

Rencontre nationale des villes moyennes – Le Puy-en-Velay, 11 septembre 2009

Accessibilité et renouvellement urbain

Cette rencontre s'inscrit dans le cadre de l'expérimentation « 20 villes moyennes témoins » lancée par la DIACT en 2007 et en constitue un premier bilan. Initié en 2004, sous l'impulsion du Premier ministre de l'époque, ce travail de réflexion sur les villes moyennes a conduit à un diagnostic qui a débouché sur un appel à expérimentations, dont les conclusions sont faites pour alimenter les décisions gouvernementales.

Les questions d'accessibilité des villes moyennes et de renouvellement urbain des quartiers de gares sont au cœur des préoccupations des maires et présidents d'agglomération des villes moyennes. Au Puy-en-Velay, à l'invitation du président de la communauté d'agglomération, de la Diact et de la FMVM, les maires sont venus témoigner de leurs projets* auprès notamment des opérateurs nationaux représentés par les présidents Guillaume Pépy pour la SNCF, et Hubert du Mesnil, pour RFF, du ministre de l'Espace rural et de l'Aménagement du Territoire, Michel Mercier, et du président de la région Auvergne, René Souchon.

*Retrouvez les projets sur : <http://www.villesmoyennestemoins.fr/>

Prendre le train du développement

En ouverture de cette rencontre, le maire du Puy-en-Velay, Laurent Wauquiez, secrétaire d'Etat à l'Emploi, a rappelé l'enjeu très républicain de l'équité entre les territoires et a demandé une impulsion nouvelle d'aménagement du territoire pour les villes moyennes. A ce titre, il a présenté trois exigences pour l'accessibilité des villes moyennes:

- 1 – les problématiques de transport doivent être levées,
- 2 – les enjeux de développement durable doivent être renforcés
- 3 – la recomposition du territoire doit s'opérer en évitant le risque de reconcentration sur les plus grands pôles urbains.

L'alliance entre les territoires

De son côté, le délégué à l'aménagement et à la compétitivité des territoires, Pierre Dartout, rappelant que les métropoles ont besoin des territoires ruraux et des villes moyennes pour se développer, a souhaité mettre en place une logique d'unité et d'alliance entre les territoires. La ville moyenne profite plus ou moins de l'attractivité de la région où elle se situe, elle doit donc composer avec les différents échelons territoriaux.

Ce point a été également soutenu par le ministre de l'Espace rural et de l'Aménagement du territoire, intervenant en clôture des travaux. Michel Mercier a ainsi confirmé qu'il avait bien entendu les inquiétudes des maires des villes moyennes. « *Les grandes métropoles tirent le pays vers la prospérité, mais les villes moyennes ont leur rôle à jouer. La France a la chance d'avoir un réseau très dense de villes moyennes qu'il faut conforter. Dotée d'un fort potentiel humain puisque 20% de la population y réside, les villes moyennes sont aussi créatrices de richesse. Elles ont donc vocation à être des forces d'entraînement pour l'ensemble des territoires et à stimuler la croissance économique.* »

Enfin, revenant sur la méthodologie de l'expérimentation conduite par la Diact en faveur des villes moyennes, le délégué a insisté sur le dialogue tripartite Etat, collectivités

locales et entreprises. Chacun des sites retenus étant unique, il a fallu faire du sur-mesure pour aboutir à un positionnement débouchant sur une action.

Le désenclavement constitue un atout de développement

Le président de la FMVM, Bruno Bourg-Broc, saluant le travail accompli avec la Diact sur l'expérimentation a rappelé l'enjeu que constitue le désenclavement pour une ville moyenne. En effet, une ville moyenne bien reliée à sa périphérie rurale, à la métropole régionale, voire interrégionale, bien reliée aussi aux villes moyennes proches, dispose d'un atout de développement et d'attractivité qui ne peut être contesté.

L'enjeu majeur du ferroviaire

Le président de la SNCF, Guillaume Pépy, revenant sur l'aménagement du territoire, a précisé que le TGV fait bien *une partie du travail* d'aménagement du territoire national. 35 chefs-lieux de département ne sont pourtant pas desservis par le TGV. Il ne faut pas, a-t-il ajouté, s'engager vers l'idée d'un droit au TGV car la grande vitesse se conçoit avec les TER placés sous l'autorité des régions. Les trains classiques, les *Intercités*, doivent être mis en avant en améliorant les infrastructures et en retravaillant en profondeur la question des correspondances et du cadencement du réseau régional avec le réseau national.

Le président de la région Auvergne, René Souchon, en introduction de son intervention, a constaté qu'aujourd'hui le Massif Central, est un trou énorme en matière de transports ferroviaires. Il a souhaité que soit retrouvé le chemin d'une politique volontariste d'aménagement du territoire en travaillant à une articulation aussi fine que possible entre le TGV et le TER et en étroite collaboration avec les régions limitrophes. Il a souhaité également que soit renforcée et même institutionnalisée la coopération entre collectivités locales.

Revenant par ailleurs, sur l'éco mobilité, le président de la région Auvergne a exprimé sa préoccupation en matière d'empreinte-carbone et a précisé que la région ne financerait plus les transports à fortes émissions de gaz à effet de serre.

Un rôle clé pour les gares

Le président de Réseau Ferré de France, Hubert du Mesnil, soulignant l'intérêt de ces échanges avec les maires des villes moyennes a précisé qu'il n'y avait pas de certitudes sur l'accessibilité des villes moyennes. En Allemagne a-t-il ajouté, une personne sur 30 prend régulièrement le train alors qu'en France seulement une sur 180 est concernée. Il y a donc des marges de manœuvre importante pour le développement de la fréquentation. Encore faut-il répondre aux attentes des voyageurs et le cadencement peut être une réponse. Ce point a été également partagé par la sénatrice du Bas-Rhin, Fabienne Keller, qui lors de la présentation de son rapport sur « La gare contemporaine », a mis en avant les marges de développement importantes dans ce qu'elle qualifie de la *grande gare*, c'est-à-dire celle qui inclut l'ensemble du quartier gare et qui affirme la gare comme un centre ville, un espace public continu avec des circulations facilitées et des services diversifiés.

Enfin, sur la question du financement des infrastructures, le président de RFF a aussi demandé aux maires présents de réfléchir à la question de l'économie de la gare.