

Publié le 11 mars 2009

Gares, nouvelles locomotives urbaines

Les gares sont au centre d'une nouvelle dynamique urbaine. À la veille de la libéralisation des transports des voyageurs, qui doit intervenir en 2010, la sénatrice Fabienne Keller, chargée d'un rapport sur « la gare contemporaine, centre de ville et coeur des transports » a remis ses conclusions, mardi 10 mars au Premier ministre. Elle plaide pour une modernisation nécessaire et un investissement de 4,2 à 5,4 milliards d'euros d'ici à 2020. Certaines collectivités locales n'ont pas attendu le train. Sous l'impulsion de Sem d'aménagement, des quartiers entiers s'appêtent à voir le jour, dans une nouvelle vision urbaine qui combine transports, emplois, habitats et commerces.



Entre 4,2 et 5,4 milliards d'euros devraient être investis d'ici à 2020 pour moderniser les grandes gares en région, 3,3 milliards devront également être injectés pour les gares en Ile-de-France et 1,4 milliard pour les stations de métro, a indiqué la sénatrice UMP du Bas-Rhin Fabienne Keller, chargée d'un rapport sur la « gare contemporaine, centre de ville et coeur des transports » qu'elle a remis mardi 10 mars au Premier ministre. En réaction, le directeur de la SNCF Guillaume Pepy a déclaré être prêt à « reconstruire des gares et en faire de nouveaux centre-villes ».

À l'approche de la libéralisation des transports des voyageurs, qui doit intervenir en 2010, l'avenir des gares vient ainsi de passer au premier plan de l'actualité. Elles ne sont plus le simple lieu de passage de trains et deviennent l'enjeu d'une nouvelle politique urbaine qui combine aussi bien le transport multimodal que l'emploi, les bureaux, l'habitat et les commerces. Aux quatre coins de l'hexagone, des collectivités n'ont pas attendu le rapport de la sénatrice pour commencer à agir, via les Sem, en développant et en réhabilitant des quartiers qui avaient été bien souvent mis à l'écart de la modernisation de la ville depuis l'après-guerre. En phase de rénovation, ces zones sont sur le point de trouver une nouvelle dimension, capables de rivaliser avec les autres « locomotives » de la cité.

Dans son [rapport](#), Fabienne Keller affirme que « la gare et son environnement apparaissent comme

centre d'un territoire urbain et durable à fort potentiel » ; un rapport qui souligne aussi la nécessité d'organiser la gouvernance autour des gares par la création de structures, dont la Sem pourrait être un des outils.

Les projets se multiplient à travers la France pour redonner leur place aux gares en tant que centre de vie. La Sem [Amiens Aménagement](#), par exemple, prépare la création d'un véritable lieu de vie et d'échanges, partie intégrante d'un centre ville en pleine mutation. À Saint-Nazaire, les travaux de construction d'un pôle tertiaire de niveau régional ont également été lancés sous l'impulsion de la Sem [Sonadev](#), première étape d'un important quartier qui verra progressivement le jour au cours des vingt prochaines années. Autre exemple : dans le Maine et Loire, où le projet Gare + d'Angers Loire Métropole vise l'aménagement, par la Sem [Sara](#), des six hectares de friches du quartier environnant la gare TGV qui participeront ainsi au développement économique de la métropole angevine.

Par Marie-Anne RAMAZZINA