? Quel type de travail engagez-vous, autour de la gare, avec les autres acteurs ? Quelle valeur ajoutée pouvez-vous apporter aux élus en matière d'ingénierie urbaine ? Les villes moyennes sont confrontées aux mêmes enjeux que les métropoles, mais n'ont pas toujours les moyens financiers, pas plus que les équipes techniques, à la hauteur des défis.**

« LA GARE EST AU CENTRE DES PROJETS URBAINS, LA SNCF TIENT À CE QUE DES COLLABORATIONS S'ÉTABLISSENT POUR MENER À BIEN LA RÉALISATION DES PROJETS.

LAURENCE EYMIEU,  
DIRECTRICE DU DÉVELOPPEMENT,  
GARES ET CONNEXIONS, SNCF



Le contexte est aujourd'hui particulièrement porteur pour le transport ferroviaire et le transport urbain en général. Le trafic est en croissance, les autorités organisatrices veulent augmenter l'offre, et les besoins de développement durable sont portés par des ambitions très larges. Cette demande de transport ferroviaire, et donc de gares, est exigeante pour l'opérateur. La SNCF doit répondre au plus juste des enjeux, au plus juste des besoins, au plus juste des ressources.

Sans mauvais jeu de mots, il s'agit de faire bouger les lignes et de réussir à produire des gares d'un genre nouveau. La définition de la gare et son contenu ont évolué. La SNCF est d'accord avec une typologie des gares, ayant bien compris que la gare n'est plus seulement un objet ferroviaire, mais une plateforme dédiée à tous les modes de transport, à réfléchir de manière globale. L'enjeu est d'assurer une liaison « sans coutures » entre le train et la ville.

Les gares sont des portes urbaines sur la ville, de nouveaux centres-villes doivent contenir des éléments de commerce, de loisirs, peut-être même empiéter sur l'espace public. Elles sont un territoire partagé entre l'opérateur ferroviaire, les commerces, RFF, les collectivités locales, dont le périmètre s'élargit. Toutes ces évolutions ont à être traduites dans les faits, dans la méthodologie qui sera retenue.

Comment s'y prendre ? La SNCF a créé une branche d'activité autonome, « gares et connexions », qui regroupe les compétences nécessaires. Se met également en place une organisation de proximité, avec huit agences territoriales. L'ambition est également de créer des directeurs de gare, en charge du quotidien, interlocuteurs des voyageurs, mais aussi des collectivités locales. Enfin, pour chaque gare est installé un chef de projet qui devra assurer la coordination des compétences.

Les pôles multimodaux doivent remplir des ambitions de services, ce qui implique de créer des espaces lisibles, d'apporter une information claire, une qualité d'accueil suffisante. Ce qui implique aussi une attention particulière pour le confort : des espaces propres, accueillants, des salles d'attente dignes de ce nom, des équipements disponibles, sans oublier l'animation, les espaces commerciaux, le lien avec la ville.

Lorsqu'un projet de modernisation de gare apparaît, nous nous efforçons d'élaborer des conventions, de réunir les partenaires afin d'élaborer un diagnostic partagé et un projet en adéquation avec les attentes. Un comité de pilotage, ce n'est pas une structure juridique, même si l'on peut prévoir de le structurer.

Dernier point: ces projets de gares, de plus en plus nombreux, il faut les financer. L'équilibre économique des gares n'est pas extensible, les projets de gares ne peuvent s'autofinancer. Chaque projet exige donc de trouver les modes de financement permettant d'atteindre les ambitions affichées.



## QUESTIONS / RÉPONSES



### QUESTION

*Tout notre projet est bouclé, mais maintenant on bute, malgré un apport conséquent des collectivités, sur la réalisation à l'intérieur des enveloppes financières. Soucis techniques avec RFF pour déménager des activités, recherche de commerces à installer par appel d'offres, mais sans aucune concertation... On a du mal à avancer sur le contenu, alors même que les bonnes volontés existent de tous côtés.*

#### **Fabienne Keller**

Ne vous désespérez pas ! Il y a beaucoup d'acteurs dans une affaire complexe, c'est pourquoi ont été créés les comités de pilotage, où on se dit les choses. Les gares sont une priorité.

### QUESTION

*On a parlé de fractionnement : je voudrais apporter un témoignage sur la billettique. À Brive, on a mis tout le monde autour de la table, on a bien travaillé, mais on ne parle pas le même langage et on ne se comprend pas forcément.*

#### **Laurence Eymieu**

On a laissé se développer des systèmes technologiques différents et incompatibles. La convergence des systèmes n'est pas évidente, on est dans une logique qui a organisé sa complexité. L'information, c'est simple, la billettique, c'est compliqué...

### QUESTION

*On constate que les trains ont ralenti, alors que la vitesse des TGV ne cessait d'augmenter : pourquoi ?*

#### **Hubert du Mesnil**

Prenons l'exemple de la liaison Paris-Lille, qui s'appuyait sur des trains Corail assez rapides. Depuis le TGV, ils sont devenus moins nombreux. Le TER s'arrête davantage, et du coup est plus lent.

## QUESTION

*Il y a eu un choix national d'aménagement...*

**Hubert du Mesnil**

Il ne s'agit pas d'un choix délibéré, mais d'un état de fait résultant de l'addition de facteurs différents. On peut avoir un matériel moins performant, qui donc va moins vite. La voie sur laquelle roule le matériel a pu se dégrader, ce qui amène à limiter la vitesse. Et dernier facteur: il y a des endroits où c'est moins fluide, où le réseau sature. Le cadencement est une des réponses. C'est vrai que les efforts ont porté sur d'autres sujets, sur d'autres lignes.

## QUESTION

*Nous avons un projet de gare inclus dans notre projet urbain. L'architecte me demande quels commerces je veux... Je constate que les gares ne créent pas la vie, ni la ville. Nous avons les espaces, mais vides : y a-t-il un début de réponse ? Quel type de services ? De commerces ? D'habitat ?*

**Christian Grimbert**

La question à se poser est la suivante: qu'est-ce qui manque, que pouvons-nous apporter ?

**Fabienne Keller**

Il faut un peu de tout, vous êtes en train de construire de la ville, d'inventer un quartier. On peut aussi aller voir en Suisse, en Allemagne, pays qui ont depuis longtemps développé ces concepts. En tout cas, il ne faut pas que ce soit monolithique, c'est le mélange qui rendra le quartier agréable.

## QUESTION

*Pourquoi ne parle-t-on pas, depuis ce matin, de fret ferroviaire ? Est-ce parce ce que la SNCF est, à travers ses filiales, le plus gros transporteur routier de marchandises de France ? Je suis un peu sceptique quand on parle de taxe carbone, puisque le premier contribuable, pour les poids lourds, va être la SNCF...*

**Fabienne Keller**

Vous avez raison de souligner l'importance des gares de fret, mais mon rapport portait sur les gares de voyageurs.

**Priscilla De Roo**

On ne pouvait pas parler de tout, ce qui ne signifie pas que la question ne soit pas stratégique.

**Christian Grimbert**

L'intermodalité doit aussi être développée de manière forte pour le transport du fret. On ne peut continuer à favoriser le transport routier.

## MICHEL MERCIER, MINISTRE DE L'ESPACE RURAL ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE



■ Je suis très heureux d'être là aujourd'hui avec vous pour clôturer ces premières rencontres nationales des « 20 villes moyennes témoins », dans cette belle cité du Puy-en-Velay, et dont chaque ruelle, chaque place, chaque monument évoquent une histoire millénaire.

■ Ce déplacement en Haute-Loire est pour moi un temps d'échange et de découverte. C'est aussi une nouvelle occasion de me rendre compte à quel point nous devons continuer à travailler ensemble, les collectivités, l'État, les grands

opérateurs de services publics, les acteurs économiques, pour développer l'attractivité des territoires, qu'ils soient ruraux ou urbains comme le sont les villes moyennes, pour réduire les déséquilibres et les fractures territoriales, pour valoriser leurs potentialités, pour développer des synergies entre eux.

■ J'apprécie la tonalité des rencontres d'aujourd'hui organisées par la DIACT que je remercie, rencontres organisées en lien avec la Communauté d'agglomération du Puy-en-Velay et la Fédération des maires des villes moyennes.

■ J'ai reçu récemment une délégation de maires issue de cette fédération, emmenée par toi cher Bruno (Bourg-Broc). Nous avons eu une conversation utile et franche et j'ai pu entendre vos inquiétudes sur les effets de la concentration d'entreprises et de services, souvent dans les capitales régionales. La situation d'Albi, de Cambrai ou de Roanne, que je connais bien, a notamment été évoquée.

■ Je le dis à nouveau aujourd'hui devant vous : les villes moyennes doivent jouer un rôle proactif par rapport aux grandes villes, dans un esprit de complémentarité. Car c'est toute l'organisation de l'espace urbain français qui a besoin de leur dynamisme.

■ La France a la chance d'avoir un réseau très dense de villes moyennes qu'il faut conforter. Dotées d'une histoire, d'un patrimoine, d'un potentiel industriel et rural, d'un fort potentiel humain, puisque 20 % de la population française y résident, et créatrices de richesse (80 % du PIB proviennent des villes, métropoles et villes moyennes), les villes moyennes jouent un rôle de premier plan entre le monde urbain et le monde rural.

■ Elles ont donc vocation à être des forces d'entraînement pour l'ensemble des territoires et à stimuler la croissance économique. Je souhaite les aider à renforcer leur rayonnement par rapport au territoire qui les entoure, par des actions fortes et ciblées.

■ Je pense notamment au nouvel appel à projets pour les pôles d'excellence rurale, annoncé par le Premier ministre, François FILLON mardi dernier, lors d'un déplacement à Sauveterre de Guyenne. Les villes moyennes de moins de 30 000 habitants sont parfaitement éligibles à ce dispositif qui vise à promouvoir une meilleure articulation entre les espaces.

■ Évidemment les actions en faveur des villes moyennes ne peuvent pas être identiques. Car les situations sont différentes en fonction des territoires et des régions dans lesquelles elles se situent, que ce soit en termes de démographie, d'activité économique, de gouvernance... Les villes du Nord-est doivent souvent faire face à un déclin de leur population, celles du Sud-ouest bénéficient au contraire d'une croissance démographique importante.

- De la même manière, les dynamiques métropolitaines ou le renouveau des espaces ruraux environnants n'ont pas les mêmes effets selon les villes concernées.
- Les situations d'Albi ou de Compiègne, par exemple, ne sont pas comparables à celles de Rodez, Arras ou Mont-de-Marsan.
- C'est dans cet esprit que l'expérimentation « 20 villes moyennes témoins » a été lancée par la DIACT en avril 2007.
- Cette expérimentation, dédiée aux villes moyennes et à leur agglomération, a reposé sur un dialogue nourri entre l'État, les collectivités territoriales et les opérateurs, au plus près du terrain, sur la base d'une confrontation de diagnostic pour quatre politiques sectorielles majeures : la santé, l'enseignement supérieur, l'accessibilité et le renouvellement urbain.
- Ce dialogue et cet échange de vues ont permis de restituer des premières expériences dont il faudra tirer les enseignements. Je remercie, à ce titre, les maires des villes et les présidents d'agglomération qui se sont portés volontaires à l'expérimentation ; je pense en particulier à Brigitte Barèges à Montauban, Serge Lepeltier à Bourges, Philippe Bonnecarrère à Albi, Michel Apchin à Saumur, Frédéric Cuvillier à Boulogne sur Mer ou Christian Grimbert à Creil.
- Toutes ces expérimentations ne sont pas encore terminées et je souhaite qu'on accélère les travaux.
- Les tables rondes d'aujourd'hui ont porté sur l'accessibilité des villes moyennes et le renouvellement urbain, principalement dans les quartiers de la gare.
- L'évolution des pratiques et des modes de déplacements a élargi les limites urbaines et régionales, l'amélioration de l'accessibilité doit aussi être une chance pour les villes moyennes tout en veillant à ce qu'elles proposent une offre de services attractive en qualité et en quantité. Comment y parvenir ?
- L'expérimentation au Puy-en-Velay est porteuse d'enseignements, sur la manière dont l'agglomération du Puy, qui s'intègre progressivement dans l'aire métropolitaine Lyon/Saint-Étienne, cherche à attirer des habitants les plus éloignés par une offre territoriale touristique et culturelle adaptée et spécialisée, par l'amélioration des liaisons des transports collectifs entre les deux régions (Auvergne et Rhône-Alpes) et avec l'extérieur.
- Montauban est un autre exemple tout aussi intéressant. La ligne TGV Bordeaux-Toulouse la placera à 1 heure de Bordeaux et à 3 heures de Paris.
- Brigitte Barèges compte s'appuyer sur ce grand projet pour conforter le rayonnement de sa ville et construire son projet de développement urbain autour d'une nouvelle gare.
- Ces deux exemples soulignent que si les infrastructures de transports peuvent participer au rayonnement des villes moyennes, nous devons trouver le bon équilibre entre vitesse et desserte, optimiser la fréquence des arrêts dans les gares et de veiller à une bonne articulation des TGV et des trains régionaux.
- À ce titre, il est important que le réseau des trains Intercités (Corail, c'est-à-dire interrégionaux) continue de jouer son rôle de desserte des villes moyennes.
- Ce réseau a vieilli et c'est un problème qui dure depuis un certain temps. Il faut l'entretenir, le moderniser, pour offrir un mode de transports plus adapté, rendant de vrais services différents du TGV, en répondant aux attentes de nombreux habitants. Ce réseau peut contribuer, en le rénovant, à accroître le rayonnement des villes moyennes, leur lien entre elles et avec les territoires qui les entourent. C'est donc un vrai enjeu d'aménagement du territoire et j'ai proposé, en liaison avec G. Pépy et D. Bussereau, que l'économie réalisée par la SNCF du fait de la suppression de la taxe professionnelle, soit réutilisée pour moderniser et développer les lignes Intercités.
- Au-delà des aspects financiers, c'est aussi la qualité du service, l'articulation des modes de transports (l'intermodalité), l'harmonisation de la billettique qui sont ici en jeu.

- *Au cœur de l'accessibilité des villes, la gare incarne cette intégration de logiques différentes. Comme le dit si bien Fabienne Keller, « elle est un lieu de croisements, un lieu de vie, dont il convient d'organiser les fonctionnalités, commerciales en particulier, en liaison avec le reste de l'agglomération ».*
- *L'enjeu est double aujourd'hui: il s'agit de repositionner la gare au cœur de la ville en aménageant des liaisons internes avec les autres quartiers et en proposant une offre de services de transports diversifiée et complémentaire.*
- *Le projet de transformation du quartier de la gare de Gournay-les-Usines dans l'agglomération creilloise en un centre urbain attractif, par une reconquête des friches industrielles et l'amélioration des déplacements inter-quartiers, est un exemple particulièrement intéressant. Le succès d'une telle opération nécessite un partenariat fort.*
- *Les échanges avec la SNCF et RFF doivent être renforcés; aussi je demande à Guillaume Pépy et à Hubert du Mesnil de regarder de près ce projet, essentiel pour le rayonnement de Creil.*
- *Mais au-delà des quartiers de gare, c'est du renouvellement urbain des villes moyennes dont il est aussi question. L'ambiance des espaces publics constitue un atout majeur pour attirer puis fixer durablement les habitants.*
- *L'exemple de Lens-Liévin est éclairant. Située dans l'aire métropolitaine lilloise, l'agglomération a fait le choix de redynamiser son tissu urbain et ses espaces périphériques, en s'appuyant sur trois grands projets à vocation sportive et culturelle: le musée du Louvre à Lens, le pôle d'excellence sportif de Liévin et l'Ecopôle de Loos-en-Gohelle, lieu d'éducation au développement durable situé sur un ancien site minier.*
- *Un des objectifs que nous pouvons rechercher est de s'appuyer sur des équipements ou des événements attachés aux spécificités culturelles ou patrimoniales locales, pour renforcer la centralité et le rayonnement des villes moyennes inscrites dans un large bassin de vie. Dans ce cadre, les villes moyennes pourraient par exemple accueillir certaines pièces des collections des musées qui sont en dépôt et qui ne sont pas exposées. Ce serait aussi une manière de créer l'événement et de renforcer leur attractivité.*
- *Ces propositions sont loin d'être exhaustives, autant d'idées qui montrent que nous ne devons pas opposer le monde rural, les villes moyennes et les métropoles, mais au contraire renforcer leurs atouts respectifs, leur complémentarité, leur interdépendance et leur mise en réseau. Je pourrais dire que la forme urbaine emblématique du monde rural, c'est la ville moyenne, mais ce serait encore trop simpliste.*
- *Je suis donc prêt à engager un groupe de travail avec la Fédération des maires des villes moyennes, y compris en abordant la liaison avec les grandes villes et l'espace rural, sur la base de projets concrets qui me seraient présentés, car sur ce sujet il n'y a pas de politique unique ni de solution universelle, chaque ville est particulière.*
- *Je suis donc à l'écoute de vos initiatives, vos idées, vos besoins et attentif à vos propositions.*
- *Mon action pour l'aménagement du territoire, je la conçois ainsi, depuis le terrain. Nous devons échanger avec vous, je crois à la réciprocité d'une même démarche qui, en associant une vision ascendante à une vision descendante, participe du même engagement au service de nos concitoyens et des territoires.*
- *L'expérimentation qui nous a rassemblés aujourd'hui a permis de restituer plusieurs témoignages, de construire une série de constats argumentés permettant aux villes moyennes d'accélérer la prise de conscience de leur place et de leurs potentialités.*
- *Je tiens donc à remercier la DIACT et à féliciter les organisateurs de cette journée, ainsi que les collectivités partenaires qui ont participé à cet événement, et je vous donne rendez-vous, dès à présent, pour une seconde journée sur les deux autres thèmes de l'expérimentation, ceux de la santé et de l'enseignement supérieur qui seront organisés avant la fin de l'année.*









# 20 villes moyennes témoins

EXPÉRIMENTER AVEC L'ÉTAT UNE CONDUITE RENOUVELÉE DE L'ACTION PUBLIQUE

**Les actes de la Rencontre nationale  
« 20 villes moyennes témoins »  
qui s'est tenue le 11 septembre 2009 au Puy-en-Velay  
sur le thème de l'accessibilité, des transports  
et des quartiers de gare ont été réalisés par la DIACT,  
la FMVM et la Communauté d'agglomération du Puy-en-Velay**

**Prise de son et d'image**

Clic Média, Le Puy-en-Velay

**Transcription des interventions**

Gisèle Cloarec, Paris

**Maquette et mise en page**

Médiacité, Lyon

**Photos**

Clic Média, Le Puy-en-Velay  
Priscilla De Roo et Marc Guigon, Diact

**Les organisateurs de la Rencontre remercient  
tous les intervenants pour la qualité des propos  
qu'ils ont tenus. Ils espèrent que leur transcription  
dans ce document n'aura pas travesti leur pensée.**

