

La densification autour des gares régionales : des enjeux aux projets

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

▶ **To cite this version:**

Gilles Bentayou, Marion Cauhopé, Sophie Hasiak, Emmanuel Perrin, Cyprien Richer. La densification autour des gares régionales : des enjeux aux projets. La documentation française. La densification résidentielle au service du renouvellement urbain : filières, stratégies et outils, La documentation française, pp.147-160, 2015, 978-2-11-009943-3. halshs-01386608

HAL Id: halshs-01386608
https://shs.hal.science/halshs-01386608

Submitted on 24 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.

Référence : Bentayou G., Cauhopé M., Hasiak S., Perrin E., Richer C. (2015), "La densification autour des gares régionales : des enjeux aux projets" in Touati A., Crozy J. (dir), *La densification résidentielle au service du renouvellement urbain : filières, stratégies et outils*, PUCA-Cerema, ed. La Documentation Française, pp. 147-160
http://www.ladocumentationfrancaise.fr/catalogue/9782110099433/index.shtml

La densification autour des gares régionales : des enjeux aux projets

Auteurs : Gilles Bentayou, Marion Cauhopé, Sophie Hasiak, Emmanuel Perrin et Cyprien Richer (Cerema)

Introduction

Face à l'allongement des distances domicile-travail dans la majorité des régions urbaines françaises et au poids de l'automobile dans les déplacements quotidiens, le transport ferroviaire de voyageurs est amené à jouer un rôle clé dans l'aménagement des territoires. La densification autour des gares des réseaux ferroviaires régionaux apparaît comme une perspective crédible pour des stratégies territoriales visant à bâtir une ville renouvelée sur elle-même, moins consommatrice d'espace et mieux organisée autour des axes structurants de transport collectif, ainsi que le promeut la loi « Grenelle 2 » du 12 juillet 2010. Cela implique de faire évoluer le regard que l'on porte sur les abords des gares et sur les potentialités qu'ils recèlent. Si l'expansion démographique du début du vingtième siècle a conduit à ce que certaines gares soient progressivement rattrapées par l'urbanisation, depuis les années 1970, bien des villes desservies par le train se sont développées en « tournant le dos » à leur gare, au bénéfice des réseaux routiers et de l'essor de l'automobile. Depuis plus de dix ans, les Régions, en leur qualité d'autorité organisatrice du transport ferroviaire régional de voyageurs, investissent dans le développement et l'amélioration de l'offre de services. Plusieurs d'entre elles ont connu une augmentation conséquente du trafic TER (Transport express régional) sans nécessairement que l'urbanisation se soit concentrée dans les secteurs desservis par le train, tout au contraire (Beaucire F., Desjardins X. et Séguret S., 2011). Pourtant, nombre de territoires proches des gares TER constituent des opportunités foncières intéressantes à mobiliser, en raison à la fois du gisement qu'ils représentent pour la production de logements et de leur capacité à offrir des localisations qui présentent une moindre dépendance à l'usage de l'automobile. Les efforts passés et à venir pour dynamiser les réseaux de TER plaident donc pour que l'on se penche sur le devenir des abords des petites et moyennes gares, moins emblématiques mais tout aussi importantes pour la mobilité quotidienne et les politiques de densification que les grandes gares de centre-ville. Ré-articuler le développement urbain avec le transport ferré et mettre les gares régionales au cœur des stratégies territoriales n'est toutefois pas une démarche évidente et interroge les modalités de développement d'un urbanisme orienté vers le rail[1].

1 Cet article s'appuie sur des travaux conduits depuis 2011 par le Certu et les Cete de Lyon et Nord-Picardie, puis par le Cerema, en appui aux directions ministérielles chargées des transports et de l'aménagement, sur le thème des stratégies territoriales et de la valorisation foncière des abords des gares TER. Basés sur des ateliers d'échanges partenariaux, ils ont donné lieu à la publication de fiches thématiques téléchargeables sur http://www.certu-catalogue.fr.

Densifier autour des gares, une équation à plusieurs inconnues

Rares sont les SCoT ou les schémas régionaux récents qui ne promeuvent pas la valorisation et la densification des abords des gares et haltes périurbaines. Plusieurs études locales (en Picardie, en région lyonnaise, dans l'agglomération tourangelle, etc.) ont montré que les abords des gares TER peuvent offrir de réelles opportunités foncières pour l'accueil de nouveaux habitants susceptibles d'avoir recours au train pour leurs déplacements quotidiens, ou pour l'implantation d'activités économiques et de pôles d'emplois dotés d'une bonne desserte en transport public. Pourtant, l'ambition se heurte à des questions de fond : toutes les gares sont-elles stratégiques ? Quels acteurs associer au projet ? Quelles pratiques de mobilité encourager aux abords des gares ?

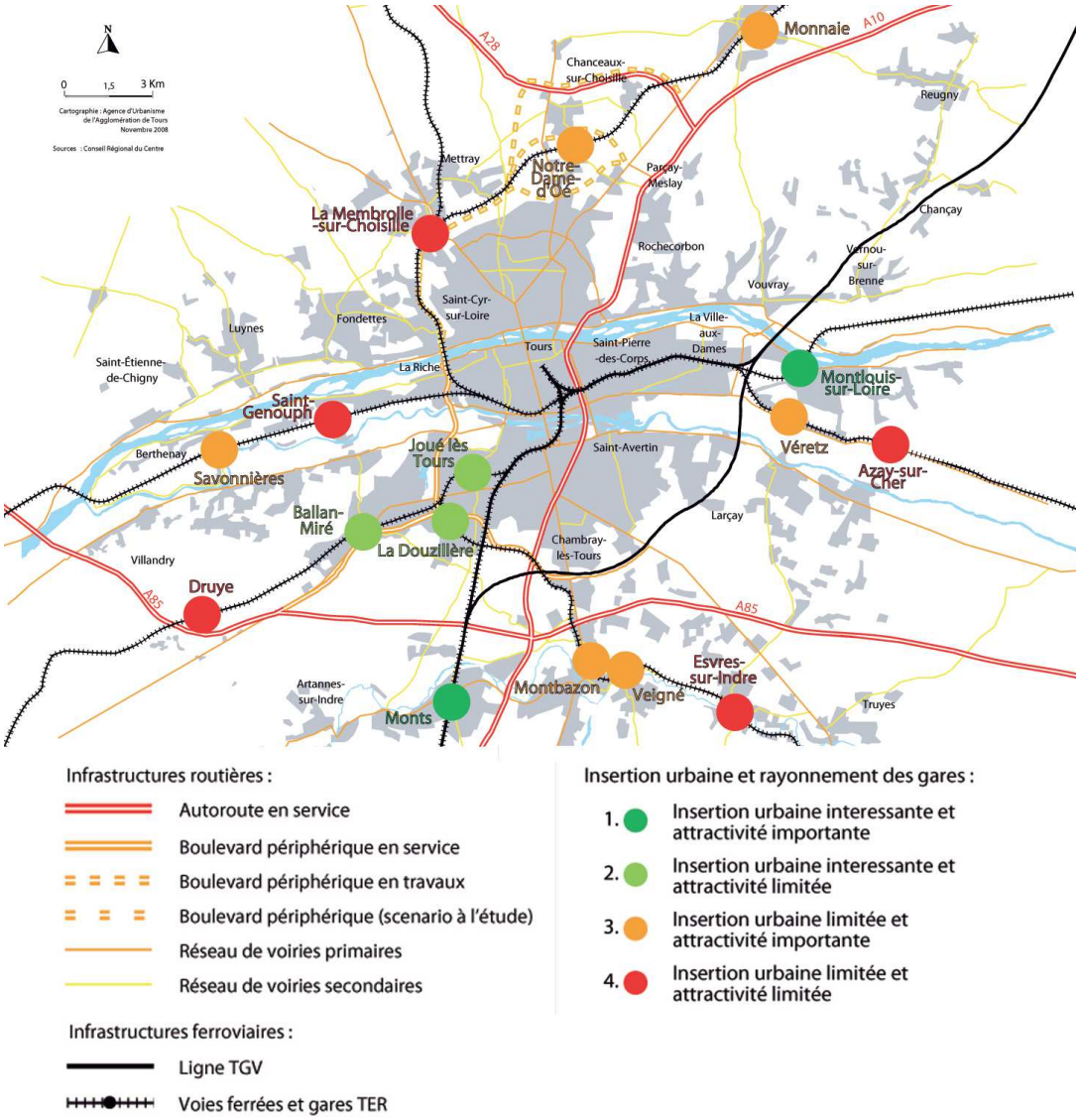
Toutes les gares sont-elles stratégiques pour la densification urbaine ?

Qu'on les considère sous l'angle des transports ou du point de vue de l'urbanisme, toutes les gares régionales ne présentent pas les mêmes opportunités et n'appellent donc pas les mêmes stratégies. Les gares porteuses d'enjeux pour le développement urbain remplissent *a priori* deux critères majeurs : la qualité de l'offre ferroviaire et la présence d'opportunités foncières. Le fonctionnement territorial des gares doit en effet s'entendre aussi bien du point de vue des déplacements que sous l'angle de leur inscription territoriale et du potentiel de développement urbain à proximité. Identifier les gares stratégiques suppose de disposer d'une connaissance préalable du fonctionnement du réseau ferroviaire, du niveau d'offre et des potentialités d'évolution. L'existence d'opportunités foncières autour d'une gare ne suffit pas à elle seule à identifier celle-ci comme stratégique si elle n'est desservie que par quelques trains quotidiens. Pour que la présence d'une gare soit attractive pour des habitants ou des employeurs, il faut que le niveau de service soit lui-même attractif pour les voyageurs. Pour l'usager, l'intérêt d'une gare (et de la proximité à la gare) viendra aussi – et avant tout – de la compétitivité (vitesse, fréquence, confort, fiabilité) qu'offre le train par rapport à l'automobile pour les trajets du quotidien.

La connaissance préalable du réseau ferroviaire et de ses évolutions possibles doit ainsi être mise en parallèle de l'évaluation des potentiels fonciers mobilisables aux abords des gares, en renouvellement urbain ou en extension urbaine. Quelques précautions s'imposent cependant. D'abord, la variété des localisations des gares par rapport au tissu urbain fait qu'il peut être délicat, voire paradoxal, de créer de nouvelles polarités autour de celles-ci alors même que les centralités existantes, parfois plus éloignées du ferroviaire, sont fragiles (logements vacants, commerces en difficulté, etc.). De même, l'ouverture de terrains à l'urbanisation, même s'ils sont situés à proximité d'une gare, peut se heurter aux impératifs de protection des risques, de maintien de zones naturelles, d'espaces ouverts ou agricoles. Malgré ces réserves, les abords des gares peuvent offrir d'importants potentiels d'accueil de logements ou d'activités. Il convient de déterminer, de hiérarchiser et de valoriser ces potentiels dans les projets de territoire afin d'offrir aux populations résidentes, présentes ou futures, une utilisation plus aisée et plus systématique des trains TER pour leurs déplacements quotidiens.

Pour définir des priorités pour l'action foncière et l'aménagement, l'établissement d'une typologie des gares à l'échelle de l'étoile ferroviaire ou du SCoT, fondée sur une double approche urbanisme/mobilité, peut s'avérer utile (Certu, 2012). Elle est l'occasion de partager la connaissance du fonctionnement territorial des gares et de définir et partager des priorités dans une stratégie d'aménagement. Elle permet de dépasser une approche isolée de la gare et de ses abords, au profit d'une réflexion plus globale sur l'optimisation de la desserte en lien avec le territoire. L'exercice conduit par l'Agence d'urbanisme de Tours dans le cadre du SCoT de l'agglomération tourangelle (cf. illustration ci-après) hiérarchise ainsi les gares en fonction de leur attractivité et de leur insertion urbaine.

Illustration 1 : Typologie des gares TER du SCoT de l'agglomération tourangelle (source : Atelier d'urbanisme de l'agglomération tourangelle, 2008



Pour aller plus loin dans la mise en œuvre de ces stratégies et impulser des projets d'aménagement à l'échelle de corridors ferroviaires, certaines régions françaises ont initié des démarches de contrats d'axe. À l'instar des contrats d'axe urbains, mis en place autour de lignes de transport en commun en site propre (TCSP), les contrats d'axe ferroviaires visent, à l'occasion de la création ou réouverture d'une ligne ou de l'amélioration d'une ligne existante, à favoriser l'articulation entre urbanisme et transport et à préparer l'avenir du territoire desservi par la ligne de train. Ils constituent ainsi un engagement réciproque entre :

- d'une part, l'autorité organisatrice de transports, qui s'engage sur la mise en service d'une ligne de transport nouvelle, l'extension, ou la redynamisation d'une ligne existante ;
- d'autre part, les communes desservies, qui s'engagent à densifier l'urbanisation le long du corridor et à aménager les accès aux stations (Cerema, 2014).

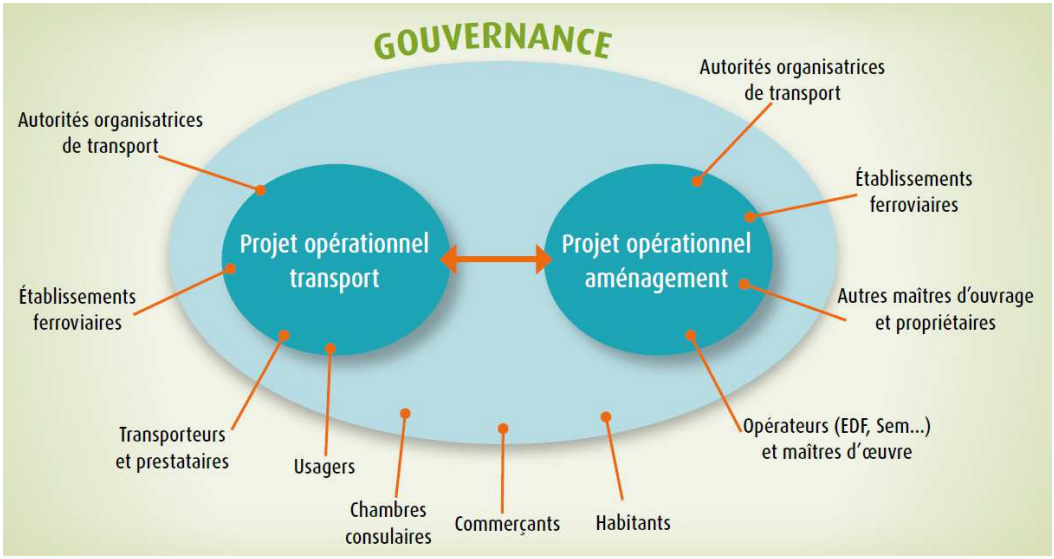
Ces outils permettent de mettre en œuvre à l'échelle des corridors ferroviaires des stratégies de densification, qui permettent à la fois de favoriser une moindre consommation d'espace et d'augmenter le nombre potentiel d'usagers du train situés à proximité des gares.

Quels acteurs associer au projet ?

L'aménagement des abords des gares ferroviaires relève de projets complexes, du fait notamment du nombre d'intervenants en présence. En effet, la gare et ses environs constituent bien souvent un monde en partage en raison du rôle des autorités organisatrices et exploitants de réseaux concernés par les transports et l'intermodalité, du morcellement de la propriété foncière et des différents niveaux de collectivités exerçant les compétences en jeu (aménagement, voirie, stationnement). « Qui fait quoi ? », « Qui porte le projet ? » sont ici des questions stratégiques.

Agir dans un quartier de gare suppose de coordonner, au service d'un même projet, une multitude d'acteurs dont les compétences, les objectifs, les marges de manœuvre et les modalités d'action diffèrent : autorités organisatrices, communes, intercommunalités, établissements ferroviaires, acteurs économiques ou associations, propriétaires fonciers, etc. La réussite du projet urbain est de ce fait étroitement liée à la gouvernance mise en place, et à l'implication continue de l'ensemble des acteurs. Comprendre les objectifs et contraintes de chacun, et asseoir le partenariat dès les premières études constituent ainsi des enjeux de premier plan.

Illustration 2 : la gouvernance d'un projet de gare
(d'après Actes du colloque « Les gares au cœur de la ville durable », deuxième édition, 22 juin 2011, Maison de la Chimie, Paris).



Les établissements ferroviaires – SNCF ou Réseau ferré de France hier, chacune des entités constitutives du groupe public ferroviaire (SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilité) depuis le 1er janvier 2015[2] – sont des partenaires essentiels du projet : en tant que propriétaires fonciers, gestionnaires et exploitants du réseau ferré, ils sont des acteurs incontournables des projets d'aménagement aux abords des gares. Au-delà de ces acteurs, la coordination entre les acteurs des politiques d'urbanisme et des transports paraît indispensable pour assurer la pérennité des aménagements et leur cohérence avec l'évolution des réseaux de transport. L'évolution des abords des gares peut en effet être initiée par différents acteurs et pour des motifs divers, parmi lesquels :

- une évolution de l'offre ferroviaire portée par la région ;
- un projet de pôle d'échanges multimodal porté par l'intercommunalité ;
- une évolution de l'offre de transport public vers la gare, qui peut être portée selon les cas par différentes autorités organisatrices ;
- une ou des opportunités foncières, liées au départ d'activités ;
- des stratégies propres à la SNCF qui ont pu conduire à fermer des bâtiments voyageurs.

2 Cf. Loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire.

La diversité de ces éléments déclencheurs fait que la commune concernée ne maîtrise jamais tout à fait les destinées de son quartier de gare. Quand bien même elle s'en désintéresserait, il serait étonnant qu'aucune initiative portée par une collectivité d'un autre niveau ne vienne mettre sous les projecteurs ce morceau de territoire et incite différents partenaires à engager une réflexion d'ensemble sur le devenir de la gare et de ses abords.

Comment concilier revalorisation des quartiers de gare et accessibilité à la gare ?

Parmi les sujets potentiellement conflictuels autour des gares, la question du stationnement, et plus largement de la place de l'automobile dans les quartiers de gare, est récurrente. Elle renvoie d'abord à des choix importants en matière de stratégie de rabattement et de modes d'accès aux gares. Proposer des espaces de stationnement aux abords des gares régionales, qu'ils soient à destination des usagers du train ou des habitants du quartier, est souvent perçu comme une nécessité, comme une solution rapide et à moindre coût pour assurer l'attractivité du train. Dans les faits, cela se traduit par une offre de stationnement souvent abondante, que ce soit en parc relais ou en lien avec les logements et activités avoisinants.

Or, les limites du développement de l'offre de stationnement à proximité des gares et les problèmes qu'il engendre sont aujourd'hui bien connus : incitation à un rabattement automobile vers la gare, créant les conditions de la saturation des parcs relais voire d'un envahissement de la voirie avoisinante par les usagers du TER, tout en pénalisant d'autres modes d'accès au train (marche, vélo, transport public) ; stérilisation de parcelles bien situées pour le développement urbain (notamment la construction de logements) et poursuite d'un urbanisme encore largement dépendant de l'automobile.

Sans renoncer à offrir aux automobilistes de bonnes conditions d'accès aux gares, il est essentiel de proposer un dimensionnement de l'offre de stationnement de rabattement qui ne nuise ni aux autres modes, ni aux possibilités de développement urbain autour des gares. Plus encore, si l'on souhaite que les personnes qui habitent ou travaillent dans les quartiers de gare deviennent, pour une partie d'entre elles, des utilisateurs du train, n'y aurait-il pas une certaine logique à concevoir ces quartiers comme des quartiers économes en stationnement automobile ? Ce principe, encore peu développé en France, présente l'intérêt de s'inscrire à la fois dans une optique de gestion économe de l'espace public et de promotion d'un urbanisme qui ne soit pas uniquement « accolé » aux gares, mais en lien véritable avec le rail.

Illustrations 3a et 3b : Exemples d'aménagement des accès à la gare :
3a – Armentières (Nord), © Cete Nord-Picardie 2009
3b – Bischwiller (Bas-Rhin), © Ville de Bischwiller





À cet égard, des solutions intermédiaires, comme la mutualisation de l'offre avec d'autres équipements, la construction de parcs de stationnement en ouvrage, l'éloignement relatif des parkings, la réversibilité des dispositifs de stationnement, constituent des pistes intéressantes à explorer. Elles viennent s'ajouter à d'autres volets d'actions que sont l'aménagement de parcours piétons et cyclables agréables, continus et sécurisés, en provenance ou à destination de la gare, la mise en place d'une offre de stationnement vélo, la coordination de l'offre ferroviaire avec les transports collectifs, ou l'incitation à des usages partagés de la voiture (covoiturage ou autopartage) à travers, par exemple, la régulation de l'accès aux parcs relais ou la création de places de stationnement dédiées.

Il apparaît alors que c'est à travers une réelle priorité donnée à la marche, au vélo et aux transports collectifs que les politiques d'aménagement autour des gares parviennent à s'inscrire pleinement dans une perspective de revalorisation de ces quartiers. Cela suppose de considérer les quartiers de gare non plus uniquement comme des lieux de passage ou de transit, mais comme des lieux de la ville où on redonne toute leur importance aux questions de proximité, d'agrément et d'animation urbaine. C'est d'ailleurs une perspective commune vers laquelle tendent de manière tout à fait conjointe les politiques de densification et de réduction de la place de l'automobile.

Quelques bonnes raisons d'agir autour des gares

Malgré la complexité inhérente à tout projet d'urbanisme ferroviaire, l'enjeu est de taille et l'importance des défis à relever doit inciter à l'action. Recycler le foncier bien desservi, réconcilier la ville avec sa gare et inciter à des pratiques de mobilité alternatives à la voiture individuelle sont notamment trois objectifs auxquels les projets d'aménagement autour des gares contribuent.

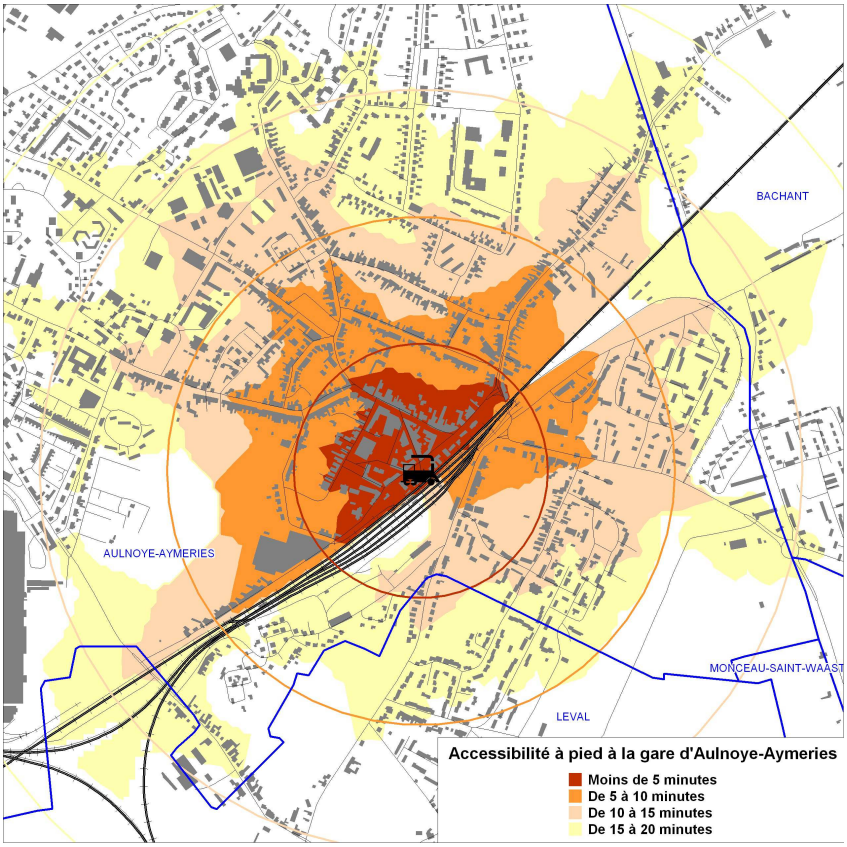
Recycler un foncier bien desservi

Les abords des gares présentent souvent des potentialités importantes, en extension ou en renouvellement urbain, sur des terrains situés à des distances suffisamment lointaines pour ne pas subir les nuisances immédiates de l'environnement ferroviaire et suffisamment proches pour permettre un accès quotidien à la gare en quelques minutes de marche, de vélo (sous condition qu'il existe des itinéraires sécurisés) ou de bus. Rappelons que 800 à 1000 mètres de distance se parcourent en dix à quinze minutes de marche, et qu'un cycliste parcourt deux à trois kilomètres dans le même temps.

Toute intervention urbaine aux abords d'une gare peut conduire à rencontrer le foncier des établissements ferroviaires. Sur ce foncier, la complexité est de mise. Complexité technique, d'abord, car le système ferroviaire repose sur des installations et des réseaux dont les règles de fonctionnement, de sécurité et d'évolution sont très contraignantes. Complexité organisationnelle ensuite, compte tenu de l'imbrication des patrimoines des établissements ferroviaires, que la récente réforme ne résout pas, chacun des trois établissements du groupe public ferroviaire conservant des prérogatives sur le sujet3. Acquérir un terrain ferroviaire peut être coûteux, notamment si des travaux de reconstitution sont nécessaires à la poursuite des missions ferroviaires, et cela prend toujours du temps (2 ans minimum de délai). Mais du point de vue des collectivités, cette complexité inhérente au monde ferroviaire ne doit en aucun cas être un prétexte à l'attentisme, tant il est important dès aujourd'hui de recomposer la ville aux abords des gares. Le dialogue avec le groupe public ferroviaire est déterminant pour définir les modalités de cession ou d'utilisation des terrains ferroviaires. En mettant en place un partenariat dès les études amont, et à condition de considérer les établissements ferroviaires comme des partenaires du projet à part entière, il est possible d'aboutir progressivement à un projet urbain dans lequel toutes les parties en présence trouveront leur intérêt.

3 Cf. la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire.

Illustration 4 : Exemple de cartographie des zones d'accessibilité piétonne : Aulnoye-Aymeries (Nord), © Cete Nord-Picardie, 2009



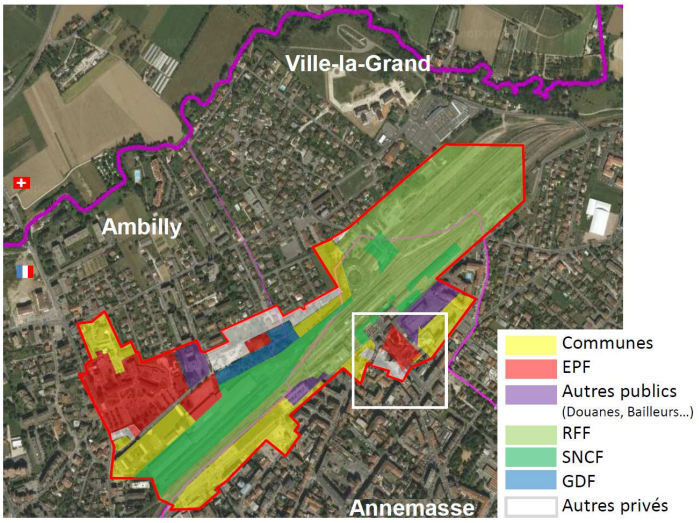
Les potentiels de densification aux abords des gares ne se limitent pas au foncier ferroviaire. Au-delà des terrains appartenant aux établissements ferroviaires, les propriétaires de terrains sont nombreux et de statuts divers, avec des emprises tantôt étroites, tantôt très larges. La présence de grandes emprises industrielles (publiques ou privées) impose parfois de se confronter aux problèmes du recyclage des friches (cf. chapitre précédent 3-B-1).

Dans ces secteurs où l'intervention est complexe, conduire une stratégie de maîtrise progressive du foncier est un préalable indispensable à l'aménagement. Cela suppose d'intégrer dans la réflexion urbaine la qualité et la rapidité d'accès à la gare par les modes doux, afin d'identifier le foncier doté d'une bonne accessibilité au transport ferroviaire. Un premier niveau d'analyse renvoie à l'estimation du potentiel de densification pour une gare ou un ensemble de gares, à l'échelle d'une ligne ou même d'une étoile ferroviaire. Des études menées par l'agence d'urbanisme de Lyon ont ainsi permis d'estimer qu'un tiers des capacités d'accueil (hors Lyon-Villeurbanne) est situé à proximité des 40 gares du SCoT de l'agglomération lyonnaise. Ces premières estimations doivent être confrontées à un diagnostic plus fin, tous les terrains environnant une gare n'offrant pas les mêmes potentialités et n'impliquant pas le même mode d'intervention de la part de la collectivité. Dans une optique davantage pré-opérationnelle, il s'agit alors d'apprécier, à la parcelle, la mutabilité et le type d'intervention à envisager pour permettre une maîtrise foncière publique des parcelles stratégiques et créer les conditions d'émergence du projet.

Le secteur de la gare d'Annemasse (Haute-Savoie) fait par exemple l'objet d'une réflexion urbaine portée par Annemasse Agglo sur un territoire de près de 40 hectares à cheval sur trois communes. La mise en service de la future liaison ferroviaire CEVA (Cornavin, Eaux-Vives, Annemasse), qui permettra à terme de relier Genève et Annemasse toutes les dix minutes est l'élément déclencheur de cette réflexion. La première phase de projet (15 ha) prévoit une forte mixité fonctionnelle et 30 % de logements aidés (845 logements, dont 250 sociaux). Dans ce territoire soumis à une très

forte pression urbaine, l'Établissement public foncier (EPF) de Haute-Savoie est intervenu en appui de la collectivité et a procédé entre 2003 et 2013 à 20 millions d'euros d'acquisitions foncières, qui permettront d'accueillir 75 % des logements prévus dans le projet. L'anticipation foncière a ainsi permis de maîtriser les dérives spéculatives, tout en laissant à la collectivité le temps nécessaire à la maturation du projet urbain.

Illustrations 5 : le projet de l'Étoile gare d'Annemasse (Haute-Savoie)
5a – diagnostic foncier
5b – Aperçu du futur aménagement du quartier de la gare © Gautier + Conquet, 2013





Réconcilier la ville avec sa gare

Quels que soient les usages qu'ils accueillent (activités, logement, etc.), les quartiers de gare sont parfois dévalorisés et peu attractifs. Les projets d'aménagement sont alors l'occasion de faire évoluer l'image de la gare et de son quartier, ainsi que celle du train et de la mobilité ferroviaire. Les perspectives sont très différentes d'une gare à l'autre (selon la localisation de la gare par rapport aux éléments de centralité, le tissu urbain à proximité, le volume d'usagers du train, leur provenance, l'évolution prévisionnelle du trafic, etc.). Les choix de programmation doivent être guidés par une planification territoriale à plus grande échelle. Quelques principes généraux d'un urbanisme « orienté vers le rail » peuvent toutefois être indiqués :

– faire en sorte que la voiture ne crée pas l'urbanisme : les circulations automobiles doivent être organisées pour éviter les flux de transit et les coupures générées par les grandes voiries ; la régulation du stationnement, à la fois pour les résidents des quartiers de gare et pour les usagers en rabattement, offre l'opportunité de limiter l'emprise de la voiture et d'assurer une qualité d'usage et un rééquilibrage des différentes modes d'accès à la gare ;

– mettre en valeur la gare et son parvis : le dessin de la trame viaire peut faire de la gare un élément central du quartier, un point structurant dans le paysage urbain ; le bâtiment-voyageurs, lorsqu'il existe, mérite d'être restauré et mis en valeur par un travail de composition urbaine ;

Illustrations 6 : exemple de mise en valeur de la gare
6a – Plan-masse de la ZAC du Pré aux moutons, à Anse (Rhône)
6b – Parvis réaménagé de la gare de Vinay (Isère)





– <u>assurer la qualité et la continuité des cheminements vers la gare</u> : le travail sur les circulations pédestres et cyclables permet, non seulement de rendre crédible le développement des accès à la gare pour les modes actifs, mais aussi d'améliorer la greffe entre la gare et son environnement immédiat ; en particulier, la réhabilitation ou la création de franchissements du faisceau ferroviaire permet de reconnecter les espaces situés de part et d'autre de la gare ;

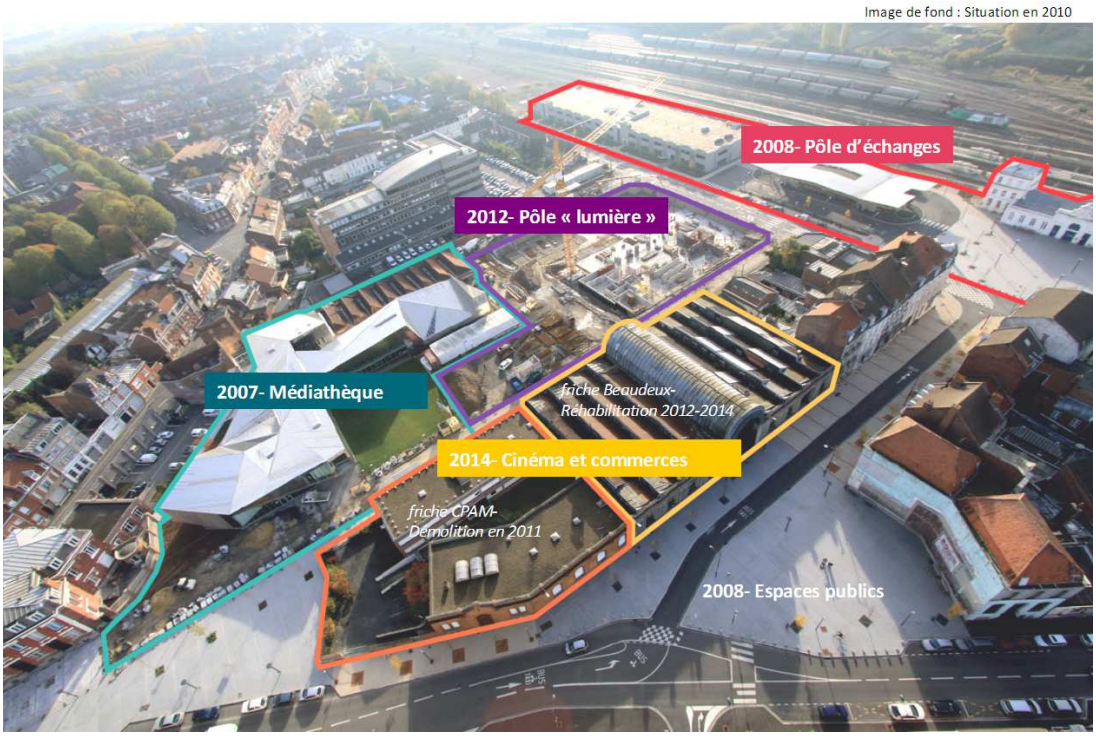
– <u>favoriser la compacité urbaine et la diversité de l'habitat</u> : l'optimisation des ressources foncières, l'accessibilité en transport collectif, la volonté de développer des services de proximité, etc., militent pour des projets urbains autour des gares caractérisés par une certaine compacité ; au-delà de la densité, des démarches, comme à Annemasse (Haute-Savoie) ou à Rosny-sous-Bois (Seine-Saint-Denis), attachent une importance à la préservation ou au renforcement de la mixité de l'habitat et des populations accueillies autour des gares, témoignant d'un souci de permettre à toutes les populations de trouver des logements abordables à proximité des gares et du transport collectif et ainsi de réduire le coût d'accès à la mobilité ;

Illustration 7 : quelques repères sur les densités de logements d'opérations urbaines proches de gares

Commune (Département)	Opération	Nombre de logements	Densité brute de logements
Annemasse (Haute-Savoie)	Étoile gare d'Annemasse	845 log.	56 log./ha
Anse (Rhône)	ZAC du Pré aux moutons	178 log.	27 log./ha
Brétigny-sur-Orge (Essonne)	Écoquartier Clause Bois Badeau	2400 log.	60 log./ha
Clisson (Loire-Atlantique)	Écoquartier du champ de Foire	287 log.	40 log./ha
Le Chambon-Feugerolles (Loire)	Écoquartier des Molières	120 log.	60 log./ha
Rosny-sous-Bois (Seine-Saint-Denis)	Écoquartier de la mare Huguet	460 log.	145 log./ha
Tullins (Isère)	Écoquartier Salamot	243 log. (dont 74 sur le secteur gare)	21 log./ha (45 log./ha sur le secteur gare)

– penser les fonctions du quartier de gare en complémentarité avec les centralités existantes : si la mixité fonctionnelle du projet est souvent souhaitable, elle ne doit pas nuire au bon fonctionnement des autres centralités ; lorsqu'ils sont envisagés à l'échelle de la commune, voire de l'intercommunalité, les choix programmatiques permettent d'offrir une diversité de services et commerces accessibles à pied par les usagers du train et les habitants du quartier de la gare, voire de développer une offre économique plus large (bureaux, artisanat, industrie…), participant ainsi à construire la « ville des courtes distances ».

Illustration 8 : Armentières, réaménagement du quartier de la gare – vue aérienne modifiée.



Inciter à d'autres pratiques de mobilité

Il serait regrettable que l'aménagement aux abords des gares TER ne permette pas à tous de profiter d'une mobilité moins dépendante de l'automobile. Si le fait de résider près d'une gare n'implique pas nécessairement d'être usager du train, cela offre la possibilité d'envisager et d'expérimenter ce mode de déplacement. Ainsi, une enquête qualitative réalisée en 2012 dans une ZAC construite autour de la halte d'Anse (Rhône) a montré que la proximité du train n'a constitué un élément déterminant du choix résidentiel que pour une petite partie des nouveaux habitants. Mais pour d'autres ménages, pour lesquels la possibilité de trouver au sein de cette opération un logement abordable et de qualité a été la raison première du choix résidentiel, la proximité de la gare a permis de faire l'expérience concrète d'une mobilité alternative au tout-automobile. Cette expérience a permis de se familiariser avec ce mode de déplacement et de vaincre un certain nombre de réticences. L'usage du train est ainsi entré dans « l'univers des possibles » de plusieurs résidents, que le TER soit par la suite utilisé quotidiennement, ou pour une partie seulement des déplacements domicile-travail en combinaison avec d'autres modes (Bentayou & Caron, 2014).

Conclusion

Les infrastructures destinées aux déplacements, qu'elles soient ferroviaires ou routières, alimentent la périurbanisation et l'« émiettement » de l'urbanisation (Castel, 2010) : grâce aux gains de vitesse et d'accessibilité, elles permettent la diffusion de l'habitat et des activités en-dehors des pôles urbains, en confortant la dépendance à ces mêmes pôles. Si urbaniser ou densifier autour des gares périurbaines ne contrebalancera pas ce processus, cela peut permettre une meilleure organisation de l'étalement urbain en le polarisant sur les gares les mieux desservies. La densification des abords des gares TER doit ainsi s'appuyer sur une politique volontariste et coordonnée de mobilité et d'aménagement durables. Et ce d'autant plus qu'en dehors de certaines zones où le marché foncier et immobilier est tendu, les pouvoirs publics ne peuvent guère compter sur une valorisation reposant sur le seul jeu des acteurs privés. Le souci de disposer de logements à des niveaux de prix accessibles, autant que la complexité des arbitrages à effectuer pour concilier développement urbain et transport ferroviaire, incitent également à un engagement important de la puissance publique, notamment en matière d'anticipation foncière. C'est à cette condition que les réseaux ferroviaires du quotidien peuvent constituer le support de politiques de densification, qui ne concernent plus uniquement le cœur des agglomérations voire leur première couronne, mais essaiment peu à peu dans les périphéries urbaines pour rendre tangible la ville multipolaire que de nombreux SCoT appellent aujourd'hui de leurs vœux.

Bibliographie

Bahn.Ville 2, 2009, *Amener de nouveaux usagers vers le train*, fiche téléchargeable sur www.bahn-ville2.fr

Beaucire F., Desjardins X. et Séguret S., 2011. Urbanisation et corridors ferroviaires. *Données urbaines n°6*, 75-80.

Bentayou G. et Caron S., 2014. Densification à côté d'une petite gare : retour d'expérience. *La revue foncière n°2.*

Castel J.-C., 2010, Ville dense, ville diffuse : les deux faces de l'urbanisation, *Études foncières* n°147, 14-20.

Certu / Cerema, 2012-2014. Série de fiches *Stratégies foncières aux abords des gares TER, n°1 à 6*. téléchargeable sur http://www.certu-catalogue.fr.

Cerema, 2015, *Articuler urbanisme et transport : les contrats d'axe français à la lumière du Transit-Oriented Development (TOD)*. Cerema, Lyon.

Gares & Connexions et alii, Actes du colloque *Les gares au cœur de la ville durable*, deuxième édition, 22 juin 2011. Maison de la Chimie, Paris.