


DIACT – 1^{ère} réunion thématique
« Accessibilité et transports »

20
villes
moyennes
témoins





Cette réunion a rassemblé les villes moyennes travaillant sur la thématique « accessibilité et transports ». Elle s'inscrit dans une première série de réunions du réseau des « 20 villes moyennes témoins ».

Ces premières réunions avaient pour objectif de constituer une base de travail commune à chaque thématique en abordant les questions transversales aux différents sites. Elles ont permis de dégager les grands enjeux, les points de convergence et de blocage qui se présentent au cours de l'expérimentation.

Ce compte-rendu décrit d'abord succinctement l'état d'avancement des projets de chacun des sites présents à la réunion. Puis chacun est analysé selon l'échelle territoriale à laquelle se positionnent les enjeux de l'expérimentation.



Avancement des expérimentations

- Brive/Tulle

Suite au changement de majorité politique à la Communauté d'agglomération de Brive, le démarrage de l'expérimentation a été différé. Le projet initial est en cours de redéfinition, avec le nouveau chef de projet et en concertation avec l'agglomération de Tulle.

- Le Puy-en-Velay

Le changement politique de l'agglomération suite aux élections municipales n'a pas remis en cause l'expérimentation. Une enquête de fréquentation touristique est en phase de finalisation et les trois groupes de travail se sont réunis pour la première fois en Septembre.

- Montauban

La Communauté d'agglomération a souhaité réajuster la méthodologie prévue initialement, ce qui a entraîné le décalage du démarrage de l'expérimentation.

L'agglomération a fait appel à un prestataire afin de l'accompagner dans la démarche. Les séminaires de travail débuteront à la fin de l'année 2008 et se poursuivront au début de l'année 2009.

1 Une entrée par l'échelle interurbaine : Brive/Tulle

1.1 Une offre ferroviaire et des connexions à améliorer entre les deux pôles de la Corrèze

Les deux agglomérations de Brive et Tulle représentent à elles deux la moitié de la population de la Corrèze. En raison de leur proximité et de leur complémentarité les échanges sont importants entre ces deux pôles : Brive, pôle économique et Tulle, capitale administrative.

Les déplacements entre ces villes se réalisent en majorité en voiture : 17 000 migrations domicile/travail et seulement 2000 à 3000 utilisateurs du transport ferroviaire. Cela représente donc un fort potentiel de report modal, mais les connexions entre les différents modes de transports restent insuffisantes.

Le renforcement de la qualité des déplacements se révèle d'autant plus important dans le contexte d'ouverture du territoire vers l'extérieur avec l'arrivée de la ligne à grande vitesse Paris-Limoges et la mise en service du nouvel aéroport.

1.2 Intégration interurbaine et ouverture suprarégionale

L'expérimentation a pour objectif de permettre une plus grande intégration du transport ferroviaire et des modes de déplacements urbains, entre les deux agglomérations dans un contexte de renforcement de l'accessibilité longue distance.

Le projet initial était fondé sur trois axes principaux :

- Le renforcement de l'offre ferroviaire par la mise en place d'une desserte cadencée
- La multimodalité par l'amélioration des correspondances entre les différents modes de transports
- L'homogénéisation de la tarification des différents modes de transports

Depuis la candidature à l'appel à projet, la SNCF a décidé de mettre en place un cadencement entre les deux agglomérations, qui se traduirait par le passage de 16 à 30 trains quotidiens. Les deux axes suivants, traitant de la multimodalité restent d'actualité et vont s'intégrer aux réflexions sur le PDU et sur les pôles de transports dans les zones d'extensions urbaine. Un troisième axe est en cours de définition avec les élus des deux agglomérations, il traiterait de l'anticipation des impacts économiques et urbains provoqués par l'arrivée de la LGV.

1.3 Une gouvernance multiscalaire

L'expérimentation des agglomérations de Brive et Tulle s'inscrit dans une démarche d'intégration du territoire local par les transports dans une perspective plus large d'accessibilité à l'extérieur et de plus long terme.

Le renforcement de la centralité au niveau du bassin de vie et à l'échelle interrégionale est aussi au cœur de l'expérimentation.

2 Une entrée par l'échelle interrégionale : Le Puy-en-Velay

2.1 Le transport ferroviaire au service de l'accessibilité touristique

Les politiques de « désenclavement », notamment routières, ont permis à l'agglomération du Puy-en-Velay de s'intégrer progressivement dans l'aire métropolitaine de Lyon/ Saint-Etienne. Mais les échanges avec ces pôles se font principalement au détriment du Puy. La stratégie de l'agglomération est de fonder son développement sur la complémentarité avec Rhône-Alpes, notamment en matière touristique. Il s'agit ici de passer d'une politique de « désenclavement » à une politique d'accessibilité.

Pour cela l'enjeu principal est d'améliorer l'offre de transport ferroviaire et de diversifier les clientèles. On constate que l'axe ferré Le Puy <> Saint Etienne, est le second axe de la région Auvergne en terme de fréquentation et qu'il est en situation de croissance. Il est aujourd'hui essentiellement fréquenté par des étudiants et des migrants domicile-travail car il n'est pas adapté à des clientèles touristiques, notamment pour les courts séjours (temps de correspondances longs, desserte omnibus, horaires inadaptés...).

Ainsi, une enquête de fréquentation touristique menée dans le cadre de l'expérimentation montre que ces clientèles sont très diverses : étrangers, régions du Sud de la France et bien sur Rhône-Alpes et qu'elles évitent de la ligne ferroviaire, notamment par la location de voiture depuis Lyon ou Saint-Etienne.

2.2 « Le Puy à moins de 4h de Paris »

Trois groupes de travail se sont réunis pour la première fois en Septembre, réunissant les acteurs du tourisme, la SNCF, RFF... :

- Fonctionnalités pour l'accessibilité longue distance
- Optimisation des transports interrégionaux

- Conditions d'accueil et de déplacement des visiteurs sur le territoire

Suite aux groupes de travail, les participants et l'agglomération ponote ont souhaité afficher l'objectif principal « Le Puy à moins de 4h de Paris ». Paris n'est pas l'unique cible, mais ce « mot d'ordre » est avant tout politique. De plus, c'est sur la portion entre St-Etienne et Le Puy que se joue le gain de temps (en terme de réduction des temps de correspondance, de diminution des arrêts intermédiaires...).

Trois axes principaux dont les objectifs ont différentes temporalités ont été retenus par les groupes et validés par la Communauté d'agglomération:

- Un objectif de long terme : Firminy, gare TGV de la Haute-Loire
- Un objectif de moyen terme : la mise en place de trains express vers Saint-Etienne
- Un objectif à plus court terme : la mise en place par l'agglomération d'un car express à vocation touristique entre Le Puy et Saint-Etienne.

Ces trois axes sont en cours d'approfondissement, notamment sur les conditions de faisabilité technique et juridique.

2.3 Une gouvernance interrégionale à créer

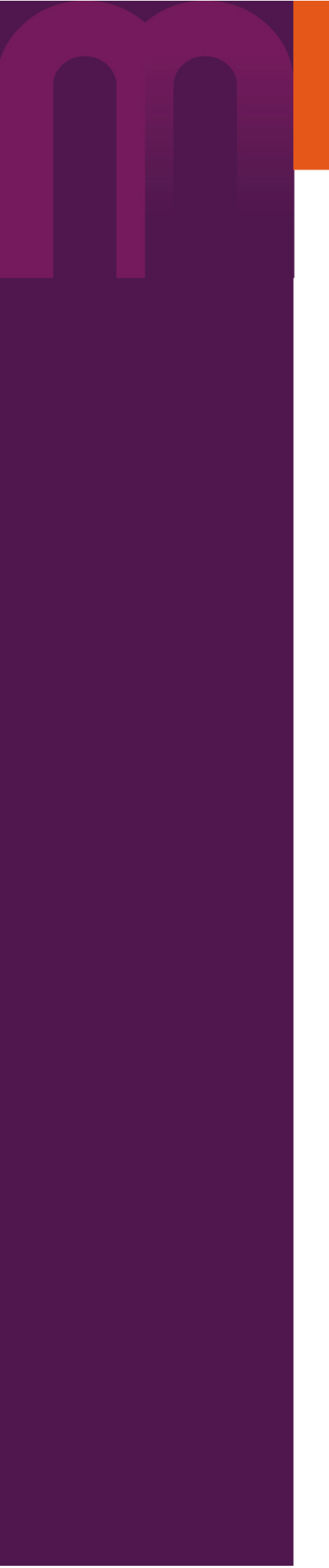
Un des enjeux principaux de l'expérimentation est la sensibilisation des acteurs de la région Rhône-Alpes aux problématiques de l'agglomération ponote. L'expérimentation a permis une prise de contact et d'attirer l'attention sur les problématiques du transport ferroviaire sur l'axe Le Puy <> Saint-Etienne, défini depuis peu comme prioritaire par la région Auvergne.

L'expérimentation permet aussi de mener une réflexion sur l'articulation entre la ville moyenne et la métropole ainsi que sur les relations entre l'urbain et le rural (au travers des problématiques de desserte des gares intermédiaires notamment).

3 Une entrée par l'articulation entre les échelles locales et nationales:Montauban

3.1 Montauban comme porte d'entrée Nord de la métropole toulousaine

Insérée dans la dynamique de l'aire métropolitaine toulousaine Montauban est la seconde ville de Midi-Pyrénées en termes de population. L'implantation d'une gare LGV en Tarn et Garonne



sur la future ligne Bordeaux <> Toulouse, devrait améliorer son accessibilité qui est aujourd'hui essentiellement routière. L'agglomération souhaite ainsi s'appuyer sur ce projet pour conforter son rayonnement et son développement et faire de Montauban la porte d'entrée Nord de l'espace métropolitain toulousain. L'arrivée de la LGV interroge sur de l'aire impact de la nouvelle gare sur le territoire. Aujourd'hui on estime sa future zone de chalandise à 600 000 habitants, s'étendant sur six départements.

3.2 Faire émerger une gouvernance pour le territoire de la « zone de chalandise » de la future gare

Un des enjeux de l'expérimentation est de mettre en place une gouvernance pour cette « zone de chalandise » de la gare LGV. Il s'agit dans un premier temps de faire émerger une connaissance approfondie de ce territoire, afin de définir des enjeux partagés et d'initier des propositions stratégiques.

Trois axes de travail ont été retenus pour l'expérimentation :

- Panorama des enjeux à différentes échelles (au niveau des déplacements routiers, impacts environnementaux et pour la ville centre...)
- Attentes des acteurs économiques : questionnaire à destination des entreprises
- Conditions d'intégration urbaine du projet

Les études concernant l'implantation de la future gare ont été lancées par RFF, pour un résultat en 2011, mais un premier scénario d'implantation doit être présenté par RFF en 2009, ce qui laisserait peu de marges de manœuvres de négociation à la Communauté d'agglomération.

Aujourd'hui c'est le scénario d'une gare implantée aux franges de l'agglomération qui semble être privilégié par RFF, mais cela est perçu par les acteurs locaux comme dommageable au développement de l'agglomération et de la ville centre (congestion routière, mitage urbain, déplacement hors du centre de la gare TER...).

3.3 Tirer parti localement d'un projet national

L'expérimentation de l'agglomération de Montauban pose la question de la capacité d'une ville moyenne à tirer parti localement d'un projet national.

Deux postures sont ainsi envisageables vis-à-vis des opérateurs de l'Etat et des projets nationaux pour les acteurs locaux :

- Peser en amont sur la décision

- 
- Positiver les impacts du projet sur le territoire en anticipant ses conséquences.

Montauban, ville moyenne qui souhaite affirmer sa position de « pôle d'équilibre » est ici au centre d'une nouvelle gouvernance locale sur un territoire interrégional.

Ces trois expérimentations témoignent de la volonté des villes moyennes de mettre en place des formes de gouvernance locale élargies, afin de se créer des marges de manœuvre de négociations et de peser sur des projets ou à des échelles nationales ou interrégionales. Elles interrogent aussi sur les capacités des villes moyennes à mobiliser les acteurs métropolitains et régionaux sur leurs problématiques. Enfin, les questions liées aux fonctions de centralité de la ville centre de ces trois agglomérations rejoignent les questions abordées par les sites concernés par la thématique « renouvellement des centres urbains » (notamment sur le rôle de la gare au sein de la ville centre).

Compte tenu de ce rapprochement entre les thématiques, les trois sites « accessibilité et transports » seront conviés à la prochaine réunion du groupe « renouvellement urbain des centres » qui se tiendra courant Novembre 2008.

La prochaine réunion consacrée aux transports est à prévoir en Janvier 2009 et permettra d'apporter aux sites le point de vue d'acteurs nationaux : ARF, RFF, SNCF sur ces problématiques.