



L'Europe des Projets Architecturaux et Urbains

Groupement d'Intérêt Public

POPSU Plate-forme d'Observation des Projets et Stratégies Urbaines

COLLOQUE DU 18 NOVEMBRE 2009

LYON

LA PRODUCTION DE LA VILLE

RETRANSCRIPTION DES DEBATS

15h00– 16h00 : Quelle action collective pour répondre aux enjeux métropolitains ? Les déplacements : analyse de la démarche REAL



GRANDLYON
communauté urbaine

UNIVERSITÉ LUMIÈRE LYON 2
UNIVERSITÉ DE LYON



Avec le soutien de :



Quelle action collective pour répondre aux enjeux métropolitains ?

Les déplacements – Analyse de la démarche REAL.

Animation : Paul Boino, Université Lumière Lyon 2

Dans cette table ronde, nous allons passer à des réalisations concrètes, en l'occurrence au Réseau Express de l'Aire métropolitaine Lyonnaise (REAL). Je vais immédiatement donner la parole à Philippe Dhénein pour qu'il nous présente ce qu'est REAL, son histoire, comment cela se structure, comment cela s'est organisé et à quoi l'on a abouti.

Philippe Dhénein, DGS région Rhône-Alpes

Je m'occupe un peu de transport, un peu d'aménagement du territoire, de politique de la ville, d'habitat, d'agriculture et de développement rural, c'est tout ce qui concerne et implique l'action des politiques régionales sur les différents territoires.

La région Rhône-Alpes, il nous plaît de la présenter en disant qu'elle a la taille de la Suisse et la population du Danemark. Elle est une des premières régions d'Europe avec trois grandes aires métropolitaines. Une autour de Lyon-Saint-Etienne, sur laquelle on va se centrer, une autre qui est l'aire métropolitaine genevoise, dont je rappelle que 30 % est, comme on dit, « sur France », et même si la Suisse n'est pas dans l'Europe, nous sommes complètement impliqués par les problèmes transfrontaliers – 80 000 personnes passent la frontière tous les jours – et les risques d'exclusion que l'on peut imaginer entre la partie française et son équation économique et la partie suisse et sa propre équation économique. Enfin, la troisième est l'aire du Sillon alpin centrée sur Grenoble.

Nous avons ces trois aires métropolitaines et, dès son élection, Jean-Jack Queyranne, cela faisait partie de son plan de mandat, s'est positionné comme un partenaire volontariste des questions métropolitaines, faisant un peu le lit à une vieille pensée qui traînait un peu ça et là indiquant que la région c'est l'affaire du rural et qu'il faut laisser les choses sérieuses liées à l'urbain aux agglomérations. Jean-Jack Queyranne s'est inscrit tout de suite en contrepoint sur ce sujet.

REAL, c'est d'abord l'histoire d'une rencontre, la rencontre d'un nouvel exécutif régional élu en 2004, vous vous souvenez sûrement du contexte qui avait présidé à cette élection, et puis la rencontre des préoccupations du président du SYTRAL, du président du Grand Lyon, qui se trouvaient dans l'agenda de renouvellement de la délégation de service public du SYTRAL.

On a une région qui, dans son plan de mandat, a affiché une priorité politique sur la question des transports. Ce ne sont pas les cent-dix propositions de François Mitterrand..., c'étaient les huit axes prioritaires du plan de mandat régional, parmi lesquels il y avait les transports régionaux, et singulièrement la question des transports périurbains. Si je voulais faire technocrate, je dirais que c'était là où il y avait des parts de marché à conquérir en matière de report modal, là où le fer a du sens par rapport à une logique de concurrence entre transports collectifs et transports individuels. C'est aussi peut-être une forme d'inflexion par rapport à la vision de la région sur son côté en matière de TER. Ceux qui comme moi ont un peu travaillé sur le PDU de 1995 du Grand Lyon s'en souviennent, elle vivait sa compétence sur les transports régionaux, avec la logique prioritaire des liaisons Intercités.

C'était donc grosso modo un peu cette inflexion d'une région qui disait, non, je passe de cette logique du point à point, du Lyon-Saint-Etienne, Lyon-Grenoble, Lyon-Chambéry, à une

logique de rentrer un peu plus dans le détail du cœur de ces agglomérations. Et c'est complètement cohérent avec la posture politique que je décrivais d'un président de région nouvellement élu qui est fier d'avoir trois grandes aires métropolitaines dans le concert européen, dans la concurrence métropolitaine, et qui veut être un partenaire de cette construction métropolitaine, et un partenaire actif. C'est cette rencontre-là.

Après, je laisse non pas aux chercheurs et aux historiens, mais en tout cas aux gazettes, les péripéties qui ont présidé au renouvellement de la délégation de service public du SYTRAL : mise en concurrence, vraie concurrence, ce n'est pas le sortant qui arrive en tête au premier tour, branle-bas de combat, va-t-on voir la RATP gérer le réseau lyonnais ? Je cite la RATP comme j'aurais pu parler d'autres grands opérateurs de transport. Keolis, qui était le sortant, est un petit peu déstabilisé sur ses bases.

Louis Gallois, président à l'époque de la SNCF, donc de Keolis, filiale de la SNCF, sent que la gestion du plus gros réseau de transport de province – ce n'est pas anecdotique, c'est un vrai symbole – échappe à son groupe et, dans un élan de dernière minute, donne l'argument suivant : « Si vous reconfilez la gestion du réseau TCL à Keolis, nous nous engageons à développer la question de l'intermodalité dont on fera une priorité dans le futur mandat que vous voudrez bien nous confier. »

Cette rencontre d'une région qui a envie de se positionner sur les questions périurbaines, donc sur les questions d'intermodalité au fond, et puis de l'autre cet espace d'opportunité, cela crée un temps où les élus disent : chiche ! En février 2005, Jean-Jack Queyranne, Gérard Collomb, Michel Mercier, la SNCF, Keolis et d'autres disent : OK, on va bosser ensemble pour essayer de préfigurer un réseau express – à l'époque, on avait dit d'agglomération. On a choisi le nom REAL le lendemain du jour où l'Olympique Lyonnais a collé 3-0 au Real Madrid et l'on a trouvé que cela allait bien comme acronyme pour réseau express, d'abord de l'agglomération et puis ensuite de l'aire métropolitaine lyonnaise. Saint-Etienne qui, à l'époque, n'était pas sur le même type de majorité de gestion que la région et le Grand Lyon, a souhaité spontanément rejoindre le jeu collectif.

En février 2005, premier protocole, les grands chefs se mettent autour d'une table, signent une déclaration d'intention sympathique et passent commande explicitement à leurs technos en leur disant qu'ils ont six mois pour proposer un plan d'action. On s'est mis au boulot, on a organisé le travail, on a fait des propositions et un plan d'action en six mois. Ce plan d'action se met en place, on commence à en parler et puis il y a les autres qui veulent venir. Aujourd'hui, REAL ce sont dix autorités organisatrices de transport, à savoir une région, quatre départements, le Grand Lyon, le SYTRAL, la Communauté d'Agglomération du nord Isère, Villefranche et Vienne.

Aujourd'hui, nous avons dix AO, la SNCF et RFF mais on n'a pas l'Etat. Pourquoi ? Parce que nous n'attendons rien de l'Etat. Oui, on peut encore se débrouiller aujourd'hui sans l'Etat en France, merci à la décentralisation de nous permettre encore de faire ce genre de choses. On peut encore s'organiser entre collectivités sans avoir besoin d'une espèce d'arbitre. On a réussi à se mettre d'accord, et sur quoi ? Sur un projet.

REAL c'est d'abord et avant tout cette rencontre sur un projet.

Comment avons-nous construit le projet ? Nous sommes partis tout bêtement de l'utilisateur. L'utilisateur, il habite quelque part dans l'aire métropolitaine, il va prendre son train à la gare pour aller travailler dans la ville-centre. Il y va en voiture, il a un parking ou pas à la gare. Il a des navettes qui lui permettent de gagner de certains villages du Beaujolais la gare de Villefranche, navettes qui attendent le soir le dernier train, même s'il est en retard, pour le ramener dans son village. Il a la possibilité d'y aller en vélo parce qu'il aura un garage à vélos sécurisé, il trouvera une gare ouverte, chauffée, ce qui n'est pas anecdotique.

Saint-Germain-au-Mont-d'Or, plus de mille usagers par jour, est une gare qui avait été retapée à grands frais par le Grand Lyon et la région fin 2003. Le jour de l'inauguration, Jean-Jack

Queyranne et Gérard Collomb discutent avec le guichetier et tout le monde se félicite : la gare est belle, elle est sympa, elle est chauffée... Mais à quelle heure elle ouvre ? Le guichetier dit qu'il a la clé et prend son service à 9 heures parce qu'avant 9 heures il n'y a que des abonnés et il ne vend pas de billets. Mais où sont les gens, avant ? Ils sont dans le souterrain...

Il faut donc aussi se poser ce type de questions ! Comment se fait-il qu'une gare dont la rénovation a coûté plus de 2 millions ne soit pas ouverte avant l'arrivée du guichetier qui a la clé ? Il y a des questions de sûreté, de vidéosurveillance, etc. Quelle information et quels services va-t-on trouver ? Les gazettes se sont beaucoup intéressées à la première crèche inter-entreprise dans une gare à Roanne. Là, nous n'avons pas encore de crèche mais j'en appelle à tous les projets de services que l'on peut installer dans les gares parce que les gares sont des lieux de vie. Les usagers ont des besoins de services et si l'on peut y répondre, tant mieux.

Et puis après, ils prennent des trains, il y en a plus, ils sont modernes, ils ont du matériel moderne, ils ont des horaires fixes – on essaie qu'ils n'arrivent pas trop en retard... 90 % de régularité, c'est mieux que moins pire. Et puis, au bout du bout, ils ont des transports urbains qui sont coordonnés, ils ont des navettes qui ont des horaires qui sont calés, et ils ont même un titre unique.

On a fait le bilan avec les collègues directeurs au mois de juin : on a fait à peu près 90 % des vingt-et-une actions du plan d'action. Celle que l'on n'a pas faite c'est celle qui touche à la tarification combinée complète, on n'y est pas arrivés, c'était un projet porté par la RUL. La RUL qui a servi aussi de pépinière à un certain nombre de projets dont certains ont abouti, mais pas celui-là parce que là on parle d'argent, de choses un peu difficiles. Il ne s'agit pas d'être sur la photo uniquement le jour où l'on coupe un ruban mais il s'agit de se partager les déficits du système de transport. Là, on n'en sortira pas sans une évolution institutionnelle qui mutualisera le système et qui facilitera la mise en place parce que l'on ne peut pas se permettre, sur un système comme celui-là, qu'un seul bloque tout le monde.

La centrale de mobilité Multitud, elle tourne, elle est bien, elle existe, c'est génial ! Pour cette centrale de mobilité, portée et initiée par la RUL au départ, il a fallu faire délibérer dix collectivités en termes concordants pour se partager la quote-part des frais d'étude. Une collectivité, elle a mis six mois à délibérer et elle a été pour 13 000 euros dans l'affaire. C'est là qu'on se dit que l'on a un peu envie d'outils institutionnels pour aider, car même si globalement la communauté professionnelle, les techniciens, ont été plutôt enthousiastes – on y a passé du temps, on a vraiment joué le jeu collectif –, on a quelquefois perdu du temps sur des choses qui ne le méritaient pas.

Cela étant, 90 % du plan d'action est mis en œuvre, sauf cette question de tarification. Nous nous sommes permis un truc un peu vilain, nous sommes allés questionner les usagers. Nous avons questionné mille usagers du système de transport global. 67 % d'entre eux sont satisfaits ou très satisfaits et ont vu des changements, c'est-à-dire qu'ils ont remarqué qu'il s'était passé quelque chose. C'est donc bien sur l'aspect qualitatif.

Ce qui est bien c'est que, dans le même temps, nous avons vu la fréquentation du système de transport collectif augmenter singulièrement. Grosso modo, nous sommes sur le ferroviaire sur des taux de croissance de 15 à 20 % sur les axes les plus dynamiques, donc nous sommes sur un rythme de doublement en sept ans de la fréquentation du réseau TER, ce qui fait que l'on va vite arriver à des décisions un peu lourdes. Par exemple, nous allons acheter du matériel qui va ressembler furieusement au RER de la région parisienne, c'est-à-dire des trains en rames triples de 1 000 places assises. Si l'on considère qu'un matériel roule environ quarante ans et si l'on projette les tendances de fréquentation, c'est du matériel comme celui-là qu'il va falloir acquérir aujourd'hui.

Pourquoi cela a fonctionné et avec quel leadership ? Le leadership, il n'y en a pas. Il y a la rencontre de deux élus qui, à un moment donné, trouvent intérêt à faire un bout de chemin ensemble, mettent en place une dynamique et emmènent d'autres élus dans la dynamique, y

compris des élus qui ne sont pas forcément de leurs amis politiques proches. Aujourd'hui, tout le monde trouve avantage au système.

Comment cela a fonctionné ? Le plan d'action étant validé et adopté, les technos avaient leur feuille de route, ils ont bossé et puis, de temps en temps, ils avaient des rendez-vous où ils rendaient compte aux élus. Entre-temps, c'étaient les directeurs qui regardaient l'avancement des choses. Et c'est quand même un peu désagréable d'être sous le regard de ses collègues en expliquant que l'on n'a pas fait le boulot que l'on s'était engagé à faire trois mois avant... C'est un mode de régulation comme un autre, mais ça marche. Après, accord politique, mobilisation des techniciens, compte rendu aux politiques, validation, inflexion des feuilles de route. Cela crée une dynamique, et surtout partage des responsabilités.

J'ai joué un petit peu le rôle de l'animateur en jouant toujours le décalage entre la représentation de la région et le rôle de l'animation générale. Il y avait le directeur des transports de la région et, quand cela n'allait pas parce que la région n'avait pas fait son boulot, il se faisait reprendre comme les autres, devant les autres. C'est un système qui n'a pas été compris facilement au départ, y compris par les collègues de la région, mais c'était un peu le gage de cette avancée collective.

Au bout du bout, on était un peu sur de l'innovation, je ne dirais pas institutionnelle. Deux ou trois travaux de recherche du type master-recherche ont été publiés et c'était plutôt sympathique de voir que l'on était en train d'écrire une histoire un peu nouvelle, cela fait aussi partie des éléments de motivation que les fonctionnaires peuvent avoir face à ce genre de choses. Et puis, surtout, on a fait bouger les choses. Ce n'est pas rien, nous allons harmoniser les signalisations de rabattement sur les gares, ce qui veut dire que l'on touche au réseau viaire de quatre départements, plus le Grand Lyon, plus les communes. Rien que cela, cela voulait dire aussi remettre à jour tous les panneaux et remettre en cause les plannings d'évolution des appels d'offres de signalisation routière des départements ! Cela ne va pas de soi, cela suppose que les collègues bataillent dans leurs institutions respectives pour faire passer ce type de messages. On fait vendre aujourd'hui à des guichets SNCF des titres TCL. Vous n'imaginez pas combien c'est compliqué pour un guichet SNCF de vendre des titres TCL ! Surtout qu'ils n'avaient pas de logiciels qui permettaient de communiquer entre eux, on en était encore à la casquette et à la caisse.

Ce sont des petites choses, et l'utilisateur, au fond, il voit quoi de tout ça ? Il voit que cela va mieux, il a plus envie de prendre le train, il est plus dans les trains et, en plus, il nous dit qu'il est content... C'est quand même une belle récompense.

Paul Boino

Comment, lorsqu'on est du côté d'une agglomération, essaie-t-on de profiter de l'arrivée de REAL pour structurer des pôles multimodaux ? Comment fait-on aussi pour utiliser ces pôles multimodaux comme levier de développement urbain ?

Olivier Laurent, *Service déplacements – Grand Lyon*

La force de REAL c'est vraiment d'avoir fait **abstraction des questions de maîtrise d'ouvrage et des questions de périmètres de compétence**. Les gens ont une assimilation assez forte entre REAL et le ferroviaire mais REAL n'implique pas que le ferroviaire. Dans les branches que l'on attribue au réseau REAL, vous avez des branches qui sont des branches ferroviaires mais vous avez aussi des branches qui sont des branches de transport collectif urbain. Ce sont des réseaux qui répondent, vu de l'utilisateur, à un niveau de service qui est le même que le ferroviaire. Certes, vous avez un certain nombre de branches qui vont évidemment moins loin puisqu'elles sont limitées à un périmètre de transport urbain mais, vu de l'utilisateur, dès lors que vous avez une offre de service qui est compétitive par rapport à l'automobile pour des déplacements essentiellement domicile-travail, vous êtes dans la

logique de REAL. On est vraiment dans les logiques de l'Ile-de-France, on est sur la RATP, sur la SNCF, peu importe. Ce que l'on veut faire c'est un RER à la lyonnaise.

On a des portes d'entrée majeures sur ce réseau que sont les gares et un certain nombre de stations du réseau de transport urbain. Les cars interurbains, les TransIsère par exemple, qui sont compétitifs avec l'automobile sur ce type de trajet font aussi partie de l'approche REAL. Le message est donc de **regarder REAL vu de l'usager** et de s'affranchir des questions de maîtrise d'ouvrage.

Une fois que l'on a dit cela, tout le monde n'a pas la chance d'habiter autour d'une gare. On a donc des enjeux d'**accessibilité à pied, en mode doux**, dans les gares, c'est tout ce qui va concerner les questions d'offre de stationnement, notamment vélos, et d'accessibilité piétonne correcte aux gares. Ensuite, sur d'autres modes mécanisés, il y a les questions de rabattement en voiture vers les gares importantes. A propos du réseau de surface (bus), il n'a pas là le même niveau de performance que le réseau REAL. On le voit donc plus comme un outil de rabattement vers le réseau lourd à proximité ou à l'abord immédiat des gares qu'un mode de même ampleur que REAL.

Sur ces questions de **rabattement en bus** vers les gares, vous avez un enjeu d'offre. Sur certains points, notamment Givors, l'offre bus vers la gare a été significativement améliorée mais il y a encore une certaine marge de progrès sur ces questions-là. Le SYTRAL avec son exploitant Keolis a entrepris une démarche qui s'appelle Atobus qui vise à réorganiser lourdement le réseau de surface. Dans les principaux objectifs de réorganisation de ce réseau, il y a une meilleure desserte des portes d'entrée REAL que sont notamment les gares ferroviaires.

Pour que le système fonctionne, il y a également besoin d'articulation un peu plus fine, un peu plus dans le « soft » : ce sont toutes les questions de **meilleure lisibilité, de meilleure information** dans les gares pour l'usager. On a mis en place un kit d'information dans toutes les gares qui permet aux usagers du réseau sortant du train d'avoir l'information sur les bus en correspondance, d'avoir un plan de situation pour savoir où se trouvent les arrêts de bus à proximité. Ce sont des questions d'information qui visent au global à rendre le système plus attractif, y compris à offre constante. L'information se fait sur place mais il y a aussi de l'information que l'on peut obtenir depuis chez soi, sur l'articulation des différents réseaux : c'est ce qui a été mis en place avec la plate-forme Multitud.org, un calculateur d'itinéraires qui prend en compte l'ensemble des autorités organisatrices.

Il y a également des travaux qui sont visibles sur d'autres aspects que l'articulation réseau de surface et réseau REAL. Il y a eu notamment un ensemble d'aménagements sur les **parkings des gares** pour permettre un rabattement en voiture particulière sur ces gares, dans une logique de courte distance vers la gare puis de trajets faits majoritairement en transports collectifs plutôt que d'origine à destination en voiture. Plus de 1 100 places de stationnement ont été réaménagées sur l'ensemble du réseau REAL mais il y a un potentiel encore important de développement de ces questions de rabattement en véhicule particulier.

Enfin, nous avons encore d'autres pistes de travail. Philippe Dhénein évoquait les questions de **services en gare** : comment, à partir de ces objets d'intermodalité, on recrée un peu plus ou un peu mieux des objets de ville pour que les gens, dans leur chaîne de déplacements, aient un niveau de services un peu supérieur pour faire quelques courses, éventuellement déposer leurs enfants à la crèche, etc. Nous avons des enjeux à travailler sur ces questions de services en gare, notamment sur les gares périphériques.

Sur les questions de déplacement, nous avons beaucoup travaillé sur le rabattement périphérie vers le centre. Nous avons également à progresser sur les questions de **diffusion**, c'est-à-dire que, en gros, de la périphérie vers le centre vous tombez sur un réseau de transports collectifs relativement structuré et une offre importante, mais quand vous faites des trajets dans l'autre sens, vous arrivez à la sortie de la gare et vous vous demandez ce que vous pouvez bien faire

parce que, là, vous n'avez pas forcément des niveaux d'offre, notamment en transports collectifs, qui vous permettent d'aller partout avec des fréquences satisfaisantes. Il faut que l'on réfléchisse, en diffusion, à des services, par exemple des pools de vélos en location ou de l'autopartage sur ce type de sites.

Nous avons un certain nombre d'acquis, **plus de 90 % des actions de REAL sont réalisées**, et avons encore des perspectives d'amélioration du système, notamment sur des secteurs où l'offre n'est pas encore complètement satisfaite.

Je n'insisterai pas sur l'aspect structurant d'une ligne de transports collectifs lourde en matière de développement – on l'a vu notamment le long du tramway T3, on va le voir dans quelques années dans un secteur comme Oullins-La Saulaie où le métro B va être amené et où l'on aura une logique de développement et de redéveloppement du secteur autour du pôle de correspondances –, je voudrais prendre un peu de recul pour être plus dans la perspective que l'on aborde aujourd'hui dans cette table ronde, à savoir **comment REAL se situe par rapport à l'ambition de développement de la métropole**. On a parlé de la volonté de développement de l'agglomération qui est d'éviter la tache d'huile et d'essayer de structurer un certain nombre de polarités qui vivent relativement sur elles-mêmes et qui sont correctement connectées.

Là-dedans, REAL n'est pas facultatif, ce n'est pas un plus, il est consubstantiel de cette ambition. Si l'on veut des bassins de vie qui communiquent correctement, qui ont une relative autonomie mais qui sont, pour les déplacements pendulaires, correctement structurés, il faut que ces polarités se développent autour de ce réseau structurant. On n'imagine pas les futures centralités de développement se faire en dehors du réseau structurant qu'est REAL. **On a, autour de ce réseau REAL, l'architecture même du dispositif de développement urbain de l'agglomération dans les décennies qui viennent.**

Philippe Dhénein

Ce n'est pas qu'une vue de l'esprit, nous avons demandé à l'Agence d'urbanisme de nous faire une étude quantitative. Nous sommes capables d'accueillir ce que l'on estime être les besoins d'accueil de populations nouvelles en pensant le développement urbain correspondant sur cette logique des axes de transport. C'est-à-dire que l'on sait aujourd'hui faire quantitativement face aux besoins sans consommer inutilement de la terre agricole, on sait le faire, on en a la démonstration. Ce petit slogan que l'on avait mis au départ dans les feuilles de route, dans la communication autour du lancement de REAL, c'est-à-dire passer d'une conception néolibérale de l'urbanisme : la tache d'huile, à un développement urbain structuré par les axes de transport, cela peut ne pas être qu'une vue de l'esprit, sous réserve que le lien programmation/planification se fasse bien. Et puisque l'on en a tout à l'heure appelé en parlant de la RUL à l'archevêque, au fond c'est une conception de l'urbanisme en chapelet...

Paul Boino

Vous mettez tous deux l'accent sur l'utilisateur. On conçoit un grand service public, en l'occurrence un système de transport combiné, en prenant en compte l'utilisateur, en partant de lui. Cela prend le contrepied de ce qui se disait ce matin, à savoir que la production de la ville tend à d'autres moments à être avant tout conçue non pas en partant des utilisateurs, mais bien davantage de ceux qui produisent la ville.

Olivier Laurent

Derrière tout cela, qu'est-ce que l'on souhaite faire ? Notamment du report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs. Malheureusement, une des grandes forces de la voirie c'est que l'utilisateur ne reconnaît pas les maîtrises d'ouvrage, il y a une continuité et une souplesse infinie qu'historiquement on n'a pas avec les découpages de maîtrise d'ouvrage

et d'opérateurs sur les transports collectifs. Donc toute la souplesse que l'on pourra mettre dans ce dispositif-là, il faut qu'elle soit prise en compte, vue de l'utilisateur.

Paul Boino

Vous énoncez ce qui doit être le développement durable, ce qu'il faut mettre autour des axes de développement, ce qu'il faut faire pour qu'il y ait du report modal, etc. Dans le même temps, vous nous dites que ce qui a fait bouger les choses c'est qu'il y a eu non pas un leader mais deux élus, le Grand Lyon et la région, qui ont dit : OK, on y va. Il y a eu aussi des techniciens et cela a fait bouger la structure. Mais, dans le même temps, vous nous dites que la non-institutionnalisation de ces dispositifs de coopération fait perdre du temps. Il y a des blocages qui peuvent arriver et il n'est pas simple de les dépasser.

Je me posais alors une petite question. La non-institutionnalisation des dispositifs de coopération à l'échelle métropolitaine pose sans doute des problèmes, mais leur prolifération n'en pose-t-elle pas aussi ? Comment articule-t-on en l'occurrence d'un côté le G3, c'est-à-dire Saint-Etienne, Lyon et la CAPI qui disent qu'ils ont envie de faire du travail en commun, y compris sur la question du transport, et de l'autre côté un dispositif de coopération multi-niveau comme celui qui porte REAL ?

Olivier Laurent

Il n'y a pas de compétition entre les dispositifs. Vous avez trois agglomérations, cela ne date pas d'hier, qui ont une envie commune de faire métropole. Elles travaillent sur un certain nombre de sujets et, comme c'est au centre du dispositif, il y a une interrogation sur les questions de déplacement. Il ne s'agit pas de travailler en dehors ou à la place de REAL, les trois sont membres du dispositif.

On a pointé tout à l'heure, avec les questions de tarification multimodale zonale, un certain nombre de difficultés à faire démarrer tout le monde en même temps quand on est relativement nombreux. On n'a pas évoqué un autre sujet, à savoir comment on peut pérenniser cette gouvernance qui fonctionne bien autour de REAL : est-ce que des outils de type syndicats mixtes ou autres permettraient de pérenniser les choses, notamment en matière de cofinancement, qui reposent aujourd'hui sur du contrat. C'est-à-dire que quand il y a un des partenaires qui s'en va, on gère comme on peut les difficultés.

Sur ces deux exemples, nous avons du mal à partir tous ensemble. L'idée du G3 est de remettre un peu de catalyse dans le dispositif pour dire : « Nous, G3, sommes partants sur un certain nombre de dispositifs sur les questions de déplacement mais il est hors de question de partir sans la région, ou sans le SYTRAL pour ce qui relève de la Communauté urbaine. En revanche, sur un certain nombre de sujets où nous avons eu quelques difficultés, on souhaite voir des choses sortir, donc qui nous aime, nous suivent. » On démarre ensemble dans une logique évidente d'attirer les autres et de finir en définitive avec les partenaires de REAL puisqu'on a fait la démonstration qu'on est sur le bon périmètre et qu'on a les bons partenaires avec REAL.

L'initiative du G3 repose donc vraiment une idée de catalyse complémentaire sur quelques thématiques pour entraîner tout le monde sur des sujets où l'on n'a pas réussi à faire émerger les choses autant que l'on pouvait le souhaiter.

Philippe Dhénein

Je ne vois pas forcément la contradiction. Dans une voiture, il y a un pilote, il y a un moteur, il y a une carrosserie. Moi, cela ne me pose pas de problème qu'il y ait un leadership politique et que le président de l'agglomération joue ce rôle de leadership. Il en débat, il en discute avec ses pairs et moi cela ne me pose pas le moindre problème. A la limite, qu'il y ait un copilote à côté de lui parce que la nature des actions qui sont conduites, j'évoquais tout à l'heure le rapport région/métropoles, fait que la région a une place un peu à part dans ce rapport avec les

métropoles, je pense que c'est quelque chose d'intéressant et d'important. Mais je pense que Jean-Jack Queyranne à aucun moment n'a revendiqué d'avoir le volant entre les mains. Après, effectivement, que l'on mette un moteur et que ce moteur s'appelle le G3, moi cela ne me pose pas de problème, Olivier Laurent dit catalyse, moi je dis moteur, en tout cas il faut que la magie continue à opérer, il faut que l'on sorte des espèces de débats stériles sur de simples dossiers. Les dossiers DATAR coopération métropolitaine, c'est une catastrophe ! On produit des tonnes de papier, on fait mouliner des heures et des heures d'ingénierie pour, au bout du bout, que les habitants, les usagers ne voient rien.

Heureusement qu'il y a ici une tradition de ce débat métropolitain, la RUL cela fait quinze ans qu'elle existe, cela fait quinze ans que des élus se rencontrent, que des techniciens travaillent entre eux, que les salons de la Mère Brazier accueillent de temps en temps des déjeuners où l'on prend des décisions, c'est peut-être aussi comme cela que ça fonctionne à Lyon. Heureusement que l'on ne s'est pas arrêté à ce dossier parce que, sinon, on serait tous partis chez nous et on serait peut-être en train de se jeter par la fenêtre comme les employés de France Télécom !

Je le dis un peu fortement mais il faut du concret, et moi je trouve que la relance de la dynamique métropolitaine par le G3 apporte aussi ce regard nouveau, cette catalyse. Et puis elle apporte aussi des nouveaux élus. Quand le maire de Saint-Etienne prend ses fonctions et se retrouve à la tête d'une des dix plus grandes villes de France, il a aussi envie de s'intégrer à ce système. La CAPI, au début de REAL, ce n'était même pas une communauté d'agglomération. La ville nouvelle que l'Etat a laissée au milieu du gué, elle n'était pas structurée en communauté d'agglomération et on ne peut pas dire que ce soit un modèle de ville durable. Donc que la CAPI ait aussi envie de se poser un certain nombre de questions et qu'elle ait envie aussi de s'inscrire dans cette dynamique, moi cela me fait complètement sens. Après, quand on va passer au dialogue, quand on va passer à la construction, OK.

Pourquoi je parlais de la carrosserie ? Parce qu'il ne peut pas y avoir de système d'exclusive. J'évoquais le binôme entre ce couple métropole/agglomérations, au sein de la métropole il y a aussi différents territoires qui ont différents statuts. Et si les affaires métropolitaines sont uniquement l'affaire des grands, je pense que l'on passera à côté du sujet. Il y a la question des autres agglomérations constituées, Vienne, Villefranche. Il y a aussi, pas très loin, des villes comme Bourg-en-Bresse et Roanne qui sont en train de se poser la question de leur articulation avec la métropole, ne serait-ce que parce qu'on a amélioré le système de transport ferroviaire et que cela donne des temps de parcours qui sont aujourd'hui plus que compétitifs pour rejoindre la ville-centre. Donc elles se posent aussi leurs questions en termes de complémentarité sur des thématiques, là où les villes-centres, là où les agglomérations centrales ne sont pas en mesure d'apporter de réponses. Donc cela ne me paraît pas incompatible, notamment sur la question des transports.

Je vous invite à regarder un peu attentivement les débats parlementaires. La loi Grenelle 1, qui est-ce qui a défendu un amendement à l'Assemblée nationale en tant que parlementaire sur les autorités métropolitaines de mobilité durable ? C'est Jean-Jack Queyranne. Il l'a fait d'ailleurs avec l'accord du gouvernement et c'est pour cela que l'amendement a été adopté. Et qu'est-ce qui se passe au Sénat ? C'est Gérard Collomb qui va préciser cet amendement en en définissant un peu le périmètre et le contenu en tant que sénateur et au nom de l'Assemblée des communautés urbaines de France. Donc, au fond, on voit bien aussi comment des parlementaires qui ont un ancrage et un terrain renvoient vers le législateur des propositions d'évolution institutionnelle et l'on est bien dans un bottom-up et pas dans un top-down. Et quand je dis top-down, je crains hélas que les réformes institutionnelles qui se profilent à l'horizon telles qu'on nous les décrit ne soient pas tout à fait dans ce même type de dynamique. Mais je ne crois pas que nous soyons là pour en parler et c'est bien dommage.

Paul Boino

On va laisser Marie-Pierre Lefevre nous présenter son analyse de REAL.

Marie-Pierre Lefevre, UMR Citère – Université de Tours

Ce que je vais dire est issu de la recherche dont a parlé Nadia Arab tout à l'heure sur le thème de la gouvernance. La question qui est posée par cette table ronde incite à se demander comment une action comme celle du REAL se construit. Je vais y répondre avec les éléments qu'a apporté cette recherche, forcément partielle – nous avons fait un travail sur cette opération en 2008, c'est donc daté, à un moment donné de cette action. C'est une étude qui est synchronique et pas diachronique, ce qui est dommage parce qu'on aurait envie d'étudier le REAL dans la durée, et notamment envie de voir comment cela se structure et si cela se structure. Je vais donner un point de vue qui n'est qu'un point de vue et qui vise à dialoguer avec vous.

Une action collective, sociologiquement parlant, c'est tout simplement une action qui est conduite par plusieurs acteurs qui poursuivent un but commun, un intérêt commun. Les sociologues ont produit une abondante littérature sur la question de savoir ce qui permet ou pas la construction d'une action collective. Ils ont apporté un certain nombre de conclusions et en premier lieu des conclusions sur ce qui ne suffit pas, sur les conditions qui sont nécessaires mais certainement pas suffisantes pour construire une action collective.

C'est d'abord l'existence d'un but commun, d'un intérêt commun, cela est nécessaire mais cela ne suffit pas. C'est, deuxièmement, l'existence d'une structure, de règles formelles qui obligent les acteurs à travailler ensemble, mais cela non plus ne suffit pas. Ce qui est intéressant dans le cas du REAL c'est qu'on a affaire à des acteurs, ceux que l'on a rencontrés, qui savent tout cela (ou qui agissent comme s'ils le savaient). C'est assez intéressant et un peu déconcertant pour un sociologue mais cela présente un intérêt supplémentaire. De ce fait, son rôle ne va pas être de dévoiler ce dont les acteurs ne seraient pas conscients, mais d'essayer de comprendre, d'analyser la manière dont ils pensent l'action. Je vais expliquer un peu rapidement ce que les acteurs que nous avons rencontrés disent à propos des conditions qui, de leur point de vue, ne sont pas déterminantes pour construire l'action collective et, ensuite, ce qu'ils disent à propos des conditions qui le sont davantage. Ces conditions sont assez spécifiques à cette opération si on la compare aux autres que nous avons étudiées.

Ce qui ne suffit pas, je l'ai dit, c'est d'avoir un but commun et, deuxièmement, l'existence d'une institution qui serait porteuse, avec ses règles, etc. Ce que disent les personnes que nous avons rencontrées à propos non pas de l'absence d'un but commun, parce que vous avez très bien dit qu'il existe un but commun, mais du fait que ce but ne suffit pas à structurer l'action, est que tout le monde se satisfait assez du fait que chacun a sa définition du REAL. C'est un but qui n'est pas flou mais protéiforme : cela va de l'idée de construire un RER à la lyonnaise jusqu'à l'idée que le REAL est un instrument de résolution de problèmes en matière de transports en commun à l'échelle de la métropole.

Au passage, cela contredit une idée qui est couramment admise, qui est qu'il faut d'abord avoir une « vision partagée » avant de pouvoir travailler ensemble. Là, on n'a pas attendu cela, on a adopté un autre type de rationalité – Paul Boino a fait allusion ce matin à l'idée que, à Lyon, on ne fait pas seulement dans la rationalité instrumentale –, on n'a pas cherché à trouver le meilleur moyen pour atteindre le but que l'on s'est fixé. Il apparaît admis que le but se construit en marchant et que l'on va plutôt chercher à construire une rationalité dite procédurale. Herbert Simon, qui est celui qui a le plus travaillé sur cette notion, dit que la rationalité procédurale c'est la recherche très approximative d'un mode de détermination d'une bonne façon d'agir. Non pas la meilleure façon mais une recherche approximative et, surtout, de la manière d'agir. Cela me semble assez bien correspondre à ce qui a été fait dans

le REAL puisqu'il semble que l'on a passé beaucoup de temps à préparer une méthode d'action. On dit que l'on a une action qui est incrémentale, qui se tricote au fur et à mesure qu'elle avance. On dit aussi que le REAL s'est construit à partir d'actions qui existaient déjà. Cela me paraît assez symptomatique d'une rationalité procédurale complètement assumée et pensée comme telle.

Il s'agit d'un projet qui est sans coquille institutionnelle, donc c'est une action qui ne découle pas de la construction d'une organisation formelle qui serait porteuse du dispositif, mais au contraire qui s'appuie sur une coopération informelle, et chacun sait qu'il ne peut pas en être autrement. Cela aussi apparaît comme un élément qui caractérise le REAL et qui nous a été décrit comme tel. On nous a même dit que si l'on avait commencé par construire l'institution porteuse, par exemple sous la forme d'un syndicat, cela aurait probablement tué l'action dans l'œuf. Cela n'empêche pas les acteurs de s'attribuer des rôles et de coopérer. Il y a même une informalité de la coopération qui est assez revendiquée.

Pourquoi pas de formalisation ? Parce que d'abord sans doute cela marche comme ça et puis aussi, peut-être, parce que la construction d'une structure formelle pour porter ce projet renvoie à la question du leadership qui n'est pas résolue. Plusieurs hypothèses nous avaient été évoquées lors des entretiens que nous avons faits. Il y avait l'idée d'une institution qui serait le SYTRAL avec une adhésion d'autres EPCI, l'idée d'un syndicat mixte qui embrasserait toutes les AOT, ou l'attribution de compétences au Grand Lyon en élargissant son périmètre. La solution plus complexe que vous avez évoquée ne l'avait pas été par les personnes que nous avons rencontrées. La liste n'est évidemment pas exhaustive.

Ça, ce sont les conditions qui, du point de vue des acteurs eux-mêmes, ne suffisent pas. Voyons maintenant les conditions qui permettent que cela marche. Il y a d'abord l'existence d'une coopération informelle qui ne naît pas de rien, qui naît de choses qui ont déjà été abordées au cours de cette table ronde et des tables rondes précédentes, l'existence d'autres scènes de travail en réseau, notamment au sein de la RUL, les relations qui se sont nouées à l'occasion du PDU et les relations interpersonnelles entre ceux que l'on a nommés « les grands patrons ». La création du REAL n'a pas nécessité un montage institutionnel complexe mais l'accord de volontés entre les grands élus. On a aussi montré l'importance des relations informelles entre les membres d'une communauté professionnelle très active à Lyon dans le domaine des transports, partageant une culture commune, des habitudes de travail et un sens de l'efficacité.

Une deuxième chose, très motrice semble-t-il, c'est l'idée que l'action doit s'accommoder de la concurrence inter-institutionnelle, que celle-ci n'est pas un frein. Il semble qu'elle est assez explicite mais elle n'est pas définie comme quelque chose de conflictuel, comme on a pu le voir ailleurs. Il semble que chacun sache que concurrence et coopération institutionnelle vont de pair et que cela n'empêche pas de coopérer. Cela suppose qu'il y ait une entente sur le fait qu'aucun acteur ne prend le pas sur les autres, posture tout à fait différente de celle que l'on a vue dans d'autres villes ou par exemple un acteur nous a dit, à propos d'un enjeu sur lequel la concurrence était vive : « Il n'y a pas de concurrence (donc négation de la concurrence) ; c'est moi qui suis légitime puisque j'ai la compétence. ».

Enfin, c'est une action qui utilise ce que les sociologues des organisations appellent le « slack », le jeu dans le rouage. Là, il s'agirait d'un slack inter-organisationnel, donc un jeu dans les rouages inter-institutionnels, et les acteurs, au lieu de considérer que tout cela fait obstacle à la coopération, s'en servent pour faire avancer l'action, pour susciter du changement, pour faire évoluer le système.

On peut ensuite poser la question que posait Paul Boino tout à l'heure, à savoir : qu'est-ce qui fait que, ici, cela marche comme ça, et quelles sont les conditions qui, en dernière analyse, sont déterminantes ? Je crois qu'il faut d'abord dire que c'est toujours contingent, il y a

toujours une dimension absolument non reproductible et non explicable dans ce type de coopération.

Peut-être deux pistes pour en discuter. D'abord l'idée que les transports ne sont pas un domaine comme un autre. Ils permettent peut-être davantage de raisonner et d'agir dans le cadre d'un périmètre flou. Peut-être que les spécialistes des transports savent davantage que d'autres faire avec les frontières institutionnelles puisqu'ils sont, quand ils parlent de multimodalité, habitués à traiter de questions qui relèvent de plusieurs institutions, par exemple : qui gère la ligne d'autocars interurbains qui traverse plusieurs départements ? On apprend aussi la coopération inter-institutionnelle en ayant à résoudre ce type de problèmes. Et puis il existe peut-être aussi une dimension locale. Je ne reprendrai pas à mon compte l'idée d'une culture locale, en tout cas pas comme ça. Mais l'idée d'une maturité de la coopération inter-institutionnelle dans la métropole lyonnaise, est probablement juste, si on la compare à d'autres où cette coopération est moins mûre, donc plus soucieuse de la construction de règles formelles et s'accommodant beaucoup moins du slack inter-institutionnel.

Paul Boino

On était parti avec l'idée qu'à Lyon il y avait des plans qui prévoyaient tout bien comme il faut et une grande technostructure qui savait ce qu'elle faisait, tout étant prévu à l'avance. Et puis on découvre en chemin qu'il y a des plans, qu'il y a aussi une très bonne technostructure, mais que l'intelligence de cette technostructure c'est aussi de bricoler et de se mettre en marche même si tout n'est pas forcément bien stabilisé. Pierre Langrand va nous présenter maintenant comment sont traitées à Bordeaux ces mêmes questions de transport à l'échelle métropolitaine et, de façon plus large, de coopération métropolitaine.

Pierre Langrand, président de l'association Movable – Agglomération de Bordeaux

C'est peut-être l'une des vertus de la décentralisation, aussi, que de savoir bricoler, inventer, pour atteindre des objectifs et pas simplement d'avoir un système jacobin qui descend du haut vers le bas. Je suis fonctionnaire d'Etat passé à la territoriale et maintenant retraité. Dans la démarche que nous avons eue avec Movable, nous allons retrouver une grande logique par rapport à ce que fait la RUL ou REAL, avec un certain nombre de petites spécificités locales.

Je dirais que nous avons la même démarche que REAL par rapport au positionnement du point de vue de l'utilisateur. Aujourd'hui, l'Etat n'apporte plus de réponses à nos besoins et il faut bien avoir un moteur qui serve de régulateur. Et le point de vue de l'utilisateur, pour les élus, c'est le régulateur qui fait que l'on se donne la directive que l'on n'a plus de la part de l'Etat.

A Bordeaux, comme dans toutes les agglomérations, nous avons une tradition de coopération inter-AOT, avec là aussi de belles réalisations. Nous avons des titres d'abonnés intermodaux, la carte Modalis, nous avons une politique de rabattement et d'aménagement de gares multi-AOT ou maîtres d'ouvrage, et des politiques d'organisation, des schémas qui organisent déjà le rabattement sur les gares et la coordination des réseaux que toutes les agglomérations ont peu ou prou. Cela n'est pas forcément complètement abouti mais cela existe déjà.

On retrouve la même cohérence que ce qui a été présenté sur REAL à l'instant, c'est-à-dire qu'à partir du moment où il y a ces moyens de coordination qui sont mis en œuvre avec un certain nombre de politiques, on a des résultats probants en matière de déplacements ces dernières années : la fréquentation des TER a augmenté de 40 à 90 % avec la mise en place du cadencement et des pôles intermodaux. Le réseau urbain de l'agglomération bordelaise a augmenté de 7 à 10 % ces trois ou quatre dernières années pour atteindre un seuil d'environ 90 millions de passagers.

L'exigence qui est celle des élus et qui est demandée c'est de répondre maintenant à l'attente alors que l'on sait parfaitement que, de toute façon, le temps des nouveaux investissements

qui sont en train de se décider ou qu'il faut décider est un temps de latence de mise en œuvre de cinq à dix ans. Donc comment répondre à une augmentation de fréquentation d'au moins 50 % dans les cinq prochaines années et comment organiser les services avec notamment aujourd'hui la question de la mobilité dans toutes ses composantes ? Et donc tous les services connexes qui à un moment pouvaient paraître dérisoires mais, comme on le voit sur les politiques vélo, sont loin d'être neutres par rapport à la fréquentation des transports en commun ou leur degré de saturation.

Pour s'obliger à avoir des résultats, on met en place une conférence permanente des AOT, les trois exécutifs, les trois présidents. A partir du moment où les trois présidents doivent se réunir deux fois par an, il est évident que les services doivent produire avec une obligation de résultat. C'est la démarche entreprise avec un protocole signé le 30 avril dernier qui comprend l'offre de mobilité globale, la coopération avec, la clé de voûte du système aujourd'hui, chaque AOT, chaque AO qui garde ses compétences. On est bien dans une logique de construction de projets en commun, en désignant à chaque fois quel est le maître d'ouvrage plutôt qu'un maître d'ouvrage global avec des transferts de compétence. On n'est pas dans la démarche de syndicat mixte, même si sur un certain nombre de sujets il faudra bien avoir à un moment ou à un autre des coopérations ou des systèmes plus opérationnels. Donc on a recherché une coordination de développement des offres, on retrouve là l'esprit de REAL.

Je crois que l'ère du mariage forcé ou du mariage arrangé n'est pas forcément la meilleure façon de progresser. On a dans la société tout un tas de dispositions qui permettent d'apprendre à se connaître, à se côtoyer, à monter des projets ensemble et on a même, sans forcément le mariage, la possibilité de faire de très beaux enfants qui donnent de très beaux résultats. Il n'y a pas qu'un seul modèle, tout un tas de modèles peuvent exister. C'est bien cette règle-là qui s'applique en l'occurrence entre les AOT.

C'est une stratégie volontaire d'évitement pour avancer. Chaque fois qu'il y a un obstacle, plutôt que de passer beaucoup de temps pour essayer de régler les choses obstacle par obstacle, on le contourne. Nous avons par exemple eu des réunions sur le périmètre pertinent. Au bout de la troisième réunion, on s'est dit qu'il valait mieux ne pas parler de périmètre parce que cela permettait de simplifier. C'est aussi d'ailleurs pour cette raison que je me retrouve président de cette association, cela évite de se poser la question du leadership politique de la structure. Plutôt que de mettre l'un des trois présidents, on met dans un premier temps Pierre Langrand, comme cela au moins tout le monde est d'accord.

Ce sont des stratégies qui permettent d'avancer et qui permettent, au-delà des grands principes et des grandes opérations de coordination, d'arriver à des résultats concrets assez vite pour apprendre à construire ensemble.

C'est donc une logique de projet plutôt qu'une logique de compétences. Chacune des autorités de la région a fait son schéma de développement : la Région son SRIT, le département a fait son Livre blanc de l'organisation des déplacements, l'agglomération a à la fois un SCOT en cours d'élaboration et un schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains sur la Communauté urbaine. L'objet de Movable c'est bien de faire un focus à la convergence de ces trois schémas pour voir comment on assure la cohérence, comment la vision long terme des besoins permet la complémentarité des réseaux.

Il me semble, comme l'a dit M. Frébault, qu'il vaut mieux pour avancer se dire quel est le schéma des déplacements que l'on idéalise, à vingt ou trente ans, et comment on décline à partir de cette image-là des projets immédiats. Cela permet aussi d'éviter de parler d'entrée de jeu des règles de financement car l'on sait, dans le débat actuel sur le millefeuille administratif, les difficultés à monter des projets. Ces questions-là, on peut donc les éviter dans un premier temps de manière à faire des projets ensemble et à transformer le « est-ce que tu co-finances un dossier », ce qui ne passe plus dans les mœurs actuellement, à « est-ce que l'on peut faire un projet en commun ».

L'agglomération Bordelaise en quelques mots, pour vous donner des ordres de grandeur. Entre le centre de l'agglomération (la convergence des lignes) et la rocade, c'est environ dix kilomètres. La rocade bordelaise c'est la même longueur que le périphérique parisien, environ trente-cinq kilomètres. Vous avez la première ceinture des boulevards, une échelle de deux ou trois kilomètres par rapport au centre, qui était globalement la ville de 1950. La rocade a un rayon d'un petit peu moins de dix kilomètres, ce qui fait que le réseau de trams de rocade à rocade c'est globalement plus d'une heure de transports.

Par rapport à la logique de l'agglomération, on voit bien que d'abord géographiquement on peut être plus proche du centre de Bordeaux si l'on est hors Communauté urbaine, et qu'on ne peut pas avoir une offre uniforme sur l'ensemble du territoire puisque l'on a des distances qui deviennent complètement rédhibitoires en transports en commun classiques. Au-delà de l'effet d'engouement qu'a eu le tramway sur Bordeaux avec la rénovation du centre et la réhabilitation des quais, aujourd'hui nous sommes plus dans une recherche d'efficacité.

Les premières pistes de travail c'est 1) le long terme : comment respecter les objectifs qui sont évoqués au niveau de Copenhague, puis 2) un certain nombre d'objectifs de valorisation du réseau, notamment par le maillage, et 3) réduire l'effet frontière. Car ce qui est la caractéristique de l'agglomération bordelaise c'est un phénomène de frontière très prégnant, d'abord parce qu'il y a deux fleuves à traverser qui ont très peu de ponts, et d'autre part parce que les barrières tarifaires et organisationnelles sont très fortes au niveau des limites de la Communauté urbaine.

Par rapport au développement urbain, je crois que le tramway est un facteur d'étalement urbain – comme la route – en « gant », parce que c'est un transport relativement lent qui concentre au niveau de lignes mais il urbanise tout le long de son parcours parce que les stations sont relativement rapprochées. Seuls les réseaux express, les réseaux sur lesquels l'inter-distance entre stations est supérieure à deux ou trois kilomètres, permettent d'avoir un phénomène de centre-ville à centre-ville. C'est une dimension à bien prendre en compte quand on voit la surface de la Communauté urbaine et donc les risques de mitage.

Voilà ce que je voulais évoquer avec vous. C'est donc une volonté délibérée d'une coopération souple, une volonté de développer l'usage et la fréquentation des transports en commun avec l'ensemble de la chaîne des offres, les centrales de mobilité, l'information, la tarification et tous les services connexes de la mobilité, notamment le covoiturage.

Débat avec la salle

Paul Boino

De votre point de vue, si vous mettez en comparatif avec ce qui se fait ici en reprenant un peu les critères de Nadia Arab, quel regard portez-vous sur le réseau Lyonnais ?

Pierre Langrand

Il y a manifestement sur le réseau lyonnais une histoire plus ancienne que sur l'agglomération bordelaise et c'est aussi une question de taille. Mais, à mon avis, la démarche est commune à 80 %.

Alain Bourdin

J'aurais une petite question sur REAL. Vous avez évoqué tout à l'heure les services en gare. Est-ce qu'il y a une organisation de l'action de ce point de vue centrée sur les usagers-voyageurs ? Est-ce qu'il y a une réflexion sur les micropolarités qui peuvent se créer là et sur la mise en réseau de ces différents petits pôles de services ?

Philippe Dhénein

J'ai d'abord envie de vous renvoyer à l'excellent rapport Keller. Je ne fais pas ce détour-là par hasard parce que le rapport Keller a effectivement rendu à la gare un statut urbain qu'elle avait un petit peu perdu au fil du temps. Fabienne Keller a eu le courage de dire que c'était un objet urbain.

Je rappelle que toutes nos gares datent du XIX^e, se sont construites à l'époque au bord des villes et en général à la frontière entre la ville constituée, historique, et la ville industrielle qui se développait de l'autre côté. On a donc systématiquement la problématique des voies et des gares bifaces. Cette configuration est valable assez généralement, pas partout systématiquement. Cela veut dire qu'aujourd'hui ces gares sont des gares qui reviennent au centre, indépendamment des dimensions intermodales, y compris au centre de la reconquête d'espaces industriels. Ce sont en plus des lieux qui se trouvent au cœur de projets mutables. Ce que je vous décris est valable pour à peu près toutes les gares de préfecture de la région Rhône-Alpes, Lyon à part.

Je vais vous faire un peu de publicité sur Jean Macé. Qu'est-ce que c'est ? C'est une nouvelle gare que l'on crée, qu'on ouvre le 8 décembre. Cette gare, j'ai parlé de la rencontre entre Gérard Collomb et Jean-Jack Queyranne, ils l'ont voulu tous les deux, et ils l'ont voulu d'une certaine manière contre la volonté des services. Il a fallu opérer, en douceur mais fermement, les services de la région qui se demandaient à quoi cela servait de créer une nouvelle gare aussi proche de la gare de Perrache. Sauf que cette nouvelle gare a comme vertu d'être au-dessus du métro, au-dessus du tramway et à peu près à mi-chemin entre les quartiers de Gerland et de la Part-Dieu. A l'ouverture, le trafic escompté en fait la huitième gare de Rhône-Alpes, plus que Bourg-en-Bresse pour vous situer un peu les choses.

Mais il a fallu que cet acte politique d'une nouvelle gare en ville soit affiché fortement, indépendamment de la maîtrise du projet en termes de délais, de coûts, elle a été annoncée pour 10 millions, elle finira à 23, mais la pression a été telle que les délais seront tenus. Cet acte-là était d'abord un acte politique, un acte d'aménagement, et sur nombre de bancs techniques on se demandait ce que cela apportait de plus. Cela apporte le fait de mieux recoudre la gare, l'environnement urbain, le dynamisme urbain, la reconquête des quartiers, ce sont aussi des questions comme celles-là. Effectivement, nous avons, que ce soit à Lyon, à Grenoble ou même autour de Genève, des projets de gare ou de haltes nouvelles qui sont maintenant problématisés. On positionne différemment le grain du chapelet, si je peux utiliser le terme que l'on a osé tout à l'heure dans cette capitale des Gaules... Il n'y a pas que la question du service, il y a aussi la question du projet urbain autour des gares.

Je vais citer un exemple qui n'est pas dans le périmètre lyonnais mais qui est très intéressant, c'est Voreppe. A Voreppe, on avait le village, la zone industrielle et la gare en bas. Puis, petit à petit, on a vu une sorte de glissement du centre de gravité qui s'est déplacé du haut vers le bas, vers la gare, et un projet de renouvellement urbain, de redynamisation urbaine autour de la gare, en particulier en s'appuyant sur les friches industrielles disponibles. Sauf que Voreppe a une autre caractéristique, c'est la gare qui se trouve juste au niveau du bouchon à l'entrée de Grenoble le matin.

Il y avait un autre raisonnement qui consistait à dire, chic ! on a un échangeur, on a une autoroute bouchée, on pique les bagnoles, on leur colle un énorme parking de rabattement, tout le monde pose sa bagnole à la gare de Voreppe et puis, de la gare de Voreppe au centre-ville de Grenoble, vous avez grosso modo un train au quart d'heure qui vous mène en une dizaine de minutes au centre-ville de Grenoble, c'est génial. Sauf que les gens de Voreppe nous ont expliqué que ce n'était pas tout à fait leur vision du projet. Parce que la vision du projet qui consiste à accueillir 1 000 ou 1 500 bagnoles qui viennent se poser tous les matins à la gare était parfaitement incompatible avec l'image qu'ils se faisaient d'un noyau villageois déplacé et reconstitué en tant que petite ville autour de la gare !

On voit bien comment des débats aujourd'hui se déplacent. La rationalité de l'ingénieur transports c'est de dire : je colle un parking de rabattement structure, je le tarife éventuellement, il y a un accès en télépéage et on arrive directement de la bretelle d'autoroute jusqu'au parking. Ça, on sait le faire technologiquement, mais on n'a pas répondu à l'enjeu d'urbanisme. Et aujourd'hui, on n'a pas encore totalement traité le problème de Voreppe parce que ce débat-là il existe et il est important qu'on le traite. On voit donc que la question autour des gares se pose aujourd'hui vraiment comme un nouvel enjeu.

Je peux citer un autre exemple, celui de l'ouest lyonnais où l'on met quand même, toutes collectivités confondues, 300 millions d'euros sur sa rénovation (infrastructures, matériel, gares) dans une zone où la densité urbaine n'est pas la caractéristique première, ni la mixité non plus. On peut quand même se dire que, avec cet investissement public massif, on est en droit d'exiger du territoire un autre type de réflexion, notamment sur les gares et leur articulation au projet urbain. Effectivement, on crée une nouvelle gare à Charpenay – on la crée pour des raisons techniques parce que comme ce sont des lignes à voie unique, il faut de temps en temps, même si c'est cadencé au quart d'heure, que les trains se croisent. On s'est dit que puisque les trains doivent se croiser et doivent s'arrêter pour s'attendre un tout petit peu, on allait y mettre une gare.

Aujourd'hui, si vous allez à la gare de Charpenay, vous avez un superbe pré avec trois poneys qui sont en train de paître et l'on se dit que l'on a fait une gare en pleine campagne. Sauf que tout près il y a le noyau villageois de Lentilly qui doit faire environ 5 000 habitants et que l'espace entre la gare et le noyau villageois est aujourd'hui l'objet d'un projet d'environ 200 à 300 logements, d'un nouveau quartier. Je ne vous fais pas le coup écoquartier mais je vous fais le coup mixité sociale parce qu'à Lentilly on n'avait pas beaucoup de locatif et là on met du locatif social.

On crée aussi une nouvelle dynamique, un nouveau regard : vous allez avoir un train tous les quarts d'heure qui vous amène à la gare Saint-Paul en vingt minutes, qu'est-ce que vous en faites ? Comment vous gérez cette nouvelle urbanité qu'est la gare ?

De la salle

Ma question porte sur l'évolutivité du REAL. Il y a un plan magnifique, rattrapage de trente ans de retard, il est lancé, c'est bien. Quelle est son évolutivité ? Exemple : le Grand Lyon travaille avec les communes sur la réhabilitation de la zone Techlid. Le point majeur est l'accessibilité, tout le monde prend sa voiture. Aujourd'hui, pour les deux gares qui encadrent Techlid, Les Mouilles et Jubin, c'est magnifique, la dernière statistique c'est cinquante usagers/jour aux Mouilles, cent au Jubin. Population : 8 500 habitants. Il y a donc des marges de progrès... Il y a un projet de gare de halte entre les deux. Comment travaillent le Grand Lyon et la région sur ce sujet ?

Philippe Dhénein

Je pourrais vous raconter des histoires de gares pendant un petit moment. La gare de Dommartin est plantée dans une colline à peu près inaccessible et l'on avait prévu de la déplacer pour la mettre en bordure de la route nationale et d'une zone d'activités commune avec Lissieu avec une possibilité de parking de rabattement, même s'il n'y a pas d'habitations autour. Première réaction du maire : je vais classer l'emplacement de la future gare et du parking de rabattement en espaces boisés classés pour être sûr que l'on ne colle pas les voitures des habitants des communes d'à côté. On part de là, on est en 2004-2005. Il a fallu beaucoup de temps, de palabres, de maïeutique, pour faire en sorte que ce schéma de développement de la troisième branche de l'ouest lyonnais passe aussi par des actes de cet ordre. Là, on est en dehors du Grand Lyon mais ce que vous décrivez sur Dardilly c'est aussi des projets.

Nous, on met en place une dynamique en essayant qu'elle soit commune avec nos collègues pour poser cette question. Les 300 millions d'euros que l'on met sur les trois branches est un investissement qui a des étapes, il y a les étapes 2009, 2010, la branche de Lozanne est la dernière. Cette branche, si on lui colle un tramway électrique express qui va rouler entre les stations à 70 ou 80 kilomètres/heure, qui va ramener tout ce secteur très vite sur la gare Saint-Paul, qu'est-ce qu'on fait des projets de développement à côté ? Ce n'est pas la région qui est compétente pour dire aux collectivités ce qu'elles font des projets de développement, mais elle les interpelle aussi sur la question économique, sur la question du logement. Chiche que l'on pense autrement le développement de l'ouest lyonnais à l'intérieur de l'agglomération comme à ses franges ! Donc, oui, c'est évolutif.