

Paru dans l(es) édition(s) : informations non précisées

FAITS-DIVERS

Les villes moyennes ont leur rôle à jouer : clôture d'une rencontre nationale

La première rencontre nationale "transport et accessibilité des villes moyennes" s'est clôturée vendredi soir, co-organisée par la DIACT (Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires), la communauté d'agglomération et la fédération des maires des villes moyennes. La journée de vendredi constituait donc une journée de restitution avec une table-ronde en matinée sur les problématiques de l'accessibilité (voir notre précédent numéro) en présence de Laurent Wauquiez, secrétaire d'Etat et maire du Puy, Guillaume Pépy, président de la SNCF, René Souchon, président de la région Auvergne, Hubert Du Mesnil, président de RFF (réseau ferré de France), Pierre Dartout, délégué du DIACT, Gérard Roche, président du conseil général, des sénateurs Jean Boyer et Adrien Gouteyron, des députés Jean-Pierre Marcon et Jean Proriol, du président de l'agglomération Michel Joubert. Plus d'une centaine d'intervenants, des élus pour la plupart, venus de toute la France, de Chalon-en-Champagne jusqu'à Montauban en passant par Roanne, ont fait part de leurs expériences. Il revenait en fin de journée à Michel Mercier, ministre de l'espace rural et de l'aménagement du territoire d'achever les débats. A propos de l'inquiétude des maires des villes moyennes, Michel Mercier, ministre de l'espace rural et de l'aménagement du territoire s'est voulu rassurant : "j'ai bien entendu l'inquiétude des villes moyennes. Les grandes métropoles tirent le pays vers la prospérité mais les villes moyennes ont leur rôle à jouer, elles ne sont pas les victimes. La France a la chance d'avoir un réseau très dense de villes moyennes qu'il faut conforter. Il y a pourtant un sentiment de se dire à quoi on sert. L'expérimentation doit inciter à fournir des réponses". Et de poursuivre : "Dotée d'un fort potentiel humain puisque 20% de la population y réside, les villes moyennes sont aussi créatrices de richesses. Elles ont donc vocation à être des forces d'entraînement pour l'ensemble des territoires et à stimuler la croissance économique. Il faut des politiques des villes moyennes car toutes ne sont pas les mêmes". Le ministre revenait sur la capitale ponote : "l'expérimentation au

Puy est porteuse d'enseignements sur la manière dont l'agglomération du Puy qui s'intègre progressivement dans l'aire métropolitaine Lyon/Saint-Etienne cherche à attirer des habitants les plus éloignés par une offre territoriale touristique adaptée, par l'amélioration des liaisons des transports collectifs entre les deux régions". Le ministre a évoqué l'opportunité d'une gare TGV à Firminy qui rapprocherait davantage Le Puy de la capitale. M. Mercier s'est dit favorable à ce que la Loire et la Haute-Loire puissent relier Lyon par l'A 89 (Bordeaux Genève) tout en n'empruntant pas n'importe quel tracé. Les prémices d'une politique sont à lancer à partir de ces expérimentations. Comment une ville moyenne peut rayonner sur son territoire ? Le ministre s'est dit prêt à ce que l'Etat contractualise avec ces villes qui portent un projet de territoire. Michel Mercier juge important que le réseau des intercités (Corail c'est à dire interrégionaux) continue de jouer son rôle de desserte des villes moyennes car "les TGV n'iront pas partout". Ce réseau a pourtant vieilli. Sa modernisation s'impose : "j'ai proposé en liaison avec M. Pépy et M. 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 interrégionales". Et de conclure "Les villes moyennes ne seront pas transformées en grande ville. Il faut leur redonner une capacité de rayonnement".

UN RÔLE CLÉ POUR LES GARES

La deuxième table-ronde au cours de l'après-midi était consacrée aux quartiers de gare : pôle d'échanges et centralités urbaines dans les villes moyennes. Un sujet qui tombe à point nommé au Puy avec le projet de pôle inter-modal à la gare SNCF (voir plus loin). Fabienne Keller, sénatrice du Bas-Rhin et auteur du rapport "la gare contemporaine" rendu au premier ministre, parlait de l'émergence de la grande gare avec la chaîne des transports. D'ici 2030, les grandes gares accueilleront quatre fois plus de voyageurs. La sénatrice a pointé du doigt le fractionnement des acteurs qui entraîne une complexité des projets, l'ampleur des retards d'investissement... "Affirmer la gare comme un centre de la ville, un espace public

continu avec des circulations facilitées et des services à la population diversifiés", telle est la première grande proposition de Mme Keller alors qu'au 19^e siècle, la gare était plutôt excentrée. "Régions, départements, agglomérations, communes sont fortement impliquées dans les projets de gare. La compétence de la SNCF est forte avec la réalisation de rénovations réussies. RFF (réseau ferré de France) est également très mobilisé mais dispose de peu de ressource pour entretenir ses quais et autres propriétés en gare. Elle valorise de manière autonome ses terrains autour des gares, à la demande de l'Etat", indique dans son rapport Mme Keller. Pour Fabienne Keller, "la gare 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". Trois défis majeurs pour le bassin ponot en terme d'accessibilité L'offre ferroviaire entre les sites touristiques d'Auvergne et la métropole rhône-alpine est peu attractive, avec des fréquences limitées et des temps de parcours dissuasifs par rapport à la voiture. La gare du Puy est par conséquent peu attractive. La ligne reliant Le Puy et Saint-Etienne est le deuxième axe ferroviaire d'Auvergne en termes de fréquentation. Elle est aujourd'hui essentiellement fréquentée par des actifs pour leurs déplacements domicile-travail ainsi que par des élèves et étudiants. Les améliorations et adaptations de l'offre ferroviaire interrégionale sont exclusivement envisagées à l'aune de ces clientèles. Les réflexions prennent rarement en compte les opportunités liées au tourisme et aux loisirs, positionnant l'agglomération du Puy comme une ville de départ et non comme un territoire à fort potentiel d'attraction. Dès lors, trois défis majeurs doivent trouver réponse : améliorer les fréquences et le temps de parcours sur le tronçon prioritaire Le Puy-Saint-Etienne, faire de la gare du Puy un lieu permettant de connecter l'offre de services internes à l'agglomération avec l'offre d'ouverture sur l'extérieur, diversifier les clientèles du transport ferroviaire comme aérien et intégrer les besoins des nouvelles clientèles touristiques et congressistes dans la définition de l'offre de services.

Paru dans l(es) édition(s): informations non précisées

J.B.