

L'inter-Scot de l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Etienne

Agglomération lyonnaise
Beaujolais
Boucle du Rhône en Dauphiné
Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain
La Dombes
Loire Centre
Monts du Lyonnais
Nord-Isère
Ouest lyonnais
Rives du Rhône
Roannais
Sud Loire
Val de Saône-Dombes



Evaluation des politiques d'urbanisation autour des gares

Des étoiles ferroviaires de l'aire métropolitaine
de Lyon et Saint-Etienne

Novembre 2020



Agences d'urbanisme
Lyon & Saint-Etienne

Sommaire

1

Urbanisation autour des étoiles
ferroviaires: histoire, principe et projets

4

2

Une amélioration notable de l'offre ferroviaire,
et une progression de la fréquentation des gares

10

3

Les dynamiques de développement autour des gares

18

4

Conclusion

30

Préambule

La présente étude vise à évaluer les dynamiques socio-économiques et urbaines dans les secteurs des gares de l'aire métropolitaine, et ainsi mesurer l'efficacité de l'orientation « de priorisation de l'urbanisation des secteurs bien desservis par le ferroviaire » dite « urbagare » contenue dans le Chapitre commun de l'inter-Scot.

En 2019, les élus ont, dans le cadre de plusieurs débats sur l'avenir du ferroviaire, souhaité questionner cet objectif au regard d'un service considéré globalement par certains comme en dégradation, malgré les efforts consentis par les syndicats mixtes de Scot pour faire de cette orientation un principe d'aménagement du territoire, levier de la multipolarité.

Après plusieurs décennies de politiques de « tout voiture », les Scots ont favorisé l'« inversion du regard », en faisant du réseau ferroviaire l'armature du système de mobilité durable à cette large échelle.

La réflexion sur l'articulation urbanisme/ferroviaire de l'inter-Scot a largement été inspirée par les coopérations franco-allemandes dites Banhville, expérimentées en région stéphanoise par la suite, dans les années 2000. Mais c'est en juillet 2006, à l'issue de deux années de fonctionnement, que la démarche inter-Scot débouche sur un 1er accord-cadre signé par les présidents des Scot portant sur cinq grandes orientations ; le « Chapitre commun ». Pour la première fois est entérinée dans les documents d'urbanisme l'idée à l'échelle de la grande aire métropolitaine de renforcer l'urbanisation et l'équipement des secteurs bien desservis par l'étoile ferroviaire lyonnaise.

En parallèle, un protocole d'accord dit « projet REAL » (pour projet de Réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise) est signé en septembre 2005 engageant 11 partenaires (Région, plusieurs départements, Sytral, Grand Lyon, SNCF, RFF, etc.) pour une intégration des offres de services (TCL, TER, cars départementaux, autres transports en commun des agglomérations de Vienne, de Villefranche, du nord Isère) et un renforcement de l'intermodalité.

Conséquemment, en 2007, les présidents de Scot valident un « livret métropolitain » dit livret « Polarités et RER » dans lequel ils détaillent leur engagement à renforcer la polarisation de l'urbanisation autour des gares du REAL. Dans ce livret les élus appellent à une politique métropolitaine des transports et soutiennent la création d'un syndicat mixte dédié.

En 2012, la démarche « urbagare » fait logiquement partie des 5 engagements clefs de la coopération politique actée entre l'inter-Scot et le Pôle Métropolitain lors d'un forum à Givors.

En 2018, soucieux de répondre aux préoccupations de leurs concitoyens sur leurs conditions de mobilité, les élus de l'inter-Scot se sont exprimés fortement sur leur volonté de prioriser le sujet des déplacements et des mobilités métropolitaines, y compris sous un angle prospectif, comme une question majeure du modèle de développement de l'aire métropolitaine Lyon – Saint-Etienne (cf. réunion des élus inter-Scot du 11 octobre 2018 à Saint-Etienne). Mais aussi de se positionner de manière commune sur les grands projets d'infrastructure et notamment sur le projet dit « Noeud ferroviaire lyonnais » (NFL) pour lequel un débat public s'organise alors.

Début 2019, ce débat sur le NFL est l'occasion pour les élus des Scot de réaffirmer l'orientation majeure du Chapitre Commun : celle de faire des deux étoiles ferroviaires un support fondamental de l'organisation des territoires afin qu'ils soient desservis par un moyen de transport rapide, écologique et massif.

Cette même année, 14 ans après la signature du protocole d'accord « projet REAL » et 12 ans après l'adoption du livret inter-Scot « Polarités et RER » les élus des Scot ont souhaité procéder à une évaluation des politiques de planification et d'urbanisme conduites autour des quartiers gares.

Il existe 124 gares sur le périmètre de l'inter-Scot, et on mesurait en 2015 qu'elles réunissaient, dans un périmètre de 5 kms alentours, 80% de la population. C'est une proportion qui s'est maintenue depuis 2005, date de la première mesure de ce potentiel.



Urbanisation autour des étoiles ferroviaires : histoire, principe et projets

Refaire des gares et du ferroviaire un élément structurant de l'aménagement du territoire : un effort de longue haleine.

Quand les Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise décident dans le cadre de l'élaboration du Chapitre Commun de l'inter-Scot (2006, actualisé en 2013) de faire des étoiles ferroviaires de Lyon et Saint-Etienne l'infrastructure clef pour le développement et l'urbanisation des territoires, ils prennent cette orientation dans un contexte historique d'« inversion des regards » quant aux rôles respectifs de la route et du rail. Car si pendant près d'un siècle (1850-1930) le rail a constitué le réseau de transport de base pour aménager le territoire français, dès les années 1920-1930 le transport routier de marchandises et de voyageurs commence à prendre le pas sur le transport ferroviaire.

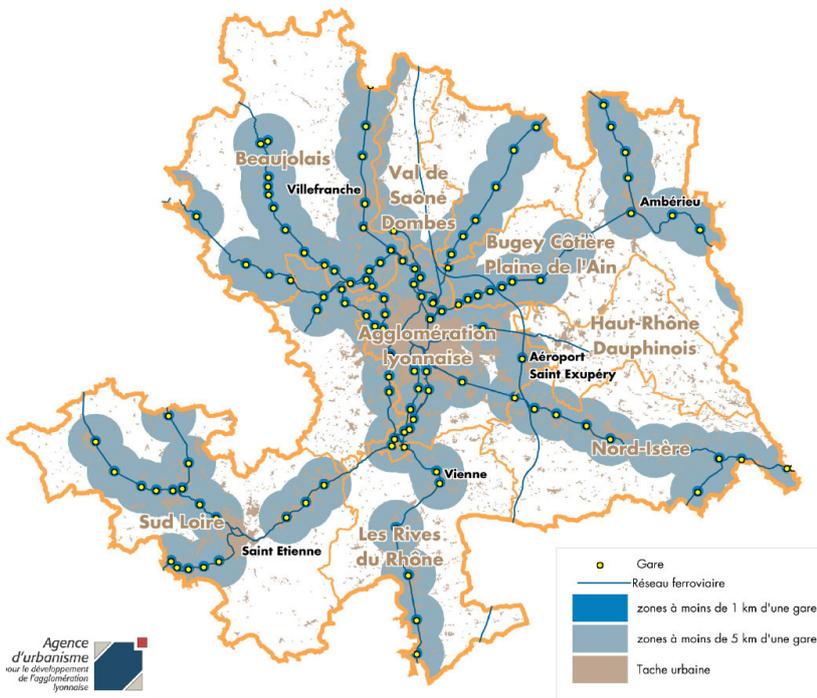
Le début des années 1970 permet de relancer le ferroviaire avec la régionalisation du transport de voyageurs. Ce n'est que dans les années 1990 que les pouvoirs publics prennent conscience des limites d'un modèle d'aménagement essentiellement centré sur la route et l'automobile. L'inversion des regards se produit au milieu des années 1990 puis au début des années 2000, avec les premières lois qui favorisent le transport collectif.

En parallèle, la période 2001-2005 est marquée par le lancement de l'élaboration des Scot et de leur PADD qui doivent porter des objectifs vertueux comme celui de sortir du modèle « tout routier », notamment pour les déplacements domicile-travail.

Une problématique clé émerge rapidement concernant l'infrastructure ferroviaire, avec dans un premier temps la nécessité de rénover les voies et les installations, et dans un second temps la nécessité de revoir entièrement l'approche de l'aménagement des quartiers-gare.

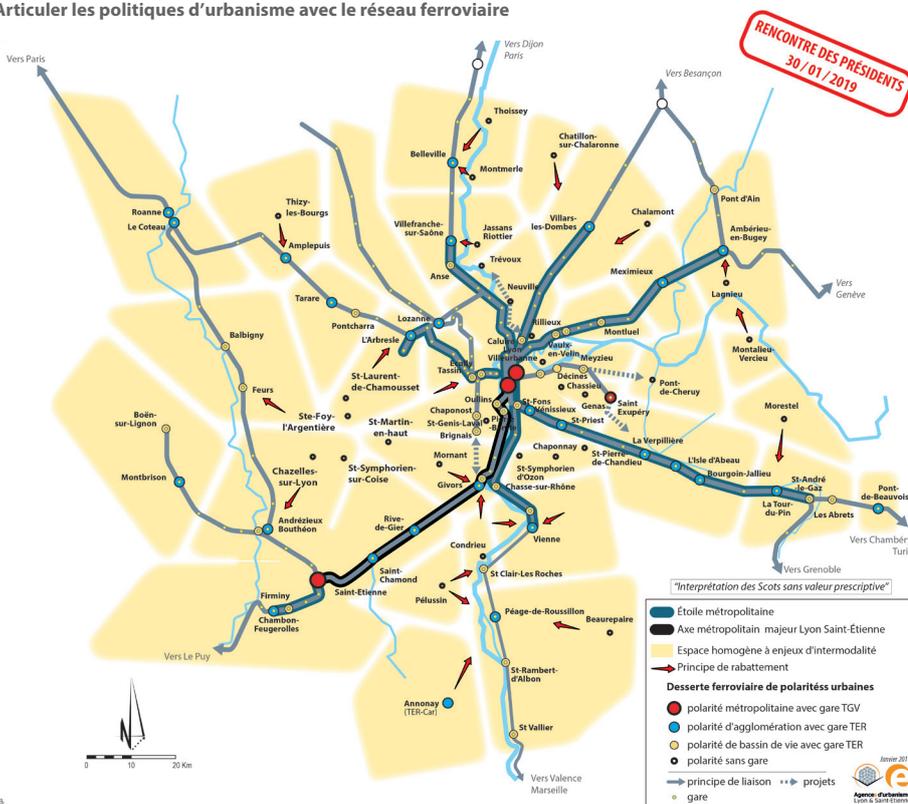
De 2007 à 2009, le projet franco-allemand Bahn.Ville 2 à Saint-Etienne visait d'ailleurs à promouvoir « un urbanisme orienté vers le rail ». Ce programme s'inscrivait aussi et surtout dans l'idée d'un développement davantage résidentiel qu'économique aux abords des gares. Sur ce dernier point, le rapport Keller de 2009, commandé par le Premier Ministre à la sénatrice Fabienne Keller, met en lumière l'émergence de la « Grande Gare », avec une nécessité de repenser le transport intermodal et le développement urbain, pour faire émerger un vrai quartier de ville. Mais aussi affirmer la Gare comme un centre de la Ville, un espace public continu, avec des circulations facilitées et des services à la population diversifiés. Le dilemme entre gare « objet technique » ou gare « objet urbain » trouve des éléments de réponse dans le rapport Keller de 2009, qui d'ailleurs invite à trancher en faveur de la deuxième proposition. C'est en tout cas dans cet esprit que les Scot ont réfléchi à l'une des orientations phares de leur plateformes d'accord.

L'étendue du réseau ferroviaire voyageurs en 2005 et de l'emprise des gares dans un rayon de 5 kilomètres



Cette représentation est l'illustration de l'inversion de regards. Désormais le ferroviaire est mis en avant dans la planification stratégique. D'où l'engagement de 2006 de faire du ferroviaire l'élément structurant de l'organisation du territoire (voir infra).

Articuler les politiques d'urbanisme avec le réseau ferroviaire



Les mouvements domicile-travail : une dissociation de plus en plus nette entre lieu de la résidence et lieu de l'emploi



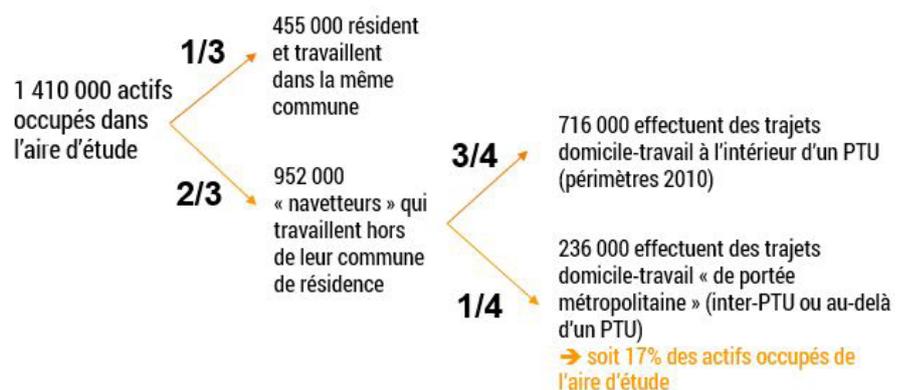
De précédentes études l'ont démontré, le passage progressif de la ville pédestre à la ville automobile a contribué à allonger les distances domicile-travail, pendant que le temps consacré à se déplacer lui était relativement constant (50 à 60 min/jour). Les gains de temps permis par les nouvelles infrastructures ont permis aux ménages de gagner de l'espace accessible et donc d'aller habiter et travailler plus loin.

Les migrations domicile-travail restent aujourd'hui le facteur dimensionnant des infrastructures bien qu'elles ne représentent qu'un quart des mobilités quotidiennes mais un tiers en moyenne des temps passés et la moitié des distances moyennes parcourues.

Les actifs de l'aire métropolitaine parcourent en moyenne entre 15 et 20 km pour aller travailler (tous modes confondus, et hors navetteurs se « déplaçant » dans leur commune de résidence). Il y a 10 ans, ils parcouraient 12 km en moyenne. La hausse constante du nombre de déplacements de niveau métropolitain et de la distance parcourue, conforte l'intérêt du mode ferroviaire (massifié et efficace), en particulier pour les déplacements de cœur à cœur. On constate entre les grandes polarités urbaines des flux domicile-travail plutôt concentrés, avec des distances plutôt longues, où la part modale des TC peut atteindre jusqu'à 40%. A contrario, entre les périphéries, on constate des flux domicile-travail beaucoup plus diffus, sur des distances plus courtes, où les TC ne dépassent pas 5% de part modale.

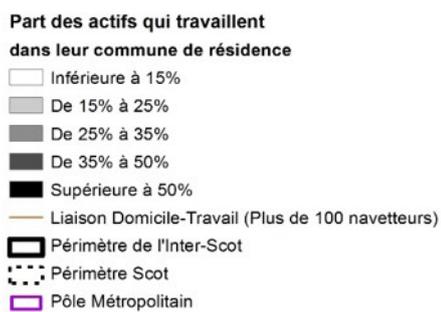
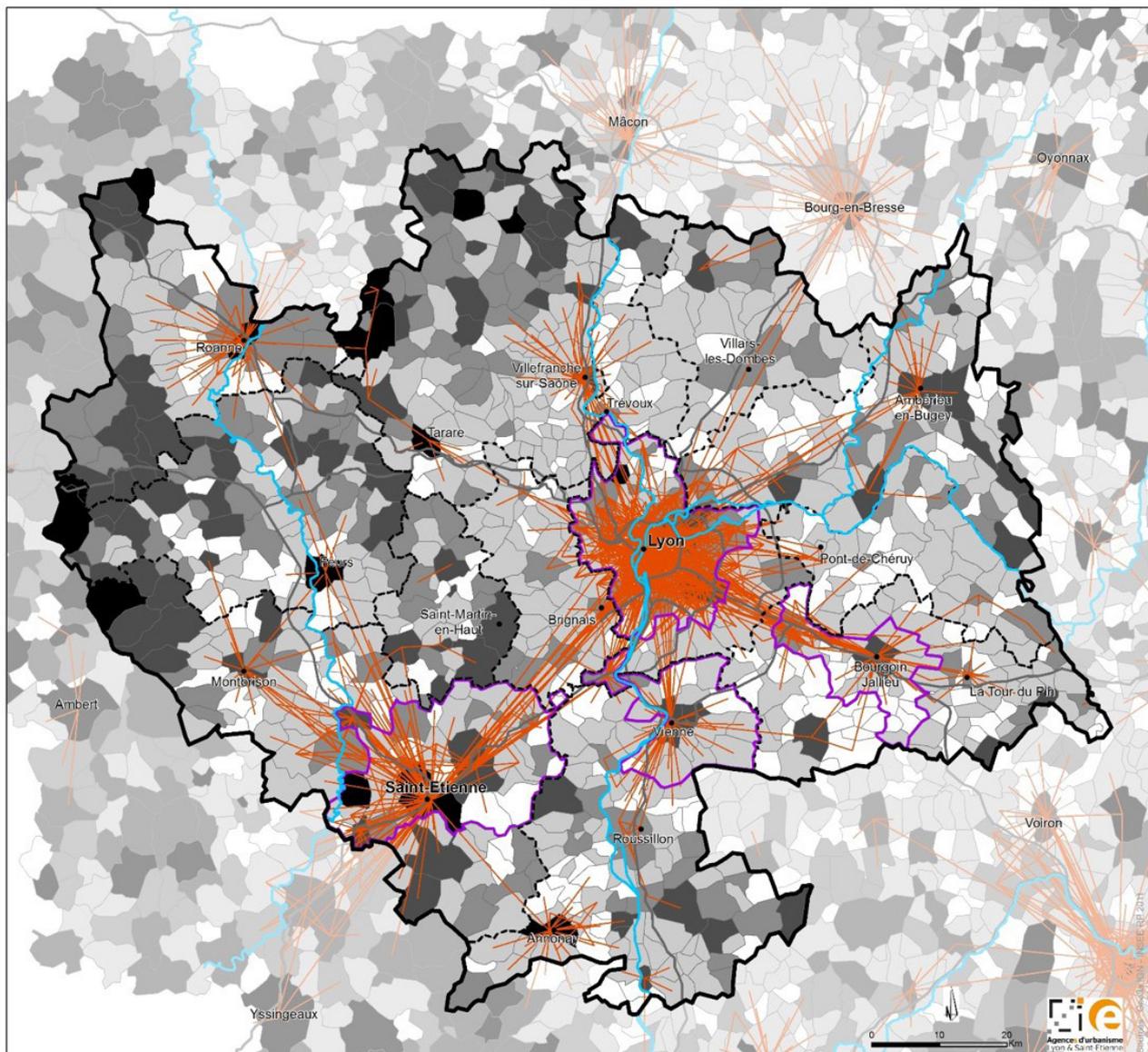
Ceci amène d'ailleurs les élus de l'inter-Scot à faire du Chapitre Commun un des éléments de réponses.

Les déplacements liés au travail sont dimensionnants à l'échelle métropolitaine



Source : Insee, 2015

**Une illustration des interactions entre les territoires :
les déplacements domicile-travail**



Source : Insee, 2015

La naissance du principe d'urbanisation prioritaire autour des gares à travers le « Chapitre commun » de l'inter-Scot.

Le Chapitre commun (2006, actualisé en 2013) repose sur cinq grandes orientations :

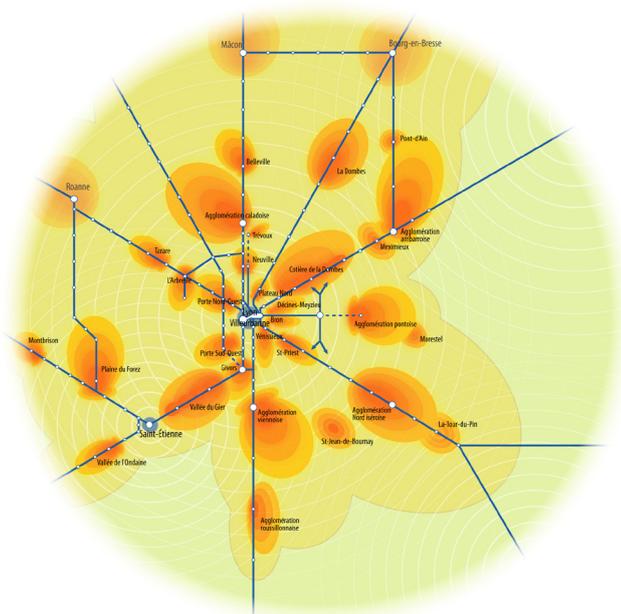
- un territoire en commun,
- une concentration de la croissance autour des pôles,
- une connexion efficiente aux transports collectifs,
- un développement économique fondé sur la complémentarité,
- la valorisation des espaces naturels et agricoles.

Dès 2004, les élus ont décidé de s'engager à décliner dans leurs documents de planification le choix stratégique, entre autres, de renforcer les capacités d'accueil en habitants, en emplois et en services, non plus autour des dessertes routières mais dans les quartiers-gare. L'aire métropolitaine lyonnaise voit alors s'enclencher des dynamiques partenariales et de projets, traduit comme « 1^{re} pierre » d'un réseau de transport en commun plus intégré : le Réal (Réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise) ; le REM (Réseau express métropolitain ou aussi dit « RER à la Lyonnaise ») ; et dès 2006 la démarche inter-Scot est intervenue en relais et a permis de mettre en œuvre, dans le cadre des orientations

des Scot, des priorités nouvelles en matière d'aménagement du territoire et de mobilité. Le « Chapitre commun » (né en 2006 et actualisé en 2013) fait prévaloir des enjeux qui opposent périurbains et ruraux, et décline cinq grands principes dont l'un d'eux constitue un volet mobilité souvent nommé « urbargare ». Cette orientation reprend l'objectif d'urbanisation prioritaire des secteurs les mieux desservis par les transports collectifs. Plus spécifiquement, cet objectif se traduit par la volonté de développer les espaces à proximité des gares afin de promouvoir l'usage des mobilités douces.

En 2006, le Chapitre commun est l'occasion de représenter les **polarités du territoire**, ainsi que l'attractivité métropolitaine fondée sur un développement cohérent du **transport collectif métropolitain**

Un modèle multipolaire



« De l'étoile à la toile »



Renforcer les potentiels de développement autour des gares : une méthode d'évaluation du potentiel d'urbanisation puis une démarche de projet urbain.

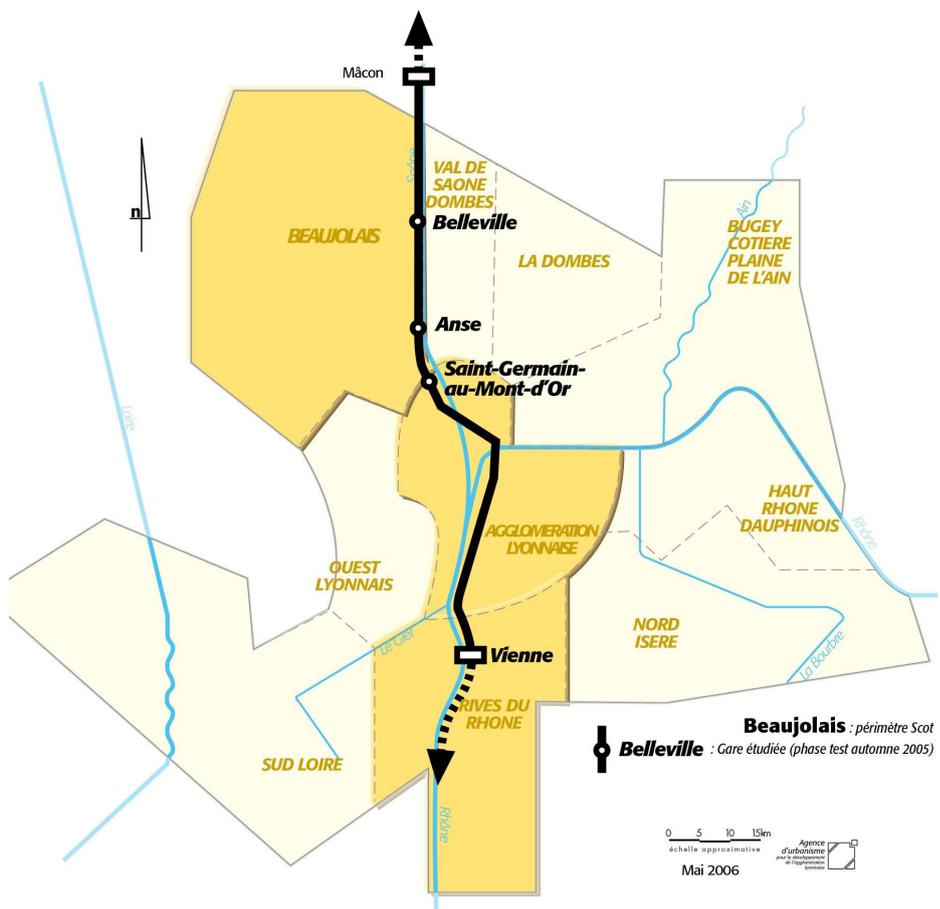
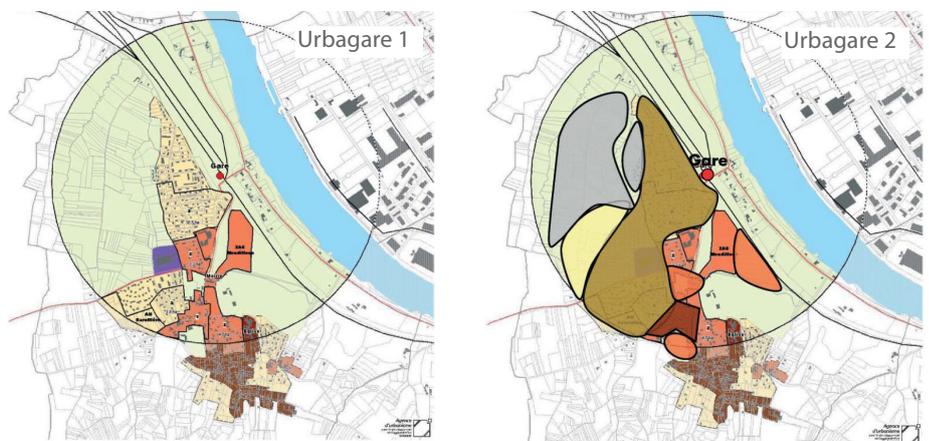
Les 4 gares de l'axe Mâcon/ Vienne comme terrain d'exploration de la méthode « urbagare »

En 2006, l'Agence d'urbanisme de Lyon s'est vue confier une étude partenariale (Région, Communauté urbaine de Lyon, et 3 syndicats mixtes porteurs de Scot : Agglomération lyonnaise, Rives du Rhône, Beaujolais) destinée à mesurer les potentiels d'urbanisation autour de quatre gares de l'axe Mâcon – Vienne. Ces quatre gares « test » étudiées étaient Belleville-sur-Saône (Scot Beaujolais), Anse (Scot Beaujolais), Saint-Germain-au-Mont-d'Or (Sepal), Vienne (Scot Rives du Rhône). Le travail mené sur les périmètres rapprochés autour des quatre gares étudiées (1 km) permet de caler une méthode reproductible : « urbagare ». Le test sur ces gares tend à confirmer que les secteurs proches des gares constituent un réel potentiel d'accueil, par rapport aux 300 000 à 500 000 habitants supplémentaires attendus à l'horizon 2030 dans l'aire métropolitaine lyonnaise. Cette évaluation des potentiels a permis de conclure que les capacités d'accueil de population nouvelle autour des gares étaient bien à la hauteur de l'évaluation générale. D'après les estimations réalisées, de 4 500 à plus de 10 000 habitants pourraient être accueillis dans un périmètre d'un kilomètre autour de quatre gares seulement.

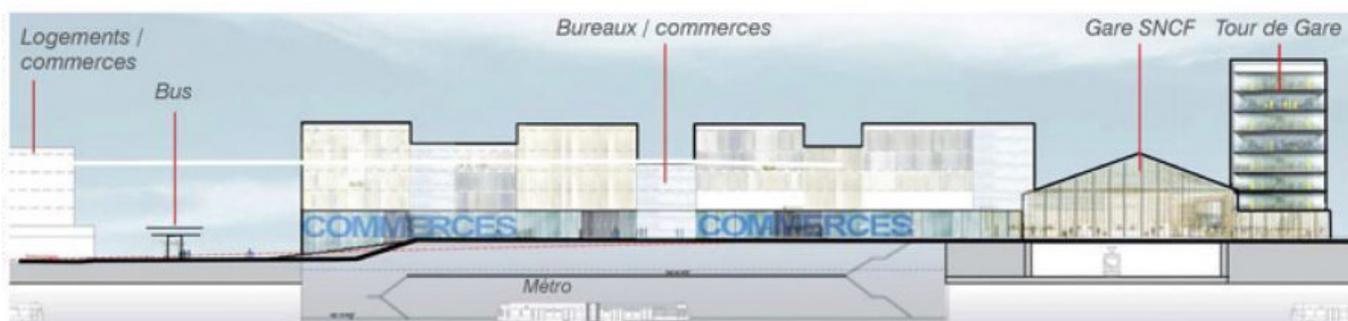
Les gares du Sepal et de l'axe Lyon – Nord-Isère comme terrain de confirmation

En 2007, sur la base de ces travaux antérieurs et de cette méthodologie particulière, c'est l'ensemble des tissus urbains à proximité des gares du Sepal et du Scot des Rives du Rhône, ainsi que huit gares de l'axe Lyon-Saint-André-le-Gaz, qui ont été examinés. Au total, la cinquantaine de quartiers gares analysée a montré des potentiels de mutabilité importants. La démonstration a ainsi été faite que l'essentiel de la croissance démographique attendue dans l'aire métropolitaine lyonnaise sur les vingt années à venir pouvait être accueillie dans des secteurs desservis par les gares du réseau ferroviaire de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne (Amelyse).

Etude exploratoire sur les potentiels d'urbanisation autour de la gare de Saint-Germain-au-Mont-d'Or, Juin 2006



Illustrations tirées de l'appel à idées (2012) « Urbagare » porté par le Pôle Métropolitain, perspective du projet proposé autour de la gare de Vénissieux



L'appel à idée de projets urbains sous l'égide du Pôle Métropolitain

Ces différentes études ont, en 2010/2011, inspiré une démarche plus opérationnelle afin d'imaginer des opérations exemplaires de densification urbaine autour de quatre gares sites pilotes : les gares de Vénissieux (Grand Lyon), Bourgoin-Jallieu (CAPI), Bellevue (Saint-Etienne Métropole) et Estresin (ViennAgglo). Cet appel à idées lancé par le Pôle Métropolitain en relation avec ses quatre intercommunalités membres, à l'époque, a eu le mérite de passer de l'étude de potentiel à un potentiel de projet. Les collectivités se sont saisies des résultats de l'appel à idées. Ceux-ci font apparaître la nécessité de réunir l'ensemble des acteurs concernés. Entre la vision grand territoire et l'opération d'aménagement, la distance est grande et l'articulation difficile sans une ingénierie pérenne. Si l'appel à idées a marqué une forte avancée de la démarche, force est de constater l'absence de continuité dans l'action sur d'autres gares.

Crédit photos : Atelier Castro Denissof

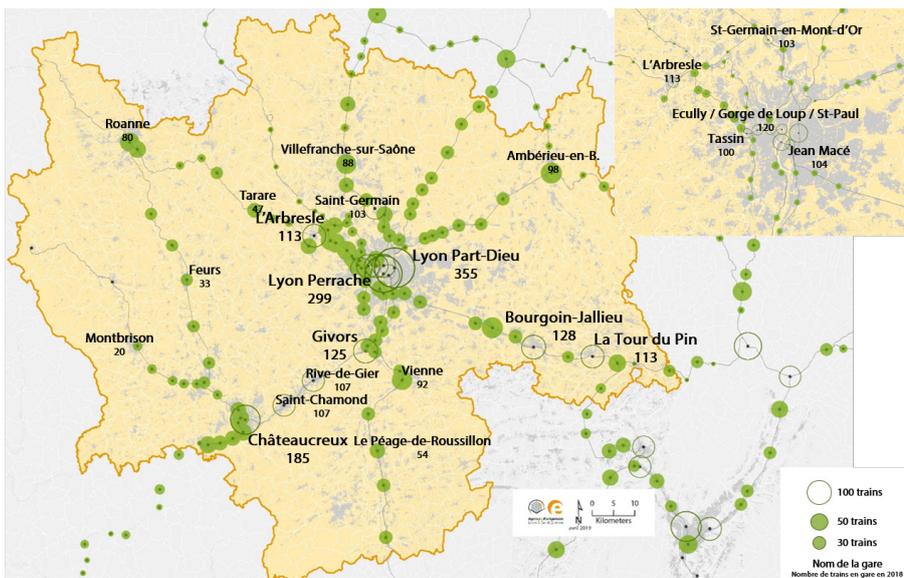
Le renouveau du ferroviaire

Au regard de la logique du tout routier qui a prévalu dans le pays dès les années 1930, qui s'est renforcée et accélérée par les guerres et le développement massif des infrastructures dans les années 60/70/80, la période 1995/2015 montre un vrai renouveau du ferroviaire dès les années 1990 sous l'égide des Régions (premières expérimentations de la compétence ferroviaires aux mains des Régions en 1997). Dans l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne, ce retour en force du ferroviaire se traduit dès la période 1995/2005 par les premières initiatives notamment en termes d'offre tarifaire combinée. Puis à compter de 2004/2005, dans un contexte de pleine application des orientations de la loi SRU (2000) et de transfert définitif de la compétence ferroviaire aux mains des Régions, l'embellie se confirme. La période 2006-2015 est ainsi marquée par une généralisation phasée du cadencement de l'offre ferroviaire, avec une restructuration des services ferroviaires, l'électrification et/ou le doublement de voies, et la création de haltes.

Le projet Real comme accélérateur

Cette période est marquée par l'élan de la démarche « Urbagare », et surtout par le projet partenarial Real (Réseau Express de l'aire métropolitaine Lyonnaise) signé en 2005 entre les différentes parties prenantes de la mobilité et des transports dans l'aire métropolitaine (Etat, Région, Départements, Sytral, agglomérations). Le projet Real porte sur des engagements financiers importants en investissements mais aussi en exploitation et sur l'amélioration de service (information voyageur par exemple). Dans la dynamique du protocole Real, de nouvelles infrastructures ont vu le jour : une nouvelle Gare à Jean Macé, l'électrification de Saint-Etienne-Firminy, le doublement de la ligne Sathonay-Villars les Dombes, de nombreuses régénérations de voies, le Tram-Train de l'Ouest lyonnais (TTOL), à la Part-Dieu avec un pôle d'échange multimodal et les nouvelles Voie K et L, à Perrache avec les voies J et K, ou encore, plus récemment la halte d'Yvours. Le matériel aussi a pu évoluer, notamment avec le renouvellement du matériel roulant (AGC, TER2N, Regio2N, Dualis...). S'agissant de l'exploitation, la diamétralisation (Villefranche-Vienne et partiellement Saint-Etienne/Ambérieu-en-Bugey) et le cadencement ont été améliorés.

L'offre ferroviaire dans les gares de l'inter-Scot en 2018, exprimée en nombre de trains en gare



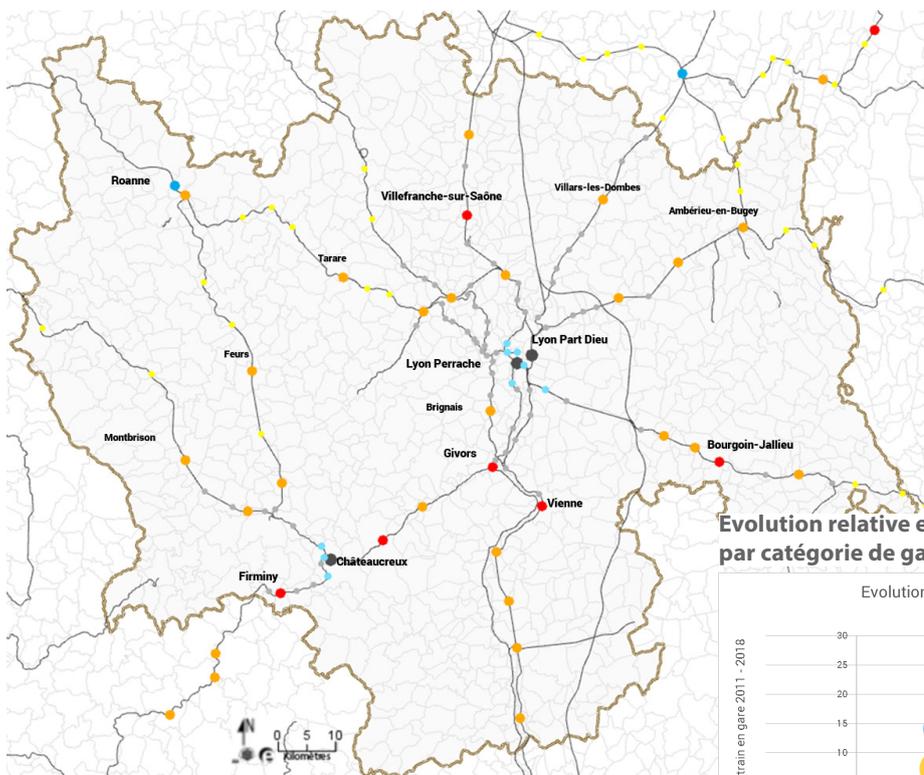
Une diminution des missions Intercités au profit des trains périurbains

Dès 2011, année de l'appel à projet « Urbagare », on dénombre sur l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne (Amelyse) pas moins de 90 gares qui bénéficient d'au moins 30 circulations quotidiennes, ce qui est un chiffre déjà très intéressant et représente à peu près 70% du total des 124 gares de l'Amelyse. En 2011 on dénombreait 3 gares périurbaines avec plus de 100 trains par jour. En 2018 ce n'est pas moins de 7 gares périurbaines qui ont plus de 100 trains (voir carte ci-contre). Ce qui est caractéristique d'un élan vers un renforcement de la desserte périurbaine. Sur ces sept gares, une seule fait l'objet d'une démarche de projet portée par le Pôle Métropolitain.

La suppression des services ferroviaires Clermont-Ferrand/Saint-Etienne s'est accompagnée d'une diminution significative du nombre de trains sur l'axe Montbrison-Saint-Etienne, passant ainsi de 32 à 20 trains par jour. Une réorganisation de l'offre sur l'axe Saint-Etienne/Givors/Lyon a permis une hausse du nombre de trains Saint-Etienne/Lyon - toutes gares confondues- (+4 A/R), mais une baisse du nombre de trains Givors/Lyon (-6,5 A/R), ainsi que du nombre de trains entre Firminy/Saint-Etienne (-3,5A/R). Cette baisse n'est pas compensée par l'augmentation du nombre de train entre Firminy et Lyon Perrache (+6 A/R). Concernant la branche Roanne – Saint-Etienne, on constate une certaine stabilité de l'offre, (34 trains en 2011 contre 33 trains en 2018). La mise en service du tram-train de l'ouest Lyonnais en 2012 a permis une amélioration/création de la desserte. Ainsi en 2018, on dénombre 113 trains par jour à L'Arbresle, soit une augmentation +32 trains par jour.

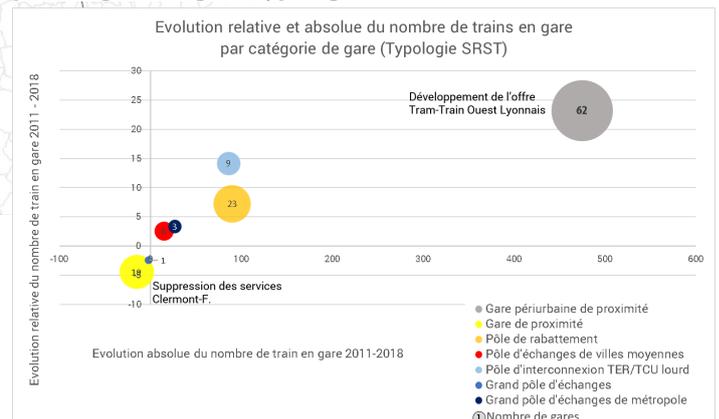
Deux faits majeurs doivent alors être soulignés : un renforcement de la desserte des gares périurbaines (en lien notamment avec le renforcement de la desserte de l'ouest lyonnais) et une évolution à la baisse de certaines circulations Intercités. Cette évolution répond aussi et surtout à des considérations techniques. En effet, les évolutions d'offre sont parfois guidées par les possibilités offertes par le réseau et non par les besoins effectifs.

Évolution de l'offre ferroviaire dans les gares de l'inter-Scot entre 2011 et 2018



- Typologie des gares - SRST RRA**
- Grand pôle d'échanges de métropole
 - Grand pôle d'échanges
 - Pôle d'échanges de villes moyennes
 - Pôle d'interconnexion TER/TCU lourd
 - Pôle de rabattement
 - Gare périurbaine de proximité
 - Gare de proximité

Evolution relative et absolue du nombre de trains en gare par catégorie de gare (typologie SRST)



Le développement de l'offre dans l'ouest lyonnais (L'Arbresle/Brignais) explique en grande partie la forte augmentation de l'offre pour les gares périurbaines de proximité. Dans la même catégorie de gares, des diminutions d'offre sont observées pour les branches de la Plaine du Forez et de l'On-daine. Le constat est identique pour la catégorie Pôle d'interconnexion TER/TCU lourd. La diminution du nombre de trains en gare est généralement liée à une diminution du nombre de service, mais elle peut être aussi liée à la prolongation d'un service vers les gares suivantes.

Par exemple, la gare de Châteaueux est le terminus d'un service Firminy/Châteaueux (un train décompté) et d'un service Lyon Perrache/Châteaueux (un train décompté), on compte donc deux trains dans la gare de Châteaueux ; si les trains venant de Perrache sont prolongés à Firminy (soit Lyon Perrache/Châteaueux/Firminy), alors on compte un seul train. Il est donc toujours intéressant de rapprocher le nombre de train en gare avec le nombre de service en fonction des offres et des demandes.

Tram-train lyonnais



Trains de liaison entre Lyon et Saint-Etienne en 1978 (Stélyrail) et 2019



Des temps de parcours peu améliorés

En parallèle, les temps de parcours ferroviaires se sont finalement peu améliorés, ce qui est logique puisque la priorité a été donnée aux circulations périurbaines pour assurer une desserte fine des territoires. L'exemple de l'axe Châteaueux/Part Dieu, axe le plus fréquenté du réseau de l'aire

métropolitaine le démontre : malgré de fort co-financement du réseau depuis 40 ans et une exploitation cadencée depuis 2000, le système reste fragile. Des suppressions de TER périurbains sur l'axe Perrache/Givors ont entraîné une surcharge des trains et une augmentation de 10 minutes de temps de parcours pour les Ligériens et les Givordins.

Temps de parcours TER Châteaueux-Part-Dieu

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

(*) destination Perrache par rive gauche.

NB : conventionnement et appellation TER à partir de 1989

source : R. Douté 2018 + fiches horaires

Une transformation du service qui s'est accompagnée d'une forte hausse de la fréquentation des gares

+43% de progression de fréquentation

Sur la dernière période (2007-2017), il y a eu une fréquentation en croissance sur l'étoile lyonnaise. La fréquentation du réseau TER a augmenté de 43% en 10 ans, et plus de deux tiers de cette augmentation est à attribuer à la fréquentation des grands pôles d'échanges de la Métropole et des pôles de rabattement (voir cartes précédentes, selon le classement mis en place par la Région en 2013). Néanmoins, En volume, les gares des pôles urbains intermédiaires admettent une hausse plus significative que les pôles de rabattement.

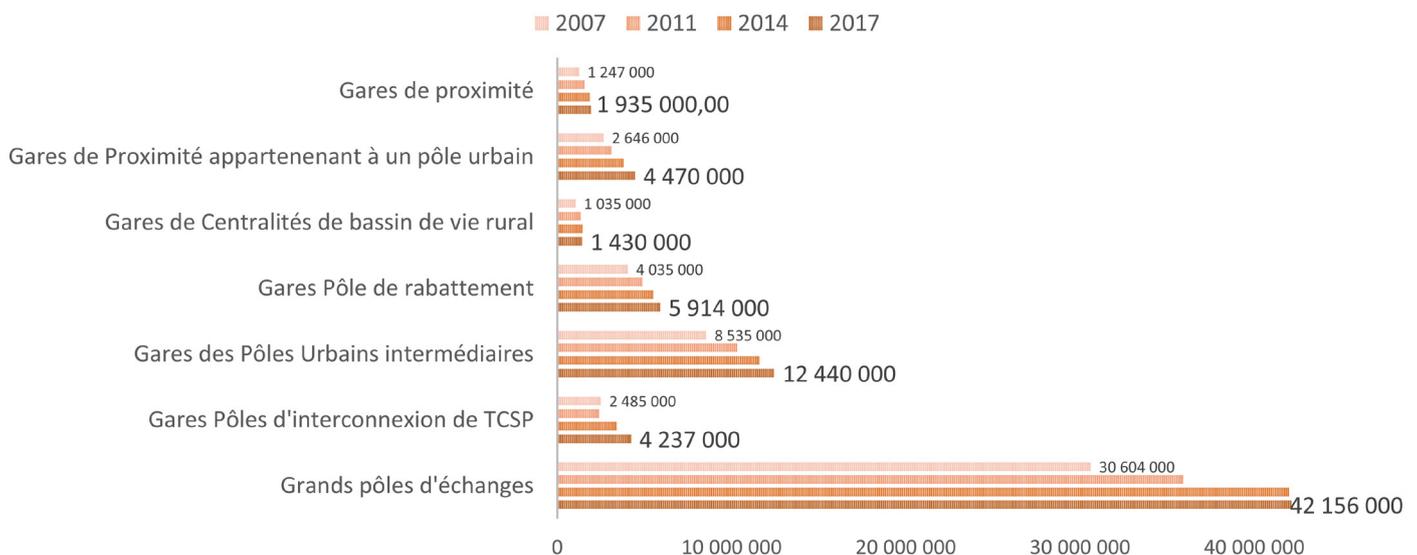
+38% pour les grands pôles d'échanges

Les graphes ci-dessus montre une augmentation significative de la fréquentation entre 2007 et 2017 (données Aristote et Opendata), sur les grands pôles d'échanges (Part Dieu, Châteaueux, Lyon Perrache, Roanne). La hausse générale est de + 38% sur ces grands pôles qui cumulent à eux seuls 42 millions de voyageurs en 2017. C'est une augmentation moindre par rapport aux autres pôles, mais c'est peut-être le signe d'une limite de capacité atteinte, notamment au cœur de l'étoile ferroviaire lyonnaise.

+71% pour les pôles d'interconnexion

Sur les pôles d'interconnexion (Saint-Priest, Oullins, Vaise, etc.), l'augmentation est encore plus forte en variation relative avec une hausse de + 71% entre 2007 et 2017 (2;4 millions en 2007, contre 4,2 million de voyageurs en 2017).

Evolution de la fréquentation entre 2007 et 2017 selon la typologie des gares (Classification RRA 2013)



+46% pour les gares de pôles urbains

Les gares de pôle urbain sont les gares cibles de la démarche « Urbagares », avec une hausse de 46% de la fréquentation entre 2007 et 2017, passant de 8,5 millions de voyageurs à 12,5 millions (voir carte et histogramme ci-dessous). L'accueil de population nouvelle entre 2007 et 2017 démontre l'attractivité et le potentiel des quartiers-gare de pôle urbain. Les pôles urbains doivent gérer l'attractivité de leur gare en gardant un temps d'accès performant aux cœurs métropolitains et en gérant le rabattement. L'un des enjeux majeurs est d'articuler l'accès à la gare et la place de l'automobile dans ces villes, il est donc intéressant de gagner en complémentarité entre les gares de pôles urbains et les gares de pôles de rabattement.

+47% pour les pôles de rabattement

S'agissant des pôles de rabattement, l'évolution de la fréquentation est également nettement positive ainsi que le montre la carte ci-dessous avec une augmentation de 47% entre 2007 et 2007.

Le faible poids des gares de « centralité rurale »

A contrario l'évolution de la fréquentation dans les gares de centralité rurale est moins conséquente (+ 29%). L'évolution reste positive comme le montre la carte ci-après, puisque l'on passe d'un total de 995 000 voyageurs en 2007 à un total de 1,2 million de voyageurs en 2017. Mais ce total pèse peu dans la fréquentation générale du réseau.

+70% pour les gares de proximité appartenant à un pôle urbain

Les gares de proximité appartenant à un pôle urbain, dit autrement aux gares périurbaines proches de Lyon (35 gares) moindrement de Saint Etienne (4 gares), la gare du Coteau au sud de Roanne viennent compléter cette typologie. Ces gares fortement concernées par les dynamiques de périurbanisation ont vu leur fréquentation progresser de +70% en 10 ans, passant de 2,7 millions de voyageurs en 2007 à 4,6 millions en 2017.

+ 55% pour les gares de proximité

Enfin, s'agissant des gares de proximité, un hausse de la fréquentation de 55% est constatée entre 2007 et 2017, là encore chiffre considérable. Il est vrai que ces gares bénéficient du double attrait d'un renforcement des circulations ferroviaires et de leur localisation aux cœurs de pôles urbains petits et moyens bénéficiant de toute la gamme des services et des équipements. Sur la période 2007 – 2017, elles enregistrent ainsi une progression de 1,2 million de passagers à 1,9 million.

3

Les dynamiques de développement autour des gares

La période récente a été incontestablement marquée par une augmentation significative de l'offre ferroviaire et de la fréquentation. Ces évolutions ont-elles pour autant généré des dynamiques - démographiques, économiques, urbaines - dans les secteurs-gares ? L'analyse quantitative ne permettant pas de conclure objectivement à l'efficience de l'orientation « Urbagare », une analyse plus qualitative nous permet de mieux comprendre les dynamiques urbaines à l'œuvre.

Des chiffres de croissance démographique qui ne traduisent pas une inflexion franche en direction des secteurs-gare et notamment des gares cibles de la démarche

Difficile d'isoler l' « effet gare », notamment sur les gares cibles de la démarche

Entre 2010 et 2015, l'analyse de la croissance démographique sur la base du carroyage Insee (200mx200m) montre que les « gares de pôle urbain » connaissent une augmentation surtout dans le secteur rapproché (périmètre de 500m autour de la gare) avec une hausse de 3% (35 030 habitants en 2010 contre 36 105 en 2015), et dans le périmètre plus éloigné (5 km autour de la gare) avec une hausse de 3,2% (passant de 460 000 habitants en 2010 à 475 000 en 2015).

Cette évolution est à confronter à l'évolution démographique globale de l'inter-Scot qui, sur la même période, est de +4,5% (+145.000 habitants) et de +3,3% sur l'ensemble des secteurs gare. Croissances donc supérieures à celle observée au sein de cette typologie de gare pourtant ciblée par l'orientation de l'inter-Scot à l'instar des gares de Villefranche, Bourgoin, Vienne, Givors, Ambérieu, Tarare, L'Arbresle, Saint-Chamond, Montbrison, Roussillon.

Les autres gares ciblées par l'orientation sont les gares de proximité. Qu'elles appartiennent ou non à un pôle urbain. S'agissant de celles appartenant à un pôle urbain, elles ont connu une hausse relativement importante avec +4,8% de la population en 5 ans dans le secteur rapproché de la gare (500m), même si en volume l'augmentation reste relative +2.700 habitants.

Cette dynamique positive se confirme dans la zone du kilomètre autour de la gare +4,8 % avec là une augmentation de plus de 8.000 habitants. C'est la plus forte progression observée sur l'ensemble des gares de l'inter-Scot. C'est près de 50.000 habitants supplémentaires accueillis dans les 5 km autour de des gares de proximité.

La croissance démographique autour des gares de proximité, elle, est encore plus marquante puisqu'on constate entre 2010 et 2015 une augmentation de +6,1% de la population dans le périmètre de 500m autour de la gare, de +6,4% dans le périmètre de 1km et de +5,4% dans la zone des 5km soit au total plus de 20.000 habitants supplémentaires.

**Evolution de la population entre 2010 et 2015 (carroyage Insee)
selon la distance à la gare (typologie RRA 2013)**

Les évolutions selon les trois rayons sont exclusives les unes des autres et non cumulatives



“ Avec le train, je ne serais pas sûr d'arriver à temps. [...] La voiture, c'est plus pratique ”

Un habitant du quartier-gare de Anse

Ces trois typologies de gares sont caractérisées par des capacités de développement importantes, et qui croisées avec l'amélioration des services ferroviaires et la proximité aux principales villes, les placent en première position des quartiers-gare à densifier, elles étaient les gares cibles de la démarche. Si cette croissance démographique s'est globalement observée dans l'ensemble des quartiers-gare cibles, elle reste difficile à corréler à la présence de la gare.

Autre fait à noter, l'évolution démographique des alentours des pôles de rabattement. La dynamique positive est d'autant plus importante que l'on s'éloigne de la gare. Ainsi dans le périmètre situé entre 1 et 5 kilomètres de la gare, on observe une hausse moyenne annuelle de +4% entre 2010 et 2015 soit, 22 000 habitants supplémentaires, un chiffre assez important au regard des autres moyennes constatées.

Anse (69) - La Zac du Pré aux moutons



Cette forte croissance démographique dans les secteurs périurbains, souvent bien localisés aux portes des agglomérations lyonnaises et stéphanoises, génère des flux de rabattement majoritairement automobiles. Il apparaît crucial, donc, d'articuler l'accès à la gare, la place faite à l'automobile et le développement urbain du quartier gare.

Finalement, force est de constater la difficulté d'isoler l'« effet gare » des dynamiques générales, l'analyse quantitative ne nous permet pas d'approcher suffisamment les dynamiques à l'œuvre. Ainsi, une approche qualitative doit donc intervenir en relai.

A l'exemple du projet urbain réalisé sur la halte d'Anse (gare déplacée) au début des années 2000, ZAC dite du « Pré aux moutons », une enquête réalisée en 2012 a montré que pour les ménages interrogés, souvent bi-actif et dont l'un des deux travaillait sur l'agglomération lyonnaise, le critère numéro un du choix résidentiel était... financier.

Parmi les autres critères, la proximité de la

gare intervenait seulement après l'appréciation générale du cadre de vie (le « coup de cœur ») et la proximité des services. Alors si cette opération dont le programme (200 logements, 2 900 m² de surfaces commerciales et 160 places de parkings destinés aux véhicules utilisés pour l'accès à la halte et aux commerces) est souvent cité en exemple, il est encore plus difficile après les éventuelles reventes de conclure, même ici, à ce fameux « effet gare » comme vecteur d'attractivité d'un quartier. L'utilisation du train par les résidents n'est pas non plus démontrée.

Gare de Anse en cours d'aménagement, 2008



Gestion de stationnement en gare d'Amberieu-en-Bugey



Le développement autour des gares c'est d'abord concilier les exigences des pendulaires et celles des résidents

Alors si cette proximité entre logements et gares ne se traduit pas forcément par l'usage du train par les résidents, cela signifie que les usagers proviennent de plus loin. Il apparaît alors indispensable d'organiser leur rabattement sur la gare en sachant concilier du mieux possible les exigences des pendulaires et celle des résidents pour leur besoin de circulation, de stationnement et de consommation. La régulation du stationnement se transforme rapidement en véritable casse-tête aux alentours de la gare. Stationnement ventouses, dépose minutes, poche de stationnement gratuite confidentielle, ... Chaque commune développe sa propre stratégie en fonction du contexte local. Les zones bleues apparaissent néanmoins comme la solution souvent retenue. Si elles sont favorables aux résidents, elles ne le sont pas pour les voyageurs mais nécessite des moyens d'application. Le dialogue entre les communes voisines aux alentours d'une gare, apparaît là encore indispensable pour ne pas dévoyer le rôle de la gare. L'effectivité d'un projet urbain de gare est suffisamment difficile à obtenir pour qu'il ne subisse pas la concurrence que l'offre de rabattement pourrait constituer. Un projet de gare vertueux se discute donc à l'échelle intercommunale tant sur la question du projet urbain que de l'offre en stationnement.



La gare d'Ambérieu-en-Bugey illustre cet enjeu. C'est une commune dans laquelle se développe un quartier gare tant sur le plan résidentiel qu'économique. En moyenne, il y a un train tous les ¼ d'heure et en 2016 on comptait environ 4 200 montées-descentes par jour. Cette gare-pôle est soumise à une pression forte de demande de rabattement automobile sur la gare, complexifiant les politiques de régulation du stationnement aux alentours. Les pouvoirs publics ont créé de nouvelles capacités avec deux parcs de stationnement, en projet (un de 145 places et l'autre de 70 places environs et près de la gare). Mais il s'agit bien de concilier les exigences des pendulaires et celles des résidents, notamment s'agissant du stationnement. 530 places en zone bleue, pour 1 à 4 heures de stationnement, ont été réalisées, favorables aux résidents. L'enjeu est de maîtriser le stationnement, avec aussi et surtout une réglementation qui facilitera l'intermodalité (et principalement avec le TER).

**Après « l'inversion du regard »
et la promotion du ferroviaire,
c'est la recherche d'une mobilité
intermodale pour demain**

Au-delà du ferroviaire, il faut aujourd'hui avoir une vision de la mobilité plus intégrée et intermodale, et finalement ne pas rendre le ferroviaire exclusif de la mobilité métropolitaine. Les réseaux TCNU et TCU, tout comme le réseau routier (voie réservée covoiturage, lignes express bus, réseau express vélo...) doivent être envisagés, et combinés. La gare peut aussi devenir le nœud où se croisent des réseaux de transports desservant des échelles de territoire différentes. Dès que l'on s'éloigne de la concentration urbaine vers un tissu urbain plus diffus, le transport de masse est difficile à organiser. L'intermodalité est NECESSAIRE pour que le transport ferroviaire joue un rôle important d'alternative à la voiture, notamment sur des trajets relativement long et souvent pratiqués seuls.

“
Faciliter l'accès au réseau ferroviaire est une préoccupation continue mais c'en est une parmi d'autres. La clientèle des réseaux de transports en commun urbain n'est pas la même que celle du réseau ferroviaire. A titre d'exemple, 17% seulement de la clientèle ferroviaire utilisent les transports en commun urbains à Lyon.”

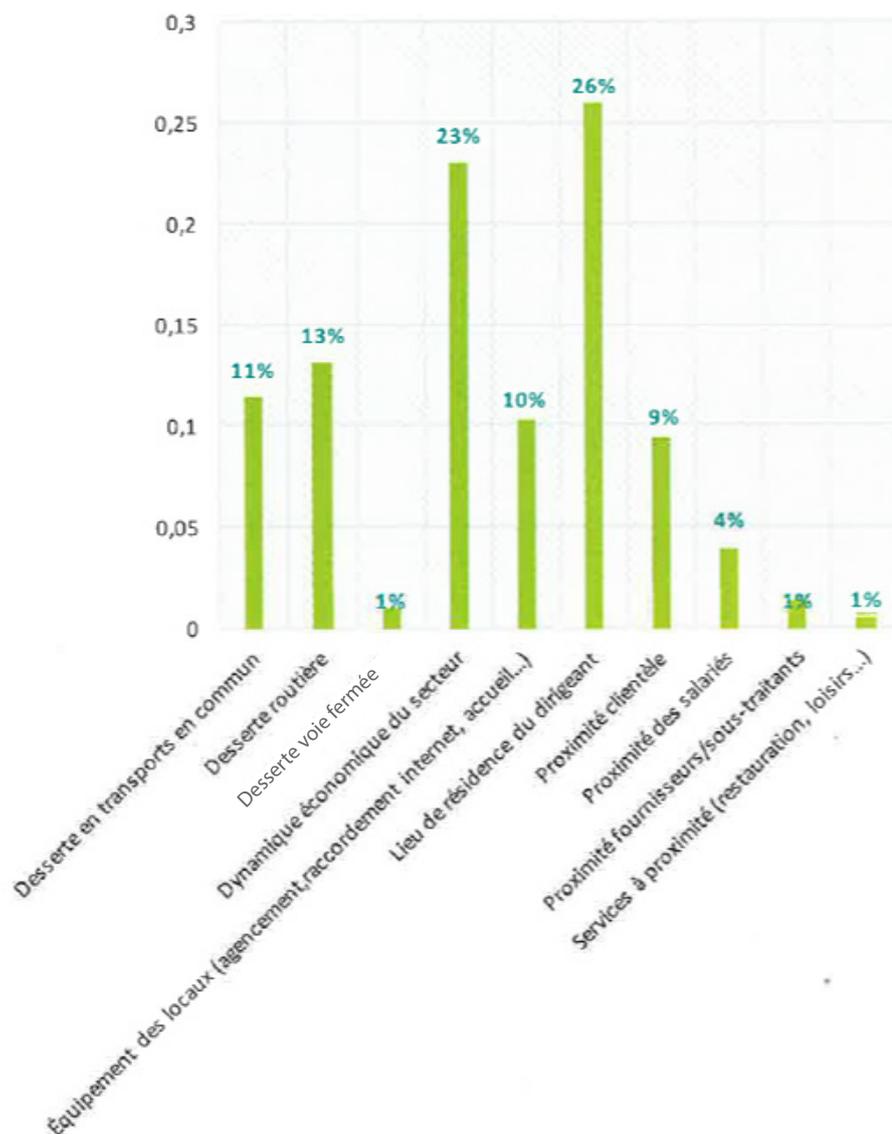
Responsable en charge des mobilités

“
De manière générale, il ne faut pas opposer les modes de transport. Il faut une offre alternative au tout ferroviaire ou au tout routier.”

Opérateur privé des mobilités

Principaux critères d'implantation

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



Si le train est bien le mode transport des pendulaires « longue distance » la gare doit être également pensée comme un lieu de travail pas seulement de résidence

Les cœurs métropolitains lyonnais et stéphanois connaissent une situation particulière. Ils offrent en effet quantité d'emplois (50% des emplois dans la seule Métropole de Lyon) et de ce fait voient leurs zones d'attraction de plus en plus s'étendre. Néanmoins on observe que plus la distance domicile/travail est longue, plus la part modale des TC augmente.

Sans compter la mise en place progressive de contraintes sur l'usage de la voiture (et de son stationnement). Un rééquilibrage des déplacements pendulaires métropolitains pourrait être réenvisagé à l'aune non plus de l'idée d'une « gare-domicile » mais plutôt d'une « gare-travail ». La question de la localisation des emplois a une grande influence sur le mode de déplacement utilisé. Une vraie réflexion est à conduire sur la nature des activités à implanter en restant vigilant s'agissant de la concurrence entre les territoires et les pôles-gare. Privilégier la vision « gare travail » c'est aussi convaincre les acteurs économiques (promoteurs, aménageurs...) dans leur choix d'implantation.

En 2015, 89% des emplois de l'Amelyse étaient à moins de 5 kilomètres d'une gare, dont trois quart dans les métropoles et pourtant le critère gare intervient seulement en dernière position des choix d'implantation d'une entreprise.

Jusqu'alors, les ambitions des Scot n'étaient pas de concentrer les emplois autour des gares de l'agglomération lyonnaise mais bien de développer les activités autour de l'ensemble des gares, l'esprit même de la logique multipolaire. Elle traduit cependant une réalité du système de transport qui veut que le salarié pendulaire accepte des contraintes de mobilité à l'amont de sa gare de départ mais plus difficilement à l'aval de sa gare d'arrivée. Cette logique n'est pas forcément favorable aux mouvements de diffusion de l'emploi dans les gares périurbaines, sauf à transformer lesdites gares en véritable lieux de vie et d'activités diversifiées qui puissent mêler résidences, emplois, logements, services, équipements, bref de transformer les quartiers-gares urbaines des pôles urbains secondaires et de certaines gares périurbaines.

“ *Le plus important n'est pas d'être à côté de son travail à un instant T mais surtout d'être à côté d'un nœud de liaison afin de pouvoir se rendre à son travail plus facilement, même s'il change.* ”

Responsable en charge des mobilités

Gare du Charpenay (Lentilly) avec son P+R et sa zone d'activité



“ Le premier frein, c’est le coût du foncier. ”

Promoteur immobilier

“ La bonne connexion aux transports collectifs et à la gare fait partie des critères de recherche foncière. Mais cela conduit généralement à une augmentation de 30% du coût de construction, l’étanchéité sonore notamment. ”

Promoteur immobilier

Dans les secteurs gares, la concurrence entre foncier résidentiel et économique joue au détriment de la mixité fonctionnelle

Aujourd’hui, les acteurs économiques sont partagés lorsqu’il est question de considérer la desserte ferroviaire comme un des facteurs de réussite d’une opération. Certains considèrent en effet que les quartiers-gares sont attractifs s’ils facilitent l’accès au travail et qu’ils concentrent des services et des commerces. Ils sont des signaux de prospection, surtout s’agissant des dessertes régionales et des réseaux urbains, dès lors que l’opération est équilibrée économiquement. La desserte en transports collectifs a largement conditionné l’approche des territoires des promoteurs immobiliers. Mais ces quartiers-gares, selon eux, ne doivent pas être trop denses, afin de plutôt privilégier des espaces collectifs et garder une cohérence urbanistique.

D’autres de ces acteurs économiques affirment aussi une prospection systématique (les quartiers-gares font l’objet de concurrence entre promoteurs si la ligne est cadencée et qu’ils sont bien connectés aux transports collectifs), mais soulignent aussi une difficulté dans le traitement de ces zones : cahiers des charges complexes, refus de dérogation de stationnement et de permis de construire, surcoût des sujétions techniques...

Les offres foncières sont souvent jugées excessives pour leur positionnement par rapport aux capacités entrepreneuriales. Les cœurs métropolitains sont à ce titre des cas particuliers puisqu’ils attirent à eux plus volontiers les investisseurs dans des gammes de prix hors norme. Pour les autres secteurs, le prix du foncier, les surcoûts liés à la présence de la gare et/ou du fer à quoi s’ajoute les externalités négatives (images, bruits, accès, ...) restent un frein important à l’investissement pour les développeurs économiques traditionnels

Requalification du quartier gare : siège de l’Opac du Rhône à Brignais



**Si la mixité est un objectif,
toutes les gares ne peuvent pas
être un quartier mixte**

La thématique du développement urbain autour des gares ne peut pas être abordée de la même façon selon les types de gares et selon les contextes. Lorsqu'on analyse les logiques de projet conduites par les municipalités ou les EPCI sur leur gare centrale, on relève qu'il est parfois difficile, en fonction du contexte de prêter l'image de quartier mixte à toutes les gares. Il est essentiel de dresser une typologie des quartiers-gare, notamment parce que certaines gares sont des gares de rabattement. Toutes les gares ne peuvent pas être des lieux de la mise en œuvre du principe de la multipolarité. Certaines gares ont un potentiel plus important. A l'inverse, il y a des gares intéressantes du point de vue urbain qui ne peuvent rester de grande zone de stationnement en milieu urbain.

“ Cette orientation doit être maniée avec précaution, discernement et expertise. Cela ne peut pas être un principe uniforme. ”

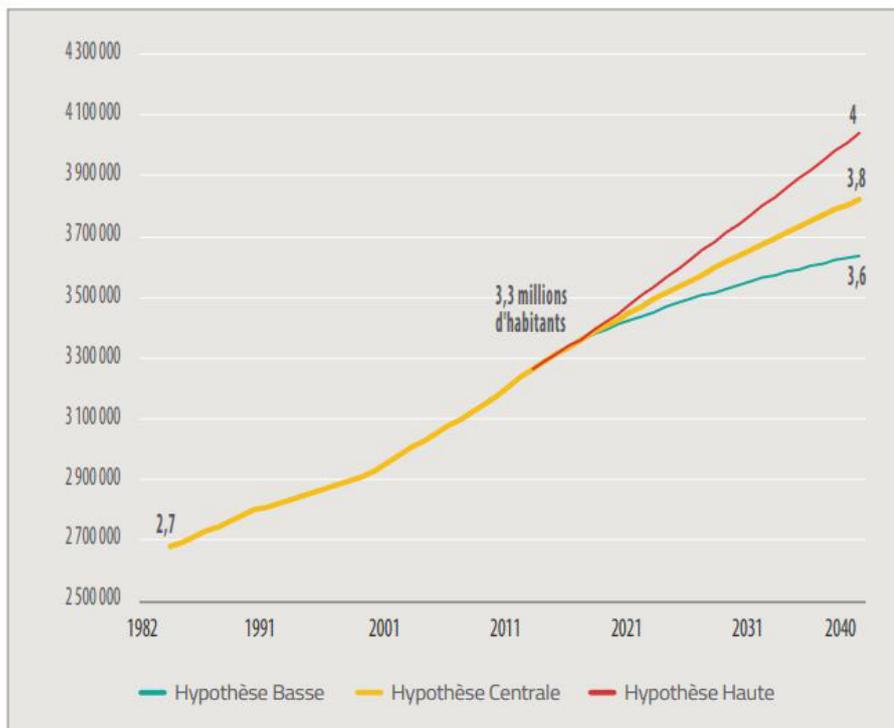
Chargé de projets d'un Syndicat porteur de Scot

Gare de Givors Ville



Projection de la population de l'inter-Scot à l'horizon 2040 selon différentes hypothèses

Source : Insee, Recensements de la population de 1982 à 2016 et projections du modèle Omphale



Source : Insee, recensements de la population 1982 à 2016 et projections du modèle Omphale.

Des perspectives de croissance démographiques et des besoins de mobilité qui pourront difficilement être satisfaites par le seul mode ferroviaire

En 2006, le lancement des premiers travaux de l'inter-Scot autour de l'articulation urbanisme/transport et les premières projections réalisées par l'Insee avaient montré que l'essentiel de la croissance de la population attendue d'ici 2030 (de l'ordre de + 300 000 à + 500 000 habitants) pouvaient se localiser dans des secteurs situés à moins de 5 kilomètres d'une gare, soit près de 80%. C'est globalement la tendance que l'on observe.

De récentes hypothèses de projection ont été réalisées et proposent un nouveau chiffre de 400 000 habitants supplémentaire à l'horizon 2040 dans le scénario bas, c'est l'équivalent de l'actuelle métropole stéphanoise.

Dans ce contexte de croissance démographique soutenue, compte-tenu d'un système ferroviaire en limite de capacité (cf. rapport de la Commission particulière du débat public de juillet 2019) il apparaît d'ores-et-déjà nécessaire de réfléchir à de nouvelles voies pour une desserte efficace et durable des pôles de développement et d'urbanisation de l'aire métropolitaine lyonnaise. Sans abandonner la solution du train, la perspective de l'inscrire dans un bouquet de mobilité alternative à l'automobile s'avère d'autant plus important que le foncier des secteurs gare tend naturellement à se raréfier que les investissements de renforcement de capacité dans le nœud ferroviaire lyonnais, indispensables à la robustesse du système ferroviaire et à une amélioration significative du niveau d'offre (entre 2,8 milliards d'euros et 4,3 milliards d'euros), ne seront réalisés qu'à plus long terme.

Les mobilités bouleversées par l'avènement de la société numérique ?

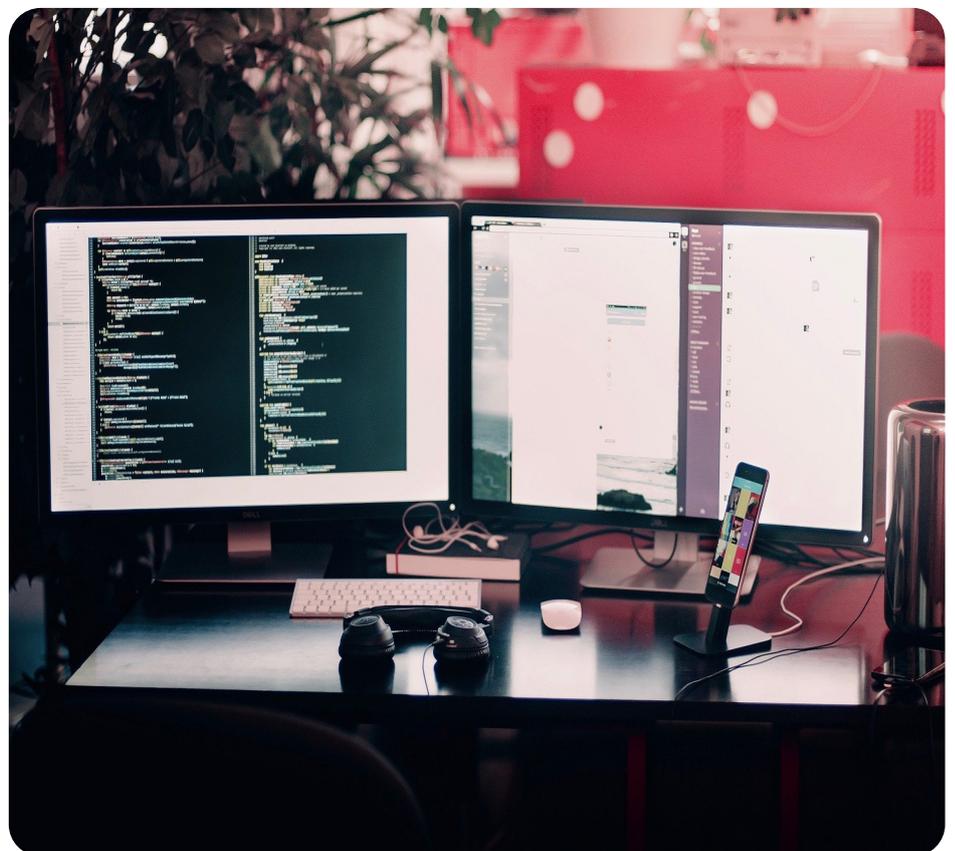
Les acteurs du numérique se positionnent aujourd'hui clairement comme des chefs de file de la gestion urbaine et la crise pandémique n'a fait que confirmer leur importance. Avec ce fort développement du numérique, les usagers pourraient se tourner de plus en plus vers ce que l'on appelle une « mobilité choisie » car démultipliée par les capacités de mise en relation des plateformes. Certains experts annoncent en effet la fin du transport de masse au bénéfice d'un transport en mode MaaS pour « Mobility as a Service », qui se traduit par une combinaison de plusieurs services de transport et de mobilité. Qu'en sera-t-il vraiment ?

Difficile de le prédire. Néanmoins l'offre de mobilité s'étoffe et l'individu va de plus en plus jongler entre différents systèmes de transports au quotidien et arbitrer facilement en fonction des opportunités et des contraintes de son programme d'activité. Si le numérique peut faciliter la vie de l'utilisateur du système de transport, il peut aussi permettre d'optimiser l'infrastructure de transport à l'exemple des plateformes de co-voiturage qui permettent d'augmenter le taux de remplissage des automobiles roulant sur le réseau routier français.

Par ailleurs, le développement du numérique bouleverse aussi la relation que les actifs entretiennent avec leur emploi. Les formes du travail évoluent de plus en plus rapidement et la crise sanitaire a participé à cette évolution majeure. Le travail organisé de manière collective et récurrente, dans un espace de travail dédié, pourrait disparaître ou du moins risque de cohabiter avec d'autres modèles d'organisation du travail plus souples, plus éclatés dans le temps et dans l'espace.

L'expérimentation à très grande échelle du télétravail a déjà entamé une reconfiguration sociale du travail -hyper tertiarié dans les grandes métropoles- et devrait se voir prochainement traduit dans les réflexions des grandes opérations immobilières et notamment sur le devenir des anciens « Central business district » (CBD) et leur réversibilité. Les locaux d'activités tertiaires pourraient, s'ils étaient envisagés ainsi, absorber d'éventuels futurs besoins en logement, y compris dans les quartiers-gare.

Télétravail



4

Conclusion

Le premier constat, partagé avec d'autres auteurs du même type de travaux, est qu'il est difficile de « mesurer l'effet gare » sans une enquête fine, gare par gare, qui permettrait ainsi d'objectiver la corrélation du développement démographique et urbain avec l'usage du ferroviaire au quotidien. On sait par exemple que le choix de l'acquisition immobilière d'un ménage est issu de multiples facteurs dont le prix est souvent premier et l'accessibilité dans les cinq suivants. C'est un argument pour les promoteurs en tout cas : « Votre bien à 15 minutes de Lyon Part-Dieu » reste un leitmotiv gagnant au plan commercial, quand bien même le train ne sera peut-être jamais emprunté par les membres du ménage acquéreur.

Le deuxième constat, c'est que l'on observe encore aujourd'hui des difficultés de circulation parfois importantes comme sur la ligne Lyon-Grenoble : annulation de trains, retard à répétition, saturation du réseau, etc., ou à l'exemple de la sur-fréquentation constatée sur la ligne Saint-Etienne-Lyon, voire encore des services supprimés (Tram Train de l'Ouest Lyonnais - Lozanne, Lyon-Paray-le-Monial, Clermont via Montbrison).

Pour autant, et c'est le troisième constat, on peut dire que l'accord « Real » a été mis en œuvre. En effet, d'un côté le cadencement et la fréquence ont été améliorés et rendu commercialement plus lisibles, la Région ayant fait évoluer les missions des trains en privilégiant les trains dits « périurbains » au détriment des Intercités. Enfin, si les investissements des plus grands projets n'ont toujours pas été concrétisés permettant d'envisager les circulations ferroviaires d'un tout autre point de vue (NFL-Nœud ferroviaire lyonnais, CFAL-Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, accès français au Lyon Turin, ...), de nombreux investissements plus modestes ont néanmoins été réalisés, et non moins utiles localement comme la remise en service de lignes (TTOL-Tram train de l'ouest lyonnais),

la création de nouvelles gares (Jean Mac Yvours), de nouveaux quais, et la rénovation du matériel roulant. Depuis les quinze dernières années, les conditions ont donc été réunies pour rendre possible l'orientation « urbagare ».

Cette transformation du service a eu ses effets et en particulier sur la fréquentation par les usagers du train (jusqu'à +75% sur l'axe Mâcon Lyon en 10 ans) jusqu'à se heurter à la limite capacitaire du système. En effet, additionné aux circulations nationales, régionales et métropolitaines, on assiste à la saturation du nœud ferroviaire lyonnais.

Quatrième constat : hors quelques rares cas (Anse programme antérieur à l'orientation « urbagare ») et quatre gares labellisées appelées à idées du pôle dont le bilan reste mitigé, investir les secteurs de gares reste une démarche particulièrement complexe pour les élus. Ils doivent en effet se confronter à des acteurs aux multiples objectifs rarement convergents ;

La rentabilité des opérations immobilières : Pour les promoteurs, pour qui les gares sont parfois synonymes de surcoûts et dont le foncier à vocation économique reste non concurrentiel de celui plus éloigné des points de desserte. Difficile dans ces conditions de pouvoir y développer facilement de l'emploi.

La fonctionnalité transport et lieu d'intermodalité : Pour les opérateurs de mobilités, la gare est avant tout un lieu de flux, plutôt qu'un véritable lieu de vie. Même s'il y a des évolutions en la matière, le principe reste fort d'autant qu'il est souvent plus simple et plus rapide d'offrir du stationnement que de développer un projet urbain multifonctionnel.

Enfin cinquième et dernier constat, « Urbagare » ne s'est pas traduit par une rupture nette et massive du développement en direction des secteurs gares. Néanmoins, l'orientation que les Scot ont bien intégrée dans leurs documents et dont les PLU

ont, semble-t-il, repris les engagements a probablement permis de faire prendre conscience que des alternatives au « tout voiture » existent en matière d'articulation urbanisme/déplacement.

Néanmoins, davantage de pédagogie et d'ingénierie permettraient, autour des élus, de partager une vision globale des politiques de déplacements à l'échelle de l'Aire métropolitaine lyonnaise avec tous les acteurs en jeu. Cette réflexion permettrait d'identifier au sein du système de l'aire métropolitaine le rôle de chaque gare et pourquoi pas de développer des outils communs pour les accompagner dans leur aménagement. A terme, le rendre évident pour l'utilisateur.

Au regard de ces grands constats, l'idée d'investir sur le ferroviaire et de l'articuler avec le développement urbain ne doit pas faiblir mais plutôt être repartagée entre élus ; la place du ferroviaire doit-être requestionnée et davantage intégrée dans un bouquet de solutions alternatives à l'autosolisme en particulier pour les déplacements de portée métropolitaine, (développement du transport en commun urbain, bus à haut niveau de service, partage de la voirie, qualité des espaces publics et accès modes actifs...).

Qu'est-il possible de mettre en place, voire d'expérimenter, pour résoudre la saturation du réseau ferroviaire lyonnais sans attendre des investissements massifs, à l'horizon 20-25 ans ?

A cette question, on aurait envie de répondre que les Scot pourraient accompagner ces objectifs de meilleures conditions de mobilité pour demain en revisitant un « urbagare 2 », mieux hiérarchisé et prenant mieux en compte la réalité du terrain pour chaque gare, plus opérationnelle aussi avec des outils d'accompagnement des élus. Il n'y a pas une gare, mais des gares. Il y a, en effet, des différences très fortes dans l'appréhension du quartier gare au regard de sa localisation, du niveau de service ferroviaire, de son rôle pour le territoire. Ces

dispositions conditionnent le regard porté par les Autorités organisatrices de la mobilité (AOM), les usagers, les résidents, les promoteurs et autres acteurs économiques sur le développement des quartiers aux abords. Selon le degré d'attractivité de ces gares, des forts conflits d'usage peuvent naître. De plus, l'éparpillement des compétences et des responsabilités (AOM, communes, Gares et connexion, SNCF Réseau...) ne facilitent pas une vision partagée de ces gares et de leurs abords. Tout en prenant mieux en compte la réalité de terrain pour chaque gare, il convient alors d'armer les élus d'une ingénierie et d'un véritable accompagnement, permettant notamment un dialogue à l'échelle de tous ces acteurs.

Revisiter un « urbagare 2 » inclurait aussi et surtout de ne pas seulement résumer les projets de demain à une opération de logements à proximité de la gare mais bien de tenir compte du rôle de la gare dans le système global, de la mixité possible visant notamment un rééquilibrage entre lieu de résidences mais aussi d'emplois. L'orientation « urbagare » a jusqu'à présent été interprétée davantage comme la « gare domicile » et finalement assez peu « gare travail » et encore moins « gare multifonctionnelle », véritable pièce urbaine. Pour demain, la vision d'un RER est à poser en ce sens, et c'est d'ailleurs tout l'objectif de l'étude 2020/2021 en cours intitulée « Construire la vision partagée d'un Réseau Express Métropolitain ».

**Avec la participation du Syndicat mixte des transports
de l'aire métropolitaine lyonnaise**

Une réalisation
pour le compte et en collaboration
avec les syndicats mixtes de Scot
de l'aire métropolitaine lyonnaise

Directeurs de la publication : Damien Caudron, Frédéric Bossard

Equipe projet : Sébastien Rolland, s.rolland@urbalyon.org
Guillaume Arzac, garsac@epures.com

Coordination de la démarche inter-Scot : Sébastien Rolland, s.rolland@urbalyon.org
et Jérémie Tourtier, jtourtier@grandlyon.com

Infographie : Agences d'urbanisme de Lyon et Saint-Etienne

Crédits photos : Atelier Castro Denissof, Pixabay et Agence d'urbanisme de Lyon

une **ingénierie métropolitaine**
au service des **territoires**

Les Agences d'urbanisme de Lyon et
de Saint-Etienne ont constitué
en 2010 un réseau d'ingénierie
au service des territoires.

La présente publication est issue
de cette collaboration originale
au service des acteurs
de l'aire métropolitaine lyonnaise.



**Agence d'urbanisme
pour le développement
de l'agglomération lyonnaise**

18 rue du lac - BP 3129
69402 Lyon Cedex 03
Tél. 04 78 63 43 70
Télécopie 04 78 63 40 83

www.urbalyon.org



**Agence d'urbanisme
de la région stéphanoise**

46 rue de la télématique
CS 40801 - 42952 Saint-Etienne cedex 1
Tél : 04 77 92 84 00
Télécopie : 04 77 92 84 09

www.epures.com