



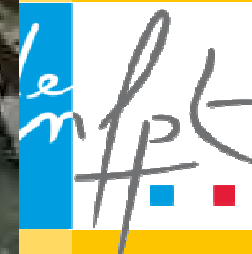
# Réinventer les territoires périurbains avec leurs gares

Lyon - 8 novembre 2013



PICARDIE  
LA RÉGION

Certu



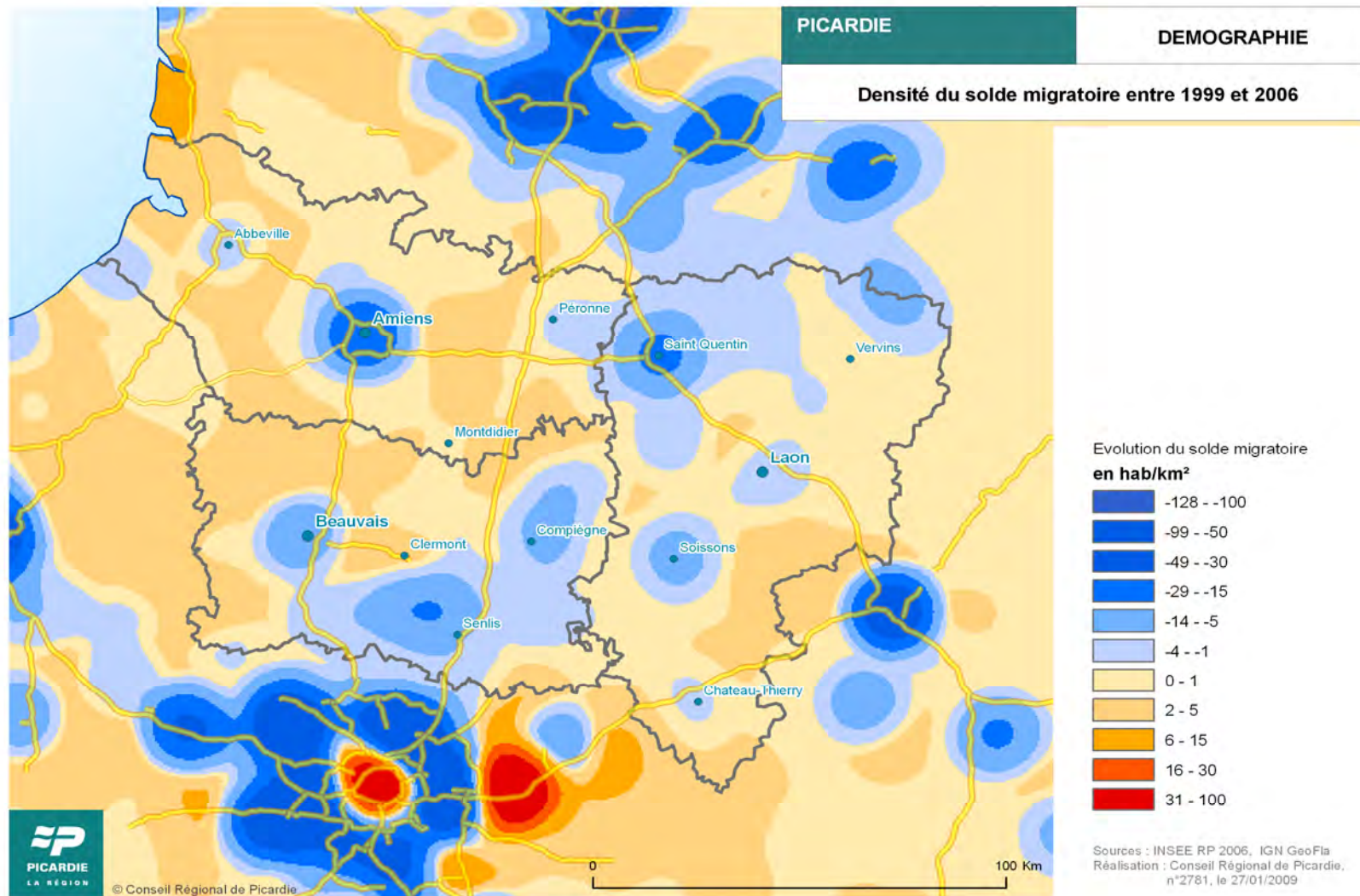
GRAND LYON

## Penser la gare TER à l'échelle du grand territoire

### Pourquoi le Conseil régional de Picardie s'intéresse-t-il aux quartiers de gare ?

- La valorisation de son action sur l'offre TER
  - Depuis la régionalisation de la compétence du transport régional, mise en place d'une pluralité d'actions (nouvelle politique tarifaire, amélioration des dessertes et du matériel roulant,...), qui ont conduit à une hausse de la fréquentation
  - Plus de 90 000 voyages quotidiens sur le réseau TER Picardie
  - Une occupation parmi les plus importantes en France avec près de 170 voyageurs par train
- La réponse à deux problématiques du territoire régional soulevées dans le SRADDT :
  - Un affaiblissement des villes-centres
  - Une périurbanisation et un mitage du territoire grandissants
- Des enjeux environnementaux d'économie d'énergie et de consommation de l'espace

# Penser la gare TER à l'échelle du grand territoire



## Penser la gare TER à l'échelle du grand territoire

### Retour d'expérience de la Région Picardie : l'étude AUOR et les directives régionales d'aménagement (DRA)

- L'étude AUOR (« pour un aménagement et un urbanisme orientés vers le rail ») et la typologie des gares picardes
- L'utilisation de la typologie par les politiques publiques : les DRA
- Quelles déclinaisons sur les territoires ?



PICARDIE  
LA RÉGION



# Retour d'expérience de la Région Picardie

## L'étude AUOR (« pour un aménagement et un urbanisme orientés vers le rail »)

- Une étude partenariale (DREAL Picardie, Conseil régional de Picardie, ADEME, SNCF), menée dans le cadre de l'observatoire régional des transports, en partenariat avec les agences d'urbanisme
- Finalités : mettre en place une dynamique territoriale autour du renforcement de l'interface entre l'aménagement du territoire et le système ferroviaire picard, dans un contexte de renforcement de la périurbanisation
- Rappel du contexte picard :
  - 76% des Picards habitants dans une commune de moins de 2 000 habitants
  - 85% des communes comptent moins de 1 000 habitants
  - 1999-2006 : hausse de près de 70% de la population des communes de moins de 1 000 habitants / baisse de 5.8% de la population des communes entre 50 000 et 100 000 habitants
  - Des déplacements domicile-travail parmi les plus longs de France : 19.8 km en 2009, soit 3km de plus qu'en 1999 et 4km de plus que la moyenne française
  - Un maillage fin du territoire par un réseau ferroviaire très dense : 94% des Picards à moins d'une quart d'heure d'une gare

# Retour d'expérience de la Région Picardie

## ■ Une étude en 3 volets :

- Typologie du fonctionnement territorial des gares picardes
- Identification des potentialités d'aménagement et d'urbanisation autour de 16 gares picardes, en fonction de deux scénarios (scénario au fil de l'eau et scénario AUOR)
- Evaluation environnementale et bilan développement durable des deux scénarios.

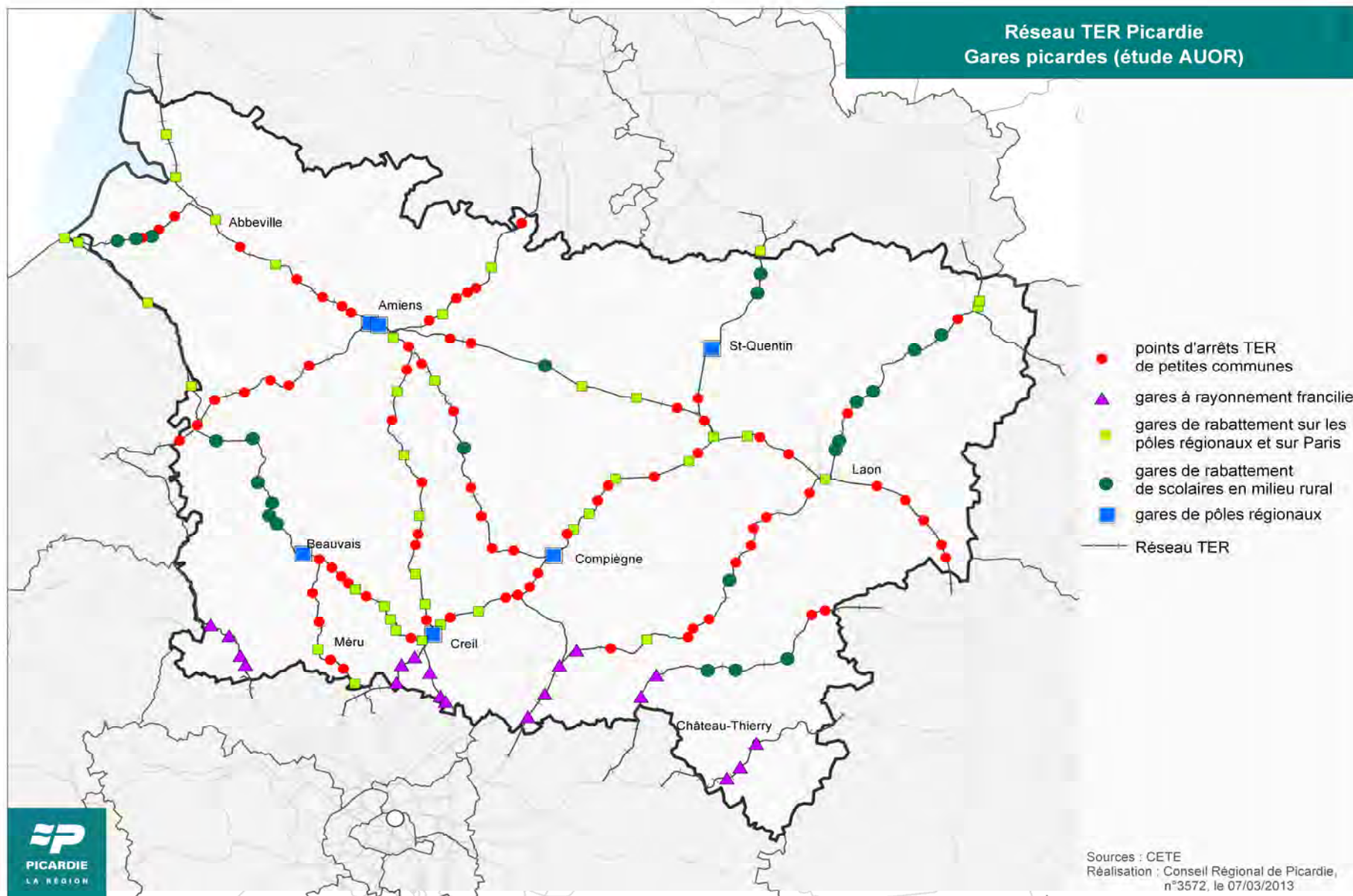
## ■ La construction de la typologie :

- Une typologie construite à partir d'un référentiel d'indicateurs décrivant le fonctionnement territorial des gares à partir d'un croisement de deux thématiques: transports/déplacements (niveau de services proposé en gare, fréquentation de la gare) et attractivité/organisation spatiale (rayonnement de la gare, caractérisation de son environnement proche).
- L'utilisation d'une méthode statistique (analyse en composante principale) pour faire apparaître des indicateurs discriminants

# Retour d'expérience de la Région Picardie

- Une typologie en 5 classes, qui permet de qualifier le fonctionnement territorial des gares picardes :
  - Les **gares de pôles régionaux** : gares situées dans des agglomérations importantes, sur des communes denses. Près de 2/3 des logements sont collectifs (moyenne régionale : 20%). Il s'agit de gares implantées dans le cœur du pôle urbain. Elles proposent des dessertes ferroviaires intra et inter-régionale, avec une interconnexion organisée entre les services TER et Intercités. Le niveau de services est bon. Le rabattement sur ces gares se fait principalement par un mode alternatif à la voiture, essentiellement par la marche.
  - Les **gares à rayonnement francilien** : localisées au sud de la région. Il s'agit de gares sollicitées par des navetteurs pour un déplacement domicile-travail. L'offre de train est importante.
  - Les **gares de rabattement sur les pôles régionaux et sur Paris** : implantées dans des villes moyennes et encadrées sur leur axe par des points d'arrêt de communes de faible poids démographique. Elles assument des fonctions de desserte de type TER, essentiellement tournées vers Amiens et Paris.
  - Les **gares de rabattement de scolaires en milieu rural** : situées en milieu rural. L'offre, assurée par des TER et des cars régionaux, est inférieure à la moyenne régionale.
  - Les **points d'arrêts TER de communes de faible population** : implantés dans des communes peu denses. L'offre y est faible.

# Retour d'expérience de la Région Picardie





# Retour d'expérience de la Région Picardie

## L'utilisation faite de la typologie :

- Un outil de connaissance territoriale
  - Un outil de diagnostic, qui croise deux approches : mobilités et aménagement du territoire
- Un outil de dialogue entre différents acteurs, amenant au partage d'une vision commune des gares et de leur environnement
  - entre services du Conseil régional
  - entre l'autorité organisatrice du transport régional et les opérateurs ferroviaires
  - entre les partenaires de l'étude et les collectivités locales
- Un travail à poursuivre afin de pouvoir mettre en vis-à-vis la typologie des gares et les différentes interventions de la Région. Un nouveau «schéma des gares» pourrait ainsi ne plus se borner au seul périmètre ferroviaire mais traiter également d'autres échelles :
  - pôle d'échanges, lieu d'intermodalité
  - quartier de gares, essentiellement pour les principales villes
  - zone d'influence des gares et leur rayonnement territorial

# Retour d'expérience de la Région Picardie

## En parallèle de l'étude AUOR, des travaux engagés dans le cadre des DRA, produits de sortie du SRADDT

- La nécessité d'appréhender l'aménagement du territoire différemment
  - Les territoires sont de plus en plus interdépendants
  - L'évolution des modes de vie complexifie l'articulation des politiques publiques d'échelons différents
  - La superposition croissante des fonctions affectées aux territoires, dans un contexte de nécessaire prise en compte des enjeux environnementaux et climatiques, nécessite une régulation

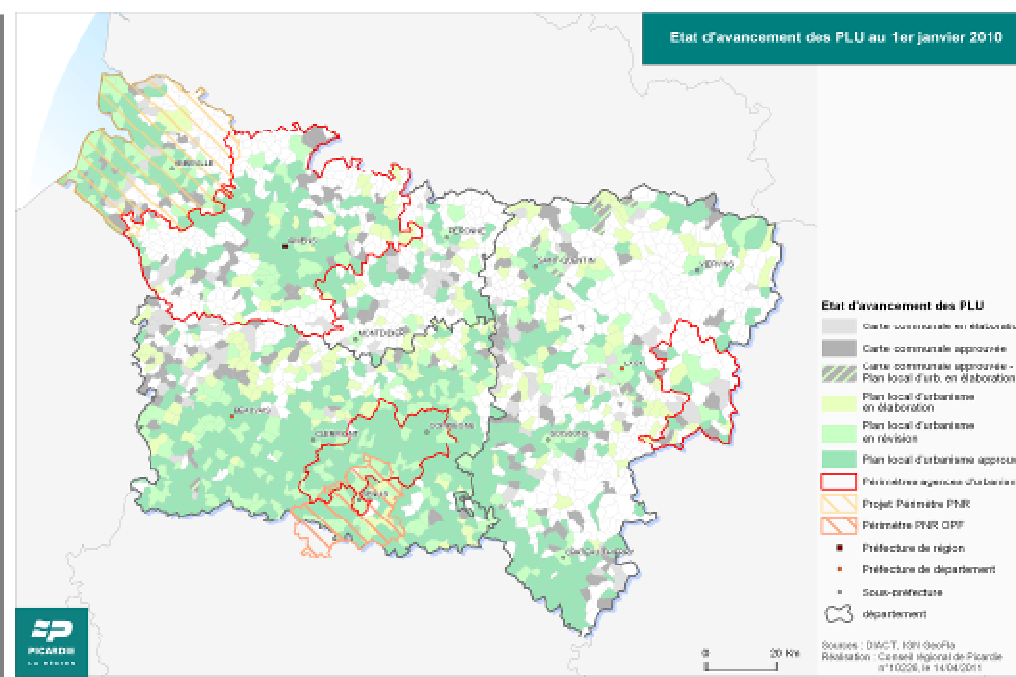
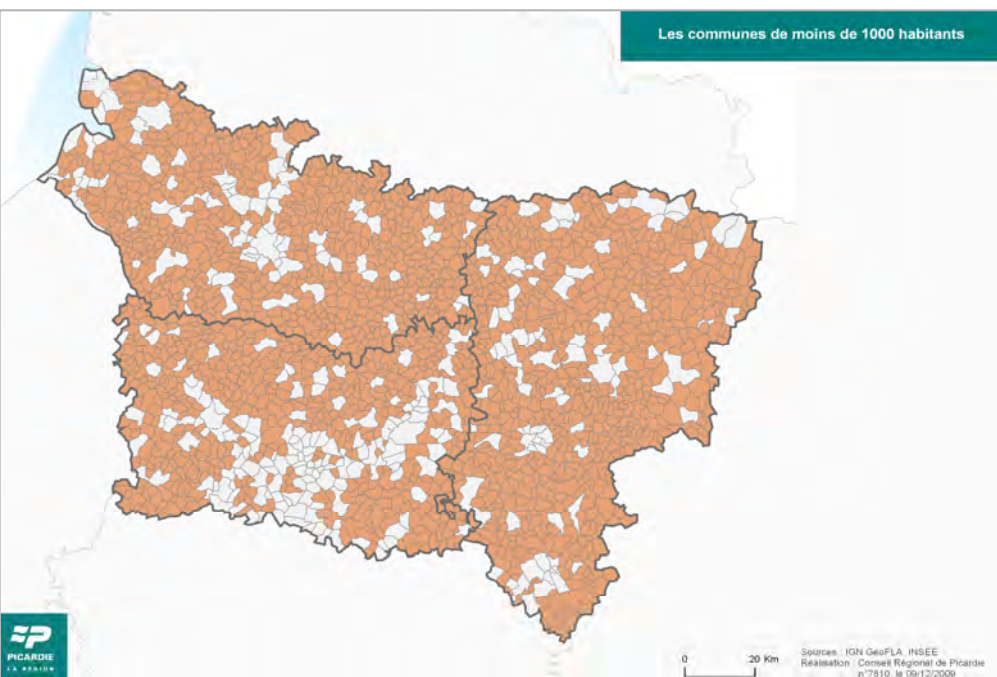


PICARDIE  
LA RÉGION



# Retour d'expérience de la Région Picardie

- Une région aux caractéristiques particulières :
  - Une dispersion de l'habitat,
  - Des déplacements domicile-travail de plus en plus longs,
  - des villes-centres qui perdent de la population,
  - une région soumise à de fortes influences externes,
  - Un nombre important de communes (2291), dont 85% de moins de 1 000 habitants, qui rend difficile les réponses concertées à ces influences, ce qui entraîne une faible maîtrise des dynamiques résidentielles,
  - Une couverture en documents de planification incomplète



# Retour d'expérience de la Région Picardie

- 3 types de territoires à enjeux ciblés : les quartiers de gare, les nouvelles campagnes et les vallées

## Objectifs généraux :

- Améliorer la cohérence des actions d'aménagement du territoire par le partage de principes stratégiques à intégrer dans les documents de planification (SCOT, PLU...) et dans les politiques régionales
  - Accroître la cohérence et la combinaison des politiques sectorielles
  - Fédérer l'ensemble des partenaires autour d'enjeux communs
  - Créer des outils de coopération de l'expertise régionale



**Mieux connaître son territoire et ses enjeux**

**Mieux sensibiliser, mieux susciter**

**Mieux accompagner**

**Mieux maîtriser**

- Diagnostics DRA
- GéoPicardie...

- Référentiels issus des DRA
- Actions de sensibilisation sur les enjeux gares, vallées, nouvelles campagnes

- Appui méthodologique SCOT et PLU
- Elaboration d'avis techniques

- Une approche transversale du foncier (friches, sites à enjeu...)

Les objectifs

4 leviers d'action

Exemples d'approches ou d'outils

# Retour d'expérience de la Région Picardie

**Une typologie à affiner et à croiser avec d'autres types d'indicateurs, notamment pour un travail à une échelle infra-urbaine** : réalisation d'une analyse socio-économique des quartiers de gare des dix principales villes picardes (partenariat avec l'INSEE et le GIP CARMEE)

- Dans le cadre de la DRA quartiers de gare, plusieurs types de quartiers de gare définis, selon :
  - La localisation dans l'agglomération (quartiers de gare de centre-ville situés en cœur urbain / quartiers de gare coupés du centre-ville du fait d'une position excentrée / quartiers de gare coupés du centre-ville par des emprises ferroviaires ou des coupures physiques / ...)
  - Le rôle de la gare (gares de destination / gares de départ)
  - Les types d'entreprises présentes dans le quartier de gare (quartiers de gare marqués par la présence de grands établissements / quartiers de gare abritant des entreprises à faible valeur ajoutée / ...)
  - La taille des villes (quartiers de gare des grands pôles urbains / quartiers de gare des villes de taille plus restreinte)



PICARDIE  
LA RÉGION



# Retour d'expérience de la Région Picardie

## Une typologie qui a permis de définir des priorités différentes selon les territoires

- La DRA nouvelles campagnes : une des orientations = soutien à la structuration du territoire autour d'une armature de pôles multifonctionnels (habitat, commerces, services, transports alternatifs à la voiture individuels,...)
- Dans le cadre de la DRA quartiers de gare, des recommandations minimales pour l'ensemble des quartiers de gare des villes-piliers et la définition de recommandations spécifiques selon le type de quartier de gare

Exemples :

Pour le développement de l'urbanité des quartiers de gare

Recommandations minimales	Recommandations spécifiques
Densité minimum, avec utilisation des dents creuses et reconversion des friches	
Présence d'espaces publics et de lieux de sociabilité	
Offre de logements diversifiées, par la taille des logements et les formes urbaines proposées	Développement de la fonction habitat à privilégier pour les gares de départ
Commerces et services du quotidien destinés à la population et aux usagers	Equipements culturels et de loisirs

# Retour d'expérience de la Région Picardie

## Pour le développement de la fonction mobilité

Recommandations minimales	Recommandations spécifiques pour les grands pôles urbains
Liaisons douces agréables et sécurisées	Systèmes d'information multimodaux, voire agence de la mobilité
Signalétique lisible	Stations-vélos et ateliers de réparation
Réflexion sur le stationnement et la place de la voiture	Réflexions sur des aires d'autopartage
Connexion et intermodalité efficaces entre les différents services de transports au droit de la gare, en particulier entre le réseau ferroviaire et les réseaux de transports collectifs urbains et interurbains	Aire de covoiturage
	Réflexions sur des zones de recharge des véhicules électriques

# Quelles déclinaisons sur les territoires ?

Lyon - 8 novembre 2013



PICARDIE  
LA RÉGION

Certu

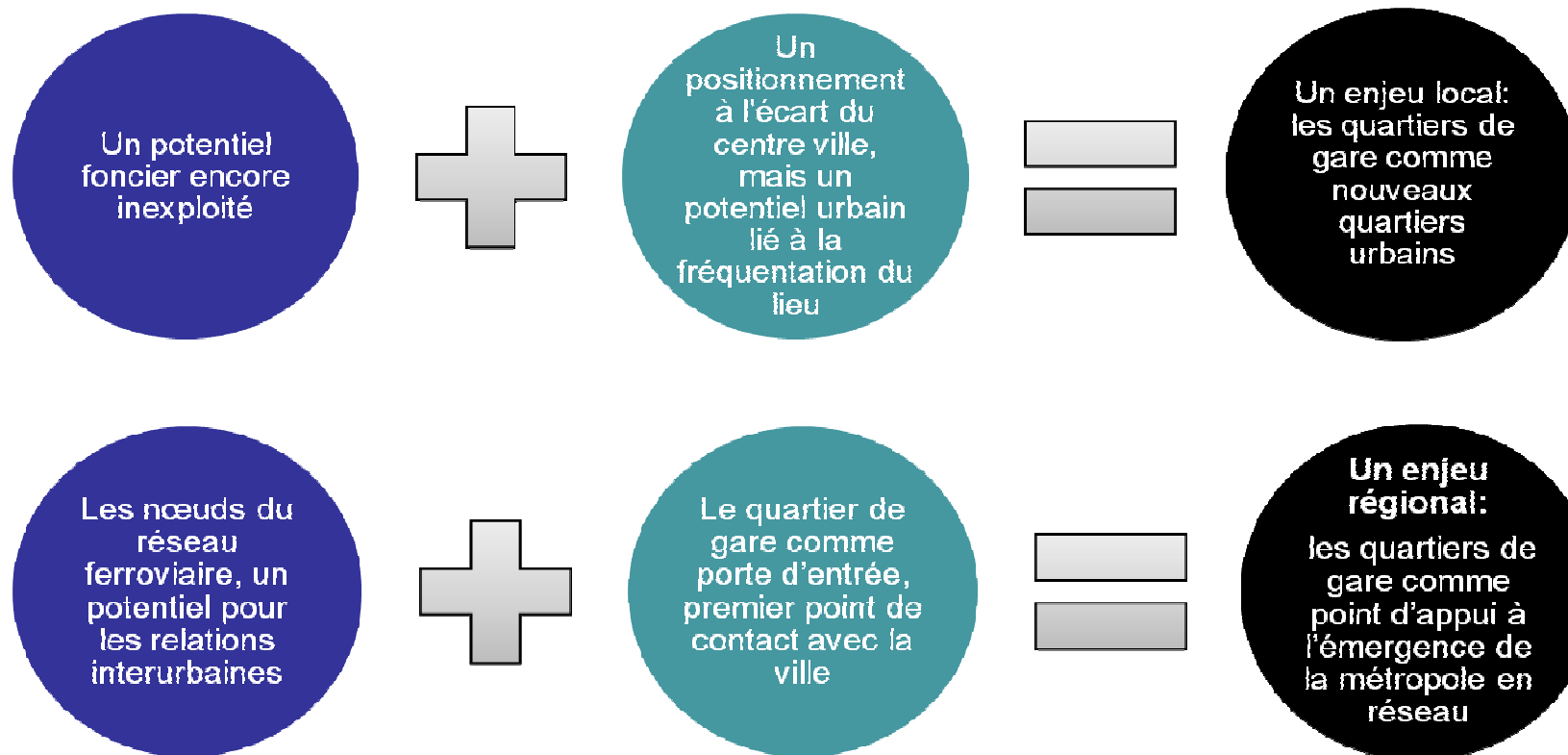


GRAND LYON



# Retour d'expérience de la Région Picardie

## Une imbrication des échelles : les quartiers de gare, un enjeu local et régional



# Retour d'expérience de la Région Picardie

## **Une imbrication des échelles : des orientations définies dans les DRA et une typologie à croiser à différentes échelles**

- Exemple du SCoT du Grand Amiénois, qui a défini à l'échelle du Pays un maillage territorial, avec des fonctions spécifiques pour chaque type de pôles

## **Une co-élaboration qui permet la transcription des orientations définies dans les DRA dans les documents de planification locaux (SCoT notamment)**

- Pour cela, mise en place plusieurs espaces de co-élaboration : Conférence des exécutifs, club des agglos,...
- A venir, des lieux de débat et de réflexion sur les thématiques développées dans les DRA



PICARDIE  
LA RÉGION



# Retour d'expérience de la Région Picardie

## Les suites à engager :

- Vote en fin d'année par l'assemblée régionale de deux référentiels sur les nouvelles campagnes et les quartiers de gare
- Transcription des orientations des DRA dans les programmes opérationnels européens et dans la nouvelle politique territoriale régionale
- Consultation en cours pour un marché concernant la réalisation de sessions de sensibilisation et de formation à la prise en compte de la problématique de l'urbanisme autour du rail, à destination des élus et des techniciens locaux en charge de l'élaboration de PLUI
- Réalisation d'une étude sociologique sur les nouveaux arrivants
- Soutien à la réalisation par les agglomération d'études stratégiques sur leur quartier de gare