

Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

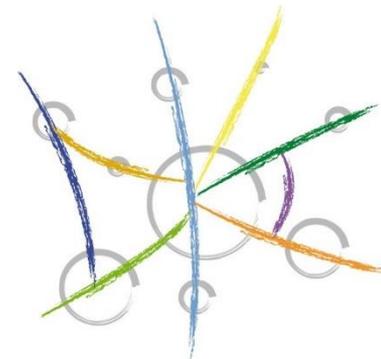
Point d'étape sur le bilan des politiques d'urbanisation autour des gares

Rencontre des présidents de Scot

Courzieu – mercredi 3 juillet 2019



Agences d'urbanisme
Lyon & Saint-Etienne

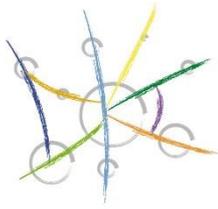


Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

Préambule - Méthode



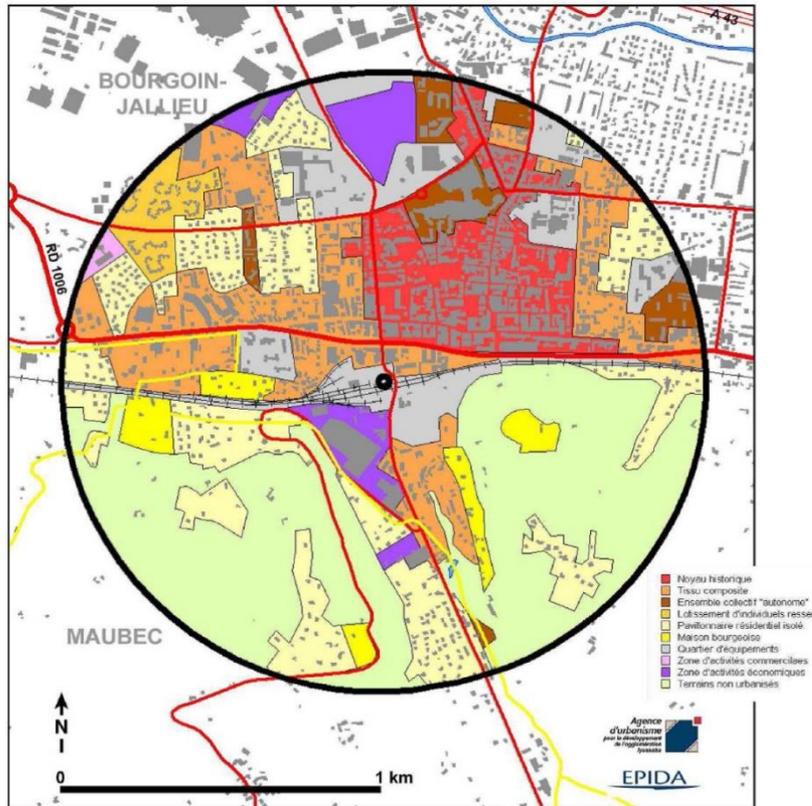
Agences d'urbanisme
Lyon & Saint-Etienne



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

Rappels

Urbagare : une méthode d'évaluation du potentiel d'urbanisation puis une démarche de projet urbain



Rappel des attendus



1/ L'évaluation : situation aujourd'hui et évolutions 2005 / 2019

- Evaluation quantitative : l'évolution de l'intensité d'urbanisation dans les secteurs gares (ou par extension des secteurs bien desservis) au regard de l'évolution de l'offre, d'en tirer des typologies de point d'arrêt, des environnements urbains voire des dynamiques immobilières associées
- Evaluation qualitative : entretiens principaux acteurs

2/ Les perspectives : la demande de mobilité demain

- Omphale / approfondissements des travaux du 11 octobre / prospective / ...

3/ La mutualisation : partager l'évaluation et orienter les politiques publiques // Pour une meilleure coopération métropolitaine

- Partage(s) des acteurs de la coopération métropolitaine sur la question des politiques de mobilité

Rappel des attendus



1/ L'évaluation : situation aujourd'hui et évolutions 2005 / 2019

- Evaluation quantitative : l'évolution de l'intensité d'urbanisation dans les secteurs gares (ou par extension des secteurs bien desservis) au regard de l'évolution de l'offre, d'en tirer des typologies de point d'arrêt, des environnements urbains voire des dynamiques immobilières associées
- Evaluation qualitative : entretiens principaux acteurs

2/ Les perspectives : la demande de mobilité demain

- Omphale / approfondissements des travaux du 11 octobre / prospective / ...

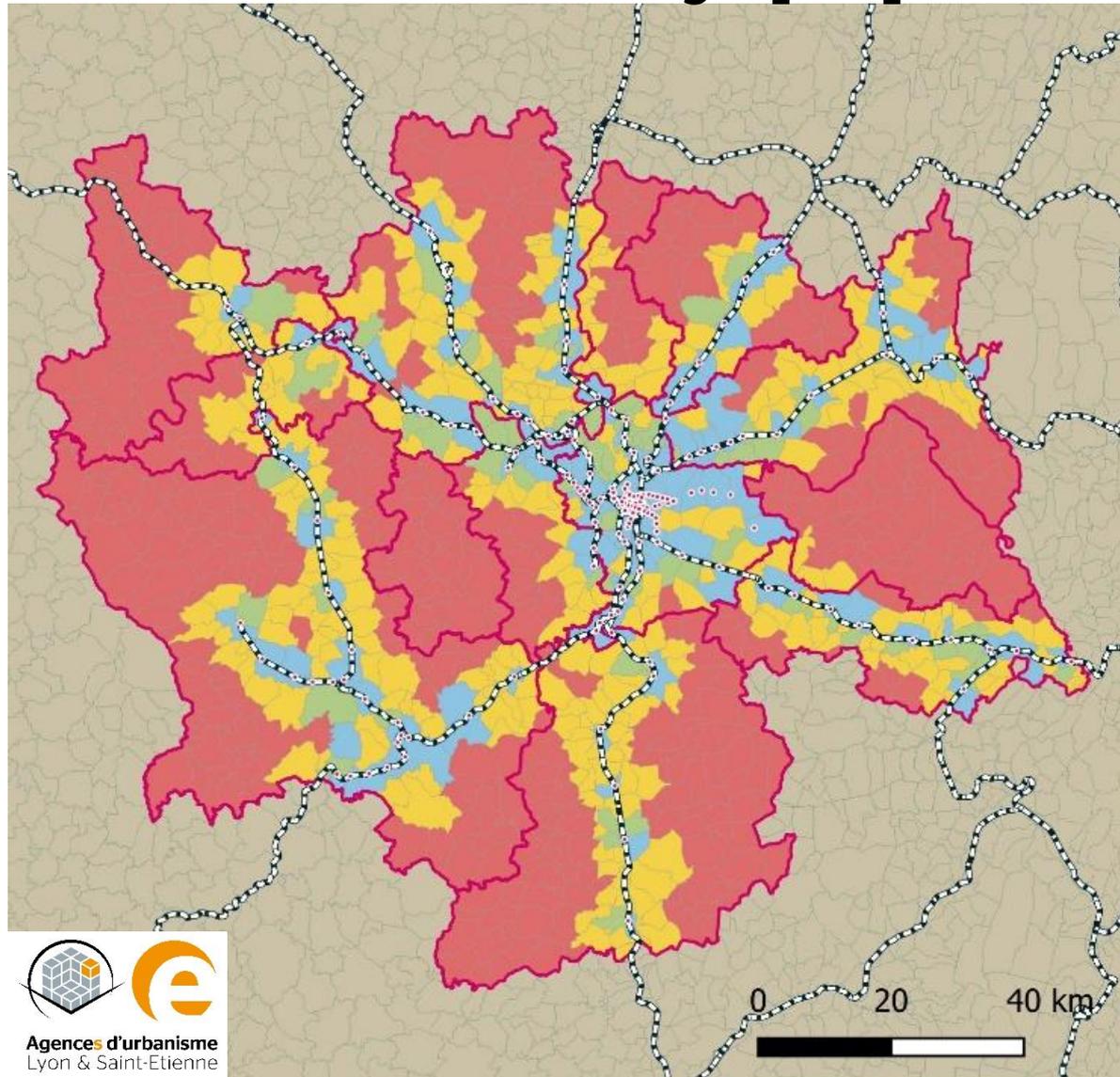
3/ La mutualisation : partager l'évaluation et orienter les politiques publiques // Pour une meilleure coopération métropolitaine

- Partage(s) des acteurs de la coopération métropolitaine sur la question des politiques de mobilité

Une polarisation du développement contrastée entre croissance démographique et emploi

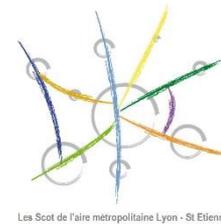


Ine Lyon - St Etienne



- Gares
- Voies ferrées
- Distance gare
 - gare
 - 1 km
 - 5 km
 - sup 5 km

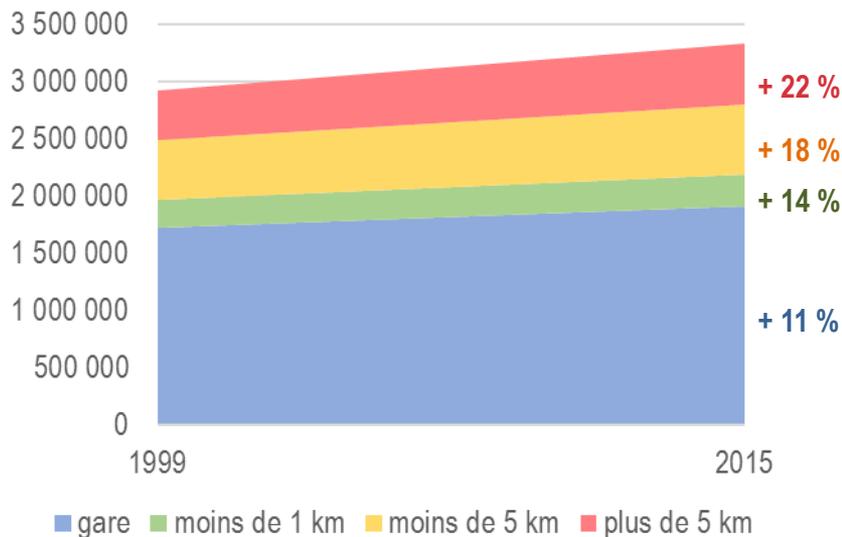
Une polarisation du développement démographique en volume mais pas en taux



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

➔ Comment évolue la population selon sa proximité aux gares ?

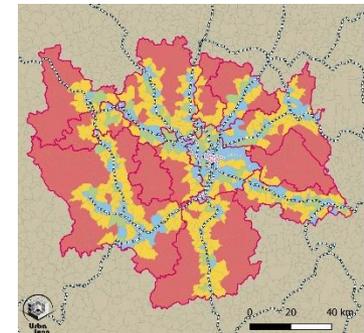
Evolution de la population des communes selon leur proximité à une gare 1999 – 2015 RP - Insee



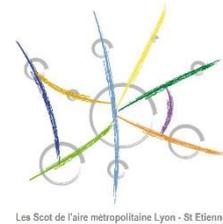
- 84 % de la population à moins de 5 km d'une gare en 2015
- Les 3/4 de la population des communes gares se situe dans une métropole ;
- Forte stabilité de la distribution depuis 1999 ;
- Une augmentation qui touche tous les types de communes ... ;
- ... mais plus importante pour les communes les plus éloignées des gares ;

+100.000 à plus de 5km

+220.000 dans les communes gares ou à moins d'1km



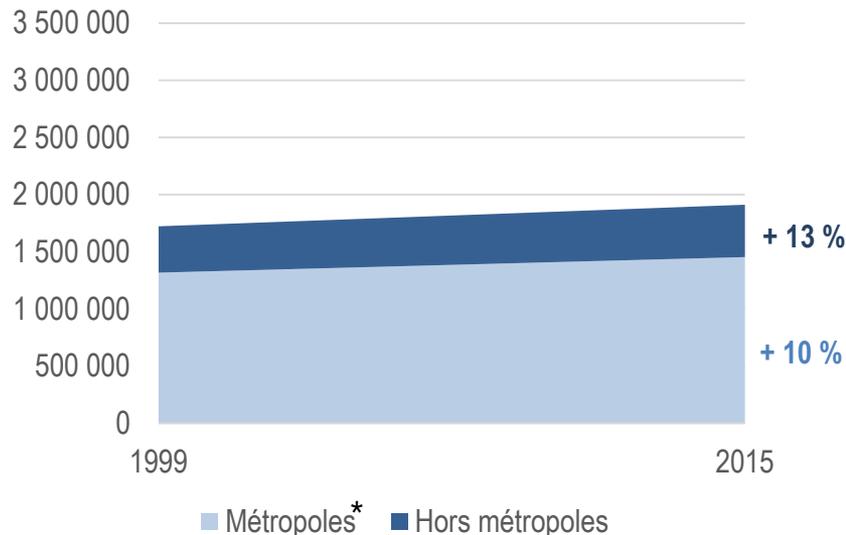
Une polarisation du développement démographique en volume mais pas en taux



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

➔ Communes gares, le poids des métropoles

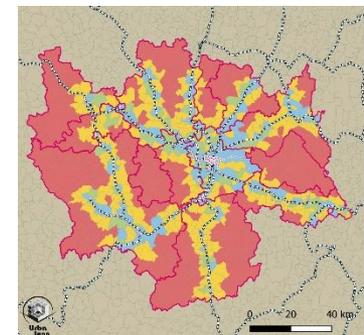
Evolution de la population des communes gare dans et hors les métropoles* RP - Insee



- Croissance plus affirmée de la population dans les communes gares hors métropoles ;

*Grand Lyon (59 communes)
SEM (53 communes)

+130.000 dans les communes gares des métropoles
+50.000 dans les communes gares hors métropoles



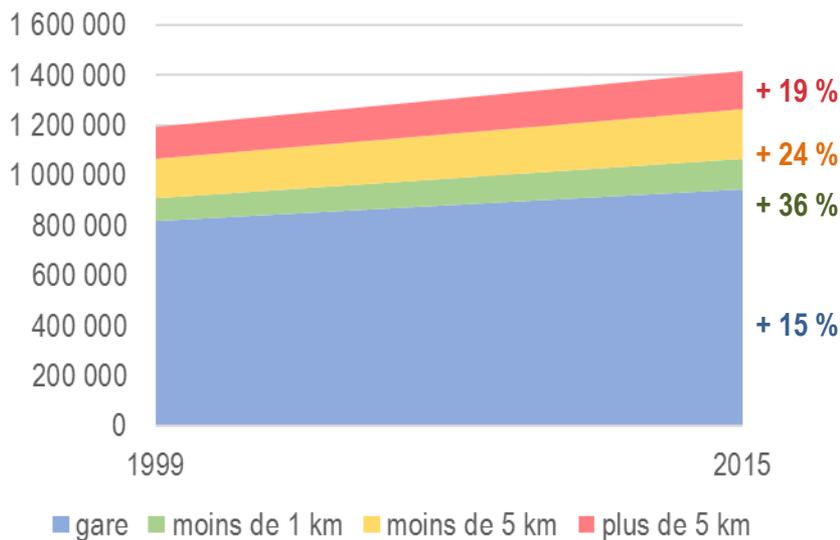
Une polarisation du développement de l'emploi en volume mais pas en taux



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

➔ Comment évolue l'emploi selon sa proximité aux gares ?

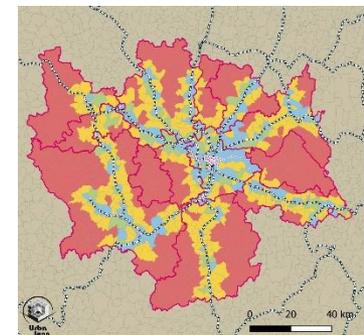
Evolution de l'emploi des communes selon leur proximité à une gare 1999 – 2015 RP - Insee



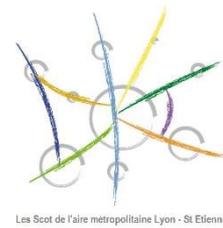
- 89 % des emplois à moins de 5 km d'une gare en 2015 ; dont 3/4 dans les métropoles
- Forte stabilité de la distribution depuis 1999 ;
- Une augmentation qui touche tous les types de communes, les secteurs proche des gares en particulier

+20.000 à plus de 5km

+150.000 dans les communes gares ou à moins d'1km



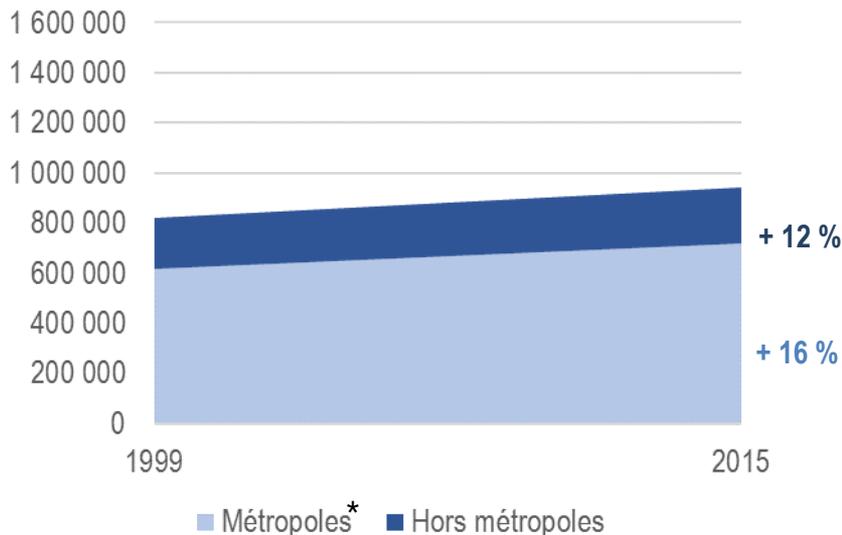
Une polarisation du développement de l'emploi en volume mais pas en taux



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

➔ Comment évolue l'emploi selon sa proximité aux gares ?

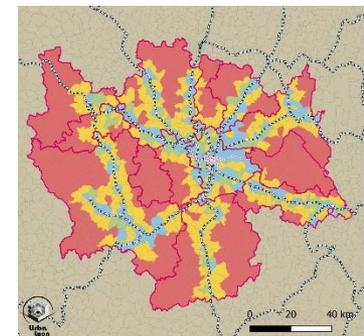
Evolution de l'emploi des communes gares 1999 – 2015 RP - Insee



- A l'inverse de la croissance de la population, si la croissance de l'emploi concerne toutes les communes, elle s'amplifie sur les métropoles

*Grand Lyon (59 communes)
SEM (53 communes)

+100.000 dans les communes gares des métropoles
+20.000 dans les communes gares hors métropoles



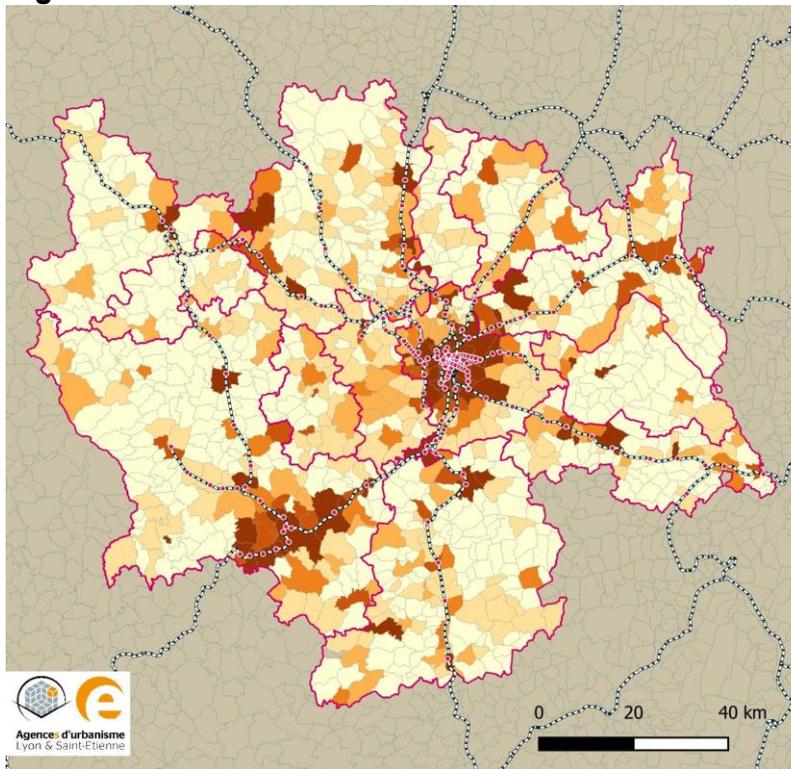
Un lien fort entre construction, forme urbaine et desserte ferroviaire



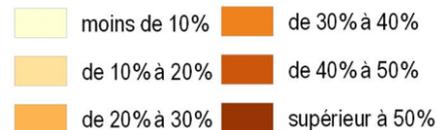
Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

➔ Le logement collectif prédominant dans les communes gares

Part de logements collectifs dans l'ensemble des logements en 2006

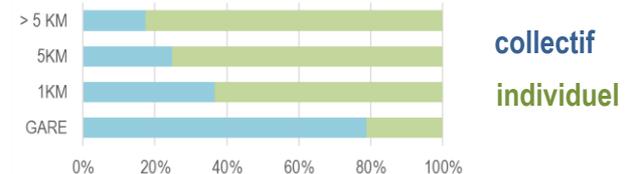


Source : INSEE RP 2006



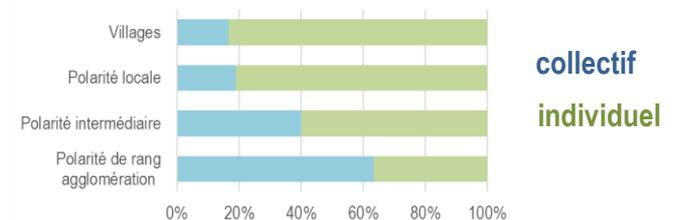
- Un lien entre ferroviaire et logement collectif très fort et lisible sur la plupart des axes, mais 80 % des logements collectifs dans les Métropoles contre 30 % des logements individuels ;

Typologie de logements selon la proximité à une gare



- Plus particulièrement sensible dans les polarités ;

Typologie de logements dans les communes gare selon le niveau de polarité (hors Métropoles)

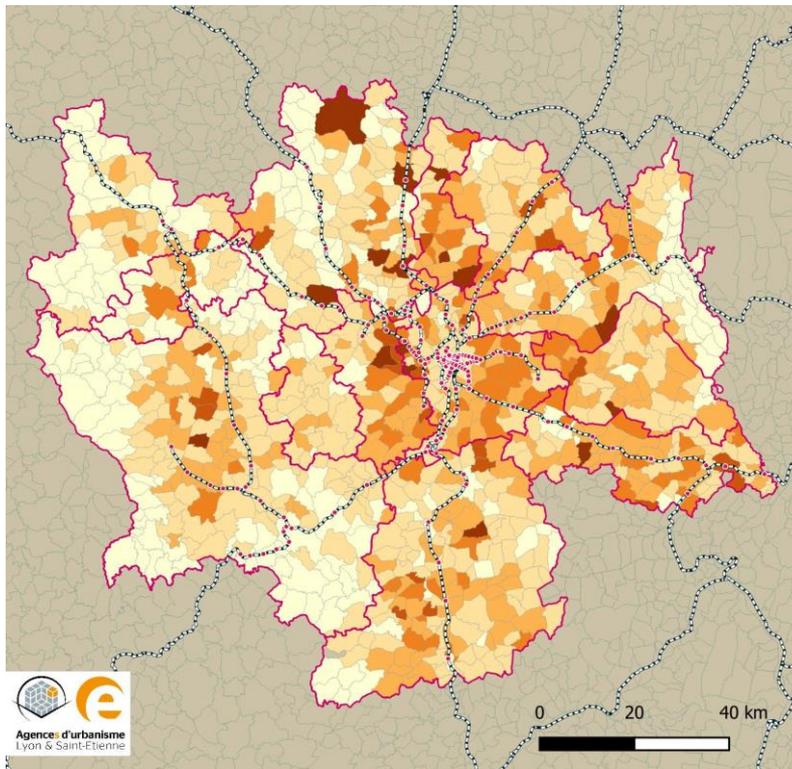


Un lien fort entre construction, forme urbaine et desserte ferroviaire

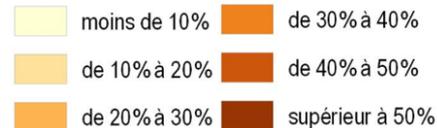


→ Une dynamique de construction qui se dépolarise dans les métropoles

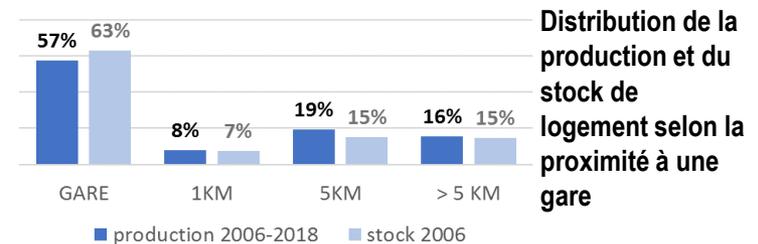
Taux de construction entre 2006 et 2018



Source : SITADEL 2006-2018



- Une dynamique de construction plus marquée sur la partie est de l'inter-Scot;
- Des cœurs métropolitains en retrait par rapport à leurs périphéries ;
- Des gares en retrait également ;



- Mais pas hors des métropoles



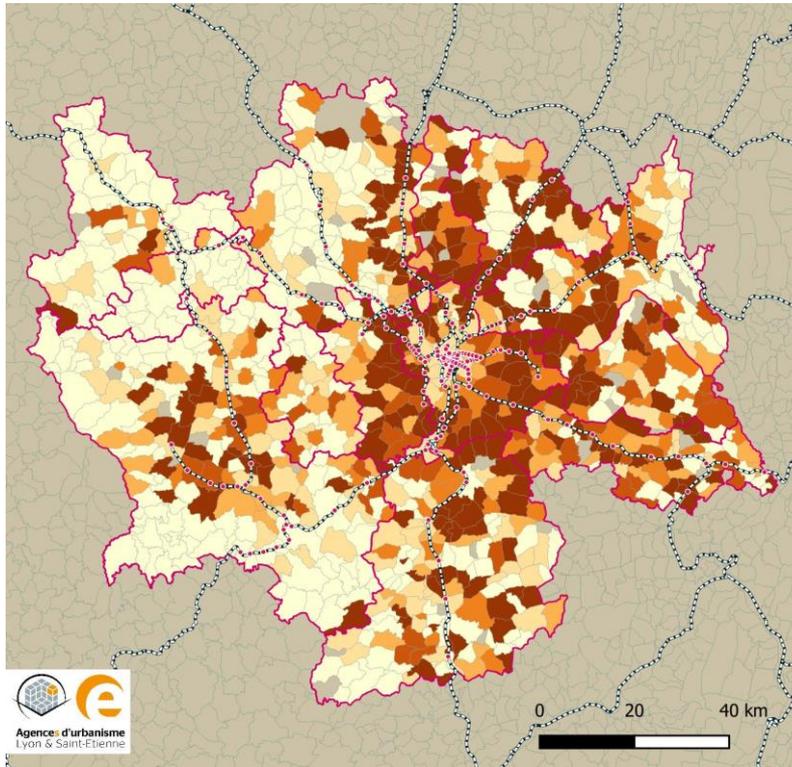
Un lien fort entre construction, forme urbaine et desserte ferroviaire



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

→ La proximité davantage que le quartier (à vérifier avec la base Majic)
Des branches de l'étoile mises sous pression

Taux de construction du logement collectif entre 2006 et 2018

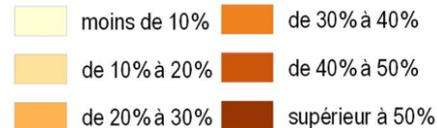


- Une production de logements collectifs qui reste très majoritairement réalisée dans les métropoles avec 72 % des collectifs commencés ;
- Une dynamique qui touche fortement les communes entre 1 km et 5 km (double du taux des communes gares) ;

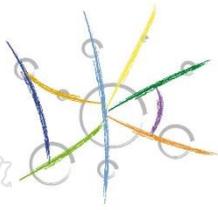
Taux de production de logements collectifs 2006-2018 selon la proximité à une gare



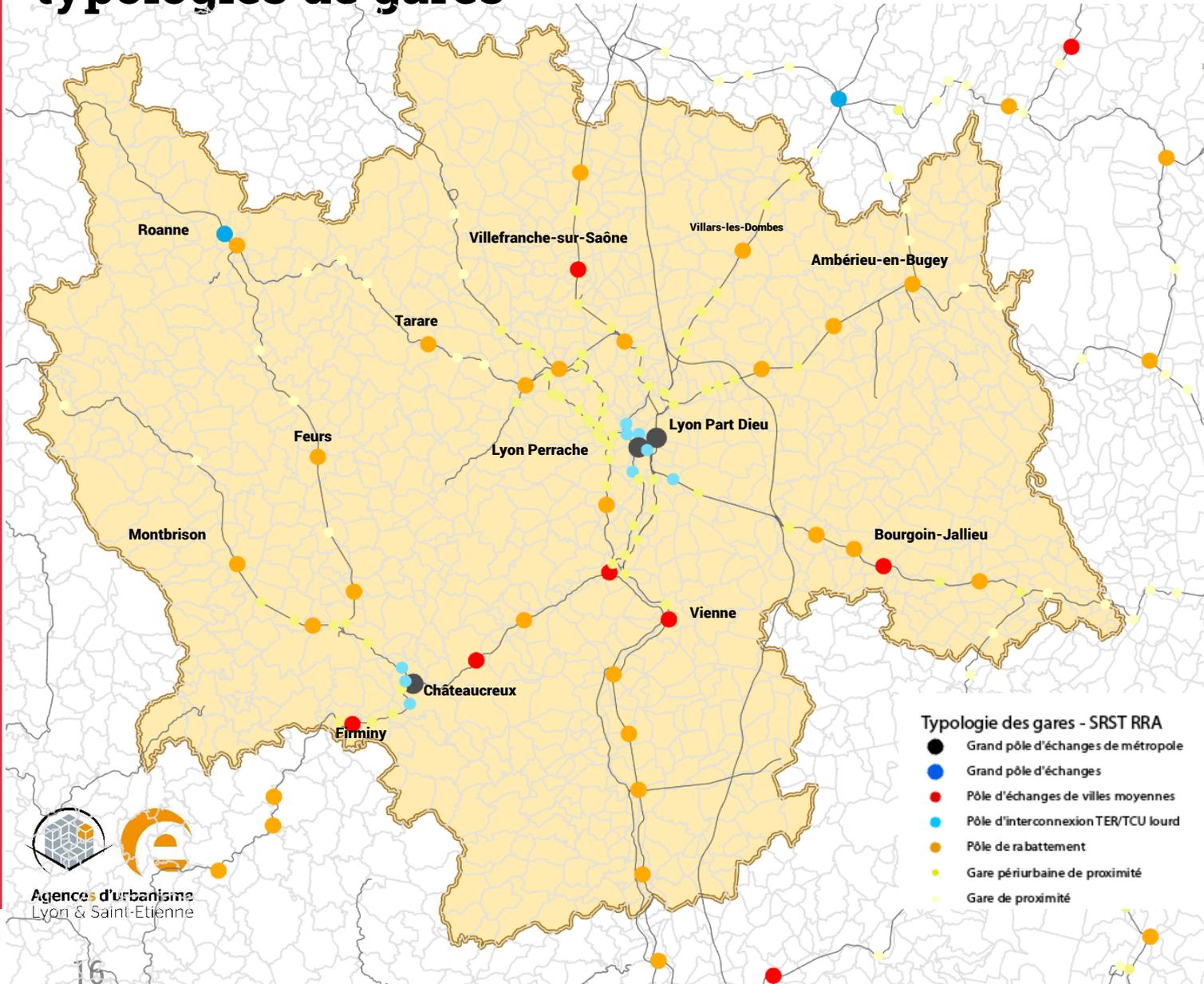
Source : SITADEL 2006-2018



Approche de la construction neuve par typologies de gares



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne



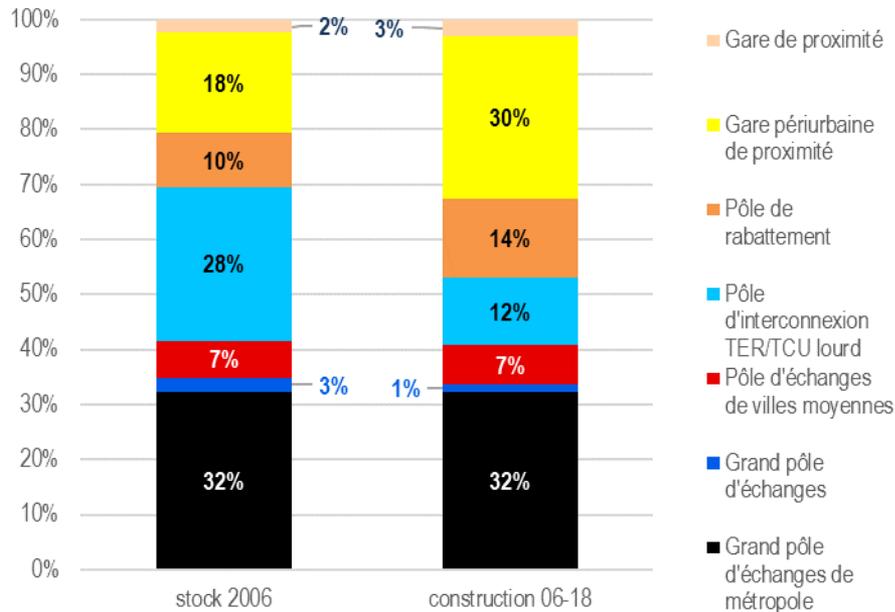
Approche de la construction neuve par typologies de gares



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

➔ Les gares périurbaines de proximité et les pôles de rabattement se développent fortement

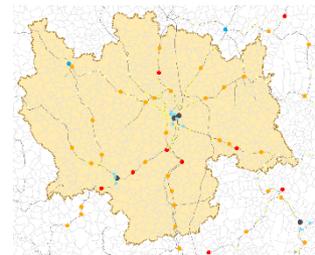
Distribution des logements en 2006 et de la construction entre 2006 et 2018 selon la catégorie de la gare (SRST – RRA)



- Une production qui se recentre fortement sur les gares périurbaines de proximité et sur les gares de rabattement (28 % du stock en 2006 et 44 % de la production entre 2006 et 2018) ;
- Une évolution qui retranscrit le dynamisme des périphéries métropolitaines ;

17

Source : RP 2006, SITADEL 2006-2018



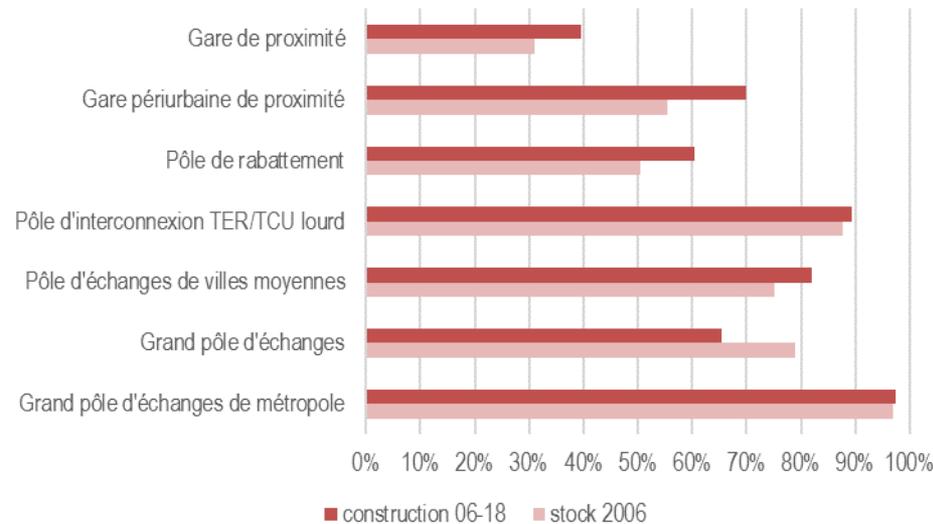
Approche de la construction neuve par typologies de gares



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

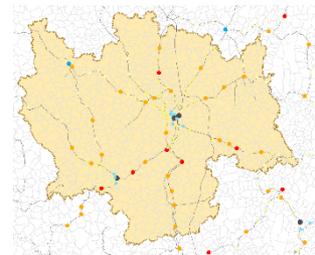
→ Une densité qui s'accroît fortement dans les communes des gares de proximité et des pôles de rabattement

Part des logements collectifs en 2006 et dans la construction entre 2006 et 2018 selon la catégorie de la gare (SRST – RRA)



Source : RP 2006, SITADEL 2006-2018

- Ce sont les communes des gares périurbaines de proximité où la croissance du logement collectif est la plus forte, et qui explique leur dynamique générale de création de logement ;
- Baisse de la part du logement collectif dans les communes des grands pôles d'échange

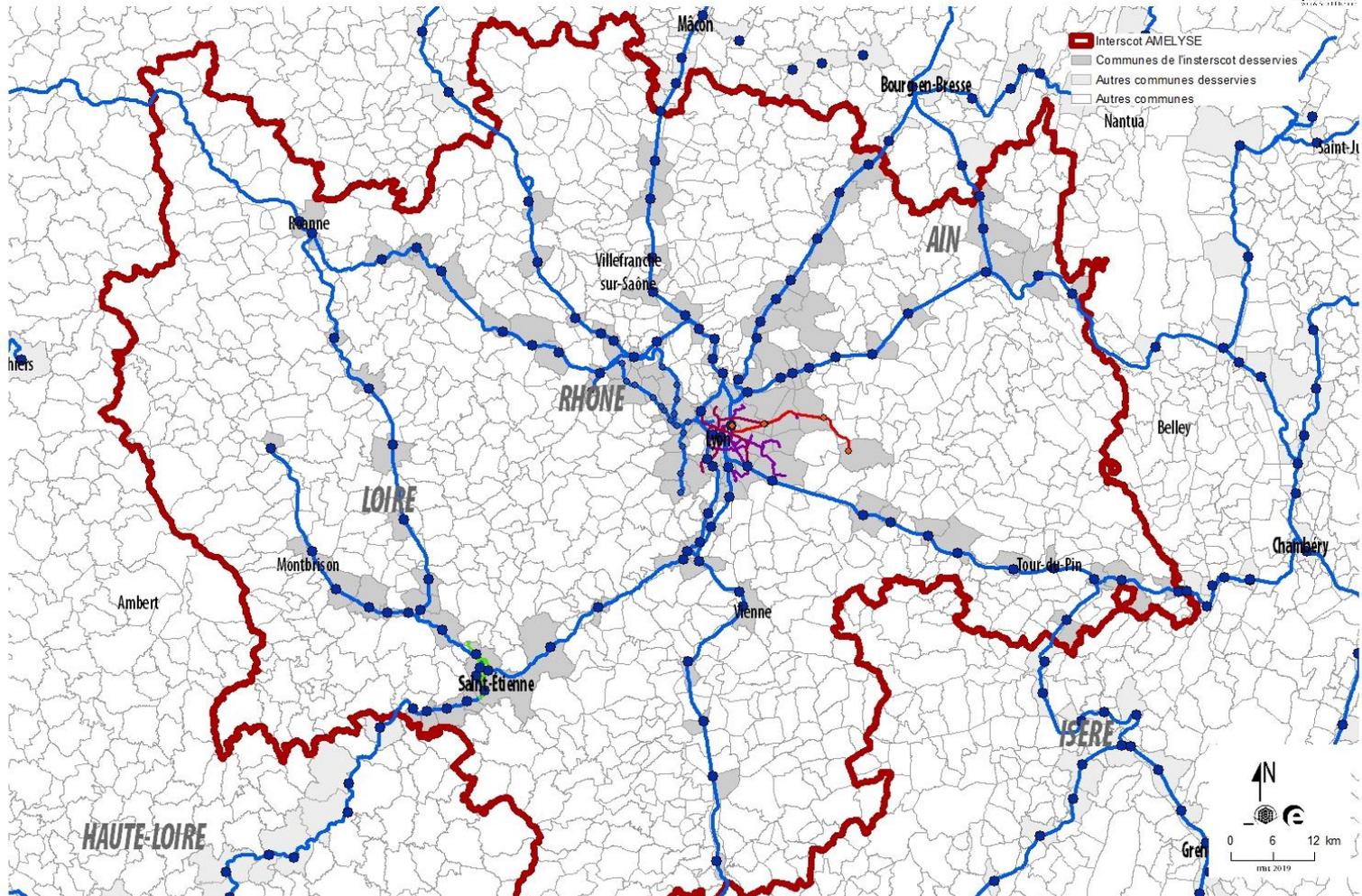


Une évolution de l'offre ferroviaire qui n'est pas toujours corrélée aux dynamiques des territoires

Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne



112 communes desservies en direct



sources : observations des déplacements de la région stéphanoise, OpenData SNCF, IGN BDtopo, IGN Routes500

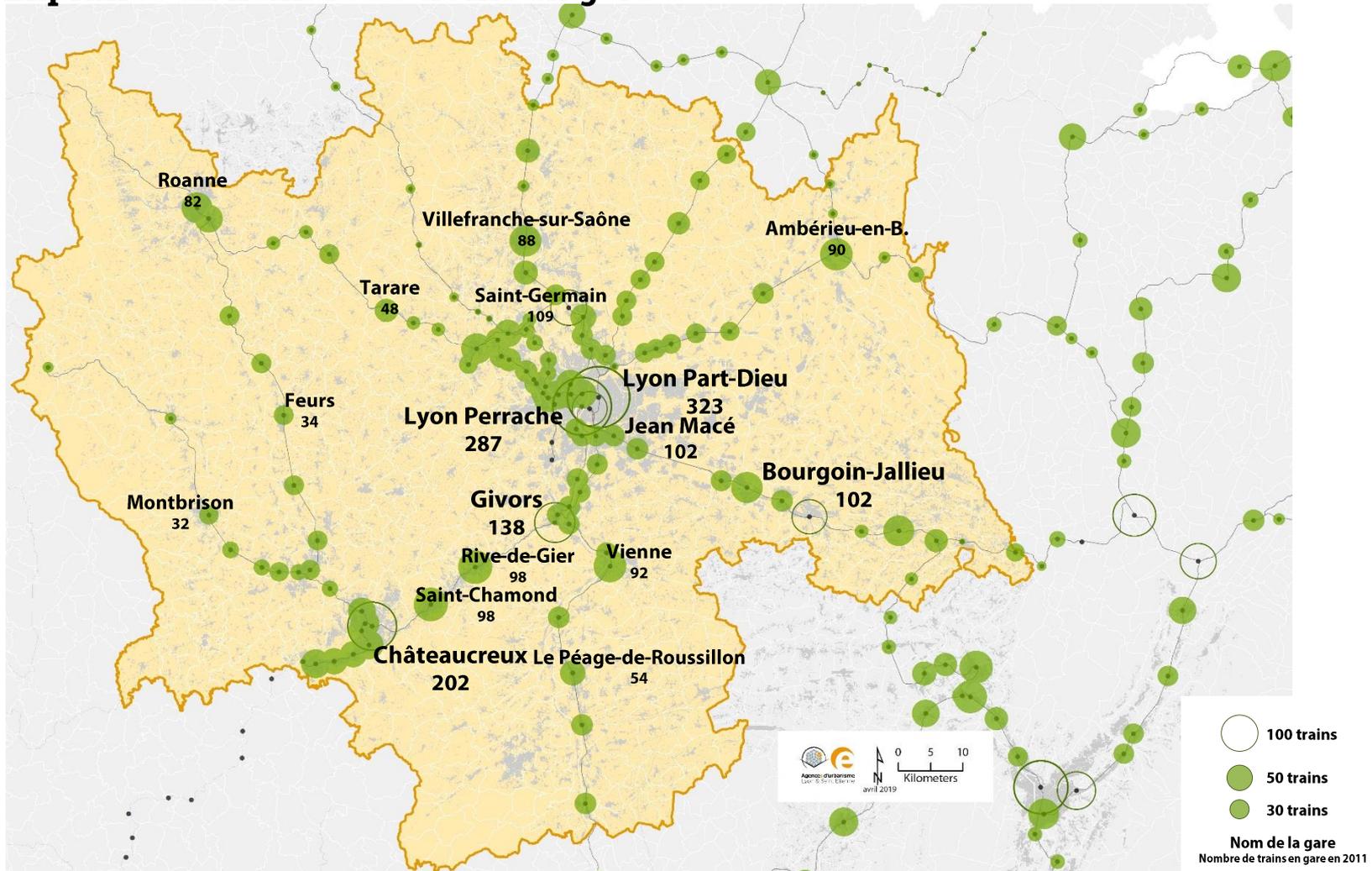
GT-00/100

Offre ferroviaire dans les gares de l'inter-Scot en 2011



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

Exprimée en nombre de trains en gare

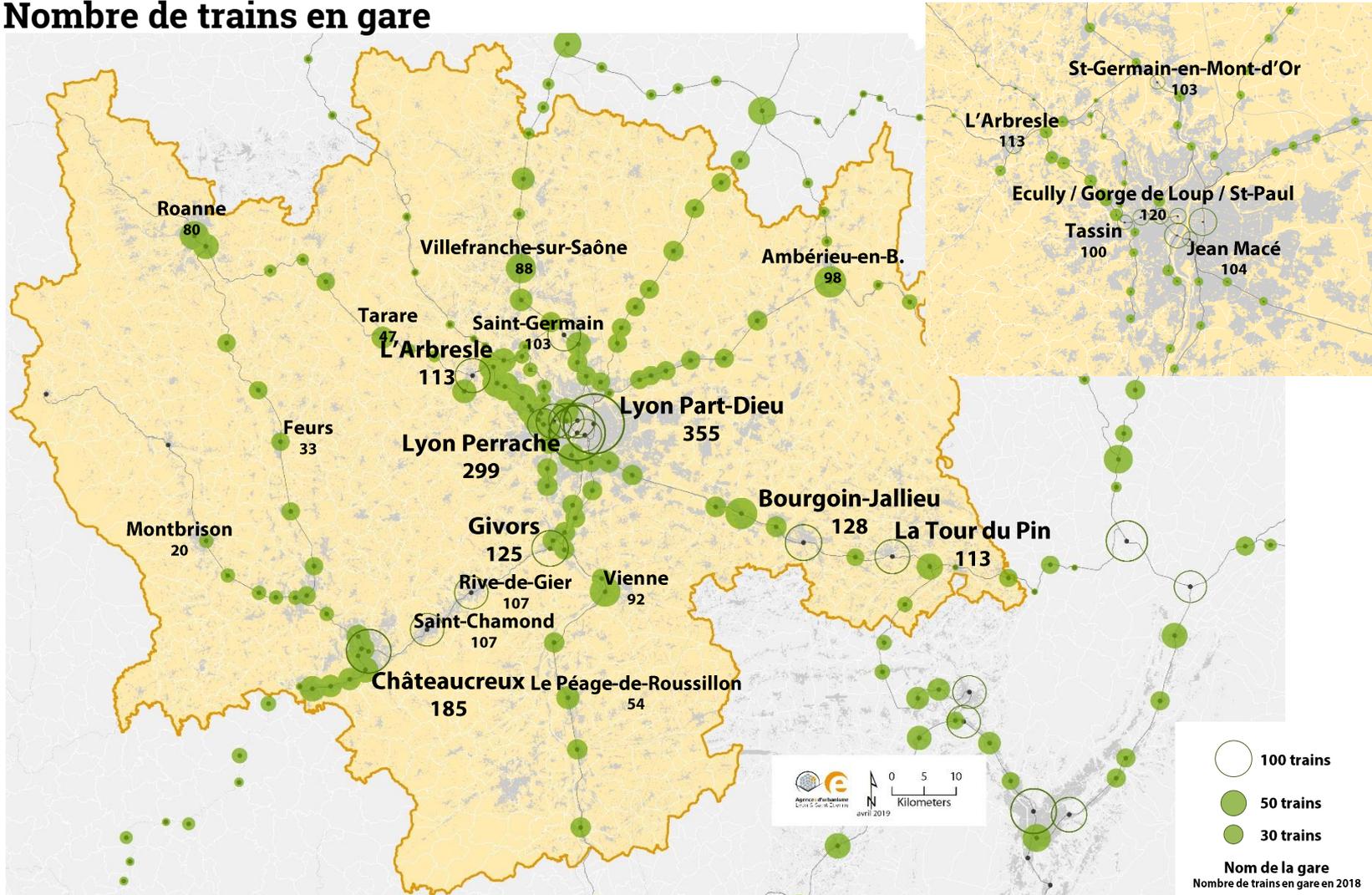


Offre ferroviaire dans les gares de l'inter-Scot en 2018



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

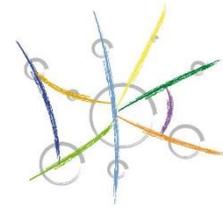
Nombre de trains en gare



23

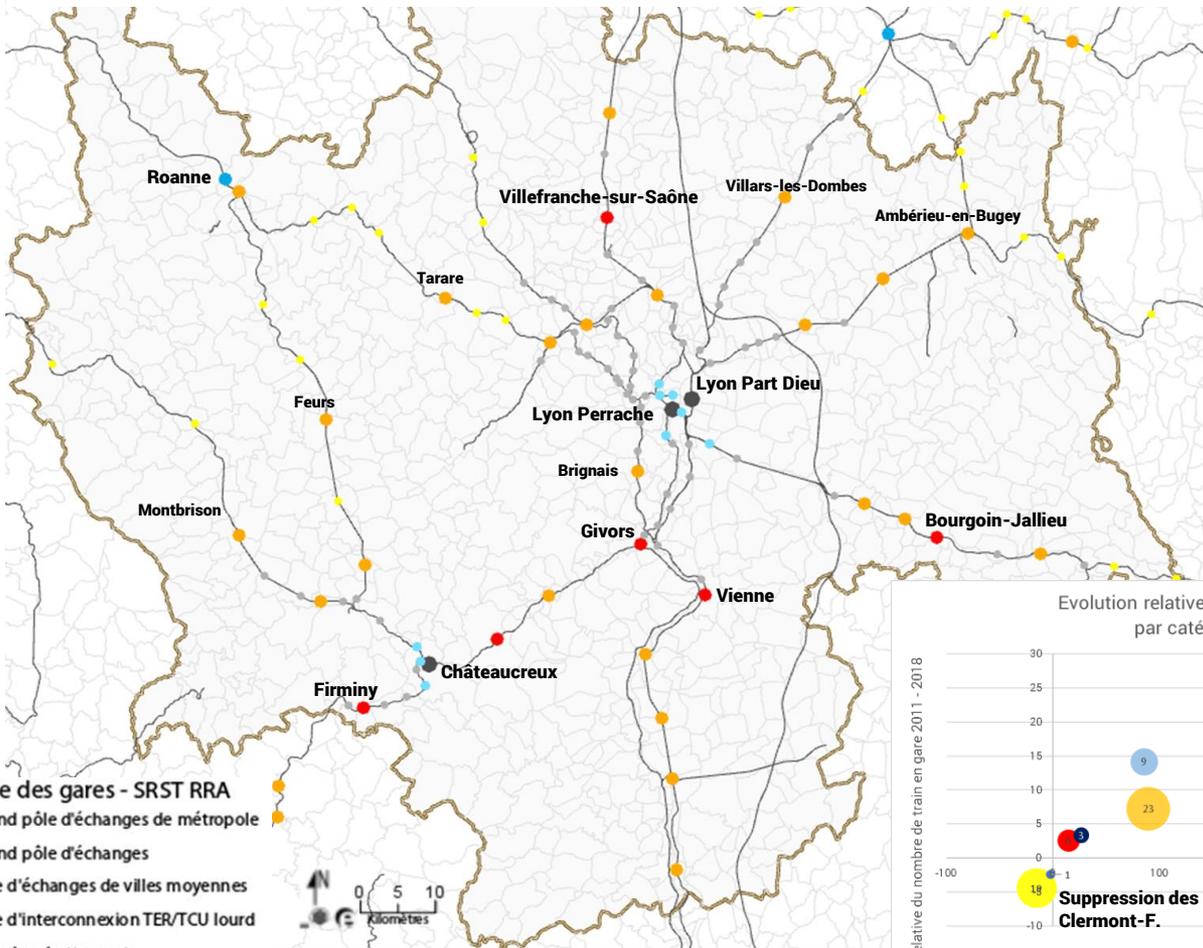
**7 gares périurbaines > 100 trains / jour
parmi lesquelles une seule fait l'objet d'une démarche de projet**

Evolution de l'offre ferroviaire dans les gares de l'inter-Scot



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

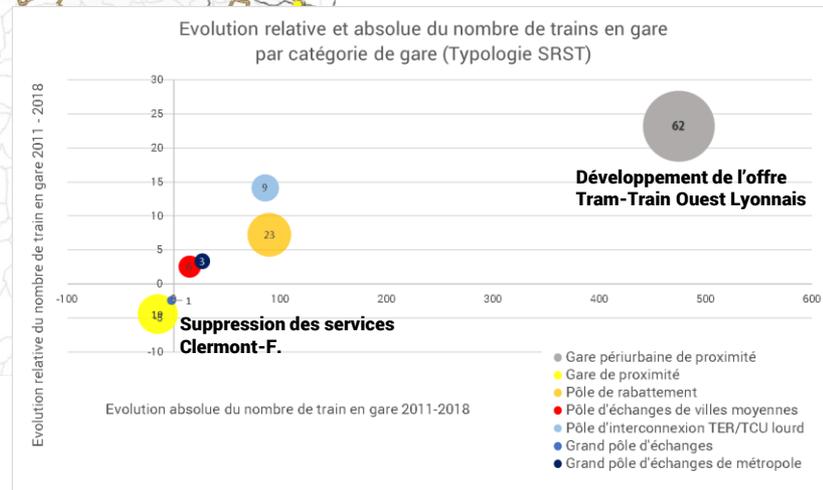
Typologie des gares selon la classification SRST



Typologie des gares - SRST RRA

- Grand pôle d'échanges de métropole
- Grand pôle d'échanges
- Pôle d'échanges de villes moyennes
- Pôle d'interconnexion TER/TCU lourd
- Pôle de rabattement
- Gare périurbaine de proximité
- Gare de proximité

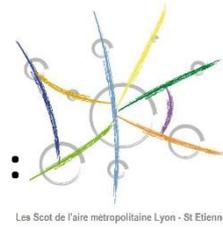
- Le développement de l'offre dans l'ouest lyonnais (L'Arbresle / Brignais) explique la forte augmentation de l'offre pour les gares périurbaines de proximité. Dans la même catégorie de gares, des diminutions d'offre sont observées pour les branches de la Plaine du Forez et de l'Ondaine
- Le constat est identique pour la catégorie Pôle d'interconnexion TER/TCU lourd



1 Nombre de gares

Une inertie importante de l'offre ferroviaire

Des temps de parcours ferroviaires finalement peu améliorés :



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

- Exemple sur l'axe le plus fréquenté du réseau de l'aire métropolitaine
 - De forts co-financements depuis 40 ans
 - Exploitation cadencée depuis 2000
 - Mais un système qui reste très fragile
 - Suppression des TER périurbains Perrache – Givors → surcharge des trains et +10min de temps de parcours pour les ligériens et les givordins



Temps de parcours TER Châteaueux - Part-Dieu

		sans arrêt intermédiaire		avec 3 arrêts intermédiaires	
		temps	vitesse moy.	temps	vitesse moy.
1978	début Stélyrail(*)	40 min	89 km/h	46 min	78 km/h
1988	fin Stélyrail	40 min	89 km/h	46 min	78 km/h
1996	TER Rhône-Alpes	45 min	80 km/h	50 min	72 km/h
2000	cadencement	<i>pas d'offre TER directe</i>		50 min	72 km/h
2012	P-Dieu voie K	41 min	88 km/h	46 min	78 km/h
2019	travaux P-Dieu	<i>pas d'offre TER directe</i>		46 min	78 km/h

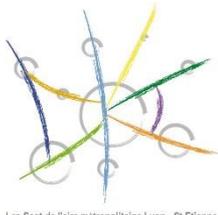
(*) destination Perrache par rive gauche.

NB : conventionnement et appellation TER à partir de 1989

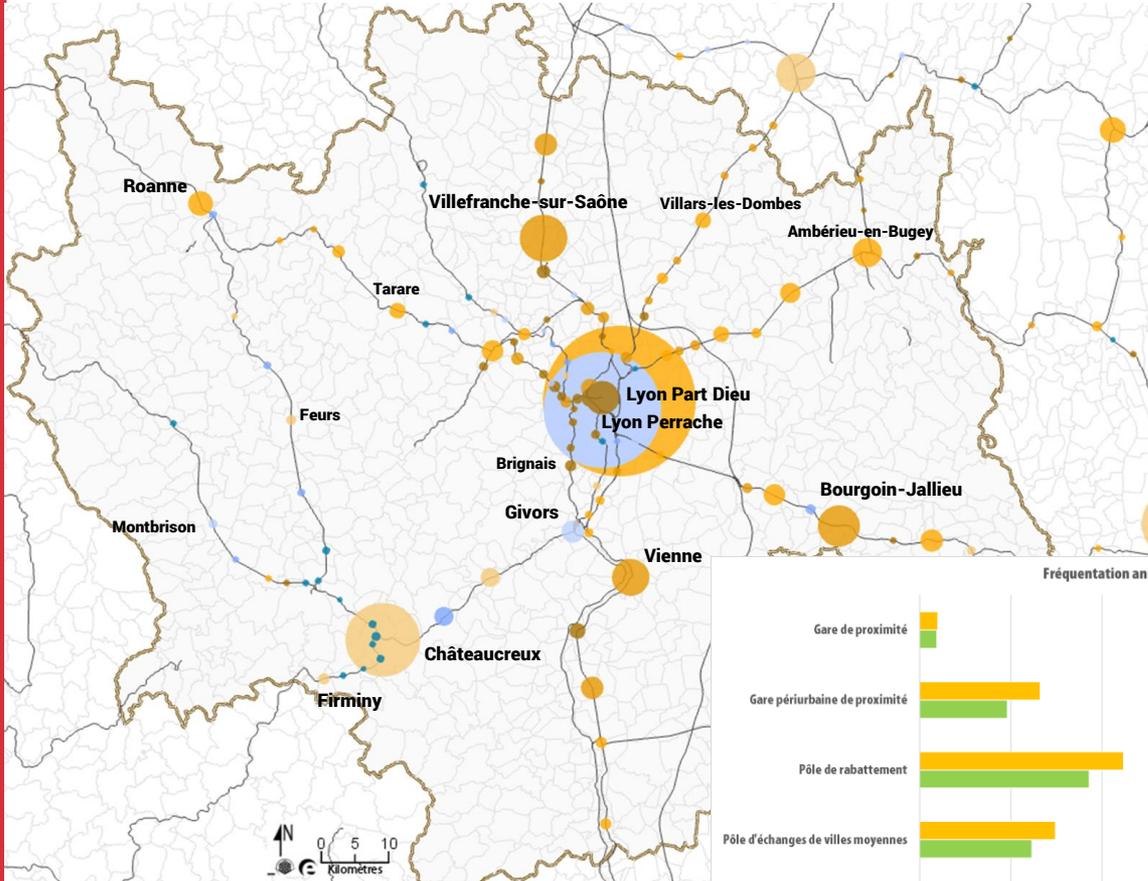
source : R. Douté 2018 + fiches horaires

→ Les évolutions d'offre sont parfois guidées par les possibilités offertes par le réseau et non par les besoins effectifs

La fréquentation TER est liée au niveau de service et à la dynamique d'offre



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne



Nombre de voyageur annuel (SNCF Open-Data 2017)

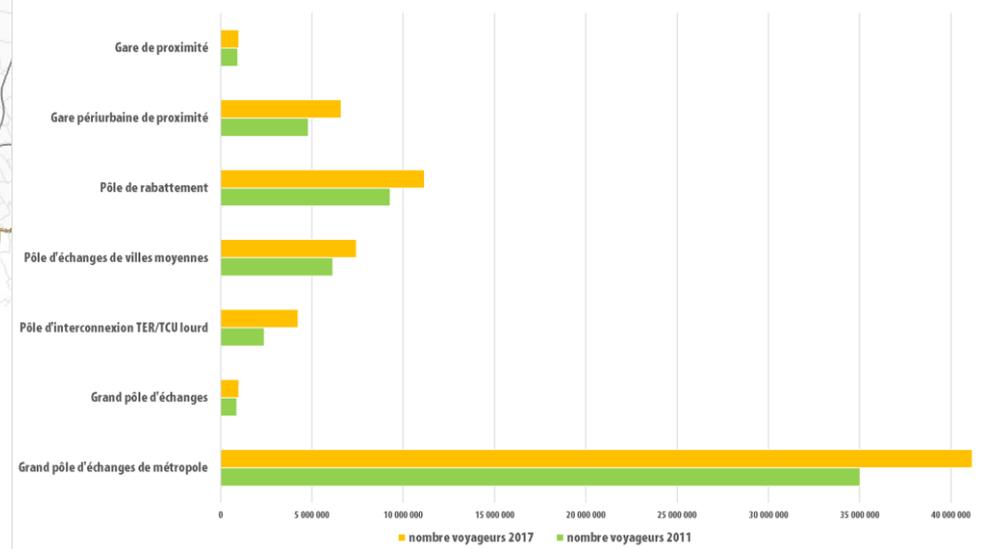


Variation du nombre de voyageurs 2011-2017 (ARISTOTE 2011 - SNCF Open-Data 2017)

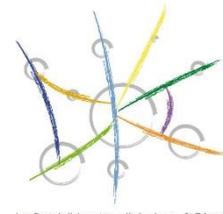


- Un gain global des usagers du TER (+22%) est observé entre 2011 et 2018
- Le développement de l'offre sur l'ouest Lyonnais favorise cette dynamique
- Renforcement du rôle des grands pôles d'échanges de métropoles (Part-Dieu et Châteaueux)
- La croissance la plus faible (+5%) est observée pour les gares dites de proximité où l'offre TER a été réduite, notamment dans le bassin stéphanois (Ondaine/Plaine). On observe une diminution de 3% de la fréquentation sur les 3 dernières années

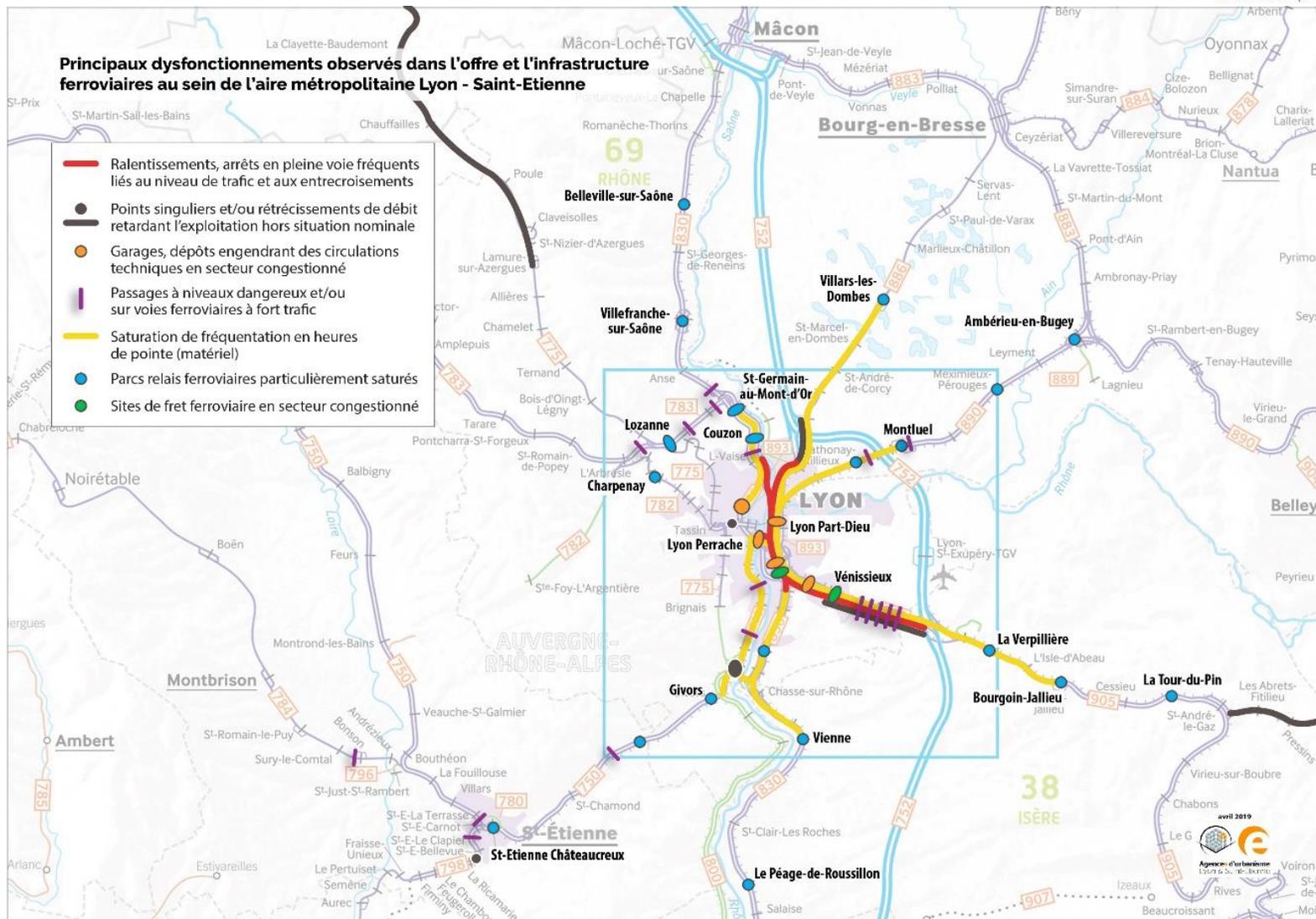
Fréquentation annuelle des gares de l'InterScot entre 2011 et 2017



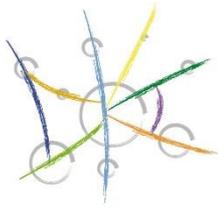
Infrastructures et services de transport : une exploitation quotidiennement fragile



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne



Évaluation des politiques d'urbanisme autour des gares ferroviaires de l'aire métropolitaine Lyon Saint-Etienne



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

Volet qualitatif & sensible

–**Etude** : évaluation, situation 2019, des politiques d'urbanisme autour des gares ferroviaires de l'aire métropolitaine Lyon Saint-Etienne (sens inter-Scot)

–**Cahier des charges / volet qualitatif - sensible** : programmation de rencontres avec les principaux acteurs concernés

–**Méthode** : Entretiens téléphoniques ou physiques menés à partir d'un questionnaire adapté à chaque type d'acteur.

–**Restitution** : élaboration de verbatim et création d'une « catégorisation » de gare au regard des politiques d'urbanisme, puis édition d'un rapport.

ARTICULER LES POLITIQUES D'URBANISME AVEC LE RÉSEAU FERROVIAIRE

RENCONTRE ENVIRONNEMENT 20/01/2019

Carte inter-Scot du réseau ferroviaire – 31 01 2019

Gare de Lyon- Jean Maré. investissement lié à REAL

Mots-clés issus des enquêtes

desserte commerce
question scot foncier
aménagement développement zone
ligne développement développer
train, accès, prévoir stationnement économique
secteur pouvoir
territoire orientation
urbain projet transport collectif
objectif politique proximité activité ferroviaire quartier
problème... accés... type notamment
commune principe lieu
logement transport logement
devoir offrir compliquer globalement
lien
voie
emploi principal

Rencontre avec les acteurs



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne



Acteurs de la planification



Une mission d'écoute partenariale !

Acteurs approchés tous porteurs d'un intérêt marqué pour l'étude → volonté d'être présents lors d'une restitution générale à la rentrée 2019



Acteurs du monde économique



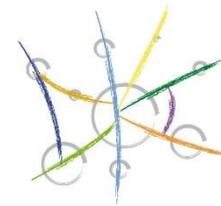
Acteurs de la construction



Acteurs des mobilités

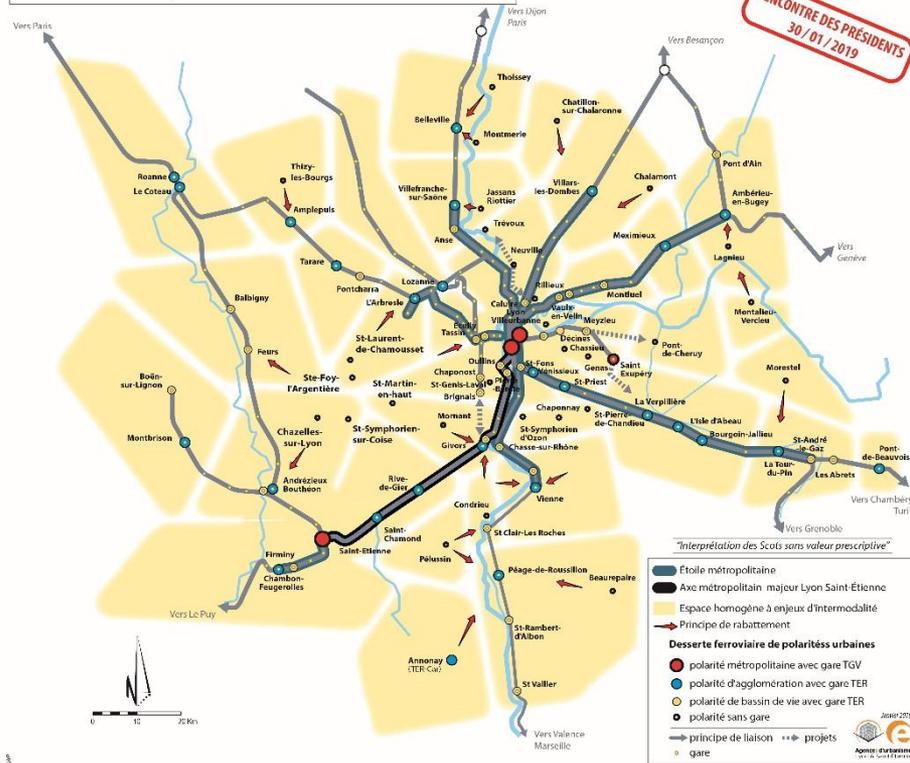


Acteurs de la planification:



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

ARTICULER LES POLITIQUES D'URBANISME AVEC LE RÉSEAU FERROVIAIRE



Gare: lieu où prendre un train, pôle multimodal, lieu de vie et de centralité potentiel

La démarche d'urbanisation :

- Une orientation de densification portée par les documents-cadre (SCoT, PLU)
- Une mise en œuvre jugée complexe contraintes techniques ou politiques
- A concrétiser pour beaucoup, à atténuer pour d'autres territoires

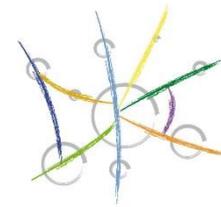
Le quartier-gare: Partie intégrante de la ville de demain

Conditions sine qua non:

- Volonté politique, puissance publique et coordination
- Offre de service ferroviaire adéquate
- Intermodalité
- Type de gare et situation urbaine adaptés

Avis partagé : nécessité d'évaluer cette orientation, d'engager une réflexion et de rester cohérent

Acteurs économiques: Promoteurs immobiliers



Les Systèmes de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne



Requalification de la gare de Brignais

Gare: point d'accès à une autre agglomération et de connexion entre modes de transport

Quartier-gare: signal de prospection prioritaire, modification approche des territoires

Conditions de lancement d'une opération:

- Facilite accès lieu de travail, concentration services et commerces
- Equilibre éco prix du terrain/ coût construction
- Disponibilité et accessibilité du terrain

Cible: primo-accédants, T3 (prix de sortie Bourgoin-Jallieu : 3000€/m²)

Freins:

- Forme urbaine trop dense, peu adaptée à la qualité de vie projetée : pas de cohérence urbanistique
- Dérogation de stationnement non accordée
 - *Box sous-terrain = 14 000€*
- Partenariat public-privé non gagnant

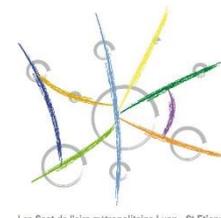
Appréhension des nuisances:

- Catégorisation: classification des voies ferrées, cadencement de ligne, distance
 - *Ex: desserte régionale, réseau suburbain*
- Sujétions techniques: construction sur socle, étanchéité sonore *

Ville de demain : Oui, connexion aux TC et TER

* **un surcoût de construction pouvant aller jusqu'à 30%**

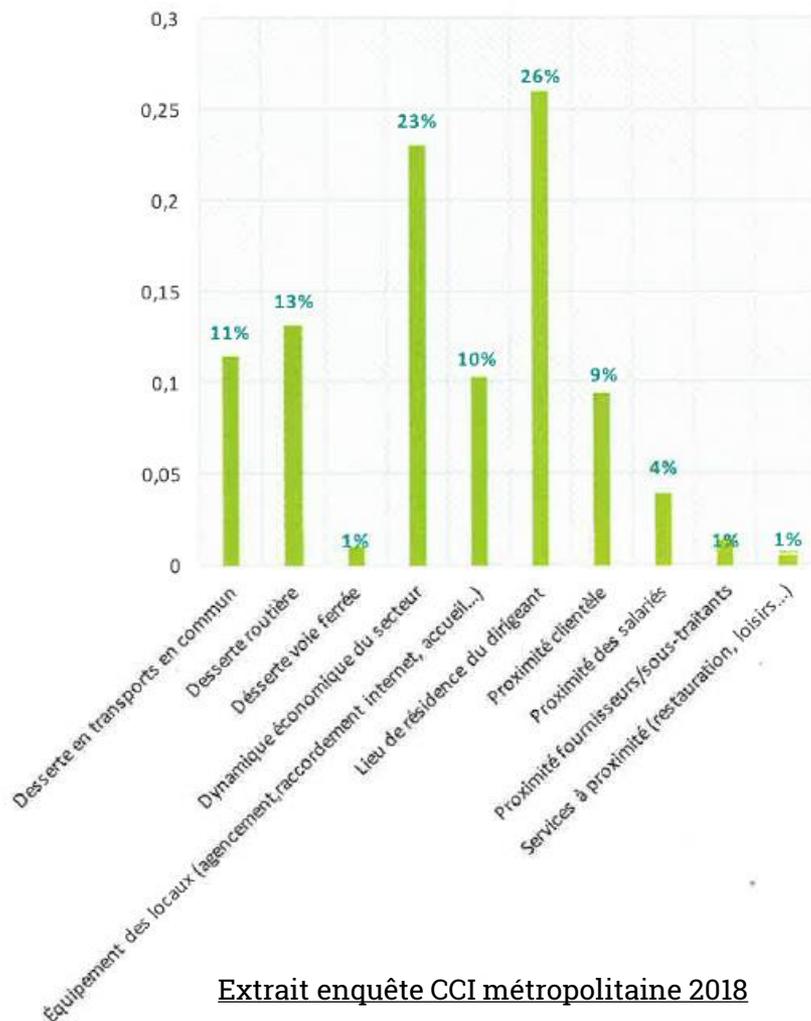
Acteurs économiques: Conseils aux entreprises



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

▷▷ Principaux critères d'implantation

Le lieu de résidence du dirigeant et le dynamisme économique du secteur sont les deux principaux critères d'implantation.



Extrait enquête CCI métropolitaine 2018

Gare: Hub multimodal

- Lien avec Paris et d'autres agglomérations
- Lieu d'intermodalité, d'échanges (rencontre, travail)

Critères d'implantation:

- Lieu de résidence du dirigeant (26%)
- Dynamique éco du secteur (23%)
- Desserte routière (13%) et en TC (11%)
- ... **Desserte voie ferrée (1%)**
- Avantage de la gare : offre de rayonnement périurbain sans rupture de charge (Part Dieu)

Implantation préconisée: zones spécialisées préexistantes & loi du marché.

Freins à l'implantation:

- Image et insécurité des gares (deal, sans-abris)
- Offre immobilière inexistante (concurrence offre résidentielle)
- Coût du foncier (Tour Oxygène: 300€/m²)
- Accessibilité de la gare à la ZA & travaux

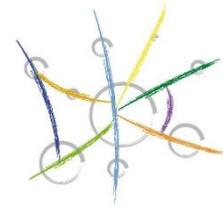
Besoins des entreprises implantées:

- TC, intermodalité: connexion aux ZA
- Décongestion du trafic, cadencement régulier
- Résoudre la rupture physique de la gare
- Offre de stationnement (10 places/ entreprise)

Ville de demain: évidence pour gares principales

- Oui: Ville connectée aux TC ou TER
- Non : en rase campagne (nécessité d'aménités)

Acteurs de la mobilité: AOT et opérateurs privés



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne



Gare: Endroit où l'on prend le train, lieu de passage et de connexion

Rôle endossé: pas d'association

- Projets structurants à long terme, développement urbain accéléré
- Utilisation des infrastructures existantes : voies réservées

Desserte des gares:

- Pas prioritaire voire peu opportune *
- Difficile à mettre en place
- Aire de covoiturage, parcs-relais, transports à la demande, ouverture des aires de service

Ville de demain: oui, en fonction de:

- La taille de la ville
- La configuration spatiale des lieux

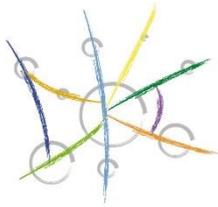
Freins: découpage communal, cohérence des projets urbains, intermodalité, ouverture SNCF, modèle du tout routier ou du tout ferroviaire

Collaboration éventuelle:

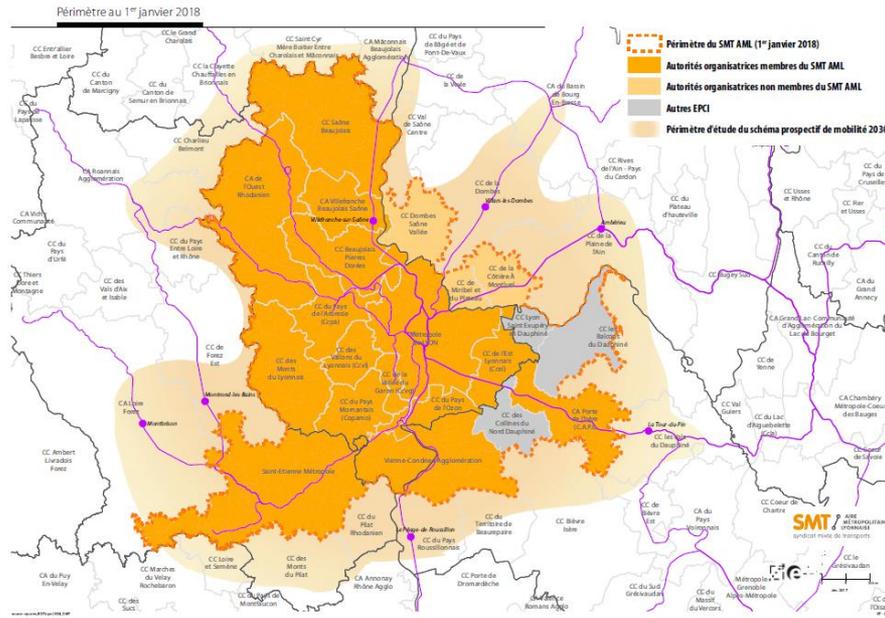
- SYTRAL: tarification combinée, prise en charge partielle du réseau ferroviaire
- VINCI: pas de discussion avec SNCF

* **Part des usagers TCL utilisant le réseau ferroviaire: 17%**

Acteurs de la mobilité: SMT AML



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne



Maître-mots: flexibilité, mobilité

Gare:

- Nœud d'intermodalité et lieu de vie.
- Vocation à devenir un nœud de coordination et de facilité (optimisation des correspondances)

Démarche Urbagare: Idée densification à proximité nœud d'intermodalité cohérente

Points de vigilance :

- Décoordination des temps: politique, planification, usages
 - Rapprochement domicile-travail archaïque : volatilité du travail
- **Privilégier proximité à un nœud de liaison**

Rôle endossé:

- Capitalisation de la connaissance sur la mobilité
- Organisation d'une gouvernance autour des gares, travail sur ossature ferroviaire et routière

Déplacements intermodaux:

- Freins: accessibilité à l'offre, rupture de charge, fragilité de l'offre
- Leviers: planification du trajet, alertes, titre de transport unique
- Marge d'amélioration : ticket unique sur offre occasionnelle avec gratification

Acteurs de la mobilité: SNCF Mobilités



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne



« Les gares de demain devront évoluer en HUB optimisés par une intermodalité de qualité. »

Sophie THIERON DE MONCLIN, SNCF Mobilités

Gare : lieu dans lequel on a une desserte ferroviaire voire routière et des agents présents

Critères densification desserte :

- Evolution de la fréquentation
- Etudes de potentialités : analyse globale des mobilités => Garantie cohérence urbanisation et offre de transport

Garantie attractivité secteurs-gares :

- Concertation SNCF Mobilités et Gares et Connexions
- Dialogue entre G&C et CT/EPCI à chaque retrait de services de vente pour étudier la possibilité de revitaliser le bâtiment voyageurs

Préoccupations SNCF :

- Intermodalité et rabattement : saturation consignes à vélos et P+R, connexion avec autres transports
- Evolution de la fréquentation en montée-descente

Efficience et marges d'amélioration :

- Démarche efficace et sensée
- L'un des leviers aux problèmes de mobilité à résoudre
- Nécessité de se pencher sur le rabattement avant tout

Points de vigilance :

- Nécessité d'étudier le développement de l'activité autour des gares : vision trop centralisée des mobilités
- Nécessité de se pencher sur la manière d'aller au travail en contre-pointes pour une mobilité efficace

inter-Scot

Association d'usagers du ferroviaire



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne



Gare:

- Service à la mobilité fiabilisé
 - Gare ferroviaire ou pôle-échange mobilité selon les zones urbaines
- Et non un pôle commercial

Besoins des usagers:

1. **Fiabilité et régularité**
2. **Fréquence (service type RER)**
3. **Information dans les pôles d'échange**

Evolution du nombre d'usagers de TER :

- Dépend de la qualité de service
- Surcharges des TER le matin (déplacements interurbains et périurbains)

Démarche d'urbanisation:

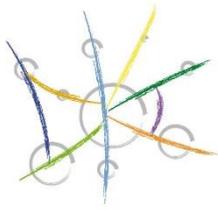
- Peu ou mal connue des usagers: élus insistent sur les nuisances engendrées
- Cohérence d'orientation des documents-cadre mais lente mise en œuvre

Quartier-gare: volonté de développer le tertiaire au 1^{er} plan et le résidentiel au 2nd

Freins au développement de quartier-gare:

- Accessibilité par tous modes de transport
- Vision des autorités locales

Acteurs de l'appel à idées:



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

Visions partagées des quartiers de gare de demain



Vénissieux



Saint-Etienne Bellevue



Bourgoin-Jallieu



Vienne Estressin



- *Saint-Etienne* : pas d'avancement, démolition hangar environnant
 - Satisfaction modérée: PLUI en phase de diagnostic -> réflexion
- *Vénissieux* : construction technicentre industriel par SNCF, étude de cadrage pré-opérationnelle par la Métropole
 - Satisfaction modérée: continuité mais incertitude / respect projet Rolland Castro

Gare: Lieu où prendre un train

- Lieu d'échanges et de connexions (PEM)
- Lieu d'accueil, de rencontre et sociabilité
- Pôle tertiaire et commercial

Critères choix des gares:

- Maîtrise et disponibilité du foncier
- Secteur urbain non contraint : friches
- Fréquentation suffisante et desserte TER

Engagements opérationnels :

- *Bourgoin-Jallieu*: approbation ZAC d'ici fin 2019, volonté de la confier à une SPL
 - Satisfait: outil financier approprié
- *Vienne* : réflexion sur le choix de procédure, inscription dans le PLU des objectifs en OAP
 - Satisfaction: projet urbain inspiré d'« urbagare »

Freins identifiés: volonté politique

- Gestion temps long /relations SNCF
- Secteur désinvesti et délaissé : non-lieu
- Anticipation problème d'accessibilité: PEM
- Manque d'ingénierie et d'équipements

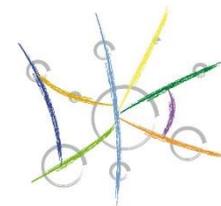
Suites et sites potentiellement éligibles:

- Pôle Métropolitain : bilan en septembre
- Villefranche : fort intérêt
- La Verpillière : étude programmation urbaine
- Saint-Quentin-Fallavier : préparation d'un cahier des charges pour septembre
- Sathonay-Rillieux : potentiel foncier, zone éco

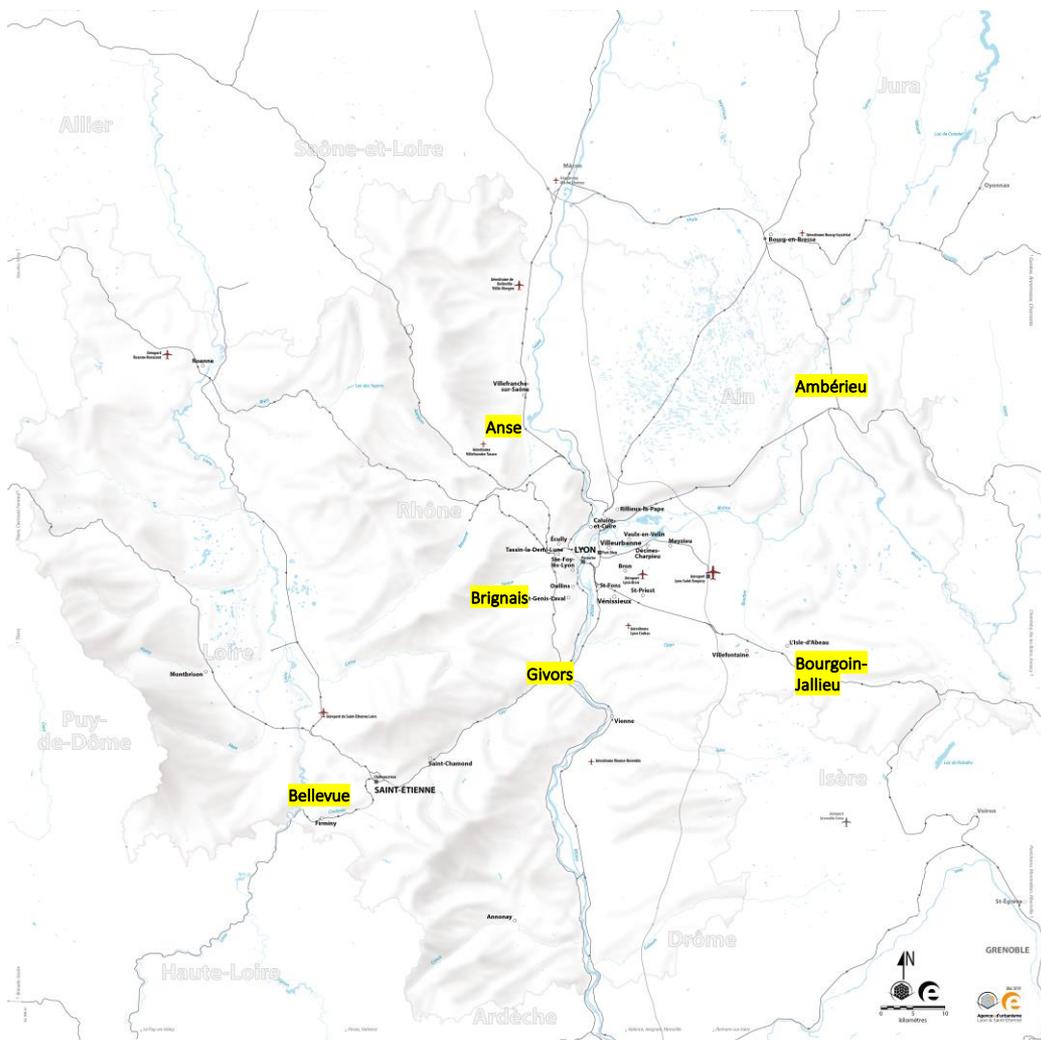
Conseils aux élus: « Allez-y! »

- Identification rapide du foncier par OAP
- Maîtrise et préservation du foncier
- Faciliter l'accès et ne pas désinvestir
- Prendre le temps de la réflexion
- Faciliter la pratique de l'intermodalité

Echantillonnage de quelques gares « qui clignotent »



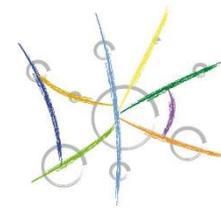
Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne



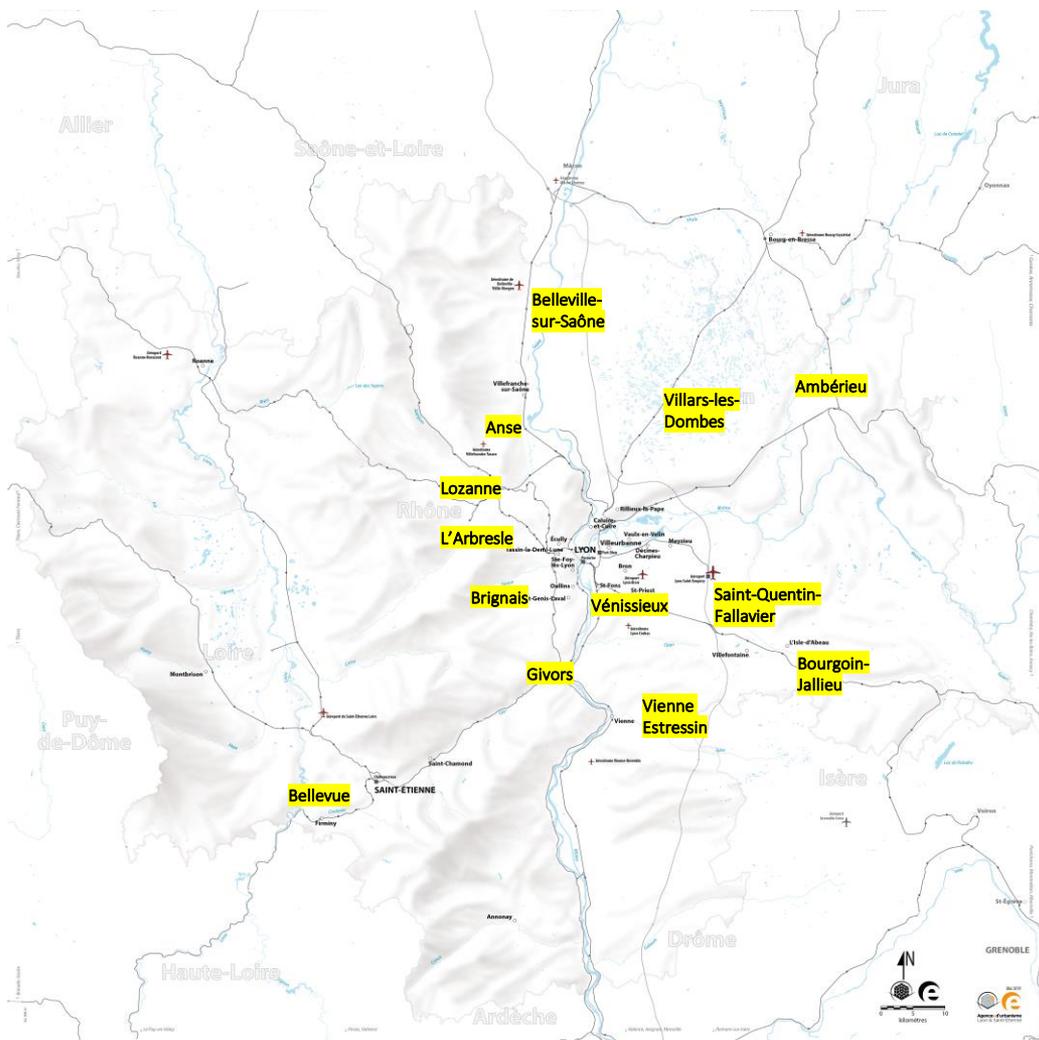
1. **Ambérieu-en-Bugey** : gare-pôle* où les élus veulent « faire bouger les lignes »
2. **Bourgoin-Jallieu** : gare-pôle* où le projet urbain est en action
3. **Givors** : gare-pôle* où le rabattement automobile prévaut
4. **Anse** : gare de proximité* au pari de la densité urbaine réussi
5. **Saint-Etienne Bellevue** : gare locale* regardée d'abord comme un « pôle d'échange intermodal »
6. **Brignais** : gare de rabattement* où « les lignes sont en train de bouger »

*Cf. typologie Région Auvergne Rhône-Alpes 2008 m à j 2014

Echantillonnage de quelques gares « qui clignotent »



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne



7. **Vienne Estressin** : gare de proximité* au pari ambitieux

8. **Bellevue-sur-Saône**: gare de rabattement* au projet fluctuant avec besoin d'accompagnement

9. **Lozanne** : gare de rabattement* porteuse d'un projet à la réciprocité altérée

10. **Villars-les-Dombes** : gare de rabattement* saturée

11. **L'Arbresle** : gare de rabattement* à la bonne accessibilité concurrencée

12. **Saint-Quentin-Fallavier** : gare de proximité* excentrée

13. **Vénissieux** : gare-pôle* d'interconnexion TER/TCU lourd

*Cf. typologie Région Auvergne Rhône-Alpes 2008 m à j 2014

Les gares-pôles où les élus veulent faire « bouger les lignes »



Ambérieu-en-Bugey



Gare d'Ambérieu-en-Bugey, 2019

–SITUATION LOCALE

La gare d'Ambérieu-en-Bugey est une « gare-pôle » où la volonté des élus d'appliquer les orientations du Scot est forte > Témoignage de Daniel Fabre, Maire d'Ambérieu-en-Bugey – séminaire Bucopa / 23 mai 2019

- Développer le quartier gare tant au plan résidentiel qu'économique

–CHIFFRES CLEFS

Commune de 15 000 habitants
Une gare connectée réseau bus et cars :
6 lignes cars01, dont une navette OÙRA! + 4 lignes bus urbains TAM
Trains toutes les ¼ d'heure en moyenne sur une journée
Environ 4 200 montées-descentes par jour en 2016
Un parking d'une capacité de 550 places = 260 places à proximité (projet SNCF de les rendre payantes) + 300 places éloignées / Débordement > 100%
72 places de vélo en consigne (occupation < 50% en 2016)

Cf. Plan d'action Intermodalité 2019-2021 Pour l'aire métropolitaine lyonnaise, SMT AML

Les gares-pôles où les élus veulent faire « bouger les lignes »



Ambérieu-en-B.



Image à référencer

L'ACTUALITE

–Pression de la demande de rabattement automobile sur la gare très forte rend délicate toute politique de **régulation du stationnement** aux alentours ; les pouvoirs publics amenés à créer de nouvelles capacités (2 parcs de stationnement en projet de + 145 et + 70 places près de la gare)

–La nouvelle réglementation du stationnement autour de la gare (530 places en zone bleue gratuite pour 1 à 4 heures de stationnement), favorable aux résidents (vignette gratuite pour 1 VP / Foyer) rencontre beaucoup d'**oppositions chez les pendulaires**

–**Dynamique immobilière** orientée par la municipalité vers la ville plutôt que vers le quartier gare (cf. article du Progrès 2 03 2017 : 8 logts construits en 2016 alentours de la gare / 250 en 2015 dans le centre)

–La municipalité porte un projet de « **quartier d'affaires** » tertiaire et commercial (ZAC) avenue Sarrail dans le quartier gare pour pouvoir faire du pôle gare un pôle économique

Questionnement : Comment concilier les exigences des **pendulaires** et celles des **résidents** ?

Les gares-pôles où le projet urbain est en action (dispositif urbagare)



Bourgoin-Jallieu



Gare de Bourgoin-Jallieu, 2013

–SITUATION LOCALE

La gare de **Bourgoin-Jallieu** est une « gare pôle urbain intermédiaire »

qui a bénéficié de l'appel à idées « urbagare » du Pôle Métropolitain

où la volonté des élus est désormais de baisser l'objectif du PLU 2014 de densification de logements du quartier-gare pour s'orienter sur du développement tertiaire et en faire un lieu d'animation et de commerces.

- Développer le quartier gare au plan économique plus que résidentiel

–CHIFFRES CLEFS

Commune de 28 000 habitants

Une gare connectée réseau bus et cars: 6 lignes Ruban + 4 lignes transsère

Trains toutes les $\frac{1}{4}$ d'heure en moyenne sur une journée

Environ 6700 montées-descente par jour en 2016

Un parking d'une capacité de 1000 places dont 300 payantes / Débordement 100%

72 places de vélos en consigne, 8 boxs individuels (occupation <100%)

Les gares-pôles où le projet urbain est en action



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

Bourgoin-Jallieu



- ↔ Axes structurants existants
- Voies de contournement créées
- Création de tunnel sous la voie ferrée

Projet URBI & ORBI, secteur-gare Bourgoin-Jallieu, Appel à idées Urbagare

L'ACTUALITE

–Aménagement du **pôle d'échange multimodal** de la principale gare du bassin Nord-Isère pour améliorer l'accès et l'intermodalité entre TER/ Ruban/ Transisère et renforcer l'intégration urbaine de la gare en lien avec le projet de renouvellement urbain.

–Réorganisation et **rééquilibrage du stationnement** entre les côtés nord et sud du PEM. Renforcement et amélioration des aménagements destinés aux piétons et aux cyclistes: 33% des rabattements se font à pied ou à vélo.

–**Elargissement de la réflexion** aux communes proches : St-Jean-de-Bournay (fluidification du trafic) et intégration de réflexions sur la création de P+R et le covoiturage

–La communauté d'agglomération Porte de l'Isère (CAPI) porte actuellement un projet de **zone d'aménagement concerté (ZAC)** dans le quartier-gare pour pouvoir en faire un quartier mixte intégrant logements, écoles et pôle économique tertiaire

Questionnement: comment déployer une **ingénierie d'accompagnement** de qualité pour conduire une démarche de projet urbain global dans les quartiers gares ?

Les gares où le rabattement automobile prévaut



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

Givors-ville



Gare de Givors-Ville, mission-photo 2019

–SITUATION LOCALE

La gare de Givors-ville est une « gare pôle urbain intermédiaire » et un pôle d'échange multimodal « porte d'entrée de l'agglomération » (cf. PDU Métropole lyonnaise), qui a fait des travaux de modernisation et de mise en accessibilité où la volonté des élus est de sécuriser l'accès aux quais par le prolongement du passage souterrain existant jusqu'au parking et de rendre les quais accessibles par l'installation de trois ascenseurs.

- Agrandir le parking de la gare de Givors-Ville au dépend d'un quartier de gare

–CHIFFRES CLEFS

Commune d'un peu plus de 19 000 habitants
Une gare connectée réseau bus et cars : 6 cars du Rhône + 4 lignes TCL
Trains toutes les ¼ d'heure en moyenne sur une journée
Environ 4300 montées-descente par jour en 2016
Un parking d'une capacité de 600 places / Débordement 100%
48 places de vélos en consigne (occupation 2016 : 40%)

Cf. Plan d'action Intermodalité 2019-2021 Pour l'aire métropolitaine lyonnaise, SMT AML

Les gares où le rabattement automobile prévaut



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

Givors-Ville



Gare de Givors-Ville, mission-photo 2019



L'ACTUALITE

–Forte pression de la demande de rabattement automobile sur la gare du fait d'une **aire de chalandise étendue** sur les périmètres de plusieurs autres EPCI : plateau Mornantais, Condrieu, pays Viennois...

–Amène les pouvoirs publics à **étendre le parking Nord** : aménagement d'environ 330 places supplémentaires près de la gare de Givors

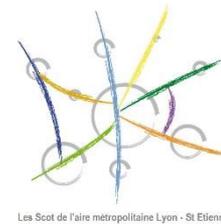
–Construction d'un **nouveau groupe scolaire** en face de la gare à la place de l'école maternelle Freydière-Gare d'ici 2020 (cf. article du Progrès 23/01/2019)

–**Dynamique économique**, loisirs et activités engendrés par le renouvellement urbain

–L'offre foncière est **jugée excessive** par rapport aux capacités entrepreneuriales

Questionnement: comment concilier impératifs du **rabattement automobile** et exigence du **projet urbain** ?

Les gares au pari de la densité urbaine réussie



Anse



Gare d'Anse, 2019

–SITUATION LOCALE

La gare d'Anse est une « gare de proximité » densifiée et urbanisée, « presque de façon supérieure à ce que cela aurait dû être »*, où la volonté des élus est de limiter la densification et le nombre de droits à construire

- Quartier-gare intégré et développé au plan résidentiel

–CHIFFRES CLEFS

Commune d'environ 7 000 habitants

Une gare connectée réseau bus et cars : 3 cars du Rhône + 2 lignes Saônibus

Trains toutes les 17 minutes en moyenne sur une journée

Environ 870 montées-descentes par jour

Un parking d'une capacité de 134 places / occupation >100%

Vélos : box individuels et arceaux

Cf. Plan d'action Intermodalité 2019-2021 Pour l'aire métropolitaine lyonnaise, SMT AML

* Propos du chef de projet SCoT Beaujolais

Les gares au pari de la densité urbaine réussie



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

Anse



ZAC du Pré aux moutons, Anse, 2019

L'ACTUALITE

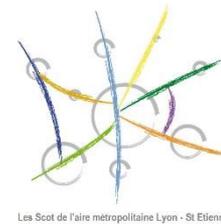
- Volonté d'améliorer l'accès à la gare et de faciliter le rabattement : **réaménagement en faveur des modes actifs** (déplacement de la consigne vélo, mise en place d'un emplacement réservé pour les trottinettes) pour améliorer l'attractivité de la gare
- Orientation en faveur de **l'intégration du quartier-gare** dans le développement et renouvellement de la ville
- Réflexion menée quant à la **saturation du parking** de la gare qui perturbe le stationnement dans le centre-ville par l'amélioration de l'accessibilité par modes actifs
- Quartier jugé trop dense** par certains opérateurs immobiliers, sans cohérence urbanistique globale, et qui gagnerait en attractivité par l'aménagement d'espaces collectifs et de commerces

Questionnement :

Un projet d'urbanisation et de densification suffit-il ?
Ne faut-il pas également **conduire des politiques publiques** pour l'emploi, les services, les équipements, les aménités et les espaces verts ?

Cf. Plan d'action Intermodalité 2019-2021 Pour l'aire métropolitaine lyonnaise, SMT AML, Bassin Val-de-Saône

Les gares locales regardées d'abord comme des « pôles d'échanges » (dispositif Urbagare)



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

Saint-Etienne Bellevue



Gare de Saint Etienne Bellevue, 2013

–SITUATION LOCALE

La gare de Saint Etienne Bellevue est une gare locale « pôle d'interconnexion TER/TCU lourd » qui a bénéficié de l'appel à idées « urbagare » du Pôle Métropolitain prescrivant notamment la densification des espaces en urbanisation, la valorisation du cadre naturel et une ouverture à l'arrière de la gare mais qui demeure à ce jour un site non actif

- Bâtiment-gare désinvesti au signal négatif : non-lieu sans usage

–CHIFFRES CLEFS

Commune de plus de 170 000 habitants

Une gare connectée réseau cars, tram et bus : 3 lignes
Cars42 + 2 lignes de tram + 5 lignes de bus Stas
Trains toutes les ½ heure en moyenne sur une journée
Environ 1000 montées-descentes par jour
Un parking d'une capacité de 150 places en accès contrôlé /
Complet : 100%
8 box vélos + vélos en libre-service (Vélivert)

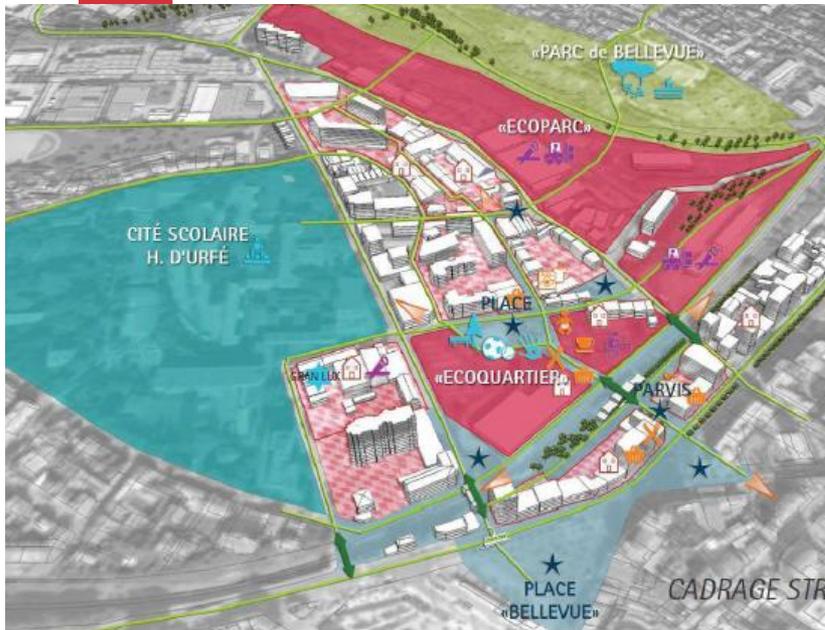
Cf. Plan d'action Intermodalité 2019-2021 Pour l'aire métropolitaine lyonnaise, SMT AML

Les gares locales regardées d'abord comme des « pôles d'échanges »



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

Saint-Etienne Bellevue



Projet TEKHNÉ, secteur-gare Bellevue, Appel à idées Urbagare

L'ACTUALITE

-2013-2015 : **Stratégie de veille et acquisitions foncières** avec droit de préemption urbain renforcé, mutation du tènement Peugeot et reprise par un investisseur privé, renouvellement des quartiers environnants

-2015-2019 : **Bâtiment-gare désinvesti** avec arrêt décalé de 15 m, passage sous-terrain ouvert mais enjambements fréquents de la voie ferrée, restructuration de la cité scolaire d'Urfé et du centre hospitalier environnants, pas d'augmentation des capacités du P+R

-**Stagnation** occasionnée par le manque de disponibilité du foncier, les activités incompatibles avec l'habitat (casse automobile) et le caractère contraint du secteur (tènement en bord de voie)

-**Quartier de « grands projets »** : Projection actuelle quant à l'intégration dans le PLUi de Saint-Etienne Métropole d'une réflexion particulière concernant l'ensemble des quartiers de gare et la production d'OAP spécifiques

-**Restructuration du réseau tram** à partir de fin 2019 avec la mise en service du prolongement du T3 Bellevue <> Hôpital Nord

Questionnement: Ne faut-il pas d'abord investir les gares comme pôle d'échange multimodal fonctionnel avant d'en faire des quartiers à part entière ?

Cf. Plan d'action Intermodalité 2019-2021 Pour l'aire métropolitaine lyonnaise, SMT AML, Bassin Ondaine Haute Loire

Les gares « de rabattement » où « les lignes sont en train de bouger »



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

Brignais



Gare de Brignais, 2019

–SITUATION LOCALE

La gare de Brignais est une gare tram-train « pôle de rabattement »

où la volonté des élus est de procéder à un réaménagement global du quartier de la Gare

Le secteur-gare est moteur car riche de deux zones d'activités et bénéficie d'une connexion routière à l'hypercentre.

- Développement d'un quartier mixte comprenant logements, bureaux et commerce

–CHIFFRES CLEFS

Commune de plus de 10 000 habitants

Une gare connectée réseau cars : 4 lignes Cars69

Trains toutes les ½ heure en moyenne sur une journée

Environ 860 montées-descentes par jour en 2016

Un parking d'une capacité de 205 places en accès contrôlé /

Occupation : 50%

24 box à vélos individuels

Cf. Plan d'action Intermodalité 2019-2021 Pour l'aire métropolitaine lyonnaise, SMT AML

Les gares « de rabattement » où « les lignes sont en train de bouger »



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

L'ACTUALITE

–Territoire porteur d'un schéma d'accueil des entreprises (SAE), 2013-2014, qualifiant le secteur-gare de « **pôle métropolitain** »

Brignais

–Requalification du bâti vieillissant et du foncier mutable pour attirer des activités de sphères métropolitaines dans le but de créer un **pôle économique à haut niveau de service** en connexion avec le tram-train (hôtels, services aux entreprises, ZI).

–Territoire **sélectionné par l'OPAC du Rhône** (200 emplois) provoquant une impulsion de requalification en bureaux, logements sociaux et avec stationnement sous-terrain

–**Voie routière refaite** en sortie de l'A450 pour marquer l'entrée en ZA mais connectivité de la gare garantie davantage au centre-ville qu'à la ZA

–ZA et ZI souffrent du **manque d'accessibilité à la gare** et de la rupture créée par la voie ferrée : une nouvelle voie munie d'une piste cyclable double sens devrait permettre d'accéder à la gare depuis la route d'Irigny.

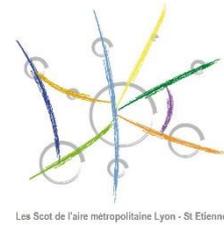
–**Offres foncières jugées excessives** pour leur positionnement par rapport aux capacités entrepreneuriales

Questionnement : La qualité de la desserte de certaines gares de rabattement n'exige-t-elle pas un **niveau d'ambition supérieur** en termes de projet urbain ?

Programme immobilier de l'îlot de la Gare (11 000m²) du groupement Adim Lyon / BPD Marignan / HTVS / Atelier Gardoni / EODD / Citinea

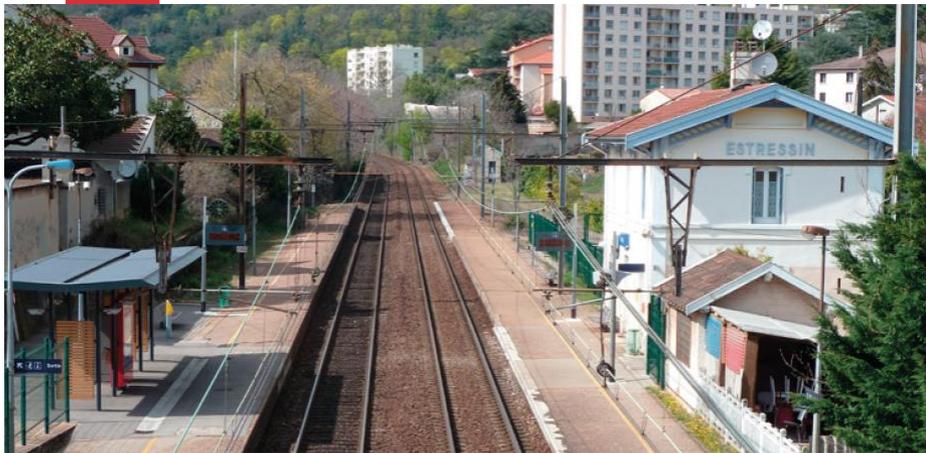


Les gares « de proximité » au pari ambitieux (dispositif Urbagare)



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

Vienne Estressin



Gare de Vienne Estressin - © Agence d'urbanisme de Lyon

–SITUATION LOCALE

La gare de Vienne Estressin est une gare de proximité porteuses de grandes zones mutables qui a bénéficié de l'appel à idées « urbagare » du Pôle Métropolitain prescrivant notamment d'en faire un élément de centralité du quartier, d'améliorer l'accessibilité tous modes et de contenir les débordements sur voirie et où la volonté des élus est de procéder à un réaménagement global du quartier de la Gare

- Conception quartier mixte : projet urbain *Vienne Sévenne*

–CHIFFRES CLEFS

Commune d'un peu moins de 30 000 habitants

Une gare connectée réseau cars : 2 lignes urbaines

Trains toutes les 45 minutes en moyenne sur une journée

Environ 350 montées-descentes par jour

Un parking d'une capacité de 20 places / Occupation : 100%

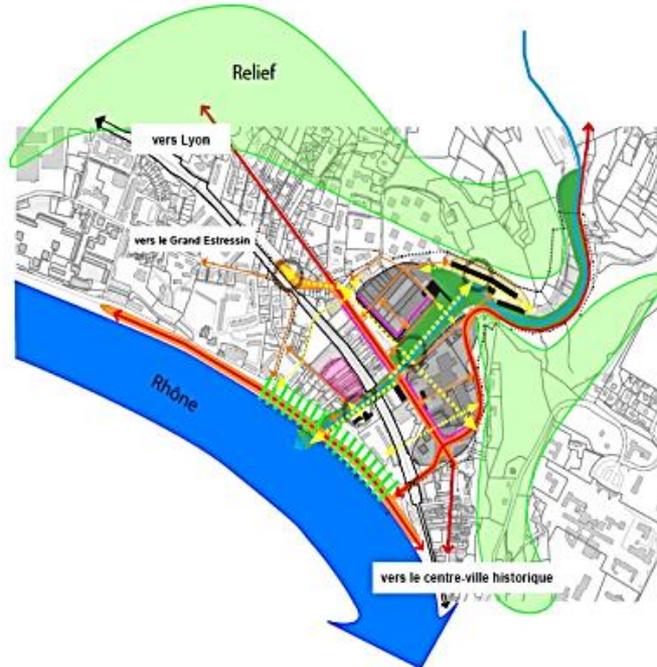
Box 8 vélos

Cf. Plan d'action Intermodalité 2019-2021 Pour l'aire métropolitaine lyonnaise, SMT AML

Les gares « de proximité » au pari ambitieux (dispositif Urbagare)



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne



Vienne Estressin

–En parallèle, à Vienne :

–Ajustement de la gouvernance du **Pôle d'échange multimodal de la gare centrale** (intermodalité, signalétique, information, parkings / accessibilité)

–**Aménagement d'un échangeur** complet par VINCI à Vienne Sud dans lequel est intégrée une **aire de covoiturage** de 100 places

–Constructions réalisées **sans maîtrise publique** par le biais d'accords entre promoteurs et clients, **développement tertiaire minoré** autour de la gare

OAP Vienne Sévenne, PLU Commune de Vienne, MAJ. Juin 2018

L'ACTUALITE

–**Projet urbain Vienne Sévenne** inscrit en OAP au PLU de Vienne en 2019, réflexion sur la procédure adéquate

–Pari : **Requalifier** cette zone de friches fortement industrialisée de 15ha peu connectée et faire de cette gare « d'entrée » **une gare « d'arrivée »**

Questionnement :

Comment gagner le pari si le grand projet Vienne Estressin de **requalification des berges** n'est pas mis en œuvre?

Comment respecter l'équilibre de la ville et faire face à la **concurrence** avec la ligne directe Lyon-Part Dieu – Vienne (19 min) face à une offre TER Jean Macé – Estressin (4 arrêts)?

Les gares « de rabattement » au projet fluctuant avec un besoin d'accompagnement



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

Belleville-sur-Saône



Gare de Belleville-sur-Saône - 2019

–SITUATION LOCALE

La gare de Belleville-sur-Saône est une gare « pôle de rabattement »

qui a fait appel à un AMO (Terzetto) en 2016 pour piloter des études sur un projet d'écoquartier de 12ha près de la gare et qui lance en 2019 un appel à projet avec cession de tènement foncier pour réaliser un programme mixte habitat/activités à l'Ouest de la gare.

- Appel à projet « Eco-Quartier de Chambord »

–CHIFFRES CLEFS

Commune d'un peu plus de 8 000 habitants

Une gare connectée réseau cars : 4 cars Ain, 2 cars Rhône, 1 car AURA, 1 navette

Trains tous les ¼ d'heure en moyenne sur une journée

Environ 2300 montées-descentes par jour

P+R d'une capacité de 750 places / Débordement <100%

Consigne collective de 48 vélos

Cf. Plan d'action Intermodalité 2019-2021 Pour l'aire métropolitaine lyonnaise, SMT AML

Les gares « de rabattement » au projet fluctuant avec un besoin d'accompagnement



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

Belleville-sur-Saône

Depuis l'Est, côté voie ferrée :



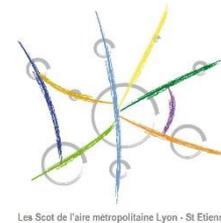
Exemple illustratif, appel à projet « Eco-Quartier de Chambord, Belleville-en-Beaujolais

L'ACTUALITE

- **Appel à projet « Eco-Quartier de Chambord »** : Consultation en vue de la cession de tènement foncier jusqu'en septembre 2019
 - Pour la réalisation d'un programme mixte habitat/activités d'une superficie de 11 hectares
 - Situé le long de la voie ferrée TER entre secteurs pavillonnaires, voie ferrée, gare et activités industrielles
- Projet qui s'inscrit dans la continuité de la **restructuration de la gare en pôle d'échanges** réalisée en 2013 dans le cadre du projet de « réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise » (Real)
- Dynamique immobilière résidentielle : construction **résidence d'habitation** « Le parc de la gare » dans un rayon moyen de 150m de la gare, livrable fin 2019
- **ZA de 170 ha sans lien évident** avec la gare mais dont la 1^{ère} entreprise implantée (Hartmann France) est branchée au réseau ferré

Questionnement : Quel accompagnement **sur le temps long** nécessite la réalisation d'un quartier-gare sans perdre de vue le sens du projet (banalisation) et la maîtrise du foncier aux abords de la gare?

Les gares « de rabattement » porteuses d'un projet à la réciprocité altérée



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

Lozanne



Gare de Lozanne - 2019

–SITUATION LOCALE

La gare de Lozanne est une gare « pôle de rabattement » qui a fait l'objet d'une opération de renouvellement urbain pour la relier au centre-ville et réorganiser l'offre en stationnement

en lien avec la livraison d'une ligne tram-train Lyon Saint-Paul – Lozanne prévue par le **Projet ferroviaire de l'Ouest lyonnais***, à ce jour toujours non réalisée, et où la volonté des élus est de limiter la densification et le nombre de droits à construire

- Quartier-gare densifié et désormais saturé

–CHIFFRES CLEFS

Commune d'un peu moins de 3 000 habitants

Une gare non connectée : 0 lignes TC en rabattement, mais gare de correspondance pour services cars TER de la vallée de l'Azergues

Trains toutes les 17 minutes en moyenne sur une journée

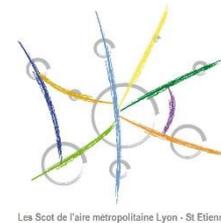
Environ 1100 montées-descentes par jour en 2016

Parking d'une capacité de 300 places / Complet : 100%

Consigne collective de 48 vélos / occupation : 10%

* Projet ferroviaire de l'Ouest lyonnais, protocole d'accord signé le 8 octobre 2007

Les gares « de rabattement » porteuses d'un projet à la réciprocité altérée



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

L'ACTUALITE

–L'augmentation du nombre de droits à construire, liée à la projection d'une halte ferroviaire tram-train horizon 2020, est à l'origine de problèmes de **saturation et dégradation de la ligne** Lozanne – Saint-Paul (engorgement des trains, retard, etc.)

–Situation pointée dans le cadre du débat public sur le Noeud Ferroviaire Lyonnais (NFL) par les élus de l'Ouest lyonnais

–Paradoxe: nouveau **territoire de prospection** pour les opérateurs immobiliers du fait de leur connexion à la Métropole

–**Création d'un parking réglementé** sur la gare de Lozanne en 2019-2020 pour maîtriser le stationnement en gare et en centre-ville (résidents et clients commerce) et faciliter l'intermodalité avec le TER

–Orientation vers un réaménagement des espaces publics en faveur des **modes actifs**.



Le tram-train de l'ouest lyonnais - © Le Progrès

Questionnement : Comment garantir une **cohérence** entre urbanisation et offre de service ferroviaire ? Quel dialogue avec la SNCF sur le long terme ? Faut-il explorer la piste des **contrats de développement territorial (CDT)** ?

Les gares « de rabattement » saturées



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

Villars-les-Dombes



Gare de Villars-les-Dombes - 2019

–SITUATION LOCALE

La gare de Villars-les-Dombes est une gare « pôle de rabattement » qui souffre d'un problème de suroccupation de son parking où la volonté des élus est de limiter le nombre de déplacements pendulaires en « apportant de l'économie sur place » *

- Gare à l'accessibilité limitée et au parking saturé

–CHIFFRES CLEFS

Commune de moins de 5 000 habitants

Une gare connectée réseau car : 3 lignes cars 01, dont 2 navettes OÙRA!

Trains toutes les 24 minutes en moyenne sur une journée

Environ 1800 montées-descentes par jour en 2016

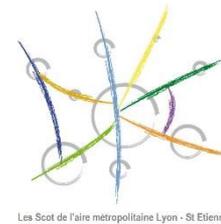
Parking d'une capacité de 240 places / Complet : 100%

16 box à vélo individuels

Cf. Plan d'action Intermodalité 2019-2021 Pour l'aire métropolitaine lyonnaise, SMT AML

* Propos tenus par François MARECHAL, Président du Scot de la Dombes, lors de la réunion annuelle des présidents de l'inter-Scot du 03/07/2019

Les gares « de rabattement » saturées



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

Villars-les-Dombes



Rue de la gare, Villars-les-Dombes - 2019

L'ACTUALITE

- Pas d'articulation** horaires et services entre TER et lignes des cars de l'Ain
- Suroccupation du parking** de la gare
- Enjeux d'amélioration de **l'accessibilité** et de la **desserte des zones d'emploi** et des **liaisons entre périphéries** : Villefranche-sur-Saône, Parc industriel Plaine de l'Ain, Plaine Saint Exupéry.

Questionnement :

Comment répondre à l'augmentation croissante du nombre de déplacements pendulaires domicile-travail ?
Faut-il l'enrayer par le développement du foncier économique sur le territoire?

Les gares « de rabattement » à la bonne accessibilité concurrencée



L'Arbresle



Gare de L'Arbresle - 2011

–SITUATION LOCALE

La gare de l'Arbresle est une gare « pôle de rabattement » qui jouit d'une double desserte Intercités + tram-train et où la volonté des élus est de réaménager la gare et ses alentours afin de la moderniser et de faciliter le rabattement modes actifs

- Gare très accessible et bénéficiant d'une bonne desserte ferroviaire

–CHIFFRES CLEFS

Commune d'un peu moins de 7 000 habitants

Une gare connectée réseau cars : 6 lignes de cars⁶⁹; dont 4 en terminus, 1 navette

Trains toutes les 9 minutes en moyenne sur une journée

Environ 2700 montées-descentes par jour en 2016

Parking d'une capacité de 400 places dont 285 en ouvrage à accès réservé aux abonnés / Complet : 100%

Consigne collective de 48 vélos / occupation : 15%

Cf. Plan d'action Intermodalité 2019-2021 Pour l'aire métropolitaine lyonnaise, SMT AML

Les gares « de rabattement » à la bonne accessibilité concurrencée



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

L'Arbresle



Parking en ouvrage à accès réservé, Gare de l'Arbresle

Questionnement : Comment garantir l'effectivité d'un projet de gare au rabattement vertueux lorsque les communes-gares avoisinantes ne jouent pas le jeu de régulation du stationnement? Quel dialogue entre les communes ?

L'ACTUALITE

– **Sous-utilisation du parking en ouvrage P+R - EFFIA** ouvert uniquement aux abonnés TER et réalisé par la Région Rhône-Alpes, la CCPA et SNCF Gares & Connexions en 2013 : tarifs et coûts de fonctionnement élevés

– Fortement **concurrencé par le Parking du Bigout** d'une capacité de 90 places situé à moins de 10 minutes à pied de la gare, rénové et mis à disposition par la CCPA afin de pallier au prix démesuré du parking P+R – EFFIA

– Fortement concurrencé par les parkings gratuits des **gares de Sain Bel** (60 places) et de **Lentilly-Charpenay** (230 places), parking saturé car idéalement situé à la sortie de l'A89, et qui connaît un phénomène de débordement sur le champ attendant

– Programmation du **réaménagement de la gare et de ses accès** et itinéraires piétons et vélos pour améliorer l'attractivité de la gare et le rabattement modes actifs (2019-2020)

– Volonté de faire du secteur-gare un **pôle structurant** et un « point d'appui fort » inscrite dans le PLU en 2016 : diversification vers du service et du commerce

– Traduite par l'opération « **Quartier des Vernays** » : secteur de requalification et d'identification urbaine de 17 hectares, situé entre le centre historique et la zone d'activité des Martinets

Les gares « de proximité » excentrées



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

Saint-Quentin-Fallavier



Gare de Saint-Quentin-Fallavier - © L'Essor, 22/07/2017

–SITUATION LOCALE

La gare de Saint-Quentin-Fallavier est une « gare de proximité »

et un pôle de rabattement important notamment pour la CC des Collines du Nord Dauphiné

où la volonté des élus est de maîtriser le stationnement et d'encourager le rabattement sur le réseau ferroviaire

-Gare excentrée du centre-ville et qui forme une rupture physique avec le parc d'activité de Chesnes

–CHIFFRES CLEFS

Commune d'un peu plus de 6 000 habitants

Une gare connectée réseau bus : 1 ligne de bus Ruban

Trains toutes les ½ heure en moyenne sur une journée

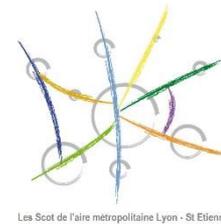
Environ 700 montées-descentes par jour en 2016

Parking d'une capacité de 116 places / Complet : 100%

Consignes individuelles de 12 box vélos

Cf. Plan d'action Intermodalité 2019-2021 Pour l'aire métropolitaine lyonnaise, SMT AML

Les gares « de proximité » excentrées



Saint-Quentin-Fallavier



Vue aérienne du Parc de Chesnes - © Saint-Quentin-Fallavier



Parking relais de Luzais - © Saint-Quentin-Fallavier

L'ACTUALITE

–Préparation d'un cahier des charges par la CAPI pour le mois de septembre en vue du recrutement d'un bureau d'étude pour un projet de quartier-gare à Saint-Quentin-Fallavier

–Projet de création d'un parc relais au niveau de la gare pour maîtriser le stationnement (saturation, débordement)

–Aménagement à venir d'un itinéraire sécurisé d'accès vélo au PEM afin de favoriser les modes actifs

–Programmation d'une étude sur la réorganisation de l'aire multimodale ZI Luzais bénéficiant d'une desserte par lignes express Transisère et d'un parking de 150 places :

–maîtrise du stationnement,

–aménagement de bornes de recharge électrique.

Questionnement : Les gares péricentrales sont elles condamnées à des projets de renforcement d'accessibilité et d'intermodalité? Quid de l'ambition et de « l'ADN » des villes nouvelles dans le cahier des charges à venir?

Les gares-pôles d'interconnexion TER/TCU lourd (dispositif Urbagare)



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

Vénissieux



Tramway et gare de Vénissieux - © Agence d'urbanisme de Lyon

–SITUATION LOCALE

La gare de Vénissieux est une gare « pôle d'interconnexion TER+TCU lourd » qui a bénéficié de l'appel à idées « urbagare » du Pôle Métropolitain située à l'entrée de l'agglomération lyonnaise, en amont de son trafic routier et à proximité du centre de Vénissieux où la volonté des élus est d'exploiter et valoriser ce pôle d'échange multimodal

- Gare TER + desserte lourde à fort potentiel comparable à Jean Macé

–CHIFFRES CLEFS

Commune de plus de 60 000 habitants
Une gare connectée réseaux bus, tram et métro : 6 lignes TCL, 1 ligne tram T4, 1 ligne métro D
Trains toutes les **A COMPLETER** heure en moyenne sur une journée
Environ 173 000 voyageurs en 2017 – **compléter montées-descentes**
Parking P+R d'une capacité de 745 places
Consignes à vélo individuelles + accroches vélos en libre accès

Les gares-pôles d'interconnexion TER/TCU lourd (dispositif Urbagare)



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

Vénissieux



Perspective du quartier de gare de Vénissieux, orientation d'aménagement proposée - © Atelier Castro Denissouf

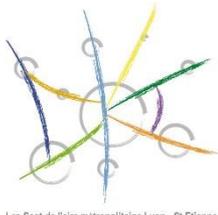
L'ACTUALITE

- Réalisation **d'études de cadrage urbain pré-opérationnelles** sur les îlots ICF Habitat par la direction de l'aménagement de la Métropole de Lyon
- Engagement de la construction d'un **technicentre industriel « L'atelier du futur »** sur le quartier-gare de Vénissieux par la SNCF en 2018
- Pôle multimodal attractif pour les entreprises en quête de connexion : très **forte influence du métro**
- Concurrence rude** entre foncier résidentiel et foncier économique sur ce secteur spécialisé dans l'industrie
- Fréquentation immédiate sur le parvis de la gare entraîne un **sentiment d'insécurité ou d'insalubrité** pour les entreprises du quartier-gare : problème d'image

Questionnement : Au vu des potentialités offertes par ce secteur-gare, peut-on en faire une « **armada lourde** » à la hauteur du Grand Paris Express?

Éléments de comparaison :

Quartier-gare Saint-Jean de Bordeaux



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne



Projet Bordeaux Saint Jean Belcier - © Bordeaux Euratlantique

Réaménagement du quartier Belcier :

- **Centre d'affaires** à vocation européenne, vitrine du tertiaire en cœur de métropole : 90 000 m² de bureaux
- **Quartier cosmopolite** de gare TGV, lieu d'échanges, de rencontres et de brassages
- **Poumon culturel** : maison de l'économie créative et de la culture en Aquitaine (MECA), pôle d'enseignement supérieur artistique
- **Equipements** structurants et de proximité
- **Quartier habité** : 7 500 logements

Aménagement quartier reliant la gare à la Garonne :

- Création **voie piétonne** de la gare aux quais du fleuve
- **Programmation urbaine mixte** : 88 000 m²
 - **Offre commerciale** : restaurations, commerces indépendants, de proximité
 - Cité du sport, de la santé et du bien-être
 - **250 logements** : logement locatif social, en accession encadrée et libre
 - 5500 m² consacrés à l'**offre hôtelière**
 - Espaces de **coworking**, fab lab



Voie piétonne gare TGV Bordeaux – Garonne © Le Figaro Immobilier

Éléments de comparaison :

Quartier-gare Atlantis de Massy



Quartier-gare Atlantis - ©Semmassy.

Massy, pôle d'échange multimodal :

Hub TGV – RER: 1,8 million de voyageurs par an

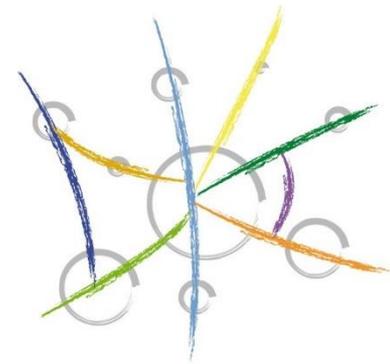
- Desserte **routière** : A10, A6
- Desserte **TCU** : RER B et C
- H 2022: **Tram Express Sud** placera Massy à 30 min d'Evry
- H 2023 : Métro du Grand Paris – **ligne 18** – reliera Massy à Orly et Versailles
- H 2024: nouvelle gare du Grand Paris placera Massy à **9 min de l'aéroport d'Orly**

Quartier urbain mixte :

- Activité tertiaire : **1er pôle économique de l'Essonne**, 750 000 m² bureaux, 14 000 emplois nouveaux /12 000 existants
- **80 000 m² espaces verts**
- **5 000 logements** : îlots d'habitation, 10 000 habitants
- **7500 m² commerce**
- 3 groupes scolaires et 3 crèches
- **Equipements publics** : Multiplex Pathé Gaumont, Palais des Congrès, complexe sportif



Gare de Massy TGV - 2019



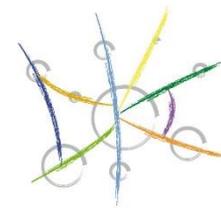
Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

Premiers résultats - Conclusions



Agences d'urbanisme
Lyon & Saint-Etienne

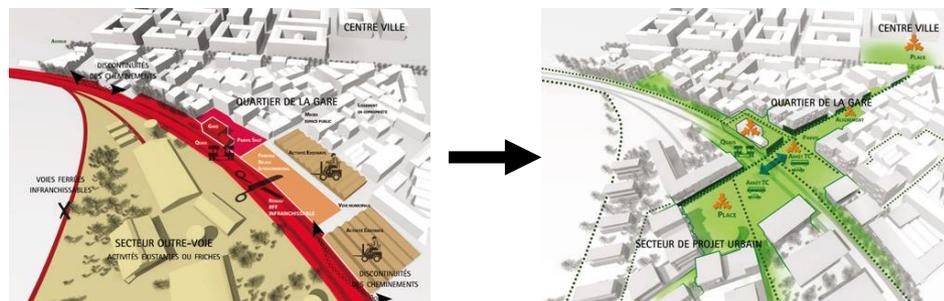
Premières conclusions



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

Des acquis

- Tous les Scot ont inscrit les gares comme un élément clés du développement du territoire en formulant des orientations favorisant la densité, la mixité fonctionnelle et l'accès notamment en modes actifs)



Vers des gares « ramifiées », désenclavées et bien intégrées à leur contexte urbain

- Certaines gares font l'objet d'une politique de mise en œuvre spécifique (Vénissieux, Estressin, Bourgoin-Jallieu, Bellevue)
Urbagare : Passer de la zone technique au quartier

Premières conclusions



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

Les limites à lever

- Des choix d'exploitation moins dictés par les besoins des populations que par les opérateurs et quoi qu'il arrive une **infrastructure qui peine(ra) à suivre** -> NFL
- une orientation « urbagare » affirmée et portée par les Scot mais une **exploitation encore éloignée d'un RER** (info voyageur et tarification)
- Une concurrence encore très forte du mode « véhicule personnel »
- Une nécessaire meilleure prise en compte de l'accessibilité aux zones d'emploi par rapport à 2005 (de la proximité résidentielle aux gares à la proximité de l'emploi)
- Une « distance » encore trop importante entre la stratégie et le projet (cf Urbagare) ; l'inter-Scot et les Scot ne peuvent pas agir seuls. Quelle porosité entre les acteurs publics ? (nb : les privés investissent les gares)

Premières conclusions



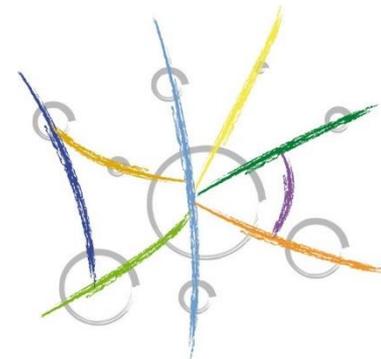
Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

Des questions

Quelle place faite aux gares et au réseau ferroviaire dans la prochaine génération de document de planification ?

Des alternatives à recenser pour garantir une plus grande adaptabilité du système (covoiturage, BHNS, etc.)

Des modes de faire à définir et décliner localement pour être plus opérant



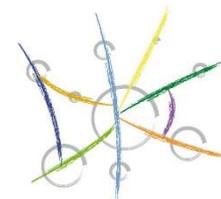
Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

Poursuite de la démarche



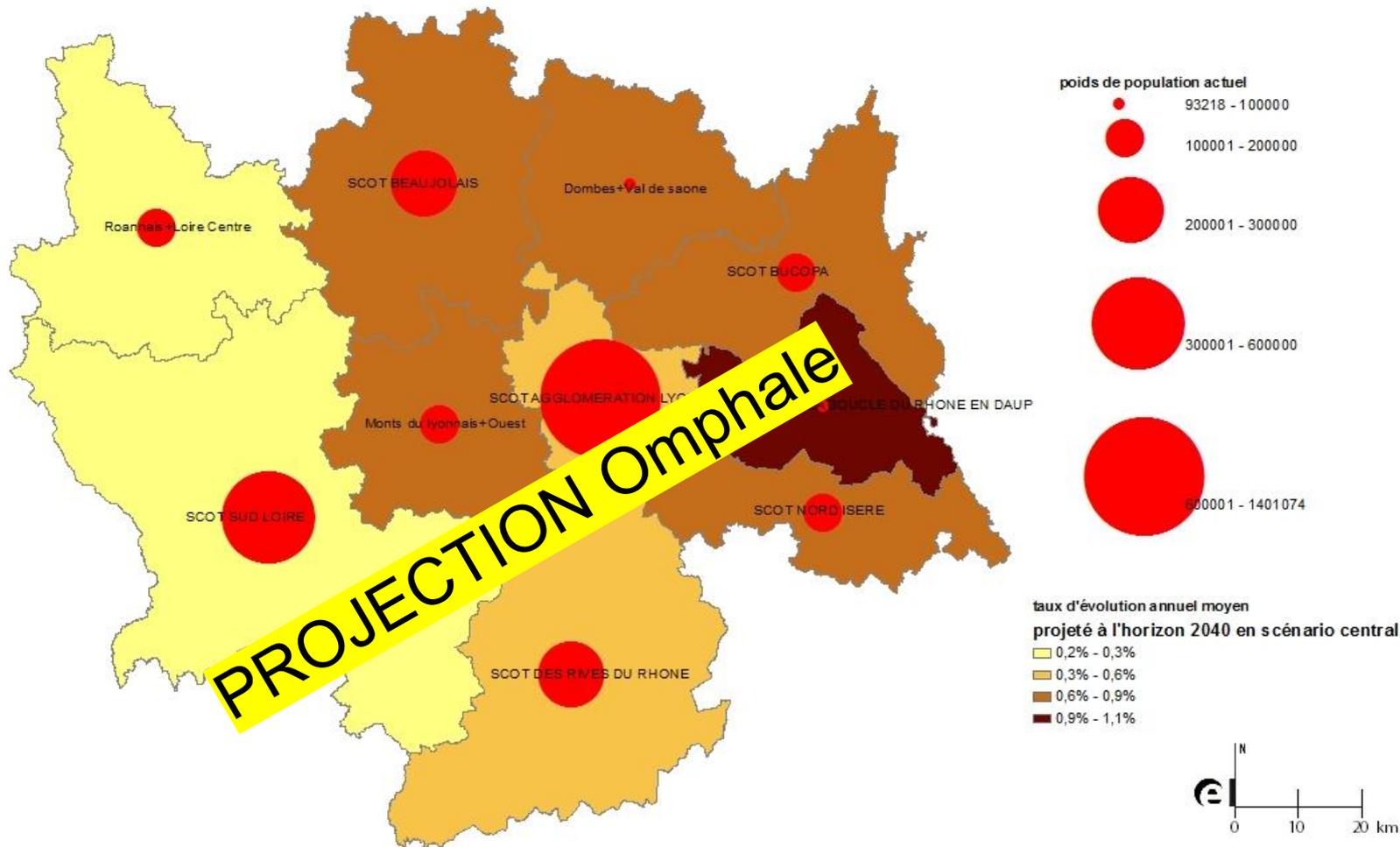
Agences d'urbanisme
Lyon & Saint-Etienne

Quels enjeux pour l'inter-Scot en 2040 ?



InterScot

Projection de la population à l'horizon 2040

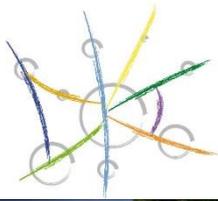


Sources : epurhes, INSEE, RP, OMPHALE

Ev. 2019
GB-00/178

*exemple

Les 6 « modèles » aux mains des décideurs À l'horizon 2040



- **MODELE D'OPTIMISATION** → transformation « de l'intérieur » du système de transport
 - La productivité, le service et l'économie du système viennent au secours de l'offre (modèle type « Waze »)
 - Plus de flux pour la même offre ! (mais ce modèle ne s'attaque pas à la réduction de la demande.
- **MODELE DE PLATEFORMES** → services mutualisés et logiques de **partage**
 - Modèle Blablacar (améliore à la fois les taux d'occupation et d'utilisation d'une voiture)
 - Optimise l'infrastructure et accroît la demande (baisse des coûts)..
- **MODELE DE SERVICES (#MaaS)** → mobilité à la demande
 - Intégration des modes, des informations, des tarifs, des services → éventail de combinaisons
 - Domination de la voiture particulière renversée par les intermodalités = trame de hubs + modes actifs.
 - Mais ignore cependant les zones non desservies et le « mort »
- **MODELE de « dé-mobilité »** → mobilité évitée
 - télétravail, télésanté
 - Les actions à distance substituent aux déplacements.
 - La demande est satisfaite par l'agence pour se rapprocher de l'offre existante.
- **MODELE de l'urbanisme** (primat de __) → Baisse des besoins de mobilité
 - modèle d'urbanisme de proximité qui rapproche les ressources des habitants = ville des courtes distances)
 - La ville n'est pas le résultat de ses mobilités. Ces dernières s'ajustent pour favoriser l'urbanité.
- **MODELE DE CROISSANCE** → SCENARIO « TENDANCIEL »
 - La croissance de l'offre veut éteindre une demande qui persiste à croître.
 - La fuite en avant résout momentanément l'inflation des déplacements, mais en repoussant plus loin les gisements solvables de l'habitat.



Un nécessaire partage entre les acteurs de l'Amelyse : Bilan Perspectives pour une meilleure coopération métropolitaine



- **Inter-Scot** : Bilan des politiques d'urbanisme autour des gares
- **SMT AML** : PAI et aire de chalandise
- **PML AML** : retour d'expérience
- **Région AURA** : Bilan de la concertation Sraddet
- **Etat** : conditions d'amélioration de la liaison Lyon Saint-Etienne
- **SNCF réseau et CPDP NFL**: bilan CPDP (automne) –suite à donner par le Maitre d'ouvrage (fin d'année)

Un nécessaire croisement des réflexions