Organiser les espaces périurbains autour des gares : un pari difficile mais stimulant

Gilles Bentayou, Marion Cauhopé, Sophie Hasiak, Emmanuel Perrin, Cyprien Richer

▶ **To cite this version:**

Gilles Bentayou, Marion Cauhopé, Sophie Hasiak, Emmanuel Perrin, Cyprien Richer. Organiser les espaces périurbains autour des gares : un pari difficile mais stimulant. 5th NEXTSTATION 2015 International Conference on Railway Stations, Oct 2015, Marrakech, Maroc. . halshs-01386668

HAL Id: halshs-01386668
https://shs.hal.science/halshs-01386668

Submitted on 27 Oct 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

projet_final.pdf 1 02/10/2015 12:09:51

NEXTSTATION
5TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON RAILWAY STATIONS
MARRAKECH 2015

Organiser les espaces périurbains autour des gares : un pari difficile mais stimulant

Contexte

Longtemps déconsidérées par les stratégies d'aménagement urbain, les **gares régionales** françaises sont aujourd'hui **au cœur de projets de territoire**. Face à l'allongement des distances domicile-travail et au poids de l'automobile dans les déplacements quotidiens, notamment pour les habitants des couronnes périurbaines, de nombreux documents de planification promeuvent une **mobilité plus durable** et une **densification urbaine des abords des gares** régionales. Mais de l'intention aux opérations urbaines, le pas est grand, et les réalisations peinent à sortir de terre.

Pour accompagner les acteurs locaux dans leurs démarches, le Cerema a organisé depuis 2011 des **ateliers de travail partenarial**, associant l'ensemble des acteurs intervenant aux abords des gares. Ces travaux ont pour objectif de favoriser le partage d'expériences et d'en tirer des enseignements méthodologiques.
Le présent poster met l'accent sur **les principales difficultés rencontrées** et expose **quelques grands principes d'action**. Plusieurs publications reviennent sur ces éléments de manière plus détaillée.

Source : Agence d'urbanisme de Tours

Source : Cerema

Depuis les années 1970, bien des villes desservies par le train se sont développées en tournant le dos à leurs gares, au bénéfice des réseaux routiers et de l'essor de l'automobile.

Cerema

Étude réalisée par
Gilles Bentayou
Marion Cauhopé
Sophie Hasiak
Emmanuel Perrin
Cyprien Richer

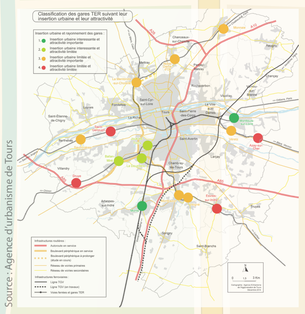
Financée par
le Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Energie

Questions vives pour les acteurs des territoires

Toutes les gares sont-elles stratégiques ?

Les gares stratégiques pour le développement urbain répondent a priori à deux critères majeurs :

- la qualité de l'offre ferroviaire, actuelle et future
- la présence d'opportunités foncières.



Source : Agence d'urbanisme de Tours

Les typologies croisant urbanisme et transport, comme ici celle utilisée dans le cadre du SCoT de l'agglomération tourangelle, sont des outils précieux pour construire un regard partagé sur les gares du territoires.

Quels acteurs associer au projet ?

Recomposer la ville autour des gares suppose l'intervention d'une grande diversité d'acteurs. En particulier, la coordination entre acteurs des politiques d'urbanisme et des transports est indispensable à la cohérence de l'organisation des réseaux de transport et des aménagements urbains.

Source : Scott Lewis pour Noun Project

L'identification de l'ensemble des acteurs concernés, de leurs objectifs et contraintes, et la formalisation du partenariat dès les études amont sont des points-clés de la réussite des projets.

Quelle place accorder à l'automobile ?

La question du stationnement automobile est fréquemment problématique dans les projets de revalorisation des quartiers de gare. L'espace dévolu à l'automobile ne pouvant être sans cesse étendu, il est essentiel de penser aux autres usagers et de donner leur place à l'ensemble des modes de déplacements.

Source : Cerema

Pour éviter la prolifération des automobiles stationnées aux abords des gares, différentes initiatives montrent que l'on gagne à agir sur le dimensionnement, la localisation, voire la tarification, des aires de stationnement.

Principes pour guider l'action

De quelles gares parle-t-on ?

Les gares régionales, desservies uniquement par une **offre de trains régionaux**, fonctionnant principalement pour des **déplacements quotidiens**.
- 95 % des gares françaises
- environ 40 % du trafic de voyageurs (chiffres hors-Île-de France)

Valoriser le foncier bien desservi

Les abords des gares présentent souvent, sur des terrains suffisamment proches pour permettre un accès quotidien à la gare à pied ou à vélo, des opportunités foncières importantes qu'il s'agit de valoriser au bénéfice de projets urbains orientés vers le rail.

Source : Cerema

Les cartes isochrones d'accès piétons, comme les inventaires ou référentiels fonciers, sont des outils qui permettent de se donner une vision claire et stratégique du foncier mobilisable.

Réconcilier la ville avec sa gare

Porte d'entrée sur la ville et point d'accès au réseau ferré, les gares sont des lieux où se jouent à la fois l'image de la ville et celle du train. La mise en valeur de la gare, l'amélioration des cheminements vers la gare, ou encore la recherche de complémentarité entre la gare et les

Source : Cerema

Plusieurs expériences, comme ici à Voiron, montrent qu'on a su remettre en valeur les gares par des opérations de requalification de l'espace public au profit des modes doux.

Inciter à d'autres pratiques de mobilités

Organiser la multi-modalité aux abords des gares tend à favoriser une mobilité moins dépendante de l'automobile, en donnant l'occasion aux usagers et habitants des quartiers de gare d'expérimenter de nouvelles pratiques : train, marche, vélo, covoiturage...

Source : Région Alsace

La dernière décennie l'a montré, les gares doivent s'adapter à l'accueil de nouvelles offres de mobilité (vélos libre-service, covoiturage, autopartage...).

Contact
Marion Cauhopé
marion.cauhope@cerema.fr

Références

Conclusion

- Urbaniser ou densifier autour des gares périurbaines ne mettra pas un terme au processus de périurbanisation. Néanmoins, cela peut permettre **une meilleure organisation de l'étalement urbain** en le polarisant sur les gares les mieux desservies.
- Les gares et leurs abords sont des secteurs **soumis à de fortes contraintes**, en raison de la multiplicité de fonctionnalités qu'ils accueillent, du morcellement du foncier et du nombre d'acteurs en présence.
- Recomposer la ville autour des gares doit s'appuyer sur une **politique volontariste et coordonnée de mobilité et d'aménagement durables**, afin de proposer une réelle alternative aux habitants de ces territoires pour leur mobilité quotidienne. Différents exemples d'outils et de démarches partenariales permettent de concrétiser cet objectif.