

*A l'issue de la conférence qu'elle organisait ce jour au Palais d'Iéna,
« La gare contemporaine : quelle gouvernance, quel modèle économique »...*

L'association TDIE appelle au lancement sans délais d'expérimentations publiques sur de nouveaux modèles de gouvernance et de financement dans plusieurs gares, et recommande de placer les élus au cœur des prises de décision.

En partenariat avec les principaux acteurs de la mobilité (voir ci-après), et en présence de plus de 170 participants (élus, acteurs économiques, représentants des syndicats de transport...), TDIE a organisé une conférence sur le thème de la gare contemporaine. Elle a permis de nourrir le débat et d'apporter des réponses concrètes à ce que doit et peut être une gare au XXI^e siècle. Et ce au regard des enjeux économiques et de gouvernance, tout en tenant compte en particulier des problématiques d'urbanisme, d'aménagement des territoires, de mobilité durable et de développement des services aux citoyens.

TDIE retire 5 enseignements de cette conférence et préconise plusieurs actions concrètes :

1. Gérer une gare, c'est gérer la complexité : la gare est à la fois un terminal –ou une halte- ferroviaire, une plateforme multimodale, un lieu de sociabilité où les usagers –nombreux ou non- doivent pouvoir trouver des réponses à leurs besoins quotidiens, un lieu à intégrer dans un espace urbain. *Il s'agit donc de préserver, voire d'accroître l'efficacité, et de permettre la diversité.*

2. Penser les gares à différentes échelles. Dans l'espace, elle est passée de la périphérie au cœur de la ville, de la stigmatisation à l'intégration, et elle est ainsi devenue un enjeu d'aménagement et de compétitivité territoriale pour la ville. *Elle doit être pleinement incluse, y compris les délaissés ferroviaires, dans les outils d'urbanisme, SCOT, PLU... A l'échelle temporelle, il faut répondre aux problèmes actuels mais aussi penser la place de la gare et de la mobilité à 30, voire 50 ans.*

3. Recomposer les gares et leurs quartiers afin de passer d'un lieu mono-fonctionnel à un lieu multi-fonctionnel, une porte d'entrée intégrée dans une ville compacte, parfaitement accessible par différents modes de transport, dotée d'un hinterland multimodal étendu.

4. Mobiliser des financements à la hauteur des enjeux. Les recettes de l'AFITF étant insuffisantes, TDIE fait 2 propositions :

- mobiliser dès à présent une partie de la plus value foncière et immobilière. Si cette piste ne résout pas à elle seule la question du financement de la modernisation des gares, elle ne doit pas, pour autant, être abandonnée. Il s'agit, plus généralement, de maîtriser la question foncière pour, au minimum, freiner la spéculation qui pénalise les projets publics.
- étendre le versement transport au-delà des unités urbaines, et aborder la question, même là où il existe déjà, avec réalisme, mais sans tabous.

5. Dépasser les enjeux de pouvoir et faire évoluer les cultures. Depuis une culture cheminote dominante, on aboutit à une culture partagée avec tous les acteurs du transport et des services, dans le cadre de comités de pilotage locaux, où l'utilisateur est au centre des débats. TDIE propose que :

- différents types de gouvernance – gestion fassent l'objet d'une expérimentation au sein de plusieurs gares (celles des grandes agglomérations et celles d'intérêt local) ;
- l' élu, et en particulier le Maire ou le Président d'agglomération, soit mis au cœur de la gouvernance. Il peut jouer le rôle d'ensemblier, de manager, auprès des acteurs qui sont, eux, des spécialistes.