

Traits d'agences

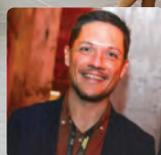
L'actualité des agences d'urbanisme

Supplément au n° 104 de **traits urbains**, le magazine de l'immobilier et de la ville (ne peut être vendu séparément).

LE RENOUVEAU DES GARES ET DE LEURS QUARTIERS

PORTRAITS

Christophe Molin
Autour de la table
Nathalie Motsch
Avocate de son agence



34

ÉTÉ 2019



Gares et quartiers de gare en mutation

Depuis une vingtaine d'années les gares ont opéré une profonde mutation. Elles sont devenues les nœuds intermodaux des mobilités urbaines, des pôles de services et de commerce, et se sont affirmées en moteurs de projets urbains, pour des quartiers mixtes ou de nouvelles centralités.

Le bâtiment gare est réapproprié et se réinvente avec de nouveaux usages dans les grandes villes, comme le pôle commercial de la gare Saint-Lazare à Paris, ou les agglomérations moyennes, comme la réhabilitation de la gare de Saint-Omer en espace de coworking. Les gares agrègent de nouveaux services : garderie, tiers-lieux, espaces culturels... Dans un espace interconnecté, elles sont les lieux qui organisent les liens interterritoriaux.

Au cours des années 2000, la restructuration ou la création des gares TGV ont polarisé les quartiers d'affaires ou de nouveaux pôles d'urbanisation. Les régions ont déployé leur action d'autorités organisatrices de transport pour structurer les étoiles ferroviaires et le maillage périurbain en créant de nombreuses gares ou haltes dans des communes périurbaines, en favorisant le cadencement des lignes et des contrats d'axes. Les grandes villes ont fait des quartiers de gare des sites privilégiés de projets urbains et d'aménagement : Lille, Lyon, Toulouse, Avignon... Aujourd'hui, les quartiers de gare deviennent aussi des enjeux pour la revitalisation de communes de petite taille ou de villes intermédiaires qu'il s'agit de ré-enchanter, puisque la France compte environ 3 000 gares. Projets multi-acteurs complexes, les quartiers de gare ont incité la SNCF à s'organiser pour répondre à des enjeux spécifiques d'aménageur en créant Gares et connexions et SNCF immobilier pour travailler en partenariat avec les collectivités locales.

Les agences d'urbanisme se sont fortement investies sur les enjeux des gares et quartiers de gare : études d'étoiles ferroviaires, contrats d'axe, études de projets urbains autour des gares, de nouveaux services urbains en gare ou d'intermodalité. Ce numéro de *Traits d'agences* témoigne de la diversité de leurs interventions.

Jean Rottner, Président de la FNAU, Président de la région Grand Est

TRAITS D'AGENCES actualité des agences d'urbanisme, supplément au numéro 104 de Traits urbains, le magazine de l'immobilier et de la ville (ne peut être vendu séparément) - Editeur : Innovapresse - 5 rue Saulnier - 75009 Paris - Tél. : 01 48 24 81 20 - www.innovapresse.com - RCS Paris B 329 255 566 - ISSN : 1776-9604 - Commission paritaire : 0324 T 87608 - Directeur de la publication : Gaël Chervet - Traits d'agences est réalisé en partenariat avec la Fédération nationale des agences d'urbanisme : 22 rue Joubert, 75009 Paris - Tél. 33 (0)1 45 49 32 50 - www.fnau.org - Comité éditorial : Brigitte Bariol-Mathais, Karine Hurel (FNAU), Laurent Renavand (AGUR), Romain Siegfried (AURAN) et Marie-Christine Vatov (Innovapresse). Ont participé à ce numéro : Brigitte Bariol-Mathais (FNAU), Jérôme Bertrand (IAU idf), Nicolas Delbouille (Aduga), Thibaut Descroux (UrbaLyon), Guillaume Dubrulle (AGUR), Agnès Goux (UrbaLyon), Ingrid Hautefeuille (AURAV), Karine Hurel (FNAU) Jérôme Ionesco (Aua/T), Stéphanie Jankel (Apur), Valentin Kamp (FNAU), Sophie Laurent (IAU idf), Ludovic Meyer (Epures), Martin Omhové (IAU idf), Patricia Pelloux (Apur), Gilles Périllhou (AURAV), Pascale Poupinot (OLV), Benoit Quignon (SNCF Immobilier), Thomas Rousseau (UrbaLyon), Olivier Roussel (UrbaLyon), Eugénie Ruckebush (AUD Pays de St-Omer - Flandre Intérieure), Sébastien Sperto (UrbaLyon), Frédéric Toupin (Aua/T) - Conception graphique : Laëtitia Loas-Orsel - Directeur artistique : Maxime Buot - Maquette : Maxime Buot - Lory Zanini
Abonnement annuel à Traits urbains : 129 € TTC (8 numéros) - 25 € le numéro - TVA : 2,1 % - Renseignements et abonnements : abonnement@innovapresse.com - Imprimeur : Chirat - Dépôt légal : à parution. En couverture : © AUD/Architecture NTK Patrimoine - Richez Associés Architecture Urbanisme Paysage.

Traits d'agences

ÉTÉ 2019

BRÈVES D'AGENCES PUBLICATIONS **3**
5

DOSSIER **7**
LE RENOUVEAU DES GARES ET DE LEURS QUARTIERS

- ▶ Benoît Quignon **8**
- ▶ Marseille : révéler les potentialités de la gare Saint-Charles **9**
- ▶ Lyon : la transformation de la gare Part-Dieu **10**
- ▶ Saint-Omer : la Station : la gare comme pivot d'un projet urbain structurant **11**
- ▶ Oise-les-Vallées : du quartier industriel au quartier urbain : un nouveau design des politiques publiques ? **12**
- ▶ Île-de-France : articulation entre gares et quartiers de gare : la méthode node-place **13**
- ▶ Paris : ligne 15 Sud du Grand Paris Express : 16 quartiers de gare en mutation **14**
- ▶ Île-de-France : l'observatoire territorial et des quartiers de gare d'Eole **15**
- ▶ Toulouse : pôle d'échanges des Arènes, un enjeu de centralité métropolitaine **16**
- ▶ Lyon/Saint-Étienne : les gares comme points d'appui du développement **17**
- ▶ Amiens : recomposition du quartier de la gare à Corbie : stratégie territoriale et projet urbain **18**
- ▶ Île-de-France : tirer les leçons du passé pour aménager les futurs quartiers de gare du Grand Paris Express **19**
- ▶ Dunkerque : de nouveaux services en gare pour faciliter les déplacements **20**
- ▶ Saint-Omer : la réhabilitation de la gare de Saint-Omer, une opportunité pour accélérer les transitions du territoire **21**
- ▶ Lyon : acteurs privés de la mobilité : constats et repères **22**
- ▶ Paris : le rabattement aux futures gares du Grand Paris Express **23**
- ▶ Avignon : l'étoile ferroviaire avignonnaise : accrochez-vous aux branches **24**
- ▶ Avignon : le réseau des agences de Paca en appui du dispositif régional « Quartiers de gare » **25**

PORTRAITS

- ▶ Christophe Molin **26**
- ▶ Nathalie Motsch **27**

CLUB MOBILITÉS**Quel rôle de la mobilité dans la revitalisation des villes moyennes ?**

© CLUB MOB

Les 11 et 12 octobre derniers, le club Mobilités a été accueilli dans les locaux de l'ADDRN à Saint-Nazaire. Des chargés d'études des agences de Nantes, Brest, Tours, Orléans, Sud-Bourgogne et Toulouse se sont penchés sur la problématique de l'attractivité du centre-ville et de son accessibilité.

Après un mot d'accueil de Samuel Soriano, directeur général jusqu'en avril 2019, les participants ont bénéficié d'une présentation du territoire par Mathilde Delépine, puis d'une visite de terrain (rues piétonnes, chantiers navals depuis le toit de la base sous-marine, front de mer...). La matinée suivante a été consacrée à un atelier de production : diagnostic, enjeux et propositions présentés sous forme de cartes à différentes échelles. Cette production a ensuite été présentée et discutée avec l'équipe de l'ADDRN.

Le centre-ville de Saint-Nazaire se caractérise par une accessibilité routière optimale, sans que cela ne garantisse

son attractivité et son dynamisme commercial. Sa position par rapport aux grands axes routiers limite fortement les flux de transit. Il se voit également concurrencé par l'offre commerciale périphérique. Il est déconnecté des chantiers navals pourtant très proches, fragmenté par de multiples polarités discontinues, et isolé du front de mer.

Les participants ont proposé différentes pistes de réflexion s'inscrivant dans une stratégie globale de mobilités et d'attractivité urbaine : renforcement de la zone « apaisée », modification de l'itinéraire du BHNS, liaison aérienne par câble surplombant l'estuaire (le « Tél'Estuaire » ?), réhabilitation de la base sous-marine et amélioration de son lien avec le centre-ville.

Ce travail collaboratif, avec des regards neufs, a permis de produire une analyse nouvelle et inventive. La formule pourrait à l'avenir être reproduite sur d'autres territoires. ■

CLUB CULTURE ET PATRIMOINE**Relance du club Culture et patrimoine**

Sous l'impulsion de Michel Rouget, directeur de l'AudaB, et grâce à l'investissement des deux premières animatrices, Corinne Langlois (A'urba) et Marie-Marthe Fauvel (AudaB), le club Culture et patrimoine fait partie intégrante des 17 clubs de la FNAU.

Après une année d'interruption, la reprise du club est assurée par deux nouveaux animateurs, Catherine Le Calvé (a'urba) et Christophe Trinquier (Agam). Afin de mieux cerner les attentes des membres, une enquête a été lancée auprès des agences. Cette consultation permettra d'estimer les besoins, d'interroger les méthodes, de calibrer les réponses à venir et de redéfinir éventuellement l'orientation du club. Les animateurs, en lien étroit avec Michel Rouget, leur directeur référent, auront à cœur de (re)poser la question de la valeur et du rôle du patrimoine dans l'attractivité de nos territoires et de rechercher des projets porteurs de sens et d'innovation. Ils réfléchissent par ailleurs à l'ouverture du club et à la création de nouveaux partenariats.

Une réunion de relance est prévue au second semestre de cette année pour construire la nouvelle feuille de route du groupe notamment sur la base des retours de l'enquête. ■



© Agam

MONTBÉLIARD

Révision des documents de planification pour une nouvelle stratégie foncière et immobilière



© ADU

L'agglomération de Montbéliard est engagée dans la révision conjointe de deux documents cadres de son développement : le Schéma de cohérence territoriale et le Programme local de l'habitat. Pour contribuer à leur définition, l'ADU a identifié les potentiels des 72 communes de l'EPCI en matière d'habitat : gisements fonciers, logements vacants, espaces de mutation. Ces potentiels ont été hiérarchisés selon leur niveau de réponse aux trois objectifs fondateurs d'une stratégie territoriale :

- **Agir massivement** pour une modernisation du parc de logements existants et une résorption de la vacance par des opérations de démolition/reconstruction et réhabilitation lourde ;
- **S'appuyer sur une stratégie foncière** visant à la reconquête d'espaces dégradés ;
- **Maîtriser la consommation d'espaces naturels et agricoles** en orientant la production de logements dans le tissu urbanisé par des opérations de densification ou mutation.

Des entretiens avec chacune des communes ont permis de classer les potentiels repérés selon leur temporalité crédible de mobilisation. Les résultats de ce travail, regroupés dans une base de données, sont utilisés pour la territorialisation communale des objectifs de logements fixés dans le PLH et pour la définition des objectifs de modération de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers du SCoT. ■

SAINT-OMER - FLANDRE INTÉRIEURE

Un livre blanc pour une ruralité innovante



© AUD Pays de Saint-Omer - Flandre Intérieure

Dans le projet de territoire préalable à sa création, la Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer a affirmé la complémentarité urbain/rural comme l'un de ses principes fondateurs. Dès sa création elle a engagé, avec l'Agence d'urbanisme et de développement Saint-Omer Flandre Intérieure (AUD), une réflexion sur les enjeux propres aux territoires ruraux, afin de :

- Déterminer les nouveaux défis qui attendent les communes rurales ;
- Proposer des solutions d'adaptation des politiques communautaires aux enjeux des territoires ruraux ;
- Offrir une vision claire des priorités locales pour le développement de la ruralité.

Les démarches de concertation engagées avec les maires et les partenaires ont démontré que les politiques publiques devaient appréhender davantage les différentes ruralités.

Le livre blanc pour une ruralité innovante a permis de dresser une dizaine de propositions. Leur mise en œuvre s'appuie sur la définition, avec les communes, d'espaces de dialogue et de mutualisation adaptés aux différentes ruralités et proposant des modèles d'aménagement du territoire et de coopération à l'échelle de bassins de proximité. ■ rebrand.ly/ey4nh9

DUNKERQUE

Les Assises européennes de la transition énergétique ont fêté leurs 20 ans à Dunkerque

C'est dans le Kursaal de Dunkerque, qui avait accueilli trois mois plus tôt la 39^e Rencontre des agences d'urbanisme, que s'est tenue en janvier dernier la 20^e édition des Assises européennes de la transition énergétique.

La présence de 3 000 participants témoigne de l'importance que revêt dorénavant cet événement, en lien avec la prise de conscience croissante de tous les acteurs pour cet enjeu d'avenir qu'est l'énergie. Au-delà des aspects techniques de production ou de transport de gaz ou d'électricité, les assises sont désormais l'occasion de réunir des experts français et européens pour traiter de tous les aspects de ce pilier des transformations territoriales.

Les agences d'urbanisme ont ainsi toute leur place dans cet événement. L'Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque (AGUR) était de nouveau au rendez-vous, présente au sein du stand collectif «Dunkerque l'énergie créative». Aux côtés de la Communauté urbaine de Dunkerque et de ses partenaires, l'AGUR a notamment présenté l'avancée de sa Toile énergétique® au cœur du projet de mutation de l'écosystème industrialo-portuaire dunkerquois. L'outil doit en effet faciliter la compréhension des interactions énergétiques locales, préalable pour imaginer une transformation d'envergure, notamment dans le cadre de l'appel à projets «territoires d'innovation». ■

AMIENS

Véhicules autonomes : quels enjeux sociaux, quels impacts urbains, quels modèles économiques ?

La voiture autonome occupe les médias. À ce jour, c'est sa dimension technique qui fascine et qui questionne : est-elle suffisamment intelligente pour nous offrir réellement des espaces publics sécurisés et une ville apaisée ?

Mais pour les acteurs, politiques comme techniques, en charge du développement et de la gestion des territoires, c'est leur mode de faire qu'ils sentent interpellés par la robotique, dans les agglomérations comme dans les espaces de faible densité. Le véhicule autonome est-il un outil de cohésion ou de ségrégation sociale ? Va-t-il remettre en question les formes urbaines produites aujourd'hui ou héritées de l'histoire ? Peut-il rendre rapidement obsolète nos récentes infrastructures de transport public massifiées ? Sera-t-il un puissant outil d'étalement urbain ou peut-il conforter une complémentarité urbain-rural en étant porteur d'équité dans l'accès à la mobilité pour tous ?

Afin de commencer à défricher ces questions en profondeur, l'Agence de développement et d'urbanisme du Grand Amiénois (ADUGA) accueillera au Quai de l'Innovation d'Amiens, à l'automne 2019, au sein de ses rencontres annuelles du Grand Amiénois, les 1^{ers} entretiens nationaux de la mobilité autonome. Il s'agira de dresser une approche prospective globale sur les impacts urbains, économiques et sociaux du véhicule devenu, en quelque sorte, un objet connecté ultime. ■

Pour suivre la préparation de cette manifestation : www.aduga.org

LE VÉHICULE AUTONOME : UNE VOIE D'INNOVATION POUR LA MÉTROPOLE GRENOBLOISE ?

Grenoble



Un temps d'échanges sur le véhicule de demain a été organisé par l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise et

Orange dans le cadre de la deuxième édition du festival Transfo, premier festival du numérique 100% alpin. Les présentations, animées par Natacha Seigneuret, directrice de la structure fédérative de recherche Territoires en réseaux, ont permis à une diversité d'experts de s'exprimer autour de trois questions :

- Véhicule autonome, de quoi parle-t-on ?
- Des usages aux évolutions des mobilités et de l'espace public
- Quelles perspectives pour la métropole grenobloise ? ■

→ Retrouvez une synthèse des interventions et des échanges dans la vidéo de cette séance : www.youtube.com/watch?time_continue=129&v=aujwgmMd8Oo

→ Lien www.aurg.org/film-table-rond-vehicule-autonome-30-janvier-2019

PLANIFICATION ALIMENTAIRE : ENJEUX ET INITIATIVES LOCALES

FNAU



La planification alimentaire est un enjeu majeur pour répondre aux mutations territoriales et réussir les transitions écologiques, sociales et économiques, afin d'assurer le bien-être et la santé de tous. Construire une

planification à la fois sur l'agriculture et l'alimentation est une approche relativement récente, mais qui s'affirme pour les collectivités locales, et sur laquelle se construit un corpus de méthodes. Le réseau de Terres en villes et les agences d'urbanisme sont aujourd'hui mobilisés de manière croissante dans des démarches de planification alimentaire. Leur objectif est de construire des approches intégrées et d'énoncer des solutions de manière transversale. Ce dossier présente différentes études de cas sur des solutions territoriales concrètes telles les circuits courts, l'analyse des habitudes alimentaires ou encore les relations entre territoires urbains et territoires ruraux. Il donne ainsi à voir sur les manières de réaliser une planification plus équilibrée et efficace. ■

LES HALTES FERROVIAIRES SUR LE PÉRIMÈTRE DE METZ MÉTROPOLE

Metz



Dans le cadre des travaux de mise en œuvre du SCoT de l'Agglomération messine (SCoTAM), le Syndicat mixte a fait réaliser par l'AGURAM une étude sur les espaces gares de son territoire. Cette démarche rassemble

un socle de connaissances inédit sur le rôle de chaque gare à travers son offre ferroviaire, son rayonnement et son inscription dans le tissu urbain. Une série d'enjeux forts ont ainsi été mis en évidence en termes de mobilité (stationnement, accessibilité) et d'aménagement (renouvellement urbain, couture urbaine). L'AGURAM s'est mobilisée pour présenter aux parties prenantes (élus et partenaires) les principaux enseignements de ce travail. En tout, ce sont 14 gares ou haltes TER (hors gare centrale de Metz) qui ont été étudiées pour approfondir les orientations du SCoTAM et contribuer à leur mise en œuvre. ■

OBSERVATOIRE DES MOBILITÉS – LES GARES

Saint-Omer - Flandre Intérieure



Les déplacements quotidiens liés aux études ou au travail augmentent vers les métropoles, l'usage du train semble stagner, voire diminuer sur certains territoires. Ce constat est issu de l'Observatoire des mobilités de

l'Agence d'urbanisme et de développement Pays de Saint-Omer - Flandre Intérieure consacré aux 13 gares de son périmètre d'intervention. À l'aide de fiches synthétiques reprenant les principales données d'usage, cette publication démontre une baisse de fréquentation des pôles d'échanges, compensée seulement en partie par l'attractivité grandissante de plus petites gares. La reconquête des gares et de leur quartier revêt dans ce contexte un enjeu stratégique dans la chaîne des déplacements vers les pôles d'échanges multimodaux, le développement de nouveaux services en gare et l'intégration des quartiers de gare dans la ville. ■

→ Lien : rebrand.ly/153a0

« REGARD SUR LE GRAND AMIÉNOIS » : UN ATLAS POUR FAIRE CONNAISSANCE AVEC CE PÔLE MÉTROPOLITAIN

Amiens

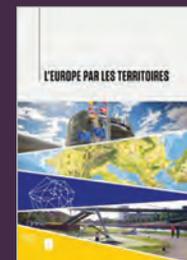


Fin 2018, le pays du Grand Amiénois s'est transformé en pôle métropolitain. Cette nouvelle étape dans la construction de l'interterritorialité a pour vocation de renforcer l'attractivité du territoire, d'améliorer sa visibilité, et

enfin, d'accompagner le développement de ses atouts stratégiques au travers de ses richesses économiques, culturelles et humaines. Dans cette publication « Regard », l'ADUGA présente quelques chiffres clés et propose une vision dynamique de ce vaste territoire d'équilibre, positionné entre métropole francilienne et métropole illoise. Il s'agit ici de partager et d'éclairer ce nouveau dessein commun. ■

L'EUROPE PAR LES TERRITOIRES

FNAU



Montée en puissance des populismes, des inégalités, des mouvements migratoires et des enjeux climatiques : autant de défis qui mettent à mal l'Union européenne et participent au désenchantement dont elle l'objet.

L'Europe n'a dès lors d'autres choix que de mettre au point une politique coordonnée et cohérente – une politique qui donne au mot cohésion toute sa pertinence. Les agences d'urbanisme entendent y contribuer et faire résonner leur expertise et leurs expériences de terrain. Comment ? En confortant leurs partenariats et en accompagnant par des actions concrètes la mise en réseau des territoires à l'échelle européenne. Ce livre illustre leur engagement. À travers des témoignages et de nombreux cas concrets, il plaide pour que se construise une Europe du quotidien, une Europe incarnée, à partir des territoires et des citoyens. Il milite pour que les autorités régionales et urbaines soient associées au processus communautaire. À la clé : redonner sens à la notion de « bien commun européen ». ■

LYON

Un serious game pour imaginer 2040

L'Agence d'urbanisme de Lyon a engagé une démarche de prospective de l'agglomération lyonnaise, intitulée « Métropole 2040 », inspirée des fonctions cognitives, combinant rationalité et sensibilité.

Enrichis d'un important travail en amont, des ateliers internes ont permis de tester de nouveaux modes de représentation et d'expression pour le futur, d'expérimenter et de proposer des livrables innovants et variés, mais surtout de concevoir un « serious-game » et de le tester.

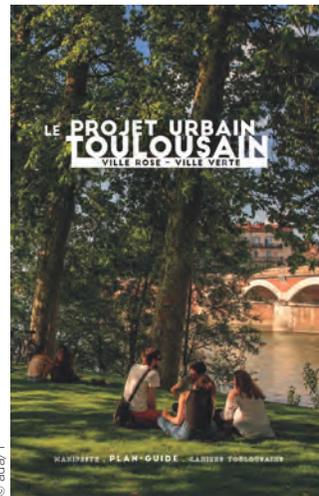
Ce serious game « Prospect-Us (CC BY-NC-ND 3.0 FR) » introduit l'aléatoire dans la démarche prospective. Il oblige à combiner différents possibles, différents terrains, différents objets, différents acteurs... pour mettre en scène le territoire en 2040. Il permet à un groupe de participants d'horizons divers de produire des idées nouvelles et partagées. Le jeu amène à des propositions relativement précises et contrastées qui dessinent des « figures prospectives », ensuite évaluées au regard de leur niveau de probabilité et de souhaitabilité.

La démarche doit se poursuivre en quatre étapes :

- OUVRIER, en mettant au jeu une pluralité d'acteurs institutionnels, économiques, sociaux, culturels...
- CONSOLIDER, en précisant les dynamiques et les moteurs des figures issues de ces parties de jeu ;
- ÉVALUER, en déconstruisant ces figures pour interroger leur niveau de réalisme et de faisabilité ;
- ATERRIR, en identifiant les vecteurs du présent pour construire le futur : acteurs, moyens, territoires... ■

TOULOUSE

L'expertise de l'Aua/T au service du projet urbain toulousain



Le plan-guide « Toulouse ville rose, ville verte » a été présenté aux habitants durant le mois de mars 2019. Pour bâtir ce projet, la mairie de Toulouse a missionné des équipes d'architectes-urbanistes sur l'ensemble du territoire communal. Elles ont travaillé en lien étroit avec les associations de quartier. Leurs analyses et propositions ont été expertisées, synthétisées et complétées par les services de la collectivité et

de l'aua/T. Le projet urbain toulousain veut promouvoir Toulouse en tant que ville verte, autant qu'il défend l'identité rose de la ville. Ce projet s'articule autour de cinq objectifs : développer la nature en ville, soigner l'espace public, faciliter les déplacements, accompagner l'économie et valoriser le patrimoine. ■

Le projet est disponible en téléchargement sur le site de la mairie de Toulouse.

www.toulouse.fr/web/projet-urbain

MOUVEMENT



**Denis Caniaux,
Pau / Bayonne**

Après avoir dirigé des études d'urbanisme et d'habitat au sein du Pact-HD du Pays Basque (aujourd'hui Soliha), Denis Caniaux a voulu se confronter à la production réelle de la ville

et connaître de l'intérieur la fabrique de l'urbain. Il a ainsi construit et mis en œuvre en Sem le programme de requalification et d'aménagement du centre historique de Bordeaux, puis a travaillé huit ans en maîtrise d'ouvrage HLM. La promotion immobilière lui a, par la suite, permis de mener des opérations de mutations de friches industrielles et de requalification de cœur de ville. C'est avec l'expérience de ce parcours varié au service de l'aménagement et de la construction de la ville qu'il a souhaité revenir au conseil en urbanisme et à la définition de stratégies de territoires au bénéfice de l'intérêt général. Denis Caniaux a pris ses fonctions de directeur général de l'AUDAP (Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées) en novembre 2018. ■

MOUVEMENT



**Yann Cabrol,
Toulouse**

Sixième directeur de l'aua/T, Yann Cabrol succède à Jean-Marc Mesquida, qui a fait valoir ses droits à la retraite. Après des études de géographie et d'aménagement à Toulouse, il

entre en tant que stagiaire à l'aua/T en 2001, puis poursuit son expérience professionnelle à Lyon dans le domaine de l'urbanisme commercial, domaine qu'il revient développer à l'agence en 2005. Depuis lors, c'est au sein de la direction de la planification qu'il a développé son expertise sur les questions d'aménagement et de coopération territoriale, devenant responsable du domaine planification et grands territoires en 2014, puis directeur des coopérations territoriales en 2017. Il a été l'un des animateurs du club Planification de la Fnau de 2016 à 2018 et a œuvré pour la constitution du réseau « Coll'oc » (collectif des agences d'urbanisme en Occitanie). ■

LE RENOUVEAU DES GARES ET DE LEURS QUARTIERS

Les quartiers de gare recèlent de multiples enjeux urbanistiques. S'il s'agit de lieux à fort potentiel de développement territorial, il n'est pas rare, pour ne pas dire assez commun, de trouver en France des quartiers de gares déqualifiés, peu attractifs, concentrant divers maux urbains.

On observe depuis plusieurs années une réelle volonté des pouvoirs publics de reprendre en main le sujet des gares et de leurs quartiers attenants, comme l'illustre le rapport de Fabienne Keller, *La gare contemporaine*, remis en mars 2009 au Premier ministre François Fillon.



© AUD / Architecture NTK Patrimoine - Richez Associés Architecture
Urbanisme Paysage

Les quartiers de gare sont des leviers de renouveau territorial. Concentrant des flux importants et souvent situés en centre-ville, ils disposent de nombreux atouts pour être des espaces dynamiques, attractifs, vecteurs de valorisation de la ville. Ainsi, dans le contexte du programme Action Cœur de Ville, de nombreuses villes moyennes s'investissent également sur la question de la réhabilitation de leurs quartiers de gare situés dans les espaces centraux.

Des concepts tels que la multifonctionnalité, l'intermodalité, l'intensité urbaine ou encore le commerce efficient sont autant de facteurs qui permettent de donner aux populations l'envie de résider et de vivre au quotidien dans ces quartiers.

Enfin, la nécessité de réaliser la transition écologique implique le fait de devoir repenser les politiques de transports et les offres de mobilités. La Loi d'orientation des mobilités (LOM) insiste en ce sens sur l'importance des mobilités du quotidien et de la prise en compte des enjeux environnementaux. Ainsi, les quartiers de gares font figure de localités stratégiques pour proposer et organiser un réseau multimodal, laissant la part belle aux mobilités douces, partagées ou peu émettrices de gaz à effet de serre.

Ce dossier de *Traits d'agences* vise à mettre en valeur les actions des agences d'urbanisme concernant les quartiers de gares, celles-ci disposant d'un véritable savoir-faire en la matière. En effet, leur capacité à agir tant sur les sujets de transports que d'espace public ou encore de logement, leur octroie une expertise toute singulière. Qu'il s'agisse de replacer la gare dans un véritable projet urbain de quartier, d'agir sur les nouvelles offres que peuvent proposer les gares ou encore d'organiser des méthodes d'observation et des systèmes de gouvernance, les agences d'urbanisme agissent et innovent de manière concrète dans le renouveau des quartiers de gare.

Par Brigitte Bariol-Mathais, Karine Hurel et Valentin Kamp (Fnau).

ENTRETIEN AVEC BENOÎT QUIGNON

Depuis le 1^{er} février 2016, Benoît Quignon est directeur général de SNCF Immobilier.

Diplômé d'HEC et ancien élève Science Po, Benoît Quignon a évolué durant 12 ans au sein de la Caisse des Dépôts & Consignations et du Crédit Local de France puis à la direction générale du Conseil général de l'Aisne. En 2001, il rejoint la Communauté urbaine de Lyon comme directeur général jusqu'en 2009. Puis après avoir dirigé le Groupe Logement Français, acteur majeur du logement social en France, il revient à Lyon en 2011 pour construire le projet de création de la Métropole de Lyon tout en dirigeant les services de la ville.

Il rejoint SNCF Immobilier en janvier 2016 en tant que directeur général, président du groupe ICF Habitat, et de la filiale d'aménagement et de promotion immobilière Espaces Ferroviaires ainsi que membre du comité exécutif du groupe SNCF.



© Bertrand Jacquot

Pouvez-vous nous expliquer quelles sont les missions principales de SNCF Immobilier et quelles sont les principales caractéristiques du parc foncier et immobilier de la SNCF ?

Benoît Quignon : SNCF Immobilier est un des six métiers du Groupe SNCF, à côté de SNCF Réseau, SNCF Mobilités, SNCF Gares&Connexions, SNCF Logistics, Kéolis. Nous assurons la gestion et la valorisation des biens fonciers et immobiliers des différentes entités du Groupe (à l'exception des gares et du réseau ferré national). Cela représente 8,5 millions de m² de bâtiments industriels, tertiaires ou d'activités sociales, 20 000 ha dont 3 000 m² urbanisables.

SNCF Immobilier s'organise autour de trois missions principales :

- La gestion et l'optimisation immobilière du parc tertiaire et social, industriel et ferroviaire du Groupe.
- L'aménagement et la valorisation des biens fonciers et immobiliers non utiles

au système ferroviaires avec la filiale d'aménagement et de promotion immobilières : Espaces Ferroviaires.

- Enfin, une mission d'opérateur du logement et de bailleur avec la filiale ICF Habitat et un patrimoine de 100 000 logements dont 90 % de logements sociaux.

En tant que second propriétaire foncier en France, nous assumons avec une grande responsabilité notre rôle de fonction immobilière du Groupe SNCF.

La question de l'aménagement des quartiers de gare semble être de plus en plus prégnante en urbanisme ces dernières années, que ce soit en Ile-de-France (avec le Grand Paris Express notamment) mais aussi en régions. Selon vous, à quels enjeux doit répondre la gare du futur ainsi que son quartier ?

Avec notre filiale Espaces Ferroviaires, nous menons actuellement plus d'une trentaine d'opérations stratégiques sur tout le territoire dont 13 en Ile-de-France comme celle de la Gare de Lyon/Daumesnil ou Chapelle International à proximité de la gare du Nord. Ce sont des opérations de grande ampleur comme il en existe peu à Paris. A titre d'exemple, celle de Chapelle International s'étend sur 7 ha et à terme accueillera 3 000 salariés et 3 000 nouveaux habitants.

Nous avons des enjeux et une responsabilité importante dans l'aménagement de ces quartiers que nous voulons connectés, durables et réversibles.

Et nous savons que nous entrons dans une époque où les ressources matérielles,

financières sont plus difficiles. Les ressources immatérielles, nos capacités à inventer et réinventer sont notre chance. Il faut donner leur place, leur ouvrir des lieux car il faut une enveloppe physique aux idées.

SNCF Immobilier l'a développé au travers de l'urbanisme transitoire qui présuppose l'existant au programme, qui vise à révéler les capacités de transformation d'un lieu. C'est je crois un mouvement de fond, créateur de valeurs environnementales, sociales, urbaines mais aussi créateur de valeur, à condition d'évaluer sur le temps long avec une approche globale des impacts et des effets.

L'activité de SNCF Immobilier vous amène à collaborer avec de nombreux partenaires. Quelles relations entretenez-vous avec les agences d'urbanisme ?

C'est vrai, nous collaborons régulièrement sur les projets avec les agences d'urbanismes. Elles enrichissent nos réflexions, ouvrent le champ des possibles. C'est ce que j'attends.

Aujourd'hui, nous souhaitons approfondir les démarches qui engagent de « nouvelles urbanités », c'est-à-dire des projets qui partent de l'existant, solidaires, écologiques, moins coûteux et plus rapides à réaliser, en partie indéfinis dans leur programmation et avec un fort effet d'attractivité pour les territoires. Nous avons d'ailleurs annoncé au dernier MIPIM une réflexion sur cet axe de recherche. Nous l'avons initié avec des partenaires comme Encore Heureux, Plateau Urbain ou l'APUR et nous partagerons les premiers résultats à l'automne prochain. ■



MARSEILLE

Révéler les potentialités de la gare Saint-Charles

[Par Agam]

Au cœur des enjeux stratégiques de rénovation urbaine du territoire métropolitain, la gare Saint-Charles fait l'objet d'une importante transformation. L'Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise (Agam) travaille en partenariat avec les collectivités pour en révéler toutes les potentialités.

Gare Saint-Charles, pivot du développement de la Métropole Aix-Marseille-Provence

Avec 12 millions d'usagers annuels, la gare Saint-Charles est le premier pôle d'échanges de la Région Sud, elle permet d'aller partout en France, en région et dans la métropole... en train, en car, en métro, à vélo, à pied. C'est le pôle d'échanges métropolitain par excellence. La traversée rapide de Marseille rendue effective par la gare souterraine confortera la place de la métropole au cœur de l'arc ferroviaire méditerranéen, de Barcelone à Gênes, qui bénéficiera de plus de trains rapides vers Paris, Montpellier, Nice, l'Espagne, l'Italie, le nord de l'Europe... L'espace régional proche sera également bénéficiaire, que ce soit pour les liaisons TGV (entre le Var et Aix TGV, Avignon TGV ou encore Valence TGV) ou par la création d'un axe ferroviaire régional rapide de Toulon à Arles desservant toutes les grandes portes de la métropole (Aix TGV, Saint-Charles, Vitrolles aéroport) et connectant ses bassins Ouest et Est, à Miramas et Aubagne.

Le projet de gare souterraine donne les marges de manœuvre nécessaires pour construire un projet de mobilité permanente. Il s'agit d'une brique essentielle de l'agenda de la mobilité d'Aix-Marseille-Provence Métropole. Le projet permet également d'accueillir les efforts de la Région pour l'augmentation de l'offre, par la modernisation de certains grands corridors ferroviaires, comme la ligne Marseille-Gardanne-Aix ou encore les



voies du littoral. L'objectif pour la mise en service de la gare souterraine est 2030. « *Ambitieux, unique et indispensable, ce projet révolutionnera le système de transports métropolitain, régional et national. Il permettra la métamorphose du cœur de la métropole Aix-Marseille-Provence en reliant le centre-ville historique marseillais et Euroméditerranée. La gare Saint-Charles deviendra alors un élément urbain clé, à la fois traversant, structurant : un véritable morceau de ville* », souligne Laure-Agnès Caradec, Présidente de l'Agam.

Renforcer l'intermodalité du principal pôle d'échanges de la Région Sud

Outre la fonctionnalité ferroviaire, le pôle d'échanges multimodal Saint-Charles est également une double station de métro, une gare routière, une porte urbaine vers le centre de Marseille.

Face au potentiel doublement de ces flux à l'horizon 2040, il est fondamental de penser dès maintenant au renforcement de la desserte intermodale du pôle d'échanges de demain.

Avec la partie souterraine, le système global de la gare aujourd'hui concentré sur deux façades s'ouvrira à 360 degrés sur les quartiers alentour, avec la création de deux nouveaux parvis côté boulevard National, et de passages souterrains reliant les secteurs, faisant de la gare un véritable lieu de vie traversant.

Un levier de développement au cœur de la métropole

Le volet infrastructure n'est pas une finalité mais une composante essentielle d'un grand projet urbain qui associe une ambitieuse démarche de rénovation urbaine, la réalisation d'équipements d'échelle métropolitaine et de quartier et la mise en place de nouveaux transports collectifs lourds.

Au-delà de sa fonction de mobilité, la gare doit participer, comme quartier et lieu de vie, au développement urbain du cœur de la métropole, en trinôme avec l'hypercentre et l'opération d'intérêt national Euroméditerranée. La Ville de Marseille et la Métropole Aix-Marseille-Provence ont engagé une démarche de développement urbain et de valorisation des quartiers avoisinants, le projet urbain « Quartiers Libres Saint-Charles Belle de Mai ».

Les réalisations récentes autour de la gare Saint-Charles témoignent clairement de ces tendances d'évolution : la friche la Belle de Mai, le Pôle Média, le développement d'Aix-Marseille Université, le projet de développement des casernes du Muy sur plus de 7 hectares.

Afin de révéler ces potentialités, l'Agam a organisé un séminaire (« Avenir en gare ») et publié une étude avec la Métropole AMP et la Ville de Marseille. ■

Test tiré de l'étude de l'Agam réalisée avec la Métropole Aix-Marseille-Provence et la Ville de Marseille : www.agam.org/fileadmin/ressources/agam.org/MEMBRES/AG-CA/2018_01/Gare_St-Charles.pdf

Lien vers le contenu du séminaire : www.agam.org/fileadmin/ressources/agam.org/agence/manifestation/Mobilite_durable/Synth%C3%A8se_A5.pdf



LYON

La transformation de la gare Part-Dieu

[Par **Agnès Goux**, responsable diffusion et valorisation, UrbaLyon]

La gare Part-Dieu est le principal point d'entrée dans le cœur métropolitain lyonnais, mais aussi dans l'un des plus grands centres commerciaux d'Europe et dans un quartier comptant notamment 2 500 entreprises. Bâtie en 1983 pour 35 000 usagers par jour, elle en accueille déjà 120 000, et sans doute 175 000 d'ici 2030. S'y ajoutent, à proximité immédiate, les usagers des transports en commun, dont le flux est estimé à 300 000 montées / descentes par jour dans 12 ans.

Les transformations engagées s'inscrivent dans un projet urbain à grande échelle qui concerne l'ensemble du quartier. Elles doivent décongestionner la gare aux heures de pointe et faciliter l'accueil de tous : métropolitains, voyageurs, chaland, salariés, riverains...

Mieux accueillir les usagers de la gare

Le chantier permettra le doublement de la gare et l'amélioration des services aux voyageurs par la lisibilité et l'intelligibilité des espaces, la signalétique dynamique, la sonorisation et le confort d'attente. Il comprend également la construction d'une 12^e voie à quai pour augmenter la capacité d'accueil, fluidifier les circulations et améliorer la régularité des trains. La désaturation des quais passe également par la création de nouveaux accès depuis la voirie publique.

La gare et le pôle d'échange multimodal de la Part-Dieu, c'est chaque jour :

- 120 000 usagers dans la gare, dont 30 000 en simple traversée,
- 400 TER, 150 TGV et un tram-train cadencé au ¼ d'heure pour l'aéroport
- 170 000 usagers des transports en commun urbains / interurbains
- 1 ligne de métro, 3 lignes de tramway, 16 lignes de bus et une gare routière
- 25 stations de vélos en libre-service à proximité
- 500 000 déplacements à pied autour du Pôle d'Echange Multimodal

Améliorer l'accessibilité et l'intermodalité

La transformation de la gare et celle du pôle d'échanges s'inscrivent dans un vaste projet qui vise également à rendre les espaces publics et les cheminements piétons plus agréables, à améliorer la



© SPL Lyon Part-Dieu / Archigraphi

Le réaménagement de la gare et du pôle d'échanges multimodal de la Part-Dieu.

desserte en transports en commun, à favoriser le recours au vélo, à repenser la circulation automobile et l'offre de stationnement. Elle implique le réaménagement complet de la place Béraudier, sur laquelle s'ouvre l'entrée principale de la gare.

Pour les piétons, des cheminements plus simples seront proposés en favorisant notamment les traversées Est-Ouest du quartier, hors traversée de la gare. L'amélioration portera également sur les possibilités de stationnement des vélos, avec 2 000 places proposées en station. Des voies cyclables plus confortables seront réalisées dans les rues adjacentes. La ligne B du métro sera automatisée et sa fréquence renforcée. La capacité des lignes de tramway sera elle aussi augmentée, ainsi que celles des lignes de bus, qui desserviront mieux l'ensemble du quartier. Le stationnement fera l'objet d'un rééquilibrage Est-Ouest avec notamment la création d'un parking public sous la place Béraudier.

Conforter l'attractivité du quartier de la Part-Dieu

Les projets de réaménagement de la gare et du pôle d'échange s'intègrent dans le projet directeur et le principe de « réinvention » du quartier de la Part-Dieu préconisés par l'AUC (agence d'architecture

et d'urbanisme), dont les objectifs sont de rendre l'ensemble à la fois plus pratique, plus fonctionnel et plus agréable à vivre. Alors que de nombreux projets contribuent déjà à marquer la transformation du quartier, une nouvelle tour d'une hauteur de 170 mètres (To-Lyon, dessinée par l'architecte Dominique Perrault) viendra compléter la silhouette urbaine du quartier de la Part-Dieu, avec un programme immobilier fédérant des commerces, des services, du tertiaire et de l'hôtellerie. Son socle actif constituera la partie Sud de la place Béraudier.

La SPL (Société publique locale) Lyon Part-Dieu assure la maîtrise d'ouvrage, la stratégie et la mise en œuvre du projet, en coproduction avec les investisseurs, promoteurs, architectes et utilisateurs du quartier (habitants, entreprises, salariés). Elle intervient notamment sur l'aménagement urbain et les travaux, l'animation économique, la communication et la concertation. ■



Le réseau cyclable et les points stationnements des vélos du quartier de La Part-Dieu.

© Etudes CITEC / SPL Lyon Part-Dieu



SAINT-OMER - FLANDRE INTÉRIEURE

La Station : la gare comme pivot d'un projet urbain structurant

[Par **Eugénie Ruckebusch**, chargée d'études mobilités - espaces publics, AUD Pays de Saint-Omer - Flandre Intérieure]

Depuis 2017, l'Agence d'urbanisme et de développement du Pays de Saint-Omer – Flandre Intérieure (AUD) accompagne la Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer, en lien avec le Conseil Citoyen, à la définition et la mise en œuvre d'un projet urbain structurant autour de la gare de Saint-Omer réhabilitée en La Station.

Au sein du pôle urbain, ce quartier se situe à l'interface entre le Site Patrimonial Remarquable et le Marais Audomarois classé réserve de biosphère par l'Unesco. Il comprend un îlot reconnu d'intérêt régional par l'Agence Nationale de Renovation Urbaine (Anru). Le projet urbain fait l'objet d'orientations stratégiques au SCoT visant à conforter le quartier de gare comme l'un des fers de lance de la mutation économique du territoire en y développant des lieux d'innovation et d'acculturation aux nouvelles technologies, et en facilitant son accessibilité par tous les modes de déplacement. En valorisant un espace stratégique offrant des connexions efficaces aux systèmes métropolitains ce projet s'inscrit dans les ambitions portées au niveau régional au travers notamment du Sradet. Le PLUI de l'agglomération confirme l'objectif de reconquête du quartier au profit du développement de l'habitat avec la réalisation a minima de 400 logements. Il réaffirme sa vocation économique en permettant l'émergence d'une offre immobilière à vocation tertiaire, l'implantation d'entreprises artisanales et d'activités touristiques.

Les démarches de concertation menées avec les partenaires et les habitants ont permis de définir un scénario de développement qui s'articule autour de trois grands principes : valoriser l'héritage patrimonial, inscrire le site dans les transitions actuelles et recréer du lien autour du canal.

Autour de la Station - gare transformée en pôle éco-numérique et de services (fablab, coworking, pôle mobilités, commerces, etc.) - et à l'appui du canal - support d'un parc urbain, d'une eurovéloroute, d'activités sportives et économiques -, quatre périmètres d'inter-

vention de requalification foncière et immobilière sont identifiés. Le site de la « halle aux choux », lieu historique du stockage des marchandises transportées en train, va retrouver une vocation économique par la réhabilitation de la halle pour l'accueil d'activités tertiaires. Le foncier libéré des activités ferroviaires permettra de développer une offre contemporaine d'habitat intermédiaire

et de maisons de ville dont l'implantation devra permettre de préserver des ouvertures vers le canal. Le second périmètre est celui de la « filature », quartier émergent articulant activités artisanales, implantées dans une ancienne fabrique de toile de jute. Dans la continuité, le foncier disponible permettra l'implantation d'ateliers avec showroom. L'habitat y sera développé aux abords du canal qui accueillera également un espace de biodiversité. « La cavalerie », faisant écho aux anciennes fonctions militaires du site, est un secteur en cours de requalification pour développer l'offre de logements. Enfin, « les quais », en secteur Anru, correspondent au quartier historique portuaire. L'objectif y est de reconquérir les espaces publics en favorisant le rapport à l'eau et en développant de nouveaux usages. Le projet permettra aussi d'y résorber l'habitat ancien dégradé et les friches urbaines pour produire une



© AUD Pays de Saint-Omer - Flandre Intérieure

nouvelle offre de logements. Deux opérations de restructuration de l'îlot sont particulièrement identifiées. Elles permettront d'ouvrir le quartier, de connecter les quais dans une logique de déplacements doux et d'y maintenir et développer de l'activité économique.

Le plan guide de composition urbaine réalisé par l'AUD, accompagné de fiches de recommandations, sert aujourd'hui de référence dans les échanges avec les partenaires de l'Anru et plus largement dans les négociations relatives à la mise en œuvre du projet. Il contribue, par exemple, au dialogue foncier pour la résorption des friches, avec l'Établissement public foncier, la SNCF ou encore les aménageurs et investisseurs. Le quartier fait par ailleurs l'objet d'un projet Interreg, nommé *Cool Towns*, porté par l'agglomération et l'AUD. Il vise à traiter les îlots de chaleur pour s'adapter au changement climatique. ■

OISE-LES-VALLÉES

Du quartier industriel au quartier urbain : un nouveau design des politiques publiques ?

[Par **Pascale Poupinot**, déléguée générale, OLV]

Depuis 30 ans le quartier-gare de Creil se paupérise, même s'il est traversé chaque jour par 20 000 voyageurs venus prendre le train. À l'occasion de l'arrivée de la liaison ferrée Roissy-Picardie (TGV/TER), sa mutation est envisagée ; mais elle est confrontée à une multiplicité d'acteurs et à la temporalité des projets, ce qui nécessite d'inventer de nouveaux outils en particulier de stratégie foncière, d'envisager un urbanisme transitoire et de mettre en place les conditions d'un nouveau design des politiques publiques.

Un projet urbain ambitieux pour valoriser la gare

Localisée dans le sud de l'Oise, à deux pas de l'Île-de-France, la gare de Creil se situe au cœur d'une étoile ferroviaire à cinq branches permettant aux habitants de l'agglomération de bénéficier d'excellentes liaisons vers Paris, mais uniquement en TER depuis le 1^{er} janvier 2019.

Cette desserte sera renforcée par la liaison Roissy-Picardie qui constituera une sixième branche reliant Creil à l'interconnexion LGV et à l'aéroport international Roissy-Charles de Gaulle en une vingtaine de minutes.

Le projet urbain consiste à transformer le quartier autour de la gare actuelle, qu'il s'agit d'ouvrir de l'autre côté des voies pour faire un cœur d'agglomération sur 200 hectares, accueillant aussi bien des activités (plutôt tertiaires) que du logement. De nombreux projets ferroviaires doivent aussi s'intégrer dans ce morceau de ville qu'est le quartier-gare (développement du fret, des lignes voyageurs, bases de travaux pour les grands chantiers en Île-de-France...).

De nombreux acteurs pouvant avoir des objectifs contradictoires et non pérennes

Depuis 2009, les acteurs de l'aménagement (intercommunalités et villes) comme ceux de la mobilité en particulier ferroviaire (SNCF, Région) ont signé un protocole pour s'informer mutuellement des projets des uns et des autres et participer en commun à la transformation du quartier.

Ceci semble indispensable en raison de la complexité des stratégies des différents acteurs :

- Le gouvernement et l'Etat font réguliè-

lièrement évoluer la liste des grands projets d'infrastructure : la liaison voyageurs TGV/TER Roissy Picardie fait partie des projets qui sont prioritaires puis deviennent secondaires, comme le développement des lignes fret (projet d'autoroute ferrée abandonné ou mis

en sommeil jusqu'à une autre décision).

- Les propriétaires fonciers se désintéressent de leurs propriétés ou sont au contraire à l'affût de la transformation, espérant voir augmenter la valeur de leur bien.
- Les collectivités ne peuvent se rendre propriétaires des 200 hectares, d'autant que des entreprises et industries possédant une grande partie du foncier ne peuvent pas être déplacées facilement.
- Les marchés de l'immobilier (logement et activités économiques) peuvent évoluer et se retourner en dix ans.
- Une équipe d'urbanistes a élaboré un plan-guide sur les 200 hectares mais son contrat s'est terminé avant l'arrivée du TGV/TER.

Les usagers/clients du train à solliciter plus souvent

Les 20 000 voyageurs/jour qui traversent la gare pour prendre le train, principalement vers Paris, n'envisagent pas d'utiliser un autre mode de déplacements même s'ils subissent régulièrement des retards. Des enquêtes de satisfaction



© OLV

sont régulièrement réalisées, ainsi que des études sur les besoins des usagers. Pourtant, ces voyageurs ne voient pas vraiment le quartier se transformer et ne comprennent pas pourquoi le délai de réalisation est aussi long.

L'agence d'urbanisme des vallées de l'Oise : des rôles successifs et différents

L'agence d'urbanisme Oise-les-Vallées a joué plusieurs rôles, mais en particulier celui d'ensemblier des politiques publiques. Actuellement elle travaille sur le récolement du plan-guide Gare cœur de ville et d'Action Cœur de ville, avec également les problématiques de SNCF et de stratégie foncière. Du concepteur à l'utilisateur, en passant par les élu(e)s, les propriétaires et les aménageurs/promoteurs, tous les acteurs de l'aménagement se croisent dans le quartier-gare sans avoir les mêmes contraintes, et particulièrement la même temporalité, ce qui fait que l'utilisateur peut attendre des années avant de voir ses conditions de mobilité améliorées. ■



ÎLE-DE-FRANCE

Articulation entre gares et quartiers de gare : la méthode node-place

[Par **Sophie Laurent**, département mobilité et transports, IAU ÎdF]

Les quartiers de gares sont des points majeurs de l'articulation ville-transport et jouent un rôle central dans la construction d'une ville compacte, favorable aux transports alternatifs à l'automobile. En Île-de-France, les documents d'urbanisme fixent des objectifs particuliers autour des gares. Mais quelles sont les dynamiques à l'œuvre aujourd'hui sur ces territoires ?

Une méthode objective d'analyse de l'articulation ville-transport

Pour apporter une base de discussion et de travail solide aux acteurs régionaux, l'IAU-ÎdF a élaboré un outil de classification des 399 gares franciliennes¹, appuyé sur la méthodologie node-place² qui caractérise le rapport gare / quartiers de gare par le croisement de deux indicateurs synthétiques :

- **node** : intensité du nœud de transport, agrégeant des données sur le niveau de desserte, la fréquentation de la gare, son accessibilité, son rayonnement ;
 - **place** : intensité du quartier de gare, avec deux rayons de 800 m et 2 000 m autour de la gare, agrégeant des données sur la densité de population et d'emplois, le type d'urbanisation, le nombre et le type d'équipements, etc.
- Chaque couple est positionné de manière objective par rapport à une médiane et par rapport aux autres couples gare/

quartier de gare, ce qui permet de les classer en cinq familles : trois représentant des situations d'équilibre (modéré, fort ou intense), les deux autres caractérisant les situations de déséquilibre, soit avec prédominance du nœud de transport (node), soit avec prédominance du quartier de gare (place).

Etat des lieux en Île-de-France

La classification a permis de dresser un premier bilan de la situation francilienne, qui apparaît assez équilibrée. L'intensité du quartier de gare et celle du nœud de transport sont dans la plupart des cas cohérentes, dans un rayon de 800 m comme de 2000 m, l'aménagement du quartier et l'intensité du nœud de transport s'étant mutuellement ajustés au cours du temps. Un des enjeux pour demain pourrait être le maintien de cet équilibre, notamment là où des projets majeurs sont prévus, comme par exemple autour du Grand Paris Express.

de progrès potentielles dans de nombreux quartiers de gare.

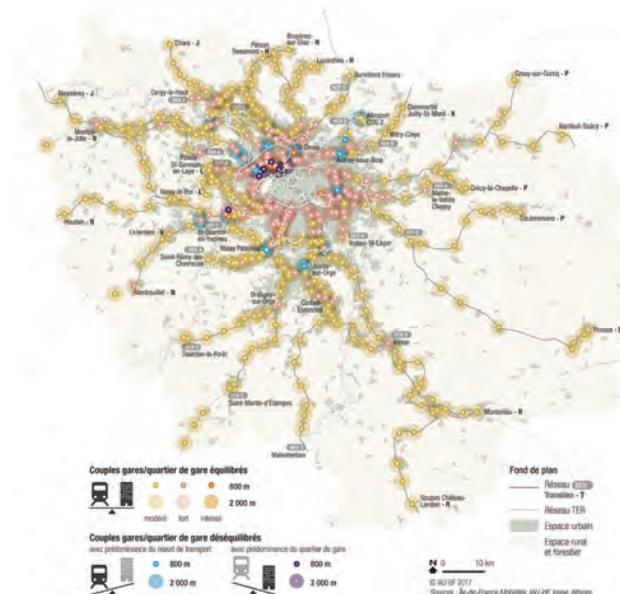
Enfin, les points de déséquilibre semblent liés à une situation locale spécifique : parmi la dizaine de cas de prédominance du nœud de transport, la plupart sont des pôles majeurs de transports collectifs de petite ou de grande couronne, véritables hubs franciliens, répartis tout autour de Paris. Il serait intéressant de regarder de plus près les potentiels de développement et d'agir pour soutenir les projets dans ces quartiers. Les quelques cas de prédominance du quartier de gare peuvent s'expliquer par leur localisation à proximité de Paris et de la Défense. Ce type de déséquilibre pourrait être diminué par un travail sur l'espace public pour améliorer les rabattements et le rayonnement du nœud de transport.

Une analyse à enrichir par la réalité du terrain

L'analyse quantitative node-place est complétée par une analyse urbaine par quartier. Elle permet de nuancer les résultats du classement par les caractéristiques détaillées de la situation existante. Elle permet aussi une approche de la situation future à travers l'analyse des projets urbains et de transport programmés, qui peuvent augmenter soit l'intensité du nœud de transport, soit celle du quartier de gare, allant jusqu'à créer un éventuel déséquilibre ou accentuation d'un déséquilibre existant.

La combinaison de l'approche quantitative globale et de l'analyse urbaine constitue une solide base de dialogue entre les acteurs du développement urbain, qui permet de repérer les enjeux généraux et locaux, afin de mieux cibler les actions d'intensification urbaine dans les quartiers de gares.

Second enseignement, l'équilibre modéré est largement majoritaire. Très peu de couples gare/quartier de gare de niveau « intense » apparaissent, même en zone dense, et modérée au-delà. Étant donné les enjeux de densification régionaux, en particulier en matière de construction de logements, ce constat met en lumière des marges



Une approche de l'articulation ville-transport dans les quartiers de gares franciliens.

1. Gares hors métro et hors Paris et la Défense.
2. Définie par Bertolini et Spit en 1998.

PARIS

Les mutations urbaines en cours liées au Grand Paris Express : des projets sur plus de 20% de la surface des quartiers de gare de la Ligne 15 Sud

[Par **Stéphanie Jankel**, pilote des études habitat, économie et commerces, Apur]

Dans les 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud du Grand Paris Express, qui reliera en 2025 Pont de Sèvres à Noisy-Champs, de profondes transformations sont à l'œuvre dans la perspective de l'arrivée du métro du Grand Paris. Au total, 6 millions de m² y sont programmés au sein de 80 projets, dont 4 millions restent à venir. Ces projets entraîneront d'ici 10 ans la réalisation de 33 000 logements, 1,4 million de m² de bureaux, et près de 0,9 million de m² d'autres surfaces d'activités.

L'étude menée en partenariat avec la Société du Grand Paris (SGP) et la DRIEA vise à montrer comment les 68 quartiers de gare du Grand Paris Express participent d'un projet d'ensemble dans lequel chaque quartier contribue, ou doit contribuer à terme, aux grands objectifs des politiques publiques qui sont au cœur du Grand Paris : mixité fonctionnelle et rééquilibrage territorial, accélération de la construction de logements ; mixité sociale et réduction des inégalités ; engagement environnemental et innovation au service de la ville zéro carbone ; accessibilité et l'embellissement des espaces publics et nouveaux modes de faire.

Une densification en cours avec une progression de la mixité fonctionnelle et sociale

Dans les quartiers de gare de la ligne 15 sud, la mixité fonctionnelle progresse notamment sous l'effet des 80 nouveaux projets, qui contribuent à fabriquer un tissu urbain moins résidentiel qu'auparavant. Aujourd'hui la fonction résidentielle est prédominante dans les quartiers de gare : 65% des surfaces bâties sont

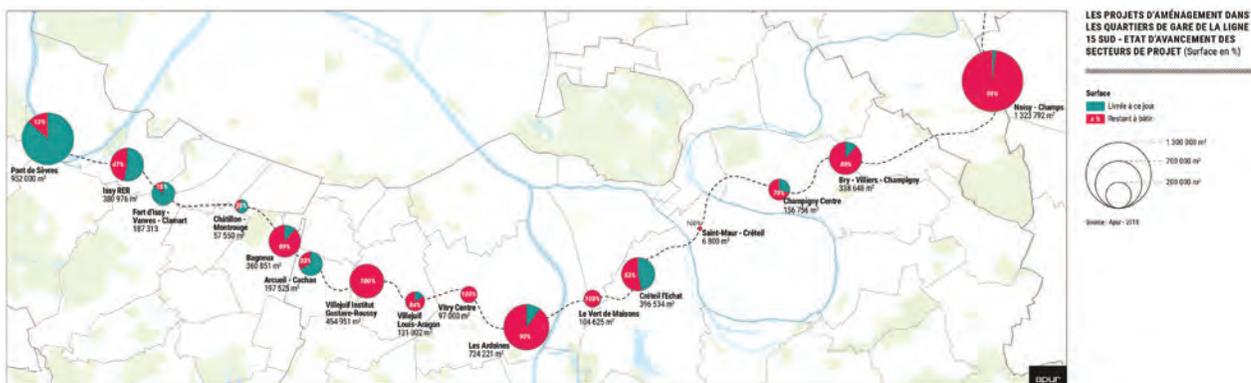
dédiées au logement et 35% aux activités. Dans les nouvelles opérations analysées, la programmation est équilibrée avec la moitié des surfaces consacrées à l'habitat et l'autre moitié aux activités. Les nouvelles surfaces d'activités se répartissent entre bureaux (60%), équipements (16%), commerces (8%), hôtels (3%) et autres activités (12%). Les quartiers de gare se densifient ce qui permet la construction d'une offre nouvelle de logements. Les taux de construction y sont en moyenne 2,5 fois plus élevés que dans leur(s) commune(s) de rattachement. Et le rythme de construction s'accélère par rapport aux années précédentes. Les mutations en cours dans les quartiers de gare sont également porteuses à terme d'une réduction des inégalités sociales. Cette tendance repose sur 3 leviers différents : des gains d'accessibilité pour les ensembles de logements sociaux aujourd'hui enclavés, une production de logements sociaux importante et diversifiée (catégorie de financement, taille des nouveaux logements) et une meilleure desserte des équipements métropolitains actuels comme l'Institut Gustave Roussy ou la

Cité Descartes à Champs-sur-Marne. Aujourd'hui, 30% environ des logements situés dans les quartiers de la ligne 15 sud sont des logements sociaux et l'offre sociale nouvelle est plus diversifiée qu'auparavant, notamment en direction des étudiants et des jeunes actifs.

L'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express

De 2013 à 2018, plus de 90 documents (monographies par quartier, analyses croisées par ligne et études thématiques) ont décrit finement les quartiers de gare du Grand Paris Express. Cette photographie de départ a permis de révéler la diversité des quartiers de gare, avec leurs atouts et leurs faiblesses. En 2019, une nouvelle séquence de l'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express, mis en œuvre par l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur), porte sur les transformations urbaines en cours et à venir dans les quartiers de gare. ■

Lien vers l'étude : www.apur.org/fr/nos-travaux/mutations-urbaines-quartiers-gare-ligne-15-sud



Un décalage entre l'ouest et l'est de la ligne : Dans les 16 quartiers de gare de la ligne 15 sud du Grand Paris Express, la majorité des 6 millions de m² prévus restent à venir. 70% des surfaces seront livrées progressivement de 2020 à 2035. Un quartier de gare est défini par un rayon de 800 m² autour de la future gare.



ÎLE-DE-FRANCE

L'observatoire territorial et des quartiers de gare d'Eole

[Par **Jérôme Bertrand**, département mobilité et transports, IAU ÎdF]

La SNCF porte plusieurs projets d'infrastructures nouvelles en Île-de-France. Consciente des enjeux de la mise en cohérence du développement urbain autour de ces projets, en particulier aux abords des gares, la SNCF, en partenariat avec l'IAU Île-de-France, a souhaité mettre en place un observatoire des territoires traversés et desservis par Eole.

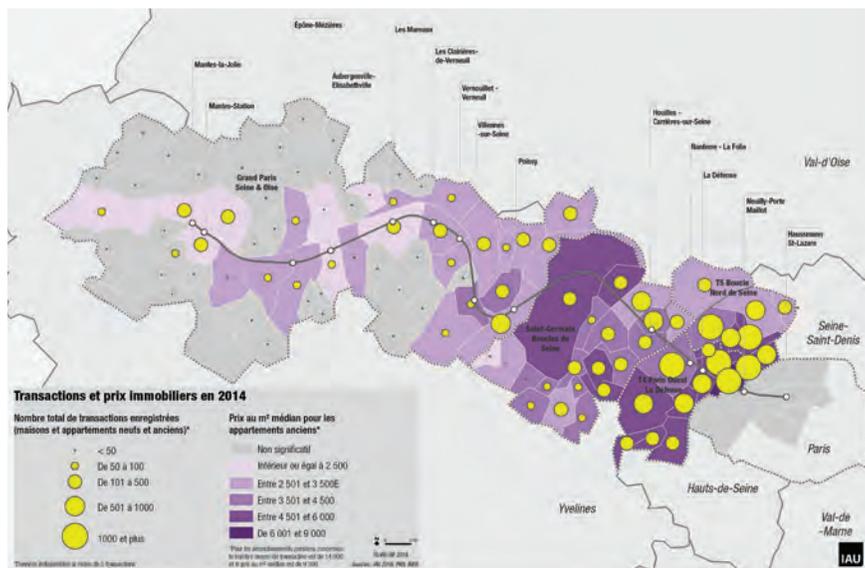
Le projet Eole, le renforcement de l'accès à l'emploi et du maillage territorial et régional

Ce projet de prolongement vers l'ouest de la ligne E du RER, en cours de réalisation, comporte la création de 8 km d'infrastructure souterraine et trois nouvelles gares (Neuilly - Porte Maillot, La Défense, Nanterre La Folie) ainsi que le réaménagement de 47 km de voies existantes et de 10 gares. 620 000 voyageurs sont attendus chaque jour après sa mise en service complète, prévue à l'horizon 2024. Ce projet d'un coût d'investissement de plus de 3,7 milliards d'euros facilitera l'accès aux principaux pôles d'emploi franciliens, délestera la ligne A du RER à Paris et le réseau Saint-Lazare, améliorera particulièrement la desserte de l'opération d'intérêt national Seine-Aval, entre Poissy et Mantes-la-Jolie, et constituera ainsi un nouveau lien territorial.

L'observatoire Eole, un outil multi-scalaire de la connaissance

Mis en place en 2016, cet observatoire répond à un double objectif :

- appréhender la transformation des territoires concernés avant et après l'ouverture de la ligne afin d'éclairer les décideurs locaux et les acteurs économiques sur les enjeux d'évolution urbaine et sociale de leur territoire ;
- alimenter la démarche d'évaluation a posteriori imposée par le code des transports (article L.1511-6) qui prévoit un bilan jusqu'à cinq ans après la mise en service. Les données de l'observatoire permettront de mieux mesurer des effets directs ou indirects de l'arrivée d'Eole sur l'urbanisation, la composition sociale des habitants, la construction immobilière et la situation économique des territoires.



L'observatoire caractérise au mieux les spécificités des territoires desservis par Eole, positionnés dans le quadrant ouest de l'espace régional, en portant l'analyse à la fois sur l'urbanisation, les profils sociodémographiques des habitants, les différentes composantes de l'habitat, les dynamiques résidentielles et économiques, et les pratiques de mobilité. Cet observatoire territorial est enrichi de 13 portraits des quartiers de gare Eole qui présentent le plus finement possible leur environnement urbain et économique. L'analyse met aussi en perspective la situation existante au regard du développement régional.

Cet outil de compréhension des dynamiques territoriales a permis de qualifier les différences de développement local ainsi que les enjeux perçus avant l'arrivée d'Eole. L'observatoire souligne les axes de développement ou de rééquilibrage qu'il paraît nécessaire de soutenir pour bénéficier pleinement des effets positifs du projet Eole. Après le premier point réalisé en 2017, l'observatoire permettra de suivre, tous les trois ans jusqu'en 2027, les impacts de l'arrivée d'Eole sur

les prix immobiliers, les dynamiques de construction et de peuplement sous les effets de la métropolisation, la réduction des disparités sociales, la diversification du développement économique, l'articulation entre les projets urbains et les politiques de déplacements, ou bien encore le rayonnement des polarités urbaines des territoires.

Une démarche territoriale anticipatrice

Cette base d'information très complète et cartographiée a ainsi été constituée pour susciter le débat et alimenter les échanges avec les acteurs des territoires. En parallèle, la SNCF a encouragé la création du « Club Eole Vallée de la Seine », qui est un lieu informel d'information et de dialogue, à l'image des « Clubs TGV ». Ce club permet de mobiliser à la fois les acteurs économiques et les décideurs publics dans le but de faciliter l'anticipation des effets de cette nouvelle offre de transport, d'engager des actions complémentaires, d'accélérer ou d'enrichir des projets existants et de promouvoir l'attractivité territoriale. ■

TOULOUSE

Pôle d'échanges des Arènes, un enjeu de centralité métropolitaine

[Par **Frédéric Toupin**, directeur stratégies territoriales et mobilités et **Jérôme Ionesco**, responsable du pôle projet urbain, Aua/T]

La petite gare ferroviaire de Saint-Cyprien – Arènes, née au XIX^e siècle dans les faubourgs de Toulouse, est progressivement devenue le deuxième pôle d'échanges multimodal de l'agglomération avec notamment l'arrivée du métro, d'un parking relais et du cadencement ferroviaire – le premier en France - vers Colomiers en 1993, du tramway T1 en 2010, puis T2 vers l'aéroport en 2015 et de lignes de bus importantes.

Ce pôle devrait être support d'une centralité métropolitaine à l'échelle de la rive gauche de la Garonne. Cette stratégie territoriale est identifiée dans les documents de planification, qui visent à renforcer l'armature des polarités, à doter l'agglomération de pôles d'échanges péricentraux pour mieux organiser un système de transport maillé et à mettre en connexion les différentes échelles territoriales. Cette ambition est aussi légitimée par la proximité de grands équipements (lycées, cliniques, supermarché, Zénith) et de quartiers bien identifiés. Néanmoins, un aménagement très « fonctionnaliste » du pôle d'échanges, des coupures urbaines importantes (voie ferrée, barre d'immeuble, trémie routière) et des unités foncières de grande taille ont engendré un espace peu qualitatif, peu perméable et qui ne rayonne guère sur son environnement. Toulouse Métropole a sollicité l'aua/T pour engager un dialogue territorial avec les acteurs concernés par ce secteur stratégique.

L'atelier de composition urbaine, outil de maïeutique pour une vision partagée du site des Arènes

L'atelier de composition urbaine est un dispositif animé par l'aua/T qui traite de territoires à enjeux, identifiés avec Toulouse Métropole, en amont de toute démarche opérationnelle. L'agence consulte les acteurs, mobilise une expertise et anime un atelier qui vise à partager des éléments d'analyse, à formaliser une vision stratégique du site et à dégager des principes d'aménagement.

L'organisation d'un atelier de composition urbaine a été particulièrement adaptée à la complexité du site des Arènes, pour lequel les différents acteurs institutionnels en charge des transports, de l'habitat, des équipements, des commerces ont pu échanger sur leurs projets, contraintes, objectifs. La méthodologie propre aux ateliers de composition urbaine, animés par l'agence, a permis d'identifier des synergies nouvelles. Ainsi, les différentes propositions techniques imaginées individuellement s'inscrivent dorénavant collectivement dans une vision globale à la bonne échelle de la centralité et participent toutes à l'objectif de désenclavement.

Un projet d'ensemble qui constitue une base de dialogue

Les éléments de projet partagés par les différents acteurs doivent permettre :

1. La création de liens entre les deux rives de la voie ferrée, en utilisant le pôle d'échanges comme maillon entre les quartiers, mieux ouvert au nord vers une esplanade qui gomme les coupures et recompose le pôle commercial pour améliorer son rayonnement et proposer une diversification (bureaux, logement, équipements) et une intensification urbaine.
2. Un développement de continuités est-ouest en réinterrogeant les limites fon-

cières des grandes unités fonctionnelles (lycée, copropriété...) et en intégrant les projets urbains proches, notamment une opération Nexity de plus de 700 logements.

3. Une recomposition du pôle d'échanges dont les choix techniques intègrent la nécessité de rayonnement vers les quartiers et de perméabilité des tissus urbains : transformation du parking relais, itinéraires piétonniers.... Une nouvelle phase a été enclenchée avec la mobilisation de l'Arep pour accompagner la collectivité sur l'évolution technique du pôle d'échanges. L'aua/T est associée à la démarche et a participé aux premiers contacts pris avec les opérateurs privés pour continuer de partager la vision stratégique du site. ■





LYON ET SAINT-ÉTIENNE

Les gares comme points d'appui du développement

[Par **Olivier Roussel**, **Sébastien Sperto**, UrbaLyon et **Ludovic Meyer**, Epures]

En 2005, le protocole d'accord pour la constitution d'un « REseau express de l'Aire métropolitaine Lyonnaise (Real) » est signé par la région Rhône-Alpes, les départements du Rhône, de l'Isère, de l'Ain, RFF et la SNCF, le Grand Lyon, les Communautés d'agglomération de Villefranche-sur-Saône, du Pays Viennois, Porte de l'Isère et le Sytral.

Ce protocole vise au renforcement de l'offre ferroviaire périurbaine autour de Lyon et précise que le développement de l'urbanisation doit s'appuyer sur les axes structurants de transport en commun. En parallèle, la valorisation de l'étoile ferroviaire stéphanoise s'engage et les gares deviennent des pôles multimodaux. La ligne de Firminy est électrifiée et les projets autour de ses gares encouragés, soutenus par une démarche de recherche franco-allemande (Bahn-Ville). En appui du protocole Real, les SCoT prévoient de canaliser le quart de la croissance démographique d'ici 2030 autour des dix branches de l'étoile ferroviaire lyonnaise. Ils préconisent la mise en œuvre de stratégies de projet urbain dans les secteurs concernés, pour accueillir au total 150 000 habitants.

Réinventer les quartiers de gare

En 2011, ce sujet est inscrit comme une priorité de la feuille de route du Pôle Métropolitain. L'appel à idées *Urbagare* est lancé afin de proposer à des concepteurs/opérateurs immobiliers d'imaginer des quartiers mixtes autour de quatre gares du réseau métropolitain : Bourgoin-Jallieu, Vénissieux, Saint-Etienne Bellevue et Vienne Estressin (cf. schéma).

Sur la base d'un cahier des charges commun et avec l'appui des agences d'urbanisme, chaque agglomération organise avec la commune concernée une consultation d'équipes pluridisciplinaires. Cette démarche collaborative innovante a permis de mettre en perspective de grands invariants autour de plusieurs thématiques. Tout d'abord, il n'y a pas un modèle de quartier de gare mais une typologie variée, tout dépendant du contexte territorial et des enjeux de programmation associés. Ensuite, les enjeux d'insertion urbaine et de mobilité nécessitent de passer d'une figure de « gare-point » à une « gare-ramifiée » afin de donner au quartier l'intensité nécessaire. Pour Sophie David, de l'Agence Tekhne : « *la notion de gare ramifiée se traduit par une imbrication extrêmement forte des réflexions sur l'urbain, l'espace public et les déplacements* ».

Il en ressort que l'enjeu majeur consiste à optimiser la programmation en trouvant un juste équilibre entre le développement d'un quartier urbain mixte et le développement des fonctionnalités et des services indissociables au fonctionnement d'un pôle multimodal. Enfin, il est nécessaire de préserver les ressources foncières disponibles, considérées dans ces contextes contraints comme de véritables terres rares.



Vue d'ensemble du projet du quartier de la gare de Bourgoin-Jallieu (avril 2019).

© Agence INTERland

santes permettant la création de véritables quartiers urbains mixtes. La mise en œuvre d'une démarche de projet sur les quatre sites sélectionnés a permis d'éprouver de nouveaux modèles de programmation et d'aménagement pour des quartiers de gare embellis, équipés et attractifs, qui font l'objet aujourd'hui de plusieurs engagements opérationnels concrets :

- Dès 2014, les conclusions de la démarche ont été intégrées en Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) dans le PLU de Bourgoin-Jallieu. En 2019, une procédure de ZAC a été engagée, étant considérée comme l'outil opérationnel adapté aux ambitions de ce projet ;
- Le projet urbain *Vienne Sevenne* a été également inscrit en OAP au PLU de Vienne en 2019 ;
- Il est envisagé d'intégrer dans le PLU de Saint-Etienne Métropole une réflexion particulière concernant l'ensemble des quartiers de gare et la production d'OAP spécifiques ;
- En 2018, la SNCF a engagé, la construction d'un technicentre industriel, dénommé « *l'atelier du futur* », sur le quartier de la gare de Vénissieux, tandis que la Métropole de Lyon et la commune élaborent une étude de cadrage urbain pré-opérationnelle autour du pôle d'échange multimodal. ■

De la vision stratégique à la mise en œuvre opérationnelle

Urbagare a confirmé de manière objective que les secteurs identifiés disposaient de capacités d'accueil suffi-

© Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise



Les acteurs de l'appel à idées : une maîtrise élargie et des équipes pluridisciplinaires.

AMIENS

Recomposition du quartier de la gare à Corbie : stratégie territoriale et projet urbain

[Par **Nicolas Delbouille**, directeur d'études planification et projet urbain, Aduga]

Corbie constitue avec Fouilloy le pôle majeur de la Communauté de communes du Val-de-Somme. La gare de Corbie, qui bénéficie d'une fréquentation importante (plus de 1 500 montées et descentes par jour en 2017) et d'une réelle proximité au centre-bourg, est l'héritage de la station du XIX^e siècle qui avait surtout une vocation économique et alimentait les usines textiles voisines. Cette origine industrielle explique probablement pourquoi aujourd'hui encore, à 10 minutes à pied du centre-ville, la gare reste si peu connectée au tissu urbain.

Le PLU intercommunal du Val de Somme, seul « engagé volontaire » dans la démarche AUOR1 de l'ex Région Picardie, inscrit au cœur de son projet d'aménagement et de développement durable l'impérieuse nécessité de renforcer l'attractivité des polarités du Val de Somme desservies par le rail et de valoriser le rayonnement des gares au bénéfice des habitants mais également de l'accessibilité touristique.

Le scénario de recomposition retenu par les élus établit un véritable dialogue urbain entre la gare SNCF et le centre-ville de Corbie, mais aussi avec le pôle d'équipements et services de « l'Enclos » (site historique de l'Abbatiale), ainsi qu'avec les espaces naturels de la Vallée de la Somme inscrits dans le grand projet touristique du Conseil départemental.

Au pied de la gare, le stationnement automobile « improvisé » est déplacé grâce à la délocalisation préalable de la déchetterie intercommunale. Ces emprises publiques libérées permettent l'aménagement d'une véritable place de la Gare et le rééquilibrage des usages au bénéfice des circulations douces (espaces piétons, piste cyclable, dépose minute...). L'organisation de ce nouvel espace public repose également sur l'implantation d'un ensemble

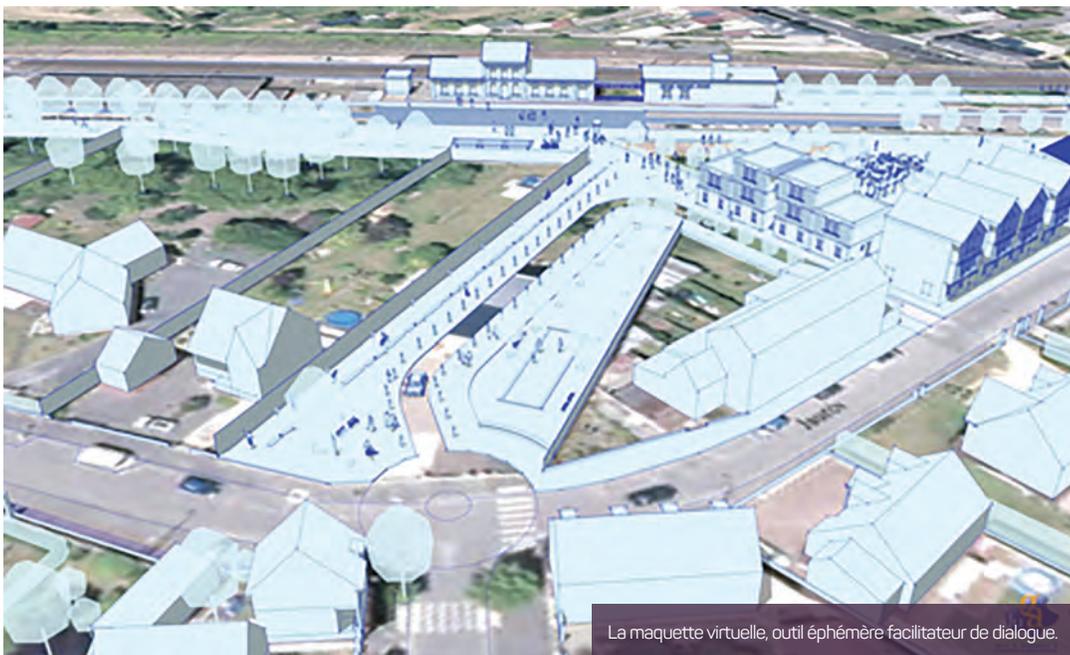
immobilier, offrant à la fois logements et locaux de services, et pour lequel une nouvelle typologie, plus dense et plus contemporaine, est recherchée. Mais le cœur du projet de revitalisation s'inscrit avant tout dans la mise en place d'un « parcours résidentiel innovant » des nouveaux commerces et services de proximité, capable de provoquer les synergies centre-ville - gare et de rétablir l'attractivité de la rue Léon Curé, véritable trait d'union entre ces deux entités.

Ce projet a été élaboré par une douzaine d'élus dans le cadre du « groupe de travail renouvellement urbain » alimenté et animé par l'Aduga sur 18 mois. Cette équipe constituée en mode projet a largement favorisé la concertation commune-intercommunalité. Elle a également contribué à l'implication permanente de l'ensemble des élus du comité de suivi dans l'élaboration de la démarche d'ensemble du

PLU, en éclairant la formulation de la stratégie intercommunale par une approche projet urbain coordonnée sur un site identifié comme prioritaire.

La recomposition du secteur de la gare à Corbie intègre la volonté de situer sur la future place de la Gare, aux alentours et sur la friche textile BVR, une expression architecturale contemporaine dont les caractéristiques seront relativement éloignées des standards préexistants à l'échelle du Val de Somme. Il était donc préférable de guider ces réalisations futures par une OAP qui laisse une plus grande latitude de conception plutôt que de tenter d'adapter le règlement général du PLU intercommunal à cette singularité. ■

1. La démarche Aménagement et urbanisme orientés vers le rail (AUOR), initiée en 2009 par la Dreal Picardie, la Région et l'Ademe, visait à promouvoir des aménagements urbains qui ne s'appuient plus uniquement sur l'utilisation individuelle de la voiture, mais qui valorisent au mieux le maillage ferré.



La maquette virtuelle, outil éphémère facilitateur de dialogue.



ÎLE-DE-FRANCE

Tirer les leçons du passé pour aménager les futurs quartiers de gare du Grand Paris Express

[Par **Martin Omhovère**, directeur du département habitat et société, IAU ÎdF]

Avec 68 gares et 200 km de lignes nouvelles, le projet du Grand Paris Express (GPE) représente à la fois le doublement d'un réseau de métro essentiellement parisien et, justement par ce qu'il concerne l'agglomération dans son ensemble, l'assise la plus tangible du Grand Paris social et politique. D'une ampleur inédite, le projet cristallise l'attention des territoires et de la société civile.

L'arrivée de l'infrastructure est souvent perçue comme un facteur d'attractivité et de développement urbain, à l'image de ce qu'en attendaient ses concepteurs. Le GPE devrait susciter un nouveau cycle de développement urbain et économique, forme de contrepartie aux investissements publics réalisés pour sa construction.

Pour accompagner l'articulation des politiques de transport et d'urbanisme, l'IAU, en partenariat avec la Société du Grand Paris - maître d'ouvrage du métro -, s'est penché sur des stations et gares ouvertes au public depuis les années 1970 et prochainement interconnectées avec le GPE pour apprécier les mutations urbaines consécutives à l'arrivées des infrastructures. Ces nouvelles dessertes ont-elles contribué au développement des territoires ? Et, si cela n'a pas été le cas, quelles conditions réunir pour que le GPE suscite un dynamisme que les infrastructures actuelles n'auraient pu insuffler ? Telles sont les interrogations portées par cette étude qui restitue les enseignements émanant de dix monographies historiques

fondées sur des analyses quantitatives du développement urbain, des entretiens avec les collectivités et l'exploitation d'archives des services communaux de l'urbanisme.

L'effort réalisé pour retracer l'histoire de l'urbanisation aux abords de ces dix gares et stations de métro apporte une première conclusion : aucun lien systématique ne peut être établi entre l'ouverture d'une infrastructure de transport et le développement du territoire. Beaucoup d'autres facteurs doivent être réunis, au premier rang desquels une vision urbaine portée politiquement et ancrée territorialement. Mais pour que cela porte ses fruits, encore faut-il que le territoire soit attractif, que la programmation des projets trouve preneur. Contrairement à la desserte, l'attractivité ne se décrète pas. Sur ce point, l'étude montre que si l'infrastructure ouvre indubitablement des opportunités de développement à certains territoires, en les mettant en relation avec des espaces dynamiques et valorisés, le territoire doit être identifié comme destination pour en tirer parti.

Grâce à la mise en perspective des projets urbains, l'étude suggère un certain nombre de bonnes pratiques pour l'aménagement de quartiers de gare. Celles-ci pourraient être résumées très rapidement en «laisser place au changement». Trop souvent, la volonté ardente de voir émerger des quartiers de gare s'est traduite par des conceptions urbaines ambitieuses, mais dont la rigidité s'est révélée être un héritage lourd à porter pour les territoires. Les études de cas nous invitent à considérer trois échelles : celle de l'insertion territoriale de l'infrastructure pour limiter les coupures urbaines, celle du pôle d'échange qui doit permettre de concilier urbanité et fonctionnalité du nœud de transport et, enfin, celle du quartier pour que la trame viaire



Plaine Saint-Denis : trame viaire en 1994 et plan guide Hippodamos visant à rétablir des continuités urbaines et un maillage des espaces publics pour désenclaver le territoire.

© Hippodamos 93 « Projet urbain pour la Plaine Saint-Denis »

et les cheminements irriguent un territoire le plus large possible.

L'étude comparative des sites suggère de renouveler l'approche de l'attractivité des territoires. Une fois établi que celle-ci n'est pas acquise, elle invite les acteurs politiques et de l'aménagement à concevoir des stratégies de développement qui, plutôt que de se focaliser sur la captation de relais de croissance exogènes et de favoriser la concurrence entre territoires au sein de la métropole, cherchent à identifier les ressources propres à chaque lieu pour amorcer une dynamique urbaine. Cette démarche exige une connaissance fine des caractéristiques urbaines et socio-économiques de chaque secteur pour cerner l'éventail des possibles. Constamment soucieux d'améliorer ses expertises et ses données géographiques, l'IAU développe ses compétences pour accompagner les territoires dans la définition de stratégie de développement qui leur soient propres. ■



Au cœur de l'étude : le recueil et l'analyse des archives urbaines pour restituer l'histoire des projets. Source : Plan masse du projet initial de la ZUP de Val de Fontenay (1960), RP du PLU de Val de Fontenay, 2015.

DUNKERQUE

De nouveaux services en gare pour faciliter les déplacements

[Par **Guillaume Dubrulle**, chargé d'études mobilité, AGUR]

Dans le cadre de Transmobil, projet de coopération transfrontalière sur la mobilité en milieu rural, la Communauté de communes des Hauts de Flandre (CCHF) souhaite améliorer l'accès aux services de mobilité des habitants, en développant un réseau de « hubs ». Il est notamment prévu de réaliser des aménagements autour de trois gares : Bergues, Esquelbecq et Watten-Eperlecques. Une réflexion sur les connexions transfrontalières (transports en commun, covoiturage, vélo etc.) est également en cours.

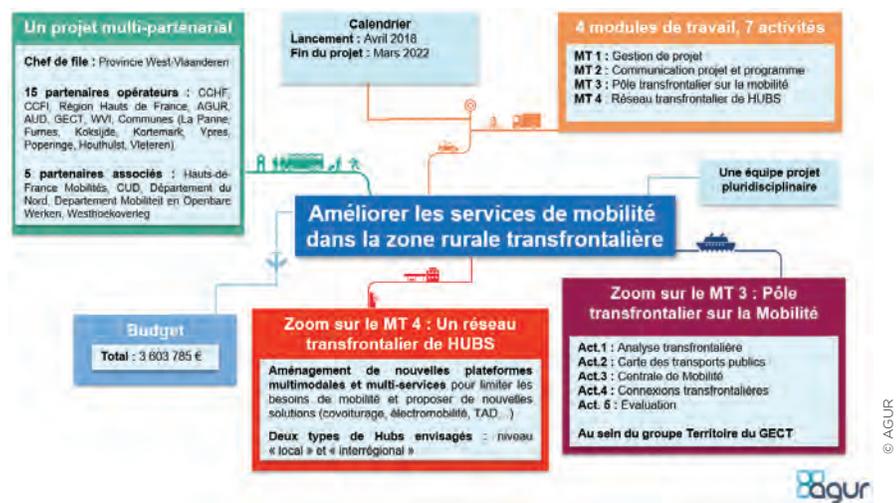
Améliorer les services de mobilité dans la zone rurale transfrontalière

Transmobil s'inscrit dans le programme Interreg V France-Wallonie-Vlaanderen. Vingt-et-un partenaires français et belges sont engagés dans ce projet dont la problématique est l'accès aux services de mobilité.

L'objectif est de développer un réseau transfrontalier de hubs, notamment via des travaux d'aménagement dans certaines gares du Westhoek transfrontalier. Ce territoire rural, où les transports publics sont peu développés, présente assez peu d'alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle. Les partenaires du projet proposeront donc de nouvelles solutions de mobilité, en premier lieu pour les personnes qui ne disposent pas de véhicule personnel, mais aussi pour celles qui souhaitent utiliser d'autres formes de mobilité.

Les hubs : plateformes multimodales et multi-services

Il s'agit de futurs points situés au centre des villages de la région frontalière, où les habitants auront accès à différentes solutions de mobilité ainsi qu'à des services sociaux et commerciaux. Il sera par exemple possible d'y louer un vélo, partager une voiture, recharger un véhicule électrique, prendre une correspondance sur le réseau de transports publics, etc. Au-delà de leur fonction de mobilité, ces pôles pourront intégrer des fonctions sociales ou économiques, par exemple une épicerie locale ou un espace de coworking. Pour répondre au mieux à leurs besoins, habitants et usagers sont impliqués dans le projet : enquêtes, ateliers de co-construction. Des actions d'information et de sensibilisation sur les nouveaux aménagements et services seront également menées.



Réinterroger les services offerts dans les gares

Le projet étudie plusieurs pistes pour favoriser l'intermodalité et développer de nouveaux services dans les gares et haltes gares : réservation de places pour le covoiturage, création et mise en valeur d'espaces de stationnement de véhicules en autopartage, autostop organisé, réparation et gonflage de vélos, informations numériques pour les voyageurs, aménagements divers pour l'accueil des usagers, stationnement vélo sécurisé, bornes multi-services...

En milieu rural, les gares ainsi réaménagées constitueront de nouveaux lieux de vie faisant ainsi office d'offre de centralité. L'enjeu est également d'améliorer les conditions de l'attente en gare grâce à de nouveaux services et animations, sachant que 37% des voyageurs TER¹ arrivent plus de 10 minutes en avance à la gare (source : SNCF Proximités, enquête connaissance des clients du quotidien, 2015).

Enfin, l'attractivité du train dépend du temps d'accès à la gare selon les différents modes de déplacements. Les nou-

veaux services devront donc améliorer son accessibilité, en prenant en compte la complexité des chaînes de déplacements et la diversité des pratiques intermodales.

Le rôle des agences d'urbanisme

Deux agences sont investies dans le projet Transmobil. L'Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque (AGUR) a pour mission d'accompagner la CCHF dans le projet, en élaborant notamment les diagnostics et en formulant des propositions d'aménagement des hubs. L'Agence d'urbanisme et de développement du Pays de Saint-Omer - Flandre Intérieure (AUD) accompagne quant à elle la Communauté de communes Flandre Intérieure (CCFI).

Un travail en étroite collaboration entre les deux agences permet de mener à bien les différents modules. Un futur hub mobilise d'ailleurs les deux structures pour un travail en commun autour de la gare de Watten-Eperlecques, située à la limite administrative entre les départements du Nord et du Pas-de-Calais. ■

1. Transport express régional



SAINT-OMER - FLANDRE INTÉRIEURE

La réhabilitation des gares : une opportunité pour accélérer les transitions des territoires

[Par **Eugénie Ruckebusch**, chargée d'études mobilités - espaces publics, AUD Pays de Saint-Omer - Flandre Intérieure]

Depuis plusieurs années, l'Agence d'urbanisme et de développement du Pays de Saint-Omer – Flandre Intérieure (AUD) accompagne les collectivités sur le développement des services en gare. À ce titre, elle s'est impliquée dans le nouveau développement de la Gare de Saint-Omer suite à la fermeture en 2011, du bâtiment voyageurs pour des questions de sécurité. En 2014, les élus de l'Agglomération ont décidé d'acquérir le bâtiment et d'en faire une opportunité pour accélérer les transitions du territoire.

L'AUD a accompagné cette ambition en menant une enquête auprès de 750 usagers afin de qualifier leurs attentes, en analysant l'écosystème régional et en identifiant les parties prenantes potentielles du projet. À partir de ces travaux, elle a contribué à définir l'identité du lieu, préciser le positionnement de l'offre de services et accompagner le montage opérationnel. Dès 2015, un pavillon préfigurateur a été installé sur le parvis. Cet équipement, qui accueille à l'échelle 1/20^e les usages et services envisagés au sein de la gare réhabilitée, a favorisé la création d'une communauté d'usagers avant même sa réouverture. Il a ainsi permis de prototyper la programmation du bâtiment en reconversion. Coworking, fablab, incubateur d'entreprises, comptoir des mobilités et commerces seront autant de nouveaux usages disponibles dès le 19 novembre 2019 dans

«La Station» (cf. p.12) : la gare cathédrale rénovée. Ce projet s'intègre dans une transformation globale du quartier de gare, tant en matière d'intermodalité que de fonctions urbaines.

Depuis 2018, l'AUD accompagne également les projets de la Communauté de communes de Flandre intérieure qui réaffirme dans son projet de territoire et le PLUI une forte ambition de valorisation de sa dorsale ferroviaire. Cette volonté se traduit par une politique volontariste de réaménagement et de valorisation des gares et haltes ferroviaires afin d'y ren-

forcer l'habitat, développer le potentiel économique et apporter de nouveaux services.

Dans ce contexte, l'AUD s'inscrit dans le projet Interreg Transmobil, visant à créer un réseau transfrontalier de hubs. Il s'agit notamment de valoriser de part et d'autre de la frontière des lieux multifonctionnels proposant trois types de services : services de mobilité, services sociaux et services commerciaux. L'offre de mobilité constituerait le cœur de leurs activités à laquelle viendraient se greffer

à dominante rurale. Il s'agit de limiter les trajets grâce à la présence de services sociaux et commerciaux dans les villages et de développer un panel de solutions de mobilité (covoiturage, autopartage, vélos électriques, multimodalité, transport à la demande...). Deux types de hubs sont distingués : les hubs de village et les hubs interrégionaux.

L'AUD se mobilise aussi auprès de la Communauté de communes sur le projet du quartier de la gare TGV d'Hazebrouck. Il s'inscrit et s'élabore dans un triptyque de fonctions qui coexistent et participent à affirmer le site comme porte d'entrée. Une fonction mobilité se traduit dans le programme par une augmentation de l'offre de stationnement voitures et vélos, la création d'une gare routière et le réaménagement des voiries et espaces publics pour faciliter l'intermodalité. Une fonction service est présente au sein du bâtiment-gare via une micro-supérette,

des distributeurs automatiques, un point de retrait hebdomadaire pour la vente directe de produits locaux, et sur le parvis par le mobilier urbain intégrant des ports USB, une boîte à lire et des consignes automatiques pour le retrait de colis. Le projet prévoit de renforcer cette offre en favorisant l'installation de commerces ambulants et de compléter les services numériques à disposition. Une fonction «urbaine», enfin, a pour enjeu d'intégrer la gare dans son environnement urbain, le quartier, et d'en faire un équipement partagé entre le territoire et l'opérateur. ■



© AUD / Architecture NTK Patrimoine - Richez Associés Architecture Urbanisme Paysage

ou s'intégrer d'autres fonctions. Les habitants se rendraient dans les hubs pour y prendre les transports en commun ou d'autres solutions alternatives à la voiture individuelle, mais aussi pour faire leurs achats quotidiens, déposer des colis ou remettre le linge à repasser. Ces espaces constitueraient des lieux de rencontre (café de village...) où les contacts sociaux seraient stimulés et favorisés grâce à des aménagements adéquats.

Par l'implantation de ces hubs, le projet vise à modifier les habitudes de déplacement au sein de cet espace transfrontalier

LYON

Acteurs privés de la mobilité : constats et repères

[Par **Thibaut Descroux**, chef de projets, études transports, urbanisme, mobilité et **Thomas Rousseau**, chargé d'études mobilités, UrbaLyon]

La révolution du numérique a déclenché l'arrivée de nouveaux acteurs privés de la mobilité à Lyon, comme dans d'autres métropoles françaises et européennes. En conquête de marchés, ces acteurs évoluent vite et offrent des services différents. Certains proposent des applications pour mutualiser des actifs inutilisés : véhicules particuliers, covoiturage, places de stationnement... ; d'autres du matériel en free-floating sur l'espace public : vélo, scooter, trottinette.

De nouveaux acteurs bousculent les offres de mobilité

Les acteurs privés de la mobilité recherchent une notoriété et un vivier de clientèle suffisant pour équilibrer leur modèle économique. Souvent sans discussion avec les collectivités publiques, ils ciblent directement les usagers, lesquels souhaitent pouvoir se déplacer à coût maîtrisé, de façon fiable et si possible agréable.

Face à ces évolutions, l'Observatoire partenarial des déplacements, animé par UrbaLyon, a dressé un panorama de ces acteurs présents dans l'aire métropolitaine. Ils élargissent la palette des services existants, avec toutefois des disparités selon les territoires et la portée des déplacements recherchés. Les acteurs du *free-floating* ou de stationnement sont implantés dans le cœur métropolitain. Ceux du covoiturage de courte-distance espèrent trouver une clientèle pour des déplacements entre les pôles d'emplois et les territoires périphériques.

Le cas des gares

Autour de certaines gares, on observe une juxtaposition de services publics de mobilité et de nouveaux acteurs privés. Ceux-ci sont particulièrement intéressés par les gares centrales (Lyon Part-Dieu et Lyon Perrache) et l'aéroport Saint-Exupéry. Ils sont en revanche absents des gares périurbaines, moins fréquentées mais aux besoins réels de solutions innovantes d'intermodalité.

Les gares de Part-Dieu et de Perrache sont actuellement en chantier, notamment pour améliorer leur ouverture sur la ville, leurs capacités de stationnement vélos (station de 1 500 places à Part-Dieu et extension des stations de vélos en libre-service). L'usage des trottinettes s'y développe, en intermodalité avec le TER. Les navet-

teurs quotidiens utilisent leur propre trottinette, ou celles en *free-floating*, que l'on retrouve alors en stationnement chaotique sur l'espace public autour des gares.

Pour le stationnement automobile, des applications permettent, via un smartphone, de trouver, payer et accéder à des parkings privés que des propriétaires choisissent d'optimiser, notamment les hôtels et les immeubles de bureaux à proximité des gares. Cette nouvelle offre vient bousculer le stationnement traditionnel (parcs en délégation de service public...) et la volonté de maîtrise du stationnement, et donc du trafic automobile, dans le cœur métropolitain.

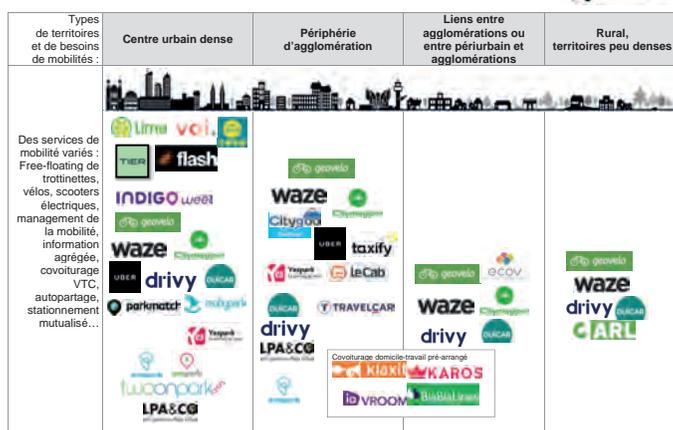
Des acteurs privés vont jusqu'à organiser la location des voitures particulières stationnées plusieurs jours aux gares et à l'aéroport. La fiabilité de ce service, porté par des acteurs du numérique et non de la mobilité, est toutefois loin de concurrencer l'autopartage classique et les loueurs de voiture.

Pour les collectivités, des expériences à partager

En attendant la loi d'orientation des mobilités, les collectivités doivent être en veille sur ces nouveaux acteurs, et notamment comprendre comment interagir pour garantir un service public cohérent et adapté aux territoires.

UrbaLyon a organisé le 15 mars 2019 un échange « Repères Européens » sur le

Les acteurs privés de la mobilité : panorama dans l'aire métropolitaine lyonnaise



© UrbaLyon

thème « L'offre de mobilité 3.0 : l'articulation entre les acteurs privés de la mobilité et les collectivités à Madrid et à Bruxelles ». L'objectif était de faire bénéficier ses membres et partenaires des expériences des autorités organisatrices des transports de Madrid et de Bruxelles.

Madrid a démontré la possibilité d'un encadrement des opérateurs de trottinettes en *free-floating*, par l'attribution de licences avec conditions et quotas par quartier. Madrid est également une des métropoles européennes les plus avancées sur le développement d'une plateforme de services intégrés (MAAS pour *Mobility As A Service*) et de partage de données. Bruxelles valorise une transformation hautement qualitative des espaces publics, considérés comme un bien commun et un lieu de bien-être pour les habitants et les usagers de la micro-mobilité. Bruxelles a instauré également des licences pour les services en *free-floating*, avec la définition négociée de zones interdites ou privilégiées de stationnement. Bruxelles s'engage également sur une plateforme « MAAS », conçue comme un cadre commun qui permettra aux initiatives privées de se développer. ■



PARIS

Le rabattement aux futures gares du Grand Paris Express

[Par **Patricia Pelloux**, directrice adjointe, Apur]

Demain, comment rejoindra-t-on le métro du Grand Paris ? D'ici 2030, plus de 95 % des habitants résideront à moins de 2 km d'une gare. Le réseau du Grand Paris Express installera 68 gares nouvelles, 68 points d'entrée au réseau de transports qui vont bouleverser la mobilité quotidienne. Les nouvelles rocares démultiplient les liaisons entre pôles d'emploi et bassins de vie, créent de nouvelles synergies entre des territoires actuellement mal desservis.

Dans la continuité des études réalisées pour l'Observatoire des quartiers de gare du métro du Grand Paris et pour la trame viaire d'agglomération, l'étude menée par l'Apur en 2018 sur le rabattement autour des gares poursuit les réflexions sur les mobilités et la transformation des espaces publics dans le Grand Paris.

Dans les quartiers de gare, l'importance du nombre d'entrants en gare changera les flux avec des impacts forts sur les espaces publics. C'est un vrai bouleversement des usages avec parfois plus de 100 piétons/mn, et même 137 piétons entrant à la gare de Pleyel à l'heure de pointe du soir. Aujourd'hui, les enquêtes montrent que la marche à pied forme le premier mode de rabattement suivi par le bus. 69% des voyageurs dans la métropole (hors Paris) et 51% en grande couronne se rendent à pied à la gare ou au métro, avec des trajets de l'ordre de 500 m. Le bus assure actuellement un rôle de rabattement structurant, y compris en grande couronne : 23% des usagers dans la Métropole (hors Paris) et 28% des usagers de grande couronne, avec un trajet moyen de 2,3 km.

D'ici 2030, plus de 95% des habitants résideront à moins de 2 km d'une gare, un trajet réalisable en 10 mn à vélo ou en bus. La quasi-totalité de la Métropole et une part importante des pôles résidentiels et universitaires de grande couronne deviendront accessibles par la combinaison des transports collectifs et des modes actifs.

Le réseau cyclable dans le Grand Paris est marqué par de fortes discontinuités. Depuis dix ans, l'arrivée des lignes de tramway et de bus à haut niveau de services permet d'accélérer concomitamment l'aménagement d'un réseau cyclable structurant sur certaines ex-routes nationales.



La gare de Pleyel est le grand hub de transport du Grand Paris accueillant les lignes 14, 15, 16, 17 et se connectant à proximité à la ligne 13 et au RER D. © Les Lumières Pleyel/Sogelym Dixence – Snøhetta – Baumschlager Eberle Architekten – Chaix & Morel et Associés – Ateliers 2/3/4 – Mars architectes – Maud Caubet Architectes – Moreau Kusunoki

Mais de nombreuses grandes voies restent routières et les itinéraires en rocade demeurent rares.

Des hubs de mobilités durables

L'étude propose de valoriser des «hubs de mobilités durables», s'appuyant sur plusieurs types d'équipements et de services :

- les «éco stations bus», les gares routières de demain. Les gares routières ont longtemps été perçues comme des équipements encombrants et mal intégrés, subis par les villes. Le «schéma directeur des éco-stations bus» d'Ile-de-France Mobilités vise à renouveler l'image et le rôle dans la ville des gares routières en offrant plus de compacité, plus de services voyageurs modernisés et une meilleure intermodalité, mais aussi de nouvelles centralités urbaines ;
- les points de services et de stationnement vélo, avec une offre conséquente en accès libre et sous abonnement, des services de gardiennage, de location ou de réparation ;
- les centrales de services en nouvelles mobilités proposant des bornes de recharge (GNV, hydrogène, électrique...), des services de véhicules en partage, de covoiturage ou de navettes autonomes. L'innovation numérique et les services accessibles depuis smartphone accélèrent

les changements de comportements des habitants qui sont de plus en plus demandeurs de flexibilité et de diversité dans leurs manières de se déplacer, services de véhicules électriques partagés, plateformes de covoiturage, Vélib' métropolitain, et des services de location de vélo ou de micro-mobilités (trottinette, free-floating...). Au travers des portraits de gare de Saint-Denis-Pleyel et de Noisy-Champs, l'étude met en avant des propositions concrètes : création du nouveau pont Pleyel, aménagement de la rue du Landy à Saint-Denis, restructuration des bus, réalisation d'un centre bus occupé la nuit et mutualisé le jour avec une plateforme de logistique urbaine ; organisation d'un réseau cyclable cohérent et d'un panel de services de mobilité à Noisy-Champs via le développement de la plateforme de services de covoiturage, autopartage, de réservation de bornes électriques et pourquoi pas de bus, y compris à la demande. La notion de rabattement à 2 km apporte une échelle nouvelle de réflexion dans une approche complémentaire de celle menée par les Comités de pôle. Les «territoires d'entre-deux», couverts par des distances de 5 à 10 mn en bus et à vélo depuis les gares, se révèlent comme périmètres importants pour organiser la mobilité de demain. ■

AVIGNON

L'étoile ferroviaire avignonnaise : accrochez-vous aux branches

[Par Gilles Périlhou, directeur, AURAV]

Avec 530 000 habitants, l'aire urbaine d'Avignon se caractérise par un continuum urbanisé (unité urbaine) parmi les plus vastes de France, devant des agglomérations comme Lyon, Bordeaux ou Toulouse. La densité de population très faible (333 habitants au km² contre 820 en moyenne au niveau national) freine la mise en place d'une offre de transports collectifs attractive.

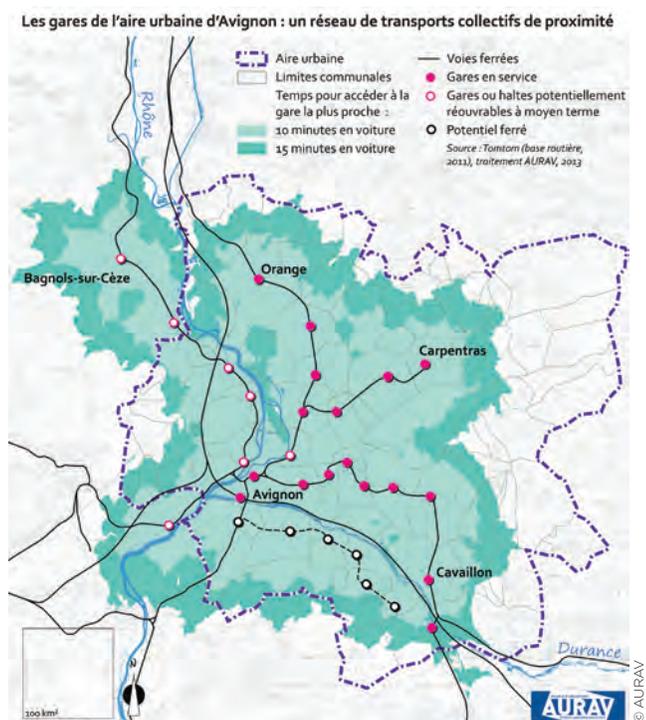
Au sein de cet espace fortement périurbanisé, qui s'organise autour d'un réseau de villes-centres, plus des deux tiers des actifs travaillent dans une autre commune que leur lieu de résidence, utilisant pour 93% d'entre eux leur voiture. Ce phénomène participe logiquement au niveau élevé de vulnérabilité énergétique des ménages, le Vaucluse faisant partie des dix départements les plus pauvres de France. Ce cocktail potentiellement explosif rend urgent le déploiement d'une politique globale de mobilité à l'échelle de l'aire urbaine. Or, ce territoire se trouve être fortement fragmenté sur le plan institutionnel. Pour preuve : il comprend neuf EPCI, trois départements, deux Régions, cinq SCoT et recouvre sept AOM, dont deux communes. La coordination des politiques de déplacements et d'aménagement de chacun de ces acteurs est donc un défi de taille.

En parallèle, l'aire urbaine dispose d'un atout majeur pour repenser son mode de développement et déployer une offre combinée de mobilité puisqu'elle est irriguée par une véritable étoile ferroviaire, comportant 17 gares en service et 9 réouvrables à moyen terme. Plus de 90% de la population habite ainsi à moins de sept kilomètres d'une gare existante ou potentielle. Si les gares et leurs quartiers sont bien ciblés comme éléments structurants dans les documents d'urbanisme (renouvellement, mutation, densification, centralité) et dans les plans de déplacements (échanges multimodaux, interopérabilité, accessibilité, rabattement), elles constituent surtout des éléments fédérateurs dépassant les périmètres inadaptés des EPCI pour penser l'offre nécessairement composite des mobilités de demain en lien avec l'urbanisme, en particulier dans le périurbain.

Les gares en projet : le sens retrouvé de la planification, à long terme et à la bonne échelle

En 2012, dans le cadre du Contrat d'axe impulsé par la Région Sud à l'occasion de la réouverture de la ligne Avignon-Carpentras, l'Agence d'urbanisme Rhône Avignon Vaucluse (AURAV) a été missionnée sur le rôle de chacune des gares dans la définition d'un système de mobilité souple, solidaire et adapté aux réalités périurbaines ainsi que sur l'opportunité d'y impulser un projet urbain. L'agence a défini avec les acteurs de la mobilité les périmètres pertinents de rabattement, ce qui a permis de promouvoir une autre vision des réalités fonctionnelles à l'œuvre. Ce travail a également permis d'objectiver le niveau d'intensification et de mutations urbaines à privilégier. En lien avec l'EPF Paca, des premiers scénarios de programmation adaptés au contexte urbain ont été proposés, variant selon la localisation, l'intégration au tissu ou encore l'accessibilité de la gare. Il a été démontré qu'au sein du SCoT du bassin de vie d'Avignon, un potentiel de production de 9 000 logements existait dans un rayon de 600 mètres autour des gares, représentant environ 30% des besoins en logements. En 2019, cinq quartiers de gares sont désormais engagés dans des démarches de projet urbain. L'offre

ferrée existante n'a pas été un critère préalable pour définir l'opportunité d'un projet. D'ailleurs, l'expérience semble donner raison au pari de l'offre qui fait la pratique. La gare centre d'Avignon a connu entre 2015 et 2018 une augmentation de sa fréquentation de 12% avec la nouvelle ligne Avignon-Carpentras. Ce chiffre s'élève à 100% pour une gare préexistante implantée sur la ligne Lyon-Marseille. Les gares créées connaissent quant à elles une croissance moyenne annuelle de 16% depuis 2015. Les gares périurbaines (re)deviennent ainsi des centralités effectives, et des repères mentaux forts dans les pratiques de mobilités quotidiennes, grâce à la convergence des stratégies d'aménagement et à la constance des porteurs de projets sur le long terme. ■





RÉSEAU PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Le réseau des agences de Paca en appui du dispositif régional «Quartiers de gare»

[Par **Ingrid Hautefeuille**, directrice d'études, AURAV (pour le compte de l'AUPA, l'AGAM et l'AUDAT)]

L'assemblée régionale a adopté en avril 2015 un dispositif « Quartiers de gare en Provence-Alpes-Côte d'Azur » visant à promouvoir une meilleure cohérence entre l'urbanisme et l'offre de transport TER. Le principe fondateur consiste à faire converger les intérêts de l'Autorité organisatrice des mobilités régionale, avec ceux des collectivités locales, compétentes en matière d'urbanisme.

Par cette démarche, la Région reconnaît les sites de gare comme des territoires stratégiques dans l'armature urbaine et économique régionale, devant jouer un rôle moteur à la fois dans le recentrage du développement urbain et dans l'organisation du système de transport.

Dès le démarrage de ce dispositif expérimental, la Région a souhaité mobiliser le réseau des quatre agences d'urbanisme (Agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise et du Var, Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise, Agence d'urbanisme du Pays d'Aix-Durance, Agence d'urbanisme Rhône Avignon Vaucluse) en s'appuyant sur leur expertise et leur connaissance des acteurs locaux.

La première étape a consisté à lancer un Appel à manifestation d'intérêt (AMI) afin de sélectionner un panel de quartiers de gares représentatifs de différentes problématiques d'aménagement liées notamment :

- à la fonction du pôle d'échange gare (intérêt régional ou local, vocation touristique...);
- au degré d'insertion urbaine de la gare dans son environnement (centre-ville, zone périurbaine, zone économique...);
- au potentiel d'intensification urbaine du quartier environnant.

L'état d'avancement des réflexions portées par les collectivités a également été retenu comme critère, ceci afin de disposer de différentes phases allant de la nécessité de définir un projet d'aménagement jusqu'au besoin d'engager une phase plus opérationnelle...

Après avoir contribué au cahier des charges de l'AMI, les agences ont expertisé, aux côtés des services de la Région, les 18 candidatures déposées et ont participé aux auditions de l'ensemble des can-

didats. En juin 2016, l'assemblée régionale a ainsi sélectionné, un panel de sept sites de gare (Grasse, Orange, M o r i è r e s - l è s - Avignon, Montfavet (commune d'Avignon), Saint-Cyr, Hyères et Aubagne). (cf carte)

Pour chacun de ces sites, la Région accompagne le couple commune/EPCI dans la réalisation d'une étude pré-opérationnelle visant à définir un projet d'aménagement urbain à l'échelle du quartier de gare. Cet appui porte sur deux aspects :

- financier : en contribuant au financement des études à hauteur de 70 % avec un plafond de l'intervention fixé à 200 000 ;
- technique : en signant une convention avec les quatre agences d'urbanisme pour permettre aux candidats de disposer de cet apport d'ingénierie.

La mission du réseau des agences s'articule autour de deux axes principaux :

- l'accompagnement et le suivi des sept études pré-opérationnelles : dans leur rôle d'interface entre la Région, l'Etat, les collectivités locales et le cas échéant l'EPF, les agences d'urbanisme se sont fortement impliquées dans l'élaboration des cahiers des charges des études pré-opérationnelles en assurant une convergence des exigences de la Région avec les ambitions et stratégies locales. Elles participent également à toutes les réunions de travail et com-



plètent les propositions techniques des équipes prestataires ;

- la capitalisation de ce dispositif expérimental avant déploiement à d'autres quartiers de gare régionaux : l'objectif est de tirer les enseignements sur différents sujets comme la programmation urbaine et économique autour des gares, les modalités de négociation foncière avec la SNCF, le niveau d'exigences urbaines et environnementales ou encore les types de travaux à réaliser pouvant être accompagnés financièrement par la Région.

Ce travail partenarial, engagé depuis quatre ans, a permis de nourrir le projet de Sraddet, arrêté en octobre 2018. Avec un maillage de 197 gares, la Région souhaite impulser une meilleure valorisation de ce potentiel, d'une part en systématisant l'expertise du rôle des sites de gare dans les documents d'urbanisme locaux (SCoT, PLU), mais également en promouvant l'aménagement de quartiers de gare exemplaires. Dans ce cadre, le dispositif « Quartier de gare » constitue un véritable outil de mise en œuvre du Sraddet. ■



© DR

CHRISTOPHE MOLIN

Autour de la table

Le directeur général de l'Agence d'urbanisme et de développement (AUD) Pays de Saint-Omer Flandre intérieure est de ceux qui partent pour mieux revenir. Voyageur, Christophe Molin se nourrit de ses périples lointains pour cultiver ce pays pas si plat qui est le sien.

Il vous parlerait volontiers durant des heures de ses pérégrinations californiennes ou québécoises, mais c'est lorsqu'il évoque Escalles, le minuscule village de la Côte d'Opale qui abrite le cap Blanc-Nez, que sa voix trahit une réelle émotion. A 40 ans, Christophe Molin, originaire d'Arras (Pas-de-Calais), a souvent quitté sa région mais jamais pour très longtemps. Il aimait l'architecture, alors il a fait ses études à l'ENSAP de Lille où, auprès de concepteurs comme Marina Devillers ou Jean-François Renaud, il dit « avoir appris à tenir les choses après s'être imprégné d'un contexte ».

Du contexte, le patrimoine est un des éléments forts et en la matière, Christophe Molin ne pouvait suivre meilleure « école » que celle de Catherine Madoni, architecte urbaniste en chef de l'État en charge du... Pas-de-Calais. « Avec elle, il y a présomption de confiance, ce qui vous permet de faire votre propre expérience », lui sait gré son ancien collaborateur. « Le patrimoine c'est le récit d'un territoire, ce qui met en capacité de se projeter ». Puis ce furent successivement des expériences au sein des Villes de Saint-Omer et de Calais. « Je m'y suis forgé une méthode en quatre temps : écouter, être force de proposition, dialoguer, passer à l'action pour finalement trouver une solution durable ». A l'AUD, où il est arrivé en 2014, Christophe Molin considère que son métier consiste à « décroquer, donc à mettre les gens autour d'une table », une philosophie que lui a inspiré une œuvre d'un

des grands maîtres de l'art contemporain : *La table de la Méditerranée* de Michelangelo Pistoletto, une table miroir qui a la forme de la mer éponyme et autour de laquelle ses riverains sont invités à s'asseoir et communiquer. « Les agences d'urbanisme ont ceci de formidable qu'elles permettent d'écrire le futur des territoires », estime Christophe Molin. Créée par Raymond Senellart en 1974, celle de Saint-Omer représente aujourd'hui une équipe pluridisciplinaire de 27 personnes, qui a élaboré deux SCoT, poursuit la réalisation de 4 PLUi et porte un label Ville et Pays d'art et d'histoire.

De ses voyages, Christophe Molin a retenu qu'« il faut apprendre à se perdre pour connaître un territoire » et aussi qu'« on regarde autrement quand on revient ». Nul doute qu'il a toujours eu les yeux de l'amour pour Bailleul, Cassel ou Hazebrouck mais sa notion de la nature en ville s'est étoffée à l'air du Québec, comme la Californie - où les sans-abri font malheureusement partie du mobilier urbain - a aiguisé sa vigilance sur les sujets de mixité et d'inclusion sociale.

Les voyages ont aussi cet avantage de faire la chasse aux lieux communs. Dans un territoire à la fois urbain et rural, Christophe Molin sait bien que « la ruralité n'est pas la campagne de la ville, pas plus que la ville n'est pour la campagne la source de tous les maux ». ■

Nicolas Guillon



© DR

NATHALIE MOTSCH

Avocate de son agence

Depuis son arrivée en 2017, la présidente (UDI) de l'Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées (AUDAP) s'est prise au jeu, opérant une restructuration en profondeur de l'outil. L'AUDAP fêtera ainsi ses vingt ans en juillet, forte d'un nouveau « contrat de confiance ».

Brosser le portrait de Nathalie Motsch, c'est s'attaquer à deux vies, avec une charnière : 2002. Avant, la jeune femme bouge beaucoup, dans le sillage de parents très mobiles. Elle fait ses études à Lyon avant d'exercer en tant qu'avocate dans la capitale des Gaules puis en Angleterre et enfin à Paris. Jusqu'à ce déménagement au Pays Basque, en 2002. Nathalie Motsch a décidé d'abandonner le barreau afin de se consacrer à sa vie de famille (elle a trois enfants) mais également à la vie associative. « *C'est une région imprégnée de convivialité où l'on passe beaucoup de temps dehors* », apprécie-t-elle. Joggeuse, elle profite d'un environnement exceptionnel pour courir deux à quatre fois par semaine. Cette fois, elle a trouvé sa place, avec très vite l'envie de s'investir dans ce magnifique territoire.

Nathalie Motsch entre en politique en 2008 dans le sillage de Didier Borotra, avant de devenir, en 2014, adjointe au maire de Biarritz en charge de l'urbanisme. Si elle n'occupe plus ce siège, le fil de l'urbanisme n'a pas été rompu. « *Le sujet me passionne* », s'enthousiasme-t-elle. « *Il y a déjà l'aspect réglementaire qui m'intéresse de par ma formation juridique. Ces choses-là ne s'improvisent pas. Et puis il y a cette capacité à construire le quotidien autour d'un patrimoine* ». Conseillère communautaire du Pays Basque, membre exécutive du SCoT du Pays Basque et du Seignanx, Nathalie Motsch est surtout, depuis 2017, présidente de l'AUDAP, « *une superbe aventure* », selon ses propres mots, qui

l'a conduite jusqu'à la vice-présidence de la FNAU.

Créée en 1998 par Alain Lamassoure, l'AUDAP est une agence atypique dans un département des Pyrénées-Atlantiques bicéphale, riche de deux territoires, le Pays Basque et le Béarn, aux identités culturelles très marquées. Sa trentaine de collaborateurs se répartit d'ailleurs sur deux sites, avec un directeur général qui partage son temps entre Bayonne et Pau. Ainsi l'a voulu Nathalie Motsch, qui, après avoir réalisé un diagnostic, a souhaité recruter Denis Caniaux : « *dans un territoire si singulier, nous devons à la fois être à l'écoute et faire preuve d'agilité* ».

Alors que l'AUDAP se prépare à fêter son vingtième anniversaire, les 4 et 5 juillet prochains, sous le signe de l'action collective au service des territoires, Nathalie Motsch s'est donné pour ambition de « *repositionner l'agence comme un tiers-lieu de confiance et de mutualisation, où se co-construisent les politiques publiques, et ce en s'ouvrant à la société civile* ». Elle a déjà mis en place des laboratoires d'idées (lab' forums), en attendant de présenter début juillet un « *nouveau contrat d'agence* » se projetant sur six ans.

Nathalie Motsch n'en oublie pas pour autant qu'il y a une échéance électorale en 2020 et qu'il peut se passer beaucoup de choses. « *Je n'ai aucune envie de partir* », confie-t-elle. « *Je suis si fière de cette agence, de la présider et de cette équipe jeune, talentueuse, enthousiaste et militante* ». ■

Nicolas Guillon

40^e

RENCONTRE
DES AGENCES
D'URBANISME

lost in transition

comment re-lier les territoires

6, 7 et 8 novembre 2019 en Île-de-France



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME
* Île de France



F
A
U
PÉDÉRATION
NATIONALE
DES AGENCES
D'URBANISME

