

**Compte-rendu de la séance du 24 juin 2010**

---

# **POUR LIMITER L'ETALEMENT URBAIN, L'URBANISATION AUTOUR DES GARES EN EUROPE**

## **Intervenants invités :**

**Niels Østergård** : Urbaniste, Ministère de l'Environnement Danois

**Emmanuel Rey** : Architecte-urbaniste, bureau Bauart de Neuchâtel (Suisse)

**Chantal Constantin et Catherine Araud-Ruyant** : Urbanistes, EPURES

*Pour limiter l'étalement urbain, l'urbanisation autour des gares en Europe.*

## **Rappel des questions clefs**

Partout en France sont engagées des démarches de valorisation des étoiles ferroviaires, de mise en place de tram-trains, de cadencement des TER par les Régions, et de réalisation de projets urbains autour des gares. C'est notamment le cas à Lyon, où la démarche « Urbagares » menée par l'Agence d'urbanisme de Lyon dans le cadre du protocole d'accord pour le développement de l'intermodalité dans l'aire métropolitaine lyonnaise (REAL), vise à identifier le potentiel d'urbanisation autour des gares de l'étoile ferroviaire, dans l'objectif de concentrer le développement urbain le long des corridors ferrés et ainsi limiter l'étalement urbain. Mais la multiplicité des acteurs et les processus en cours en France et à Lyon ne favorisent pas toujours cette évolution souhaitée.

**Au-delà de ces études de planification amont, comment les autres pays européens développent-ils un urbanisme de corridor le long des axes de transport ferré et autour des gares ? Dans les exemples les plus probants, comment s'articulent les décisions entre acteurs publics du développement urbain, acteurs publics du développement des transports ferroviaires, et acteurs privés de promotion immobilière et de fournitures de services ? Cela peut-il être une simple affaire de partenariat ou cela nécessite-t-il un cadre réglementaire ou fiscal incitatif voire contraignant ? Quels outils fiscaux, opérationnels, institutionnels, contractuels sont utilisés en Europe ? Y a-t-il des stratégies efficaces pour développer des quartiers de gares denses avec un bon niveau de service dans le périurbain ? Quelle organisation urbaine et quelles fonctions urbaines doit on promouvoir dans ces quartiers ?**

## **Rappel de l'ordre du jour**

10h30	<b>Accueil et introduction à la séance</b> Mot d'accueil par Olivier Frérot, Directeur Général de l'Agence d'urbanisme de Lyon Présentation des intervenants par Patrice Berger, Directeur des activités internationales de l'Agence
10h40	<b>I – Contexte et problématique locale</b> Nicolas Pech, Kévin France, Agence d'urbanisme de Lyon
10h50	<b>II - Démarches d'urbanisation autour des gares en Europe</b> Le cas du grand <b>Copenhague</b> , Niels Østergård, Ministère de l'environnement danois (présentation en anglais avec une traduction en français)
11h40	Le projet « Ecoparc » de <b>Neuchâtel (Suisse)</b> , Emmanuel Rey, architecte-urbaniste, associé du bureau Bauart de Neuchâtel
12h10	L'urbanisme de gare en <b>Allemagne</b> : expérience de Flörsheim (Bahn.Ville 2), Chantal Constantin et Catherine Araud-Ruyant, EPURES
12h30	<b>Débat et échange sur les pistes de progrès possibles pour la métropole lyonnaise</b> En quoi les pratiques mises en œuvre dans ces pays européens peuvent-elles inspirer la démarche d'urbanisation autour des gares de la métropole lyonnaise ? Les modèles et les solutions adoptés sont-ils applicables dans le contexte lyonnais ? Le système de gouvernance métropolitaine mis en place récemment peut-il aider à concrétiser avec la Région la démarche « Urbagares » inscrite dans les projets Scot et inter-Scot ? Comment mobiliser les communes de l'étoile ferroviaire lyonnaise intéressées par cette démarche et les différents acteurs (privés et publics) concernés ? Quelle organisation opérationnelle adopter ?

*Pour limiter l'étalement urbain, l'urbanisation autour des gares en Europe.*

## Accueil et introduction

Olivier Frérot, Patrice Berger, Kévin France

**Olivier Frérot** accueille les participants à la séance et présente les intervenants. **Patrice Berger** fait un rappel sur la démarche des séances de *Repères Européens* et présente les enjeux de la thématique de l'urbanisation autour des gares.

**Kévin France** rappelle l'avancement de la démarche d'urbanisation autour des gares dans l'aire métropolitaine lyonnaise. De 2005 à 2010 le projet REAL (Réseau Express de l'Aire métropolitaine Lyonnaise) a été mis en œuvre. Son objectif était de favoriser l'intermodalité à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise. Une hausse significative de la fréquentation du réseau TER a été observée au cours de cette période (de 7 à 10% par an dans le bassin de vie lyonnais). En complément de la démarche REAL, l'Agence d'urbanisme de Lyon a réalisé plusieurs études de planification amont, dont une étude exploratoire sur les potentiels d'urbanisation autour des gares de l'étoile ferroviaire lyonnaise. Le potentiel d'accueil a été estimé entre 80 000 et 250 000 habitants. Environ 1/3 des capacités de logement de l'agglomération hors Lyon-Villeurbanne sont localisées autour des gares. Le projet de Scot et l'inter-Scot s'appuient sur la structure du réseau ferroviaire pour promouvoir une organisation urbaine multipolaire de l'aire métropolitaine, avec un développement urbain orienté principalement autour des dessertes ferrées.

## Gouvernance, politiques publiques, stratégies et outils de mise en œuvre

Niels Østergård

### Niels Østergård : le Finger Plan du Grand Copenhague

#### De nombreux déplacements pendulaires automobiles en direction du Grand Copenhague

Aujourd'hui le Danemark affiche une population de 5,7 millions d'habitants, dont 1/3 habite dans la région du Grand Copenhague. Le Danemark est découpé en cinq régions. Deux d'entre elles devront concentrer à l'avenir la majorité du développement du pays, dont la région du Grand Copenhague. Les déplacements domicile-travail en direction de Copenhague sont très nombreux car une part importante de la population habite dans les espaces périurbains et travaille dans la capitale. Permettre à la population de se déplacer avec un autre moyen de transport que l'automobile est une problématique importante pour la région capitale.

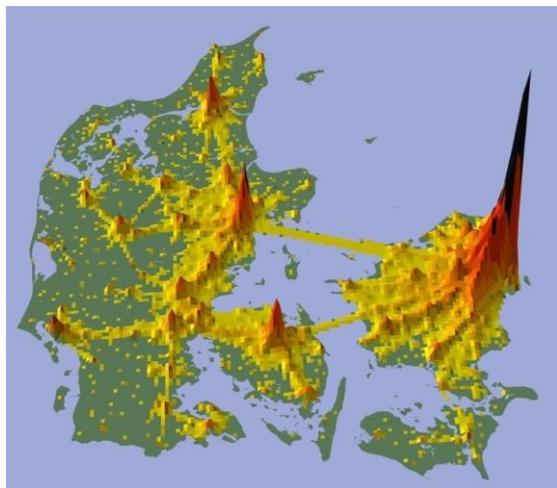
*Pour limiter l'étalement urbain, l'urbanisation autour des gares en Europe.*

### Un système de planification fort pour limiter l'étalement urbain

Avec sa taille modeste, le Danemark est un pays depuis longtemps soucieux de préserver ses espaces naturels. Pour cela il doit limiter l'étalement urbain et c'est une des raisons majeures pour laquelle le pays s'est doté d'une culture planificatrice très forte. Le système de planification danois est très directif. Il est très difficile de changer une zone classée « non urbanisée » en une zone classée « à urbaniser » par exemple. Les autorités sont aussi très fermes avec les promoteurs.

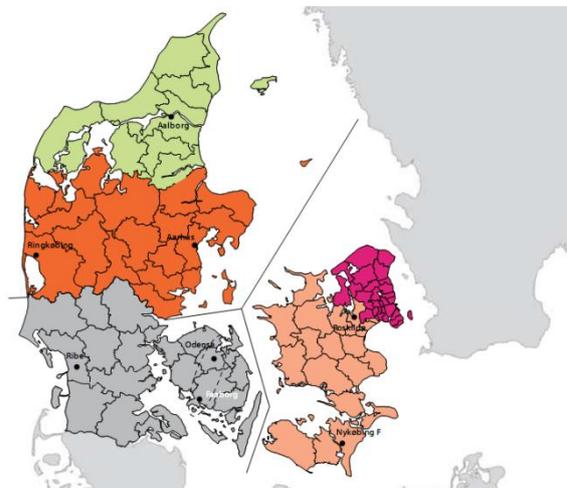
### Une réforme administrative qui entraîne la fusion des municipalités : aujourd'hui chaque municipalité possède au moins une gare

La réforme administrative de 2007 a permis de réduire le nombre de municipalités de 271 à 98. Chaque municipalité compte environ 50 000 habitants en moyenne et chacune d'entre elle possède au moins une gare. Tous les quatre ans, les municipalités doivent élaborer une stratégie et appliquer les principes nationaux au cours de leur mandat. La planification nationale a été renforcée avec cette réforme et le nombre de régions est passé de 12 à 5. L'Etat a profité de la réforme pour reprendre la main sur la région du Grand Copenhague car elle a un poids démographique très important par rapport au pays.



**Les flux de déplacement domicile-travail en 2002**

(Source : Niels Østergård)



**Limites administratives du Danemark (régions et municipalités) après la réforme de 2007**

(Source : Niels Østergård)

### Les municipalités et l'Etat sont les autorités compétentes pour l'aménagement du territoire, la région propose des orientations stratégiques

Les régions ont peu de compétences en matière d'aménagement du territoire : la majorité des compétences est attribuée aux municipalités et à l'Etat. Cependant, l'Etat a principalement un rôle de régulation. L'Etat est aussi l'autorité compétente pour la gestion des trains. Les régions sont chargées de développer un plan de développement spatial régional. C'est un nouveau type de plan

*Pour limiter l'étalement urbain, l'urbanisation autour des gares en Europe.*

stratégique qui décrit une vision future pour le développement spatial de la région. Les thèmes concernés sont la nature et l'environnement, le transport, l'économie (et notamment le tourisme), l'emploi, l'éducation et la culture. La région publie sa proposition de plan pendant la première moitié de son mandat, qui correspond à la période pendant laquelle les municipalités préparent leur stratégie pour le plan municipal. Ces deux processus sont liés, et un dialogue proche permet de créer une synergie. La région peut par exemple faire des propositions pour la planification municipale et locale. Les plans municipaux doivent être en accord avec le plan de développement spatial régional.

### **Le Finger Plan : un document de planification qui favorise l'urbanisation autour des gares**

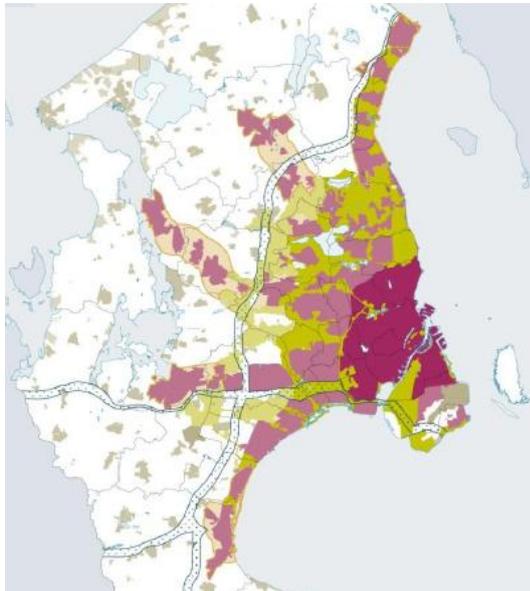
Le « Finger Plan » (plan en doigts de gant) est un document de planification qui a pour principe de concentrer l'urbanisation autour des corridors ferrés pour former des « doigts d'urbanisation », dans le but de conserver entre chacun de ces doigts des « intervalles verts ». Le premier « Finger Plan » de Copenhague est apparu en 1947. Il n'était pas une initiative publique mais privée, provenant d'une association d'architectes et d'urbanistes. Dans ce premier « Finger Plan », le droit de construire était limité à 1 kilomètre autour des gares. Les autorités publiques se sont ensuite appropriées ce principe et plusieurs versions du « Finger Plan » se sont succédées au cours de la deuxième moitié du vingtième siècle, avec des principes qui étaient plus ou moins respectés selon les versions. Le « Finger Plan » est une directive nationale, donc les municipalités doivent le respecter. Grâce au « Finger Plan », l'Etat peut montrer les nouvelles zones qui sont ouvertes à l'urbanisation le long des corridors ferrés. L'Etat donne la vision stratégique du « Finger Plan », mais seules les municipalités sont en mesure de la mettre en œuvre de manière concrète au niveau local.

### **Le « Finger Plan » de 2007 : un découpage géographique qui localise le potentiel de développement urbain à proximité des gares et des dessertes TC**

Le « Finger Plan » de 2007 divise l'aire métropolitaine du Grand Copenhague en quatre zones géographiques :

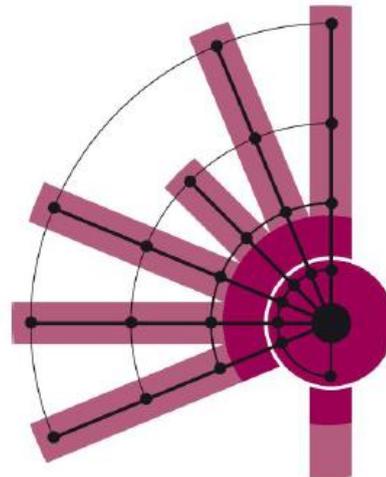
- **le centre urbain** : le développement urbain est d'importance régionale. Il doit être basé principalement sur le renouvellement urbain et sur le développement des transports collectifs ;
- **les doigts d'urbanisation** (zones urbaines périphériques) : le développement urbain est d'importance régionale. L'urbanisation doit se faire en fonction des transports collectifs et des infrastructures de transport existantes ou projetées ;
- **le reste du Grand Copenhague** : le développement urbain est d'importance locale. L'urbanisation doit rester faible et doit se faire principalement au centre des bourgs déjà existants ;
- **les « intervalles verts »** : ils ne doivent pas être urbanisés. Ils sont réservés pour y implanter des activités agricoles ou récréatives.

Pour limiter l'étalement urbain, l'urbanisation autour des gares en Europe.



**Les 4 zones géographiques du Finger Plan de 2007**

(Source : Niels Østergård)

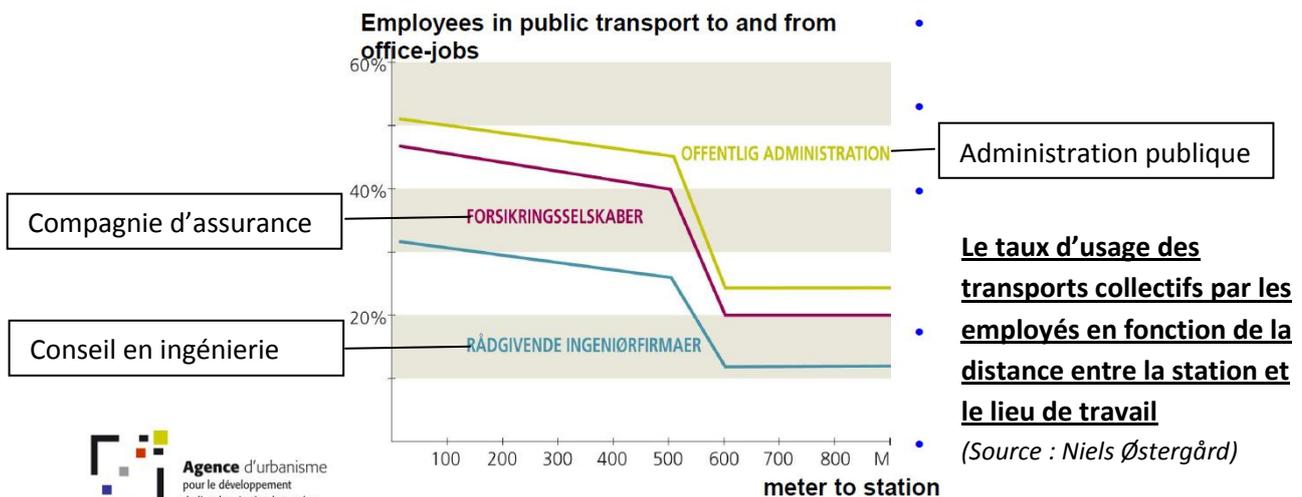


**Le concept du Finger Plan de 2007**

(Source : Niels Østergård)

**Le « Finger Plan de 2007 » : localisation des grandes surfaces de bureaux à moins de 600 mètres d'une gare !**

Le nouveau « Finger Plan » de 2007 reprend les principes des plans précédents en revitalisant le principe de localisation des grandes surfaces de commerces et de bureaux à proximité des nœuds de transports publics et notamment des gares. Tous les bâtiments de bureaux avec une surface de plus de 1 500 m<sup>2</sup> de SHON doivent s'implanter à moins de 600 mètres d'une gare. **Un projet plus éloigné ne peut pas se réaliser !** L'exemple d'un projet de tour de bureaux dans le port de Copenhague qui n'a pas pu se réaliser car la tour se situait à plus de 600 mètres à pied de la gare, montre bien la volonté du Danemark de ne pas faire d'exception à la règle. Cette limite a été choisie selon une étude danoise qui montre qu'au-delà de cette distance, le taux d'usage du train diminue fortement pour aller travailler. On économise la moitié des déplacements automobiles générés pour les trajets domicile-travail si on place les entreprises à moins de 600 mètres d'un arrêt TC. Cela signifie que 10 km de trajet en voiture par employé et par jour sont économisés.



*Pour limiter l'étalement urbain, l'urbanisation autour des gares en Europe.*

## **Le « Finger Plan de 2007 » : localisation des centres commerciaux dans les centres urbains**

Pour les centres commerciaux, ils doivent être implantés dans le centre des villes et des bourgs, tous équipés d'une gare. C'est une politique très forte car dans de nombreux pays les centres commerciaux se sont développés dans la périphérie des villes pour laisser la place au « tout voiture ». Certaines grandes enseignes de la grande distribution ne s'implantent pas au Danemark pour cette raison. Une limite de 3500 m<sup>2</sup> de SHON a été fixée pour les magasins généralistes et de 2000 m<sup>2</sup> pour les magasins spécialisés. C'est le marché qui décide du partage des fonctions qui s'implantent à proximité des gares (logement, commerces, bureaux), mais les municipalités peuvent imposer des règles si elles le souhaitent. D'autre part, en ce qui concerne le logement, il n'est pas possible de construire au-delà d'une limite de 1 kilomètre de part et d'autre de la voie ferrée ou de la gare. Les doigts d'urbanisation concentrent donc le développement urbain sur une largeur de 2 kilomètres. Les bailleurs sociaux refusent même aujourd'hui de conduire tout projet de construction au-delà de 400 mètres d'un arrêt de transports collectifs. Tout développement urbain est interdit à l'intérieur des « intervalles verts ».

## **Le projet Ørestad : un exemple de la mise en œuvre opérationnelle du « Finger Plan »**

Le projet Ørestad qui est en cours de construction, montre bien la volonté d'urbanisation autour des dessertes ferrées imposée par le « Finger Plan ». Il s'agit d'un nouveau quartier à usage mixte de logements, de bureaux et de commerces, qui se développe autour d'une station de métro qui se situe sur l'axe Copenhague-Malmö. Le périmètre d'urbanisation autour de l'arrêt de métro est un principe clé du projet. Le projet inclut des surfaces de parking minimales car la majorité des gens se rendent sur le site en métro ou à vélo.

## **Une continuité dans le développement du transport collectif et du vélo**

Aujourd'hui, au sein du Grand Copenhague, les parts modales sont les suivantes : 32% en transports collectifs, 37% à vélo, 5% à pied et 26% en voiture<sup>1</sup>. Malgré un usage de la voiture plutôt faible, le développement de l'offre en transports collectifs continue, car plusieurs projets de développement d'infrastructures de transports collectifs sont en cours dans la région de Copenhague : construction de nouvelles lignes de train, de tramway et de métro. Le projet d'une ligne de tramway en couronne qui relierait les doigts d'urbanisation est en cours de réflexion car aujourd'hui il y a un manque de qualité des transports collectifs entre ces doigts d'urbanisation. Cependant, certaines difficultés de partage des compétences apparaissent parfois dans les projets de dessertes ferrées légères (tramway), car l'Etat est l'autorité compétente pour la gestion des trains mais les municipalités sont compétentes pour les dessertes locales. Il y a aussi une politique cyclable volontariste à Copenhague avec une réelle volonté d'intégrer le vélo dans la vie urbaine. Aujourd'hui l'amélioration du réseau cyclable dans les zones périphériques est en projet, pour favoriser l'usage du vélo pour se déplacer quotidiennement mais aussi pour les loisirs.

---

<sup>1</sup> Pour mémoire, elles sont dans l'agglomération lyonnaise de 17% en transports collectifs, 2% à vélo, 34% à pied et 47% en voiture !

*Pour limiter l'étalement urbain, l'urbanisation autour des gares en Europe.*

**Conclusion : une vision partagée du « Finger Plan » par la population et par les responsables politiques mais certaines limites de coordination entre les Régions apparaissent**

Dans la Région du Grand Copenhague, le « Finger Plan » est une vision partagée par tout le monde, ce qui facilite sa mise en œuvre. Néanmoins, malgré un succès avéré du « Finger Plan », un problème se pose par rapport à cette politique volontariste de concentration urbaine autour des gares : une partie de la population va en effet habiter hors des frontières du Grand Copenhague où les contraintes d'urbanisation sont moins importantes et continue à travailler dans la région de Copenhague. Cette partie de la population est responsable des flux automobiles importants en direction du Grand Copenhague. Le « Finger Plan » souffre donc d'un « effet frontière ». Une question se pose ainsi sur la coordination des principes de planification entre les différentes régions. Les doigts d'urbanisation seront-ils prolongés un jour au-delà des frontières du Grand Copenhague ?

**Organisation et fonctions urbaines autour des gares**

Emmanuel Rey ; Chantal Constantin et Catherine Araud-Ruyant

**Emmanuel REY : le quartier « Ecoparc » de Neuchâtel (Suisse)**

Le quartier « Ecoparc » est un projet urbain autour de la gare de Neuchâtel. A l'inverse de l'exemple du Grand Copenhague, c'est un processus « bottom-up » : l'intérêt de ce projet a été de convaincre de l'intérêt de construire autour des gares. Le projet concerne un terrain de 4 hectares dans un périmètre de 500 m autour de la gare.

**Un « détonateur » pour lancer le projet de reconversion de la friche urbaine autour de la gare**

Lors de sa création, la gare avait été implantée totalement hors de la ville, à flanc de coteau. Dans les années 1980, les terrains autour de la gare ont évolué en friche urbaine. Les bâtiments étaient dans un état très dégradé car ils n'étaient plus rénovés. L'intérêt d'un projet urbain s'est fait sentir. La ville était à ce moment en train de réviser son schéma directeur et elle a défini ce site comme un pôle de développement stratégique. La ville de Neuchâtel a par ailleurs été choisie pour accueillir l'OFS (Office Fédéral de la Statistique) et ceci a été le « détonateur » du projet. Un concours d'architecture et d'urbanisme a été organisé, que le cabinet Bauart a remporté.

*Pour limiter l'étalement urbain, l'urbanisation autour des gares en Europe.*



**Quartier de la gare de Neuchâtel avant le projet « Ecoparc » : friche urbaine**

*(Source : Bauart)*



**Quartier de la gare de Neuchâtel après le projet « Ecoparc » : quartier durable**

*(Source : E. Bettinelli)*

### **Un dialogue avec les propriétaires fonciers et les investisseurs pour les convaincre de l'intérêt du projet**

Les propriétaires fonciers des terrains situés autour de la gare étaient les CFF (Chemins de Fer Fédéraux) et des propriétaires privés. Le bureau d'architectes Bauart a eu la démarche d'aller rencontrer les propriétaires fonciers pour engager un dialogue avec eux. Il leur a fait comprendre qu'il fallait réfléchir au-delà des limites de leur propre parcelle pour imaginer un projet global à la fois cohérent et attractif. Certains propriétaires ont ainsi accepté de limiter la hauteur de certains bâtiments sur leur parcelle pour conserver la qualité globale du projet. En échange, ils ont reçu des compensations de la part des autres propriétaires. Au final, tous les propriétaires ont été convaincus qu'ils réussiraient à faire une meilleure qualité « ensemble » que chacun de leur côté. Pour mobiliser tous les partenaires autour d'un tel projet, il faut réussir à leur ôter l'idée que comme le site est peu attractif aujourd'hui il restera peu attractif demain, même avec un projet de renouvellement. Au début il y avait un immense scepticisme pour investir dans ce projet. Les investisseurs n'étaient pas intéressés. Le cabinet Bauart a dû rencontrer de nombreux investisseurs avant de réussir à en convaincre un. Mais aujourd'hui les appartements semblent attractifs car lors d'un changement de locataire ou de propriétaire, l'appartement est très vite revendu ou reloué.

### **Un quartier de gare dense et mixte**

L'objectif architectural du projet était de donner une vision de la densification d'un quartier de gare. Un bâtiment rectiligne conséquent qui fait barrière au bruit a été construit le long des voies de chemin de fer. L'option de construire au dessus des voies a été abandonnée car elle était trop compliquée et trop coûteuse. La construction d'au moins 40% de logement sur le site a été fixée pour éviter que ce territoire ne devienne un centre d'affaire (OFS + tertiaire).

*Pour limiter l'étalement urbain, l'urbanisation autour des gares en Europe.*



**Concept Ecoparc**

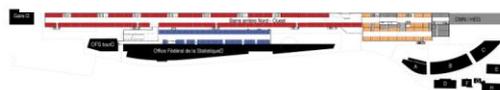
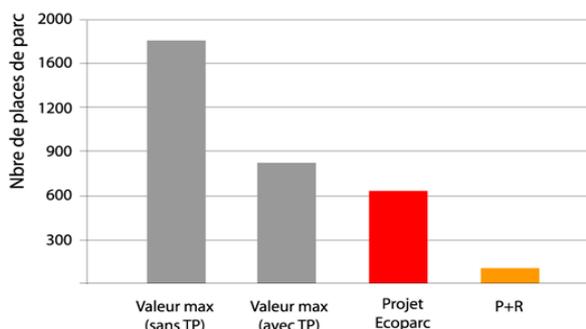
(Source : Bauart)

**Image de synthèse du TransEurope**

(Source : Bauart)

**Peu de stationnement automobile et des parkings souterrains communs**

Dans ce projet, la limitation du nombre de places de stationnement automobile a été un principe fort. La volonté de limiter le trafic automobile a été soulignée : « pas de parking de commodité, que des parkings de nécessité ! ». Au total seulement 600 places en parcs souterrains communs ont été intégrées au projet.



**Limitation du nombre de places de stationnement**

(Source : étude Bauart / CERT-Aragao)

**Concept de parking global en souterrain**

(Source : Etude Bauart / CERT-Aragao 2002-2004)

**Conclusion**

- Nécessité d'un détonateur pour le démarrage de l'opération (accueil de l'OFS), particulièrement dans le cas d'une friche autour d'une gare
- Emergence d'une dynamique de projet (pilotage)
- Approche holistique, interdisciplinaire et évolutive
- Coordination entre de multiples acteurs (autorités publiques, propriétaires, maîtres d'ouvrage, planificateurs)

*Pour limiter l'étalement urbain, l'urbanisation autour des gares en Europe.*

**Catherine ARAUD-RUYANT et Chantal CONSTANTIN : l'urbanisme de gare en Allemagne, l'exemple de la gare de Flörsheim (expérience de Bahn.Ville 2)**

**Bahn.Ville : un programme de recherche-action sur les gares et leur environnement urbain**

Bahn.Ville 2 est un programme franco-allemand qui a été réalisé de 2007 à 2009 à la suite de Bahn.Ville 1. Il s'appuie sur un financement partenarial associant l'Etat et des partenaires locaux (Région Rhône-Alpes, Saint-Etienne Métropole, EPORA, EPA de Saint-Etienne) et une équipe technique (CETE de Lyon, CERTU, INRETS, EPURES). L'objectif de ce programme est de promouvoir « un urbanisme orienté vers le rail » avec trois composantes : l'offre ferroviaire / la ville / la station. C'est un programme de recherche/action qui vise à accompagner l'action locale et à accumuler des connaissances et des méthodes transposables sur d'autres territoires. Le programme s'est traduit par 13 recherches-actions sur la ligne Firminy-Saint Etienne et un voyage d'échange en Allemagne. La ville de Flörsheim a été l'objet du voyage d'échange dans le cadre de l'action « faire des gares des lieux de vie ». L'objectif était de découvrir un exemple de gare bien intégrée à son environnement urbain.

**Le cas de la ville de Flörsheim : la gare à proximité du centre**

Flörsheim est une ville de 20 000 habitants. 13 000 d'entre eux vivent dans le centre. Une coupure très nette est observable entre la partie urbanisée et la partie non urbanisée. L'urbanisation est regroupée dans le centre à proximité de la gare. On y retrouve un habitat divers dont de l'habitat collectif. La gare est située à seulement 300 m de la place centrale. La fréquentation était de 4 500 passagers par jour en 2004. Il s'agit d'une gare de proximité.



**Plan de Flörsheim**

(Source : EPURES)



**Photo aérienne de Flörsheim**

(Source : EPURES)

*Pour limiter l'étalement urbain, l'urbanisation autour des gares en Europe.*

### **Réintégration de la gare à l'espace urbain : des espaces publics ouverts, un stationnement automobile réglementé et la priorité aux modes doux**

Les espaces publics autour de la gare ont fait l'objet d'une requalification. Avant cette requalification, on trouvait seulement des espaces de parking autour de la gare. Le bâtiment de la gare était un bâtiment désaffecté et le quartier de la gare était très peu fréquenté, sauf par les voitures. Aujourd'hui la gare est très bien intégrée à l'espace urbain. Il y a eu une reprise des espaces publics, du stationnement et du bâtiment de la gare. Les parkings ont été intégrés à l'espace urbain sans clôture ni barrière. Le stationnement est aujourd'hui payant, sauf pour les personnes qui prennent le train. Du stationnement pour les vélos a aussi été créé. L'espace autour de la gare est un espace ouvert, avec une transparence entre les quais et le parvis de la gare. Le parvis a été traité comme une place de quartier. Un passage souterrain adapté aux parcours en vélo et au passage des personnes à mobilité réduite (PMR) a été créé. Les voitures ne sont pas visibles depuis la gare : on ressent que c'est un espace dédié en priorité aux piétons et aux vélos. Le site possède une bonne accessibilité à la fois pour la voiture, le vélo, le piéton et les transports collectifs (ligne de bus à destination de la gare).

### **Divers services ont été intégrés à la gare, ce qui a permis un renforcement de la fonction de centralité**

- Dans la gare (pour usagers et non usagers):
  - Annexe de services administratifs (réalisation de papiers d'identité...) servant aussi de lieu d'information sur les transports
  - Salle communale
  - Appartement à l'étage
  - Boulangerie / pâtisserie (dans le bâtiment gare mais donnant sur le parvis)
  - Salle pour les associations
  
- Sur les quais :
  - Abri pour voyageur
  - Dispositifs d'information
  
- A proximité de la gare pour usagers et non usagers :
  - D'autres commerces du type kiosque tabac/journaux, bar, restaurant en bordure immédiate de la gare

*Pour limiter l'étalement urbain, l'urbanisation autour des gares en Europe.*



**Gare de Flörsheim avant la requalification**

(Source : EPURES)



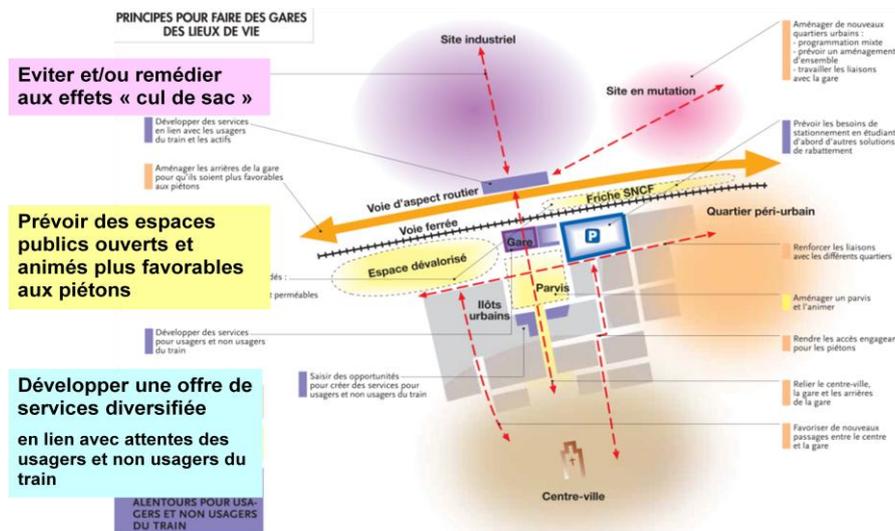
**Gare de Flörsheim après la requalification**

(Source : EPURES)

**Principales conclusions de Bahn.Ville 2 pour créer des gares intégrées à la ville...**

Ce voyage d'étude a permis d'inspirer le réaménagement du quartier de gare de Firminy. Le réaménagement et le cadencement des trains sur la ligne Saint-Etienne-Firminy ont permis une augmentation de fréquentation de la gare très significative. Il y a eu un doublement du nombre de montées-descentes en 3 ans.

« Principes pour Faire des gares des lieux de vie »



*Pour limiter l'étalement urbain, l'urbanisation autour des gares en Europe.*

## Débat

Le secret de la réussite d'un développement urbain autour des gares dans le cas du Grand Copenhague ne réside pas dans la nature de l'autorité en charge de la mise en œuvre du « Finger Plan » (Etat ou région), mais dans **une gouvernance unique** aussi bien du point de vue budgétaire que technique. Au niveau national, il est difficile d'édicter des réglementations dans le détail d'où **l'intérêt d'un dialogue avec les autorités locales** pour bien faire passer le message de la réglementation.

**Le rôle de la commune est très important.** Plus la collectivité est faible financièrement, politiquement et techniquement, plus elle a de difficulté à créer des synergies entre les différents acteurs pour impulser un projet autour d'une gare. Par exemple, dans le cadre d'un PPP (Partenariat Public Privé), il faut choisir les bons partenaires privés pour aboutir à un projet attractif. Seule une municipalité assez forte pourra s'entourer des bons partenaires. Une municipalité qui a de bons moyens financiers peu aussi mettre en place des mesures incitatives. De plus, il est important d'avoir des lois cadres qui permettent de faire avancer la démarche et de l'encadrer.

Dans le cas de Neuchâtel, il a fallu démontrer qu'**il est possible de travailler et d'habiter autour d'une gare et le long des voies ferrées**. Un bâtiment qui fait barrière au bruit et qui accueille des bureaux a été construit en bordure de voie. Aucune mesure acoustique particulière n'ont été prises pour les bâtiments, mais les bâtiments sont équipés d'une très bonne ventilation pour éviter d'avoir à ouvrir les fenêtres en été. Les logements accueillent un type de population avec des revenus moyens ou supérieurs car il n'y a aucun logement social, mais il y a cependant une très grande diversité de publics.

**La traversée de la voie ferrée peut être un gros obstacle à la démarche d'urbanisation autour des gares en France.** Il ne faut pas faire de la gare la fin de la ville. Or, **les passerelles et les souterrains créés pour traverser les voies ferrées sont souvent une rupture au sein de la ville.** De plus ces aménagements coûtent très cher à la commune et à la région (entretien, accès PMR, ...). Dans les secteurs périurbains, là où la fréquence des trains sur les lignes peut être moins importante, on peut imaginer une intégration complète de la voie ferrée dans le milieu urbain avec **des passages à niveau pour les piétons.** Des **traversées piétonnes à niveau permettraient d'éviter de faire de la gare la fin de la ville.** Si la traversée à niveau n'est pas possible et qu'il faut avoir recours à des passerelles ou des souterrains, il est important de les laisser ouverts à toute heure. Néanmoins il faut une échelle minimum de projet pour financer ce type de liaison étant donné leur coût.

*Pour limiter l'étalement urbain, l'urbanisation autour des gares en Europe.*

## Participants

**Catherine ARAUD-RUYANT**, EPURES  
**Séverine ASSELOT-HUREZ**, Agence d'urbanisme de Lyon  
**Bernard BADON**, Mission Lyon-Part-Dieu  
**Patrice BERGER**, Agence d'urbanisme de Lyon  
**Nathalie BERTHOLLIER**, Mission Lyon Part-Dieu  
**Claire BOSSAN**, DDT 69 SPAR  
**Didier BOUILLOT**, Agence d'urbanisme de Lyon  
**Xavier BRISSON**, IUL  
**Virginie BUADES**, Grand Lyon  
**Fabrizio CECCARELLI**, Scot de la Dombes  
**Emmanuel CELLIER**, Agence d'urbanisme de Lyon  
**Dominique CHAMBON**, Architecte  
**Chantal CONSTANTIN**, EPURES  
**Bruno DE CARBONNIERES**, Mairie de Lyon 2  
**Ophélie DEYROLLE**, CMN Partners  
**Joël DUBOS**, Coordinateur CEDRUL-VP DARLY  
**Benoît DUGUA**, Agence d'urbanisme de Lyon  
**Victor FOUQUERAU**, IUL  
**Kévin FRANCE**, Agence d'urbanisme de Lyon  
**Olivier FREROT**, Agence d'urbanisme de Lyon  
**Noëlle GAT**, OPAC du Rhône  
**Martial GILLE**, Ville de Lyon  
**Lionnel GRAND**, SNCF  
**Harmony GRAS**, CAPI  
**Marie HECKMANN**, DDT 69  
**Jean Charles KOHLHAAS**, Conseil Régional  
**Stéphane MAZEREEL**, Grand Lyon  
**Martine MEUNIER-CHABERT**, CERTU  
**Nicolas PECH**, Agence d'urbanisme de Lyon  
**Véronique PELOT**, Agence d'urbanisme de Lyon  
**Pierre PHILIBERT**, OPAC du Rhône-DARU  
**Sylvie PISSIER**, Agence d'urbanisme de Lyon  
**Svetlana POPOVA**, Grand Lyon, Direction de la prospective  
**Adeline RAMBEAU**, Grand Lyon, DGDEI-DES  
**Emmanuel REY**, Associé, BAUART (CH)  
**Elisabeth ROUX**, Grand Lyon  
**Lise SERRA**, Agence d'urbanisme de Lyon