



PICARDIE
LA RÉGION

ensemble, réinventons la Picardie

**Quels projets d'aménagement
pour renforcer l'attractivité
de la gare de mon territoire ?**
Des pistes pour agir



Plusieurs travaux ou expérimentations ont conduit l'État, la Région, la SNCF et l'ADEME à engager une démarche collective pour orienter l'aménagement des territoires en s'appuyant sur le transport collectif ferré et en développant la fonction de centralité de certaines gares. Cette démarche appelée **Aménagement et Urbanisme Orientés vers le Rail** a pour objectif d'enrichir les SCOT*, PLU** ou projets d'urbanisme opérationnels sous l'angle du renforcement entre urbanisme et transport. Elle se veut une démarche permettant des actions concrètes tout en s'appuyant sur un projet de développement territorial pouvant dépasser les limites de la commune où est implantée la gare... **Une gare peut en effet devenir un outil au service du développement des villes et de leurs aires d'influences.**

2

Pour cela, la région bénéficie d'atouts : de nombreuses infrastructures de transport ferré, deux étoiles ferroviaires autour des agglomérations de Creil et Amiens et une offre satisfaisante. Ce lien entre urbanisme et transport ferroviaire pourrait se concrétiser par des **contrats d'axe ou des contrats d'étoile** en cours d'expérimentation dans d'autres régions. Ils se négocient entre une autorité organisatrice de transport et les collectivités territoriales qui souhaitent s'investir dans des actions concertées pour pérenniser une desserte ferroviaire. ▶

* SCOT : Schéma de COhérence Territoriale
** PLU : Plan Local d'Urbanisme

1 Contexte & introduction à la démarche Aménagement et Urbanisme Orientés vers le Rail

Périurbanisation en Picardie

Les Picards habitent plus les communes rurales que la moyenne des Français : trois quarts d'entre eux résident dans une commune de moins de 2 000 habitants (pour 61 % en France). Cela explique en partie que les distances moyennes effectuées par les Picards pour se rendre au travail sont très supérieures à la moyenne nationale (19.8 km en moyenne en 2009 contre 16 km au plan national¹). source INSEE

La Picardie dispose en effet d'une offre foncière importante dans ses nombreuses communes, **ce qui facilite le phénomène de périurbanisation.**

Cela a pour conséquences :

- ▶ une consommation de foncier au détriment des terres agricoles et naturelles
- ▶ le développement de réseaux d'eau, de gaz, d'électricité, sur des distances importantes pour un faible nombre de logements
- ▶ un impact sur le paysage lié au développement peu harmonieux et non maîtrisé des zones pavillonnaires, industrielles ou commerciales
- ▶ une accentuation des phénomènes de pollution, émission de gaz à effet de serre, bruit, accidentologie ...

La nécessité de répondre à ces enjeux a conduit le Conseil régional et l'État à traduire la lutte contre le changement climatique, la préservation des ressources naturelles et **l'amélioration des conditions de vie des picards** au travers de documents à portée stratégique (SRADDT, SRCAE).

Ces documents constituent un cadre d'actions dans l'élaboration des PLU/PLUI et SCoT au travers de deux orientations : favoriser une mobilité durable par les politiques d'aménagement et limiter l'artificialisation des sols par une urbanisation maîtrisée.

¹ distance moyenne des trajets domicile-travail en Picardie parcourue par les actifs picards ne travaillant pas à leur domicile (95% des actifs picards), RG 2009, tous modes confondus

Définition d'un contrat d'axe (source CEREMA) : c'est un processus plus qu'une méthode, pour réaliser des articulations locales entre projets de transport et programmation urbaine. Il ne nécessite pas de moyens nouveaux mais une réutilisation intensive des leviers d'action des acteurs concernés. La réussite dépend de trois facteurs clés : un portage politique fort pour fixer les règles de la négociation et en assurer la conduite dans la durée, une capacité d'expertises multiples et un positionnement clair de cet outil contractuel par rapport aux procédures de débat et légitimation démocratique.



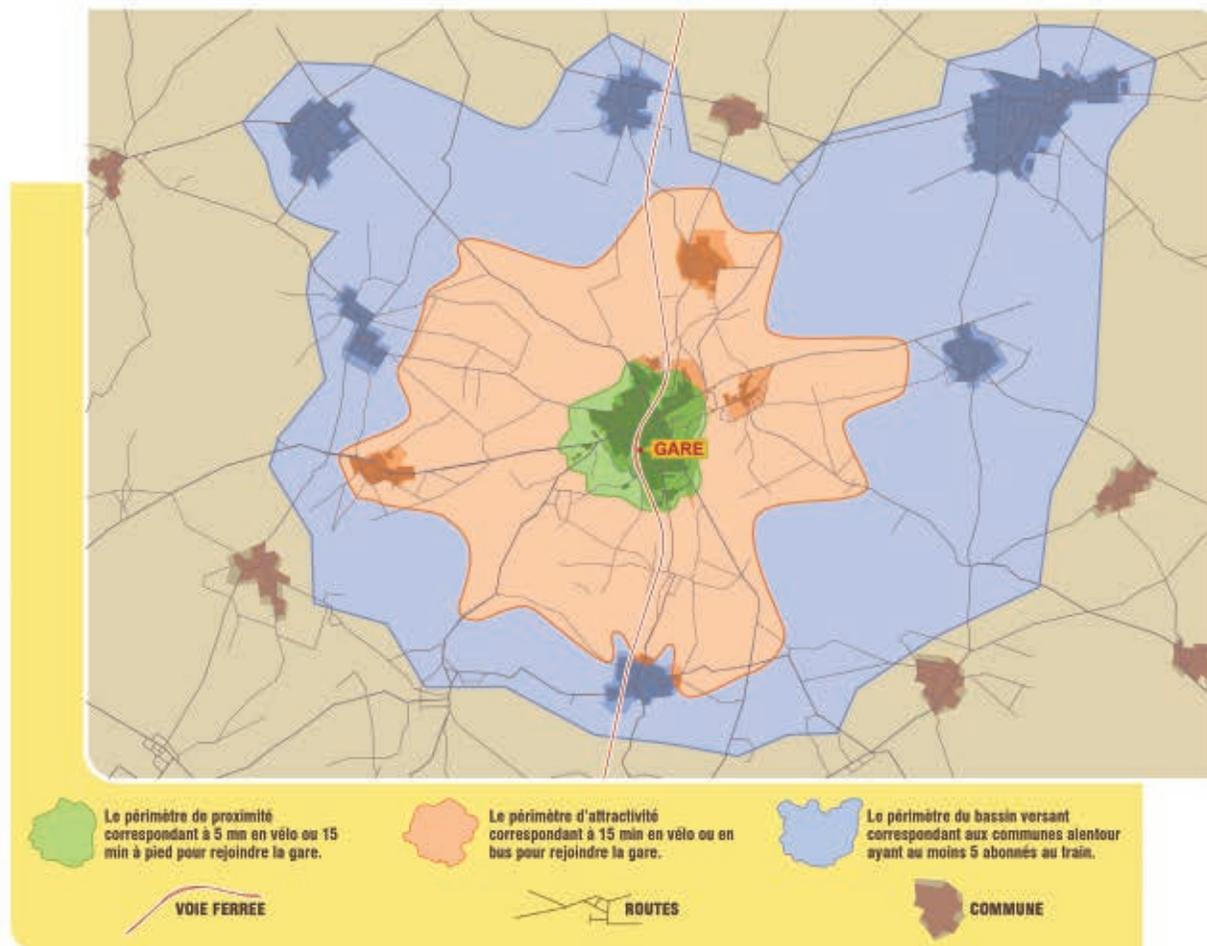
2 Comment **tirer profit** de la présence d'une gare sur ma commune et la **rendre attractive** pour les territoires voisins ?

Zone d'attractivité et de chalandise de la gare

Une gare constitue une porte d'entrée et de sortie du territoire qui ne doit plus être seulement considérée comme un espace au service du ferroviaire. En effet, elle devient aussi **un lieu où s'organise l'intermodalité du territoire** et où des services de proximité peuvent se développer.

Les études préalables qui ont alimenté les travaux de la réflexion régionale AUOR ont d'ailleurs démontré la pertinence de travailler à l'échelle de trois périmètres : d'une part la **zone d'influence** de la gare (son bassin versant) et d'autre part les **périmètres de proximité (5 mn à vélo ou 15 mn à pied autour de la gare) ou d'attractivité (15 mn à vélo ou en transports en commun)**. Ces trois périmètres constituent la zone d'étude pertinente pour travailler à l'attractivité de la gare. En effet, ils représentent les secteurs connectés ou facilement connectables à la gare.

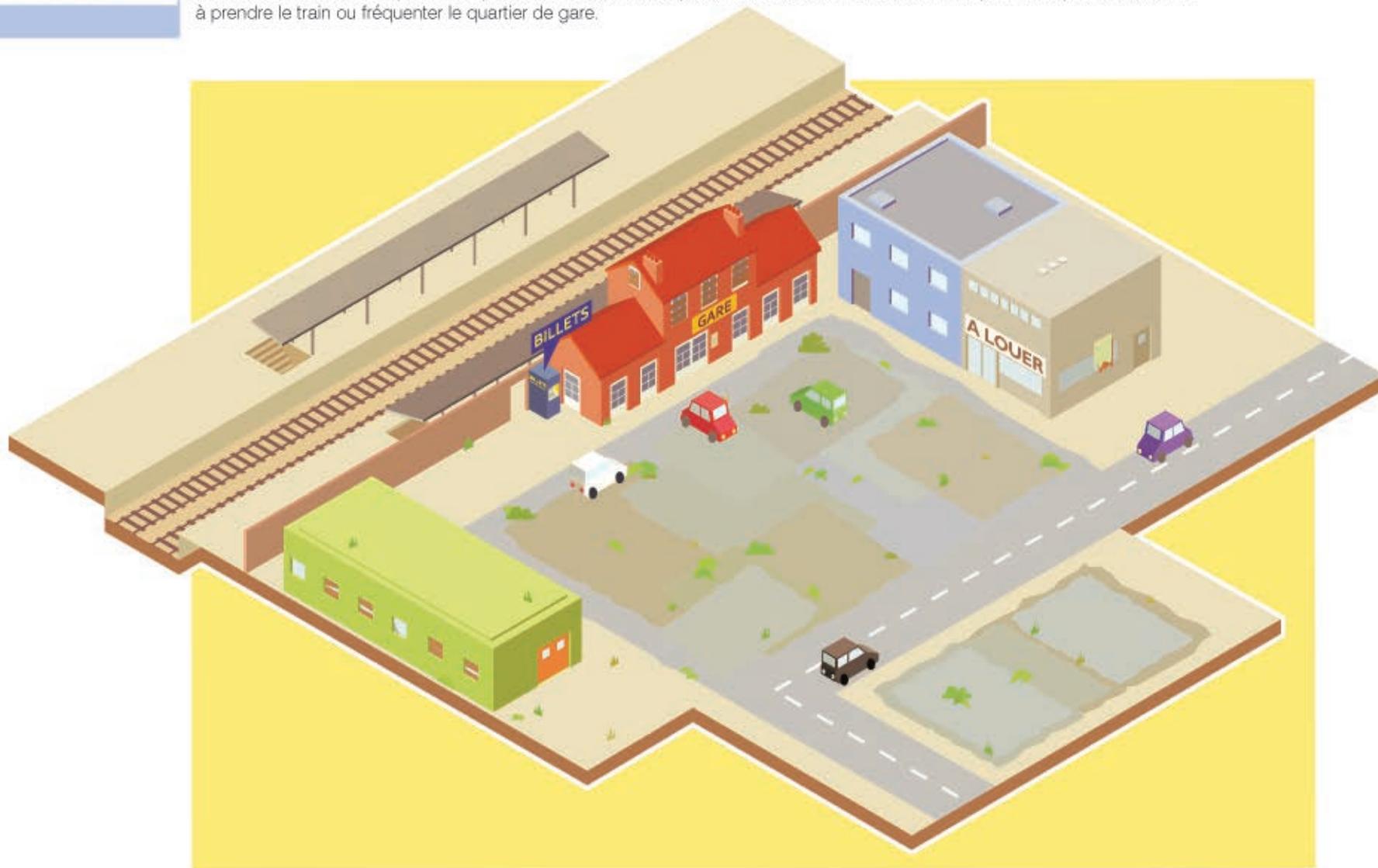
L'utilisation de la gare par les habitants du territoire dépendra donc de l'offre ferroviaire proposée au départ de la gare, des services s'y trouvant et aussi de la facilité des habitants à y accéder à pied, à vélo, en transport en commun et le cas échéant en voiture. Elle dépendra également de la capacité du territoire à renforcer sa zone de chalandise en urbanisant dans des secteurs facilement connectés ou connectables à la gare.



avant

Attractivité du quartier de gare et qualité des espaces publics

Certaines gares picardes sont difficilement accessibles depuis le centre ville des communes qu'elles desservent. En effet, au-delà de leur implantation en périphérie, des obstacles physiques les séparent du tissu urbain : faisceau ferré, zones industrielles, cours d'eau... De plus les espaces et les bâtiments à proximité sont souvent délaissés, ce qui n'incite pas les habitants à prendre le train ou fréquenter le quartier de gare.



Pour autant, **une amélioration des liaisons peut permettre de les reconnecter au centre-ville et aux zones résidentielles** : création et sécurisation de cheminements piétonniers, pistes cyclables, réduction des vitesses aux abords ... Cette amélioration peut se traduire également par une reconversion des friches ferroviaires ou industrielles proches, par la requalification du bâtiment de la gare ou par une amélioration du stationnement aux abords de la gare (y compris stationnement vélos adaptés).

après



Une gare peut devenir un outil au service du développement des villes et de leurs aires d'influence.





La prise en compte de la gare dans le développement de ma commune

Comment faire ? Quels projets pour ma gare, les questions à se poser ?

La démarche AUOR tente de répondre à un certain nombre des questions suivantes, parfois posées préalablement à un PLU ou à un projet d'urbanisme opérationnel :

- ▶ **La gare et son environnement immédiat** sont-ils fonctionnels, accueillants et sécurisés ? À quelle distance de la gare sont situés les services ?
- ▶ Comment les usagers accèdent-ils à la gare et **l'accès par la marche et le vélo** est-il facilité ? Comment l'offre de transport alternatif à la voiture individuelle est-elle mise en valeur ?
- ▶ Quels sont les secteurs intéressants en terme de **renouvellement urbain** ? Quel est le potentiel d'aménagement ou d'urbanisation à proximité de la gare ? Quelles sont les relations du quartier de gare avec le reste de la commune ?
- ▶ Quelles sont les **communes concernées par l'attractivité de la gare** et comment les impliquer dans une démarche collective pour favoriser un plus grand usage du train ?



Gestion des disponibilités foncières dans le centre bourg.

- Friches
- Dents creuses

Faire de la gare un lieu de services mutualisés

- Gardiennage de vélo
- Point de dépôt 'repasserie'
- Distribution de paniers de légumes
- Point d'information à la population

Incitation au rabattement vers la gare par les modes doux, en complément d'une offre de stationnement vélo.

Potentiel foncier

Limiter l'artificialisation des sols par un urbanisme maîtrisé.

Densification du quartier accessible à 5 minutes à pied de la gare.

3 Je souhaite m'engager dans **une démarche AUOR** : quelles sont **les étapes à mettre en œuvre** ?

1 J'identifie dans quel cadre s'inscrit cette réflexion. Est-ce pour alimenter un projet d'urbanisme opérationnel, une démarche de planification, une politique énergie climat, un projet de territoire ... ?

2 Je contacte l'autorité organisatrice de transport (le Conseil régional) pour me renseigner sur les projets concernant l'évolution possible de la desserte sur l'axe et les différents acteurs gestionnaires de la gare et de ses équipements.

3 Je définis les objectifs (résoudre des problèmes de stationnement, améliorer l'intermodalité, requalifier un quartier, accueillir de nouveaux habitants, améliorer l'accessibilité à la gare, identifier les contraintes physiques d'accès ou du quartier de gare, ...) et son échelle (du projet ciblé à un projet global)

4 Selon les objectifs définis en 3, j'étudie la faisabilité de la démarche en identifiant :

- ▶ le niveau de fréquentation de la gare, sa zone de chalandise
- ▶ les utilisateurs potentiels du train (actifs, scolaires et étudiants) à l'arrivée et au départ de la gare
- ▶ les bassins d'emplois accessibles depuis la gare
- ▶ les caractéristiques de mon quartier de gare (logements, commerces, services, espaces publics et densités)
- ▶ les cheminements réels et potentiels pour accéder à pied et en vélo à la gare (les franchissements possibles, les voies en impasse, les difficultés de franchissement de voies ferroviaires, routières, fluviales...)
- ▶ les parkings actuels pour les automobiles, les vélos, les bus ou cars à proximité de la gare, les services à la mobilité proposés
- ▶ le foncier potentiellement mobilisable dans les secteurs stratégiques (cf périmètres en 2), comme les dents creuses ou les friches d'activités,
- ▶ les projets sur le territoire d'influence de la gare (offre de logement, nouveaux services ...), leurs complémentarités...

Ces éléments me permettent de répondre aux questions mentionnées dans « comment faire ».

5 À l'issue de cette phase d'étude, je mène à bien mon projet en concertation avec les acteurs locaux (habitants, urbaniste, Région, SNCF, RFF ...). Je prends soin d'articuler les logiques d'aménagement, d'habitat, de développement d'activités et de mobilité (par exemple : travaux de sécurisation des cheminements, prise de contact avec un promoteur ou un bailleur pour un projet de construction de logements, étude de programmation urbaine complétée d'une approche sur le rabattement vers la gare par les différents modes...).

L'acquisition de foncier ferroviaire est une **procédure complexe de moyen terme**.
Différentes étapes sont nécessaires :

1. Désaffectation : par cet acte administratif, le propriétaire (RFF ou SNCF) reconnaît que le terrain n'est plus d'utilité publique.

2. Déclassement : par cet acte administratif, le propriétaire (RFF ou SNCF) transfère le terrain du domaine public au domaine privé.

3. Vente : une fois le terrain rétrocédé au domaine privé, le propriétaire (RFF ou SNCF) est en droit de le vendre.

LES CONTACTS : QUI ASSOCIER À LA DEMARCHE ?

L'Aménagement Orientés Rail requiert les compétences de l'ensemble des collectivités territoriales présentes dans l'aire d'influence de la gare.

Commune urbanisme, gestion de la voirie communale, aménagement du territoire

Communauté de communes urbanisme, aménagement du territoire (compétences voirie et logement optionnelles)

Communauté d'agglomération transports, habitat (compétence voirie optionnelle)

Département voirie, aménagement du territoire

Région transport ferroviaire régional, aménagement du territoire

État transport ferroviaire interrégional, voirie, aménagement du territoire

contacts utiles

DREAL PICARDIE

SERVICES : Energie, Climat,
Logement et Aménagement
du Territoire (ECLAT) et
Déplacements, Infrastructures,
Transports (SDIT)
96, rue Jules Barni
80040 Amiens Cedex 1
Tél. 03 22 82 25 05
dreal-picardie@developpement-durable.gouv.fr

ADEME PICARDIE

Immeuble Apotika
67, avenue d'Italie
80094 Amiens Cedex 3
Tél. 03 22 45 18 90
ademe.picardie@ademe.fr

CONSEIL RÉGIONAL DE PICARDIE

11, mail Albert 1^{er} - BP 2616
80026 Amiens
Tél. 03 22 97 37 37
accueil@cr-picardie.fr

ADUGA

Agence d'urbanisme
47, bvd du Cange
80000 Amiens
Tél. 03 22 22 31 65
info@aduga.org

OISE LA VALLÉE

Agence d'urbanisme
13, allée de la Faïencerie
60100 Creil
Tél. 03 44 28 58 58
information@oiselavallee.org

SNCF

Direction régionale de Picardie
Direction des affaires territoriales
29 rue Riolan - BP 91026
80010 Amiens Cedex 1
Tél. 03 22 82 14 44

RFF

Direction régionale Nord
Pas de Calais et Picardie
100 boulevard de Turin
Tour de Lille
59777 Euralille
Tél. 03 20 12 49 20