

Bahn Ville 2, un urbanisme orienté vers le rail

Bahn Ville 2 est un projet de recherche-action franco-allemand mené entre 2007 et 2009, qui visait à promouvoir un urbanisme orienté vers le rail. Il s'agissait d'aboutir à un traitement conjoint des problématiques d'urbanisme et de transport. L'équipe était constituée de l'Agence d'urbanisme de Saint-Etienne (EPURES), du laboratoire ville mobilité transport, de l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFFSTAR) et du Centre d'études techniques de l'équipement de Lyon.

Ce programme comporte des propositions visant à renforcer les gares comme lieux de vie, améliorer les conditions d'accessibilité (notamment piétonne) aux gares, intégrer les problématiques de mobilité dans les programmes de rénovation urbaine, et à faciliter les opérations d'aménagement autour des pôles d'échanges.

Les travaux issus de ce programme sont disponibles sur internet : www.bahn-ville2.fr.

Gares & Connexions, un nouvel acteur

Gares & Connexions est l'une des branches de la SNCF. Elle a pour mission de rénover et développer les 3000 gares ferroviaires du réseau, dans le contexte d'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire. Outre la gestion des gares, Gares & Connexions porte les projets de développement et d'investissement des gares, en collaboration avec les collectivités locales et les acteurs des territoires.

www.gares-connexions.com

« Villes & Gares », un partenariat autour des gares

La Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU), Gares & Connexions et l'association des maires des grandes villes de France, ont créé le groupe de travail « Villes & Gares », sous la présidence d'André Rossinot, Maire de Nancy, Président de la communauté urbaine du Grand Nancy.

Ce groupe vise à définir les conditions d'un développement urbain exemplaire autour des gares à l'échelle des territoires métropolitains, à l'interface des politiques d'aménagement et de transport. Il aborde l'enjeu transversal de la gouvernance partagée des pôles d'échanges.

www.grandesvilles.org/thematiques/deplacement-transports

● Définition

Un pôle d'échanges intermodal est un lieu qui concentre plusieurs modes de transport et offres de mobilité tels que le train (grande vitesse, TER), les réseaux interurbains et urbains (métro, tramway, bus...), le vélo, le stationnement, les services de mobilité (loueurs de voiture, taxi...) et des espaces publics favorables au piéton. L'approche intermodale désigne la volonté de développer des « chaînes de transport » alternatives à l'usage exclusif de la voiture individuelle en connectant les différentes offres de transports entre elles, dans un esprit de confort et de continuité.

Un pôle d'échanges permet à la fois les échanges confortables et simples entre les différents réseaux et aux personnes en déplacement de trouver les services dont elles ont besoin.

● Contact

Agence d'urbanisme de la région Flandre-Dunkerque
Nicolas JONCQUEL - n.joncquel@agur-dunkerque.org

Ce qu'il faut retenir

- Agir sur les quartiers de gare nécessite de fédérer le partenariat autour du projet, dans ses dimensions urbaines et transports : dans ce cas, l'exemple d'Ostende est très intéressant avec la constitution d'une société d'aménagement dédiée ;
- Révéler le potentiel des quartiers de gare, et des gares elles mêmes en tant qu'entrée de ville, quartier d'animation et lieux centraux : les replacer dans une logique de développement, les sortant de la spirale de dévalorisation ;
- Le dialogue avec les propriétaires fonciers (RFF et SNCF) est déterminant : en ce sens, la nouvelle organisation de la SNCF (avec l'agence Gares et connexions) peut aider. De plus, ces propriétaires peuvent trouver dans les projets des éléments de valorisation de leur patrimoine ;
- Les pôles intermodaux permettent d'insister sur les complémentarités entre modes de transports.

le Cahier de l'AGUR

n°3
MOBILITÉ

Septembre 2011



Entre ville et port, la gare d'Ostende s'apprête à devenir un pôle d'échanges intermodal.

Les quartiers de gare ont de l'avenir

- Dans un contexte de renchérissement de l'usage de la voiture, de raréfaction des ressources pétrolières, les quartiers de gare sont des lieux stratégiques pour agir. Stratégiques parce que centraux, présentant des disponibilités foncières et vecteurs d'image pour les villes, ils permettent d'agir en développant des offres alternatives au « tout automobile » et en renouvelant la ville autour des transports collectifs. De nombreuses agglomérations ont décidé d'agir sur leurs quartiers de gare en s'appuyant sur la transformation des gares ferroviaires en pôles d'échanges intermodaux. ●

Armentières : un quartier porte d'entrée dans la métropole lilloise.

La ville a développé depuis 2006 un projet urbain ambitieux visant à transformer son quartier de gare. Elle a saisi l'opportunité de l'implantation d'un pôle d'échanges par la communauté urbaine de Lille pour transformer radicalement le quartier. Le programme comprend 55 logements collectifs en accession et 61 logements collectifs en locatif social, environ 2000 m² de surface de commerce et de bureaux, une médiathèque à l'architecture emblématique, et un complexe cinématographique. Il s'accompagne en centre-ville d'une requalification des espaces publics et de la réorganisation complète du stationnement.



1 Des espaces publics requalifiés.



2 Une médiathèque à l'architecture emblématique (Architectes Beal & Blanckaert).



3 La gare de bus à proximité du parking silo.



4 Vue générale sur le pôle multimodal.



Le pôle, l'opportunité d'un projet urbain transformant le quartier de la gare.

Quelques enseignements :

- Armentières : 25 000 habitants, 10,5 M€ pour le pôle d'échanges ;
- Une rapidité de mise en œuvre pour le pôle intermodal : seulement quatre ans entre les premières réflexions et l'inauguration.
- La plupart des aménagements se situent en dehors des emprises ferroviaires, de manière à limiter les coûts de relocalisation des infrastructures ferrées ;
- Grâce à l'attractivité retrouvée autour de la gare, la ville a pu développer un projet de transformation du quartier (sous la forme d'une concession d'aménagement) ;

Le pôle d'échanges :

- connecte les réseaux TER, interurbains, urbains avec les accès voiture, vélo et piétons ;
- comprend un parking voitures de 450 places sur trois niveaux, un garage à vélos d'une capacité de 38 vélos, une gare routière composée de 6 quais, un nouveau parvis devant la gare avec un dépose-minute et une zone taxis, un nouveau franchissement des voies reliant le pôle d'échanges aux entrées de ville.

Perpignan : la modernité du TGV pour recoudre la ville autour de la gare. La ville a souhaité accompagner la mise en service prévue en 2012 de la ligne à grande vitesse la reliant à Barcelone. Elle a ainsi conçu un projet urbain sur 35 hectares autour du pôle d'échanges intermodal dans lequel se trouve la gare. Par ce projet, la ville souhaite modifier les quartiers situés de part et d'autre de la gare en offrant une image de modernité.

Le programme comprend la construction du pôle d'échanges (intégrant dans un ensemble de 80 000 m² les services de transports, une gare routière, un parking de 964 places, un centre commercial, deux hôtels, un ensemble immobilier tertiaire), la reprise complète des infrastructures de desserte du quartier (routières, transports collectifs, vélo, ainsi que des passages publics sous les voies ferrées), la réalisation de l'Hôtel d'agglomération, la constitution d'un nouveau parc résidentiel de 1700 logements neufs (ZAC du Foulon et opérations des Jardins de la Basse) et la création d'un parc urbain.



Le pôle multimodal permet d'ouvrir la gare sur les quartiers. Le pôle d'échanges comprend des locaux tertiaires et un centre commercial.



Une architecture contemporaine pour un équipement complexe (L35 Architectes).

Quelques enseignements :

- Perpignan : 116 700 habitants pour la ville, 283 200 habitants pour l'agglomération ;
- Opération pôle d'échanges : 75 M€, dessertes du projet : 45 M€ ;
- Un projet qui consiste à développer des activités autour et dans la gare. Le pôle d'échanges n'est pas qu'un lieu de passage, il offrira des locaux d'activités, des commerces, des services ;
- La collectivité maîtrise la majorité des emprises foncières à proximité de la gare, ce qui a permis d'enclencher la dynamique de projet ;
- Un dialogue long et réussi avec la SNCF, RFF et les grands propriétaires fonciers, facilité par des objectifs communs (cofinancements, valorisation du foncier autour de la future ligne à grande vitesse Barcelone - Montpellier).

Ostende : une société publique dédiée au projet. La ville transforme sa gare en mobilisant des outils opérationnels très performants lui permettant une rapidité d'intervention. Pour surmonter les difficultés liées à un site très complexe et à une multitude d'intervenants, Ostende a décidé de créer une société publique dédiée au projet. Cette structure, chargée de la définition et de la mise en œuvre du projet, regroupe à part égale les acteurs impliqués : ville, sociétés de transports et gestionnaire d'infrastructure.