

« LA VIE MOBILE »

Conférence d'acteurs sur les déplacements et les nouvelles infrastructures de transports en commun en Val-de-Marne

POINT DE VUE D'ACTEURS ET DE CITOYENS Synthèse des travaux – Septembre 2012

Point de vue finalisé avec les membres de la Conférence d'acteurs :

Michel Floccari, dirigeant d'un cabinet d'assurances implanté dans le Val-de-Marne, magistrat au tribunal de commerce ainsi qu'à l'Union des propriétaires.

Frédéric Lamprecht, président de « l'association des nogentais »

Françoise Llense, habitante de la ville de Créteil, déléguée régionale de la CGOS

Jeanine Pasche, présidente de l'association Université Inter-âges de Créteil et du Val-de-Marne

Monique Parodi, habitante de Saint-Maur-des-Fossés

Jacques Valin, réside à Cachan, membre de l'union locale des retraités CFTD, membre du conseil de l'UTR, animateur d'un comité de quartier à Cachan

Bertrand Urvoy, en poste à la direction des Affaires territoriales de la SNCF

Introduction

Le Grand Paris Express est un projet ambitieux pour la région Ile-de-France. Il a été conçu pour porter une phase nouvelle du développement de la Région capitale.

Sa définition a été l'objet d'un débat public certainement inédit. Comment développer de nouveaux réseaux, conçus pour porter une nouvelle phase du développement de la Région capitale, tout en s'appuyant sur le maillage de transports existant et répondre à la demande sociale ? Le débat public a posé également une question fondamentale : quelle « ville » au bout de tout cela ? L'agglomération francilienne est concernée par un mouvement de développement urbain, économique, et de réflexion institutionnelle sur sa gouvernance. L'orientation des dynamiques urbaines définies à l'occasion de la mise en œuvre du réseau Grand Paris Express contribueront fortement à dessiner le futur de la métropole.

Cet enjeu renvoie en effet à la qualité de la ville souhaitée, avec en son cœur l'humain. Il renvoie aussi au débat autour de la ville dense. D'un côté la ville monde qui implique des spécialisations des territoires, des mobilités rapides, de l'autre la ville « à vivre ». Comment demain les habitants de la métropole devraient-ils envisager leur aire/champ de déplacement ? Faut-il viser une forme de proximité ou plutôt une spécialité des territoires ?

L'infrastructure gare est-elle le support d'une plus grande spécialisation de la métropole ou une façon d'être plus intégrée ?

Un certain nombre de réflexions a été porté dans le département du Val-de-Marne, notamment par l'association Orbival, et les débats publics sur le nouveau métro ont bénéficié d'une forte participation. **Aujourd'hui, la réalisation du RGPE entre dans une phase préopérationnelle. La concertation se poursuit, mais sur un mode plus classique. Pour une large part, elle est recentrée sur l'infrastructure à proprement parler. Poursuivre la réflexion sur les mobilités et l'impact de ce futur réseau est apparu comme une démarche utile**, et particulièrement de donner d'une manière plus approfondie la parole et le temps d'une vraie réflexion à celles et ceux qui seront demain confrontés comme utilisateurs, habitants, usagers de services, à la vie même de ces gares et de leurs quartiers. C'est dans cet esprit que le CODEV a mis au point une démarche originale de conférence citoyenne d'acteurs locaux du Val-de-Marne.

Après un appel à candidatures lancé dans l'ensemble du département (site web des villes, articles de presse), **le CODEV a constitué par tirage au sort un groupe composé de citoyens et professionnels du Val-de-Marne qui ont accepté de s'engager pour travailler ensemble durant un an : de l'automne 2011 à l'automne 2012.**

Pour nourrir ses réflexions, les membres de la conférence d'acteurs ont sélectionné des sujets à explorer et a auditionné des universitaires et des professionnels reconnus pour l'expertise qu'ils apportent dans des domaines qui font la ville : l'urbanisme, l'aménagement, les transports, les mobilités...

Le CODEV a joué le rôle d'animateur de ce groupe de réflexion dont l'objectif était, au fur et à mesure de ses travaux, de mobiliser et formuler « un point de vue citoyen ».

Calendrier des travaux

Séminaire de lancement - 3 novembre 2011

- Introduction aux enjeux de la mobilité en Ile-de-France et dans le Val-de-Marne
- Orbival, un métro pour la banlieue

Séminaire n°1 « L'impact urbain » - 15 décembre 2011

- Les enjeux urbains et fonciers liés à l'implantation d'une nouvelle gare
- Les outils et dispositifs permettant de faire évoluer l'urbanisme autour des gares

Séminaire n°2 « La gare » - 13 mars 2012

- Quelle sera la gare de demain ? Que peut-on en attendre ?

Séminaire n°3 « Aller plus vite ou enrichir les temps de transport ? » - 5 juin 2012

- Gérer la mobilité pour faire la ville de demain

Experts auditionnés

- Bernard Legendre, Directeur de l'association Orbival
- Corinne Camps, Chef du service de la planification et de l'aménagement durable (DRIHL, unité territoriale du Val-de-Marne)
- Pierre-François Nouailles, Chargé de mission déplacements, service de la planification et de l'aménagement durable (DRIHL, unité territoriale du Val-de-Marne),
- Caroline Gerber, Directrice de l'Association des Etudes Foncières (ADEF)
- Jacques Jo Brac de la Perrière, Délégué général de l'association Ville et Transports en Ile-de-France (VTIF)
- Jean-François Doulet, Maître de conférences à l'Institut d'Urbanisme de Paris (Université Paris Est Créteil Val-de-Marne), spécialiste des mobilités urbaines et membre du laboratoire de recherche Lab'Urba.

Contributions

1. Le Grand Paris, plus qu'un projet urbain, un projet de société

Les transports publics doivent présager de ce que sera la société de demain. « Ces transformations doivent apporter quelque chose à l'humain ». « Ces aménagements doivent permettre à tous de coexister ». Cette préoccupation peut être déclinée à plusieurs niveaux, elle concerne aussi bien la question de l'accueil et des services en gare, que des questions plus générales relatives à l'aménagement du territoire, en allant jusqu'au modèle de notre société.

a. Quelles fonctions pour la gare : d'un lieu de passage à un véritable lieu de vie ?

Alors que les habitants des espaces métropolitains sont considérés comme disposant d'une forte maîtrise des mobilités et des systèmes de transport (concept de « néonomades »), la conférence tient à attirer l'attention sur les personnes qui ne sont pas outillées pour se repérer ou identifier l'information recherchée lors des temps de mobilité. On pense en premier lieu aux personnes âgées, mais également aux personnes ne maîtrisant pas ou peu les nouvelles technologies, ou encore aux usagers qui fréquentent peu les réseaux de transports publics et qui n'y sont pas accoutumés. La question de la signalétique apparaît alors comme primordiale pour permettre à tous à la fois d'évoluer efficacement dans l'espace gare mais aussi d'identifier et de disposer de l'offre de services qui peut y être proposée.

La conférence s'interroge sur les représentations autour de la gare, sur ses fonctions : n'est-elle qu'un lieu de passage ou devrait-elle être conçue et imaginée comme un lieu de vie ?

La conférence place au cœur de ses préoccupations la question de l'accueil en gare et de la qualité de service ; il importe que « la gare s'adapte à nos vies ». De son point de vue, « il faudrait conserver des personnels aux guichets des gares », afin de permettre aux voyageurs d'échanger avec des interlocuteurs en capacité de répondre à leurs questions. Par ailleurs, la gare pourrait offrir des services non commerciaux aux usagers, tels que des espaces municipaux dédiés à la vie de quartier, comme par exemple des salles de réunions qui pourraient être utilisées par les associations, les usagers de la gare ou encore les services de la ville.

Enfin, la gare renvoie à un système complexe où les individus peuvent se sentir perdus. La présence d'interlocuteurs ayant pour mission d'interagir avec les usagers permettrait de réduire ce sentiment ; de ce point de vue des investissements en personnels seront nécessaires. La question de l'intervention de personnes bénévoles au service des usagers a été évoquée mais elle ne peut se substituer aux besoins à satisfaire en personnel adapté.

La gare pourrait toutefois être entendue comme un espace de promotion du bénévolat.

b. Des projets structurants au service du « vivre ensemble »

On observe que les phénomènes de ségrégation socio-spatiale se sont renforcés : les ménages aux revenus les plus élevés vivent dans les premières couronnes périurbaines, alors comment faire pour que le Grand Paris Express n'entraîne pas un départ des populations les plus modestes vers la grande couronne ?

Les zones autour des futures gares devront accueillir à la fois de l'habitat et des emplois. Afin d'organiser le développement autour des futures gares, des Contrats de Développement Territoriaux (CDT) sont conclus ou en cours de préparation, ils concilient trois types d'objectifs : la réalisation de l'infrastructure de transport, une intensification urbaine en cœur d'agglomération en cohérence avec le développement de l'offre de transports en commun, ainsi qu'un appui au développement économique (concept de Cluster).

La conférence s'interroge sur les outils à disposition des collectivités locales : le CDT permet-il d'articuler les compétences aménagement et transports ? Parviendra-t-on, grâce à cet outil, à dépasser les logiques sectorielles et à lier projet de transport et projet d'aménagement ?

La conférence questionne également les stratégies développées par les territoires pour faire face à ces projets, avaient-ils mis en place des stratégies foncières pour accompagner ce futur développement ?

Poser le débat sur les valeurs foncières

Les politiques publiques de Transport sont créatrices de valeur pour le foncier. Or, dès lors qu'un projet de développement est rendu public, on observe des effets notamment sur le prix du foncier. Une question difficile qu'il serait intéressant de traiter à trait aux modalités de concertation citoyenne sur les « valeurs foncières », de proposer un débat public sur la définition de ce qui pourrait relever de l'intérêt général du projet d'aménagement ou, au contraire, de l'intérêt privé. Associer les habitants à ce débat – notamment les propriétaires - pourrait permettre d'établir un référentiel commun des enjeux fonciers sur lequel les collectivités pourraient ensuite prendre appui dans la mise en œuvre des outils de maîtrise foncière à leur disposition.

Poser le débat sur la tarification

On peut s'attendre à ce que l'effet de structuration de la métropole qu'entraînera le réseau Grand Paris Express soulève dans le débat de nouveaux questionnements sur les prix du transport public. Le dialogue entre l'ensemble des acteurs concernés (collectivités, transporteur, STIF, représentants d'usagers) est préconisé pour traiter de cette question sensible où chacun, à son niveau, détient un regard d'expert – même l'usager.

2. L'association des citoyens, le débat public, la gouvernance de projet

Les membres de la conférence LA VIE MOBILE sont pour la plupart d'entre eux des acteurs engagés dans les processus de concertation qui entourent les futures gares. Ils ont fait part, à travers les débats menés, d'un premier retour d'expériences sur les actions de concertation qu'ils peuvent suivre dans le Val-de-Marne.

Placer effectivement les usagers au cœur du système, c'est leur donner des outils pour comprendre, pour leur permettre de prendre une place.

La question se pose quant à la façon dont sont conduites les concertations. Comment aller plus loin aujourd'hui ?

a. Comment informer et à quel(s) niveau(x) ? Toutes les futures gares du réseau ne seront pas des gares métropolitaines

Les futures gares du Grand Paris Express ne sont pas toutes concernées par les mêmes enjeux car il existe différents types de gares (gare d'aéroport, gare en secteur déjà développé, la gare dans un secteur en développement...). La gare s'inscrit dans son contexte, certaines recouvriront une réelle « fonction métropolitaine », quand d'autres joueront un rôle de « gare halte » de voyageurs.

La masse d'informations autour de tous ces nouveaux projets est considérable et difficilement à la portée des habitants. « Beaucoup d'entre elles nous échappent ».

La dimension métropolitaine et la dimension urbaine locale se croisent. L'enjeu métropolitain, cependant, fait peser une pression qui s'applique généralement et, bien souvent, semble contraindre ou limiter la possibilité du débat et du projet citoyen au plan local.

Ne faudrait-il pas aborder la concertation différemment en tenant compte des différents types de fonctions des futures gares du Grand Paris Express ?

b. L'implication des citoyens dans la définition et la mise en œuvre des projets

Comment concilier le planning contraint des projets et l'association des citoyens ? Les citoyens peuvent-ils être parties prenantes dans la définition du pré cahier des charges du projet ? « On a l'impression que tout est déjà fixé, en dehors de toute implication réelle des citoyens dans la décision ».

La gare elle-même pourrait être gérée comme une structure « projet », à l'instar d'un théâtre ou d'une maison de la culture, en y associant les citoyens, en fixant des objectifs, par exemple des indicateurs de qualité urbaine moins quantifiables que des objectifs transports.

Cette proposition pose la question de la nature des outils dont pourraient disposer les citoyens et du type de gouvernance. L'idée présentée ici viserait à instaurer un dialogue en continue entre des représentants des citoyens et les instances responsables de la gestion de l'infrastructure.

Dans le même esprit, un accord entre Gares et Connexions, RFF et l'Association des Maires de France devrait conduire prochainement à l'élaboration d'une charte intégrant ces préoccupations de « qualité urbaine ».

3. Penser le temps présent et la phase de transition

Le Grand Paris Express est un sujet de réflexion passionnant qui nous renvoie à une dimension prospective, mais il faut aussi réfléchir sur aujourd'hui et maintenant ; pas seulement se projeter dans l'avenir. Par exemple : que va-t-il se passer dans la phase transitoire, celle des chantiers ? N'est-il pas important également de se préoccuper de la gestion, de la mise en valeur, de l'amélioration des lignes existantes ?

Les temps du projet sont appréhendés à différentes échelles par les acteurs : le citoyen ne perçoit pas de la même manière le calendrier des travaux que le maître d'ouvrage qui en détient lui – de part son implication technique et politique - une vision plus claire, organisée et planifiée. Alors comment gérer ce temps ? Que va-t-il se passer pendant cette phase du point de vue de l'information sur l'avancée des travaux, de la gestion des incertitudes, de la concertation « tout au long » avec les citoyens ? Comment vivre le temps présent ?

En résumé

1. Mettre les hommes au cœur du projet

Le Grand Paris Express constitue une opportunité « faire vivre » l'ultra local dans le contexte de développement métropolitain. L'enjeu de ces aménagements est de permettre à tous de coexister.

2. Impliquer les citoyens

Les politiques publiques doivent participer à l'implication des citoyens en soutenant le droit pour tous à une mobilité de qualité, inventer des modalités nouvelles pour leur implication dans la gouvernance.

3. Penser l'aujourd'hui et la phase de transition

Vers la réalisation effective du projet, et l'amélioration de l'existant.