

GRAND LYON

SAINT-ÉTIENNE MÉTROPOLE

Pôle métropolitain

VIENNAGGLO

CAPI PORTE DE L'ISÈRE



SAINT-ÉTIENNE BELLEVUE



VIENNE ESTRESSIN



BOURGOIN-JALLIEU



VÉNISSIEUX

Bilan de la démarche « Appel à idées **Urbagare** » Quels quartiers de gares pour demain ?

Juillet 2013


Agences d'urbanisme
Lyon & Saint-Etienne

1 Présentation de l'appel à idées « Urbagare » 3

2 Enseignements de l'appel à idées « Urbagare » 6

Enjeux et facteurs de réussite identifiés 6

Quatre quartiers de gares « pilotes » 10

© Atelier CASTRO DENISSOF



Vénissieux 10

© TEKHNE



Saint-Etienne Bellevue 12

© U&O (F. Bonnamour)



Bourgoin-Jallieu 14

© TEKHNE



Vienne Estressin 16

3 Perspectives

De l'idée à l'action métropolitaine 18

Introduction

Equipements indispensables et porteurs d'un fort potentiel en matière de développement urbain, les gares sont amenées à devenir de nouvelles centralités. Elles vont jouer un rôle-clé dans l'organisation métropolitaine multipolaire que les élus du Pôle Métropolitain appellent de leurs vœux. Une bonne intégration des quartiers de gares aux projets de développement urbain constitue donc un enjeu stratégique.

C'est pourquoi le Pôle Métropolitain a lancé en octobre 2011 l'appel à idées «Urbagare», avec pour ambition de proposer à des concepteurs d'imaginer et de concevoir des opérations exemplaires de densification urbaine autour de quatre gares du réseau métropolitain.

Cette démarche expérimentale, qui place la dimension partenariale et les temps d'échange au cœur du dispositif, s'inscrit dans le cadre des travaux de la Commission aménagement du territoire et planification du Pôle Métropolitain.

Le présent document livre une synthèse des enseignements et propositions issus de l'appel à idées «Urbagare» qui a permis de mettre en évidence des enseignements partagés (enjeux stratégiques, facteurs de réussite) et de proposer des orientations d'aménagement territorialisées.

Il conclut en regardant vers l'avenir avec une sélection d'axes de travail que le Pôle Métropolitain se propose d'investir pour prolonger son action et accompagner efficacement la densification urbaine autour des gares.

“ La méthode de l'appel à idées est très pertinente pour mettre en lumière des points qui interpellent les opérateurs, pour susciter le dialogue. ”

Olivier Brachet,
Vice-Président
de la Commission Aménagement
du Pôle Métropolitain

Objectifs de l'appel à idées

- ➔ Contribuer au développement d'une métropole multipolaire : imaginer et concevoir des opérations exemplaires de densification urbaine autour des gares du réseau métropolitain
- ➔ Partager des modes de faire opérationnels et les faire valoir auprès de l'ensemble des partenaires
- ➔ Articuler réflexion stratégique commune aux quatre quartiers de gares étudiés et principes d'aménagement spécifiques à chaque site
- ➔ Elaborer une approche urbaine globale (transversalité, articulation des échelles) qui permette d'aborder d'autres quartiers de gares porteurs d'enjeux similaires sur le territoire métropolitain

1

PRÉSENTATION DE L'APPEL À IDÉES « URBAGARE »

La méthodologie

Le choix de la méthode « appel à idées » a été guidé par deux principes fondateurs pour le Pôle Métropolitain : il s'agissait tout d'abord d'instaurer une grande liberté de ton pour stimuler la créativité des équipes et l'intelligence collective des participants, et surtout ne pas limiter le champ des possibles. D'autre part, la démarche devait se nourrir d'un processus partenarial fort, porté par les acteurs mobilisés : Pôle Métropolitain, agglomérations membres du Pôle, les communes concernées, la Région Rhône-Alpes, SNCF, RFF, Gares et Connexions et les Autorités organisatrices de transports urbains (AOTU).

En quelques dates

Automne 2011
Lancement de la consultation
et attribution des marchés

Janvier 2012
Début de la mission

Mars 2012
Temps d'échange n°1

Juin 2012
Temps d'échange n°2

Décembre 2012
Temps d'échange n°3

TROIS TEMPS FORTS D'ÉCHANGE ENTRE TOUS LES PARTICIPANTS

Temps 1 (mars 2012) : « Porter à connaissance » des différentes données et études disponibles sur chaque territoire par les maîtrises d'ouvrage ; réactions et échanges entre tous les acteurs.

Temps 2 (juin 2012) : partage des analyses, des diagnostics et des schémas de cadrage stratégique concernant les quatre sites ; réactions et échanges entre tous les acteurs.

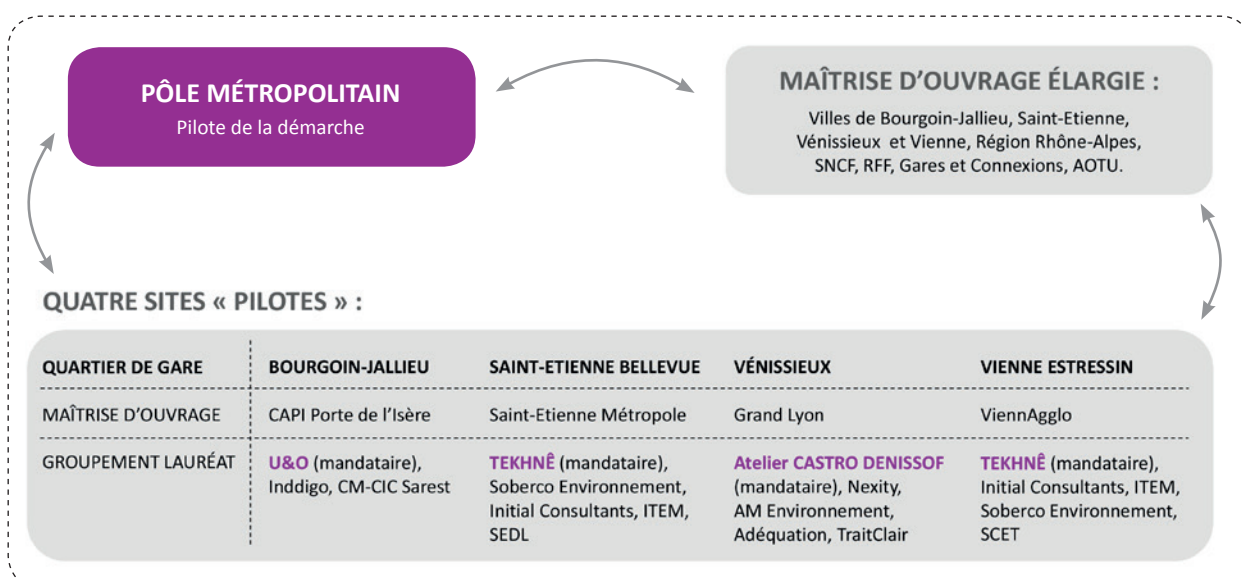
Temps 3 (décembre 2012) : partage des partis d'aménagement urbain et des choix programmatiques pour les quatre sites ; mise en évidence des premiers points de convergence en vue de définir des invariants « Urbagare » ; réactions et échanges entre tous les acteurs.

UNE MAÎTRISE D'OUVRAGE ÉLARGIE, DES ÉQUIPES PLURIDISCIPLINAIRES

L'une des forces de cette démarche réside dans sa logique partenariale, qui a permis d'inviter les professionnels concernés en les associant à une maîtrise d'ouvrage élargie. Ce procédé s'est avéré très pertinent pour amener les acteurs institutionnels et professionnels à échanger de façon constructive sur l'avenir des quartiers de gares.

De même, la consultation lancée fin 2011 visait à désigner des équipes pluridisciplinaires (constituées d'architectes urbanistes, de bureaux d'études techniques, d'opérateurs et d'acteurs de l'aménagement), avec la volonté de garantir une approche globale et transversale des sites étudiés, tout en croisant les réflexions lors des temps d'échange pour enrichir l'expertise commune.

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



“ Ce qu’il y a d’intéressant, c’est que les architectes se parlent, les urbanistes se parlent, les programmeurs se parlent donc les équipes se parlent entre elles, ça c’est assez rare. En général ils concourent, ça change, c’est même beaucoup plus intelligent. Enfin on parle avec la SNCF, ce qui est rarissime dans notre pays (...). Ça permet probablement de dire qu’on n’a plus le droit de faire des choses chacun dans son coin. ”

Roland Castro

UNE DÉMARCHE EXPÉRIMENTALE DOTÉE D'UNE PROCÉDURE SPÉCIFIQUE

Afin de pouvoir lancer de façon indépendante les quatre marchés (Mapa, dont la maîtrise d'ouvrage revenait à chacune des quatre agglomérations participantes) tout en garantissant la cohérence d'ensemble, des moyens ont été mis en place :

- un cahier des charges technique qui comporte un tronc commun à propos des objectifs, de la méthode et des attendus (phasage, livrables),
- un calendrier commun,
- une clause de propriété intellectuelle rédigée spécifiquement pour permettre l'exploitation des rendus des équipes par chacune des agglomérations.

UNE APPROCHE URBAINE GLOBALE, À L'ÉCHELLE DES QUARTIERS DE GARES

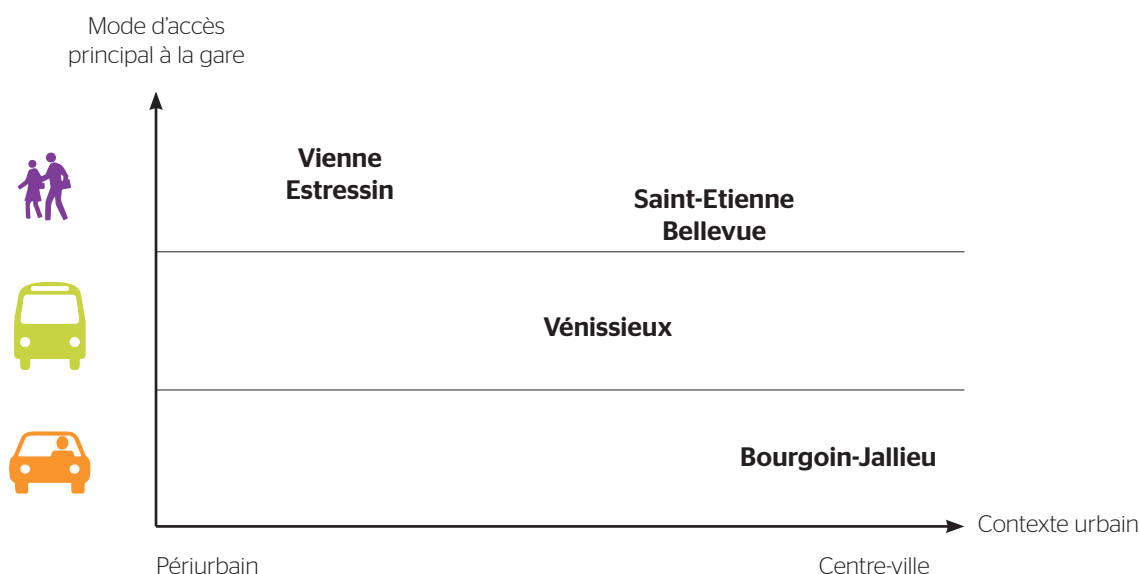
En s'intéressant à l'échelle des quartiers de gares, l'appel à idées a permis aux équipes d'aller jusqu'à proposer de véritables projets urbains pour les quatre sites «pilotes», prenant totalement en compte la diversité de leurs contextes. Un aboutissement rendu possible par l'approche globale développée grâce au croisement des thèmes stratégiques définis en amont : qualité urbaine et environnementale, espaces publics, accessibilité, mobilité, programmation mixte, gouvernance et processus opérationnels.

Les livrables demandés étaient donc de nature concrète et territorialisée (schéma de cadrage, plan masse, perspectives, etc.), en complément des attendus théoriques de l'appel à idées.

Critères de choix des sites « pilotes »

- ➔ Sites présentant des disponibilités foncières et un potentiel important de renouvellement urbain
- ➔ Pas encore de projet défini, ouverture aux propositions
- ➔ Volonté d'agir partagée entre l'agglomération et la commune
- ➔ Complémentarité des quatre sites pour nourrir des actions communes.

➔ Une grande diversité des contextes



Gouvernance et processus opérationnels



Temps forts d'échange de l'appel à idées



© Agence d'urbanisme de Lyon

“*Ce qui est vraiment intéressant, c'est que l'on a une approche globale avec l'ensemble des partenaires. (...) Le travail qui a été présenté nous permet de reprendre de la hauteur et d'avoir une vision globale à l'échelle de la ville avec un vrai objectif d'intégrer la gare à la ville.*”

Bruno Mercader

ENJEUX DE LA MULTIPOLARITE ET DE L'EQUILIBRE DES TERRITOIRES

- Contribuer au positionnement de chaque quartier de gare dans la métropole multipolaire, afin de trouver un équilibre entre enjeux métropolitains et locaux.
- Prendre en compte la diversité des contextes : il n'y a pas un seul « modèle Urbagare » mais plusieurs modèles à développer, étant donné les caractéristiques variables des quartiers de gares (selon le niveau de service TER, la proximité ou non du centre-ville, les parts modales d'accès à la gare, etc.).

JEUX D'ACTEURS, DIMENSION PARTENARIALE

- Animer et mobiliser les partenaires sur le temps long pour faire converger les logiques d'acteurs (institutionnels et professionnels) : un enjeu-clé pour le développement des quartiers de gares.
- Plus la stratégie des territoires est lisible, plus les opérateurs (ex : SNCF) sont enclins à investir au niveau des gares (à l'inverse, le manque de lisibilité est un frein).

STRATÉGIE FONCIÈRE : UTILISER LES « TERRES RARES » À BON ESCIENT

- Ne pas gâcher les gisements fonciers à l'accessibilité exceptionnelle, ne pas les sacrifier à une rentabilité immédiate : ils doivent avant tout répondre aux enjeux de développement des

agglomérations concernées, notamment en termes de densification (refaire la ville sur la ville pour accueillir la croissance sans sortir des limites de la tâche urbaine stabilisée) et d'alternative au pavillon périurbain (proposer des logements abordables pour concurrencer efficacement les offres génératrices d'étalement urbain).

- Gérer le temps long des projets : exploiter le potentiel « d'effet levier » des gares pour accélérer les mutations de leurs abords, « faire et laisser faire » (maîtrise publique des emprises mutables pour garantir la cohérence et la valorisation de la gare ; accompagnement des initiatives privées, veille foncière ; gestion des occupations temporaires).

VOLET OPÉRATIONNEL : COMBINER INITIATIVES PUBLIQUES ET PRIVÉES

Identifier et mettre en place les outils adaptés pour encourager et saisir toutes les opportunités liées aux dynamiques du projet urbain, qu'elles soient d'initiative publique ou privée.

Exemples : tirer parti des révisions des outils de planification (Scot, PLU, etc.) pour anticiper et encadrer le développement urbain autour des gares ; organiser une veille foncière permettant d'acquérir progressivement les emprises identifiées pour la réalisation du projet d'ensemble ; créer des Zac ; recourir aux secteurs de taxe d'aménagement à taux renforcé pour permettre le financement des équipements publics envisagés, etc.

Bruno Mercader

“ La notion de gare ramifiée se traduit par une imbrication extrêmement forte des réflexions sur l’urbain, l’espace public et les déplacements. Il n’y a qu’en croisant ces thématiques qu’on peut trouver l’intensité nécessaire. ”

Sophie David

- La qualité, le confort d'usage et l'accessibilité des espaces publics ont été identifiés par toutes les équipes comme un pré-requis pour impulser la transformation des quartiers de gare. Concevoir des espaces publics facilitant les différentes pratiques inter-modales constitue un enjeu essentiel.

- Connecter la gare aux polarités voisines en l'inscrivant dans le prolongement des tissus urbains existants : compléter la trame viaire si besoin et développer un maillage dense de voies dédiées aux modes doux (pistes cyclables, espaces publics dévolus aux piétons).
- Multiplier les porosités et améliorer le franchissement des voies ferrées de ces gares « latérales » (non traversantes) qui constituent des freins importants à l'accessibilité.

- Concevoir l'entrée de ville ferroviaire en tant que « vitrine » du territoire.
- Tirer parti des atouts paysagers du site, s'appuyer sur des aménagements publics de qualité pour valoriser les quartiers de gares, dépasser les connotations parfois négatives (fret, bruit).
- Trouver un équilibre entre la fonctionnalité (appréciée des voyageurs) et le caractère urbain de la gare.

- Combiner les solutions techniques : optimisation de l'isolation acoustique des bâtiments et de la disposition des pièces, recul des bâtiments, façade borgne côté voies, progressivité des hauteurs des bâtiments en fonction de la distance avec la voie ferrée, bâtiments d'activités écrans, interventions sur le matériel roulant (trains), le revêtement des rails, etc.



© TEKHNE

2

Enseignements de l'appel à idées « Urbagare »

ENJEUX ET FACTEURS DE RÉUSSITE IDENTIFIÉS

Mobilité et accessibilité

Etude sur les parcs-relais métropolitains

En parallèle de la démarche « Urbagare », l'Agence d'urbanisme de Lyon et Epures ont réalisé pour le Pôle métropolitain une étude sur les parcs-relais métropolitains (2012).

Cette étude a notamment permis de démontrer que :

- les parcs-relais situés en centre urbain génèrent des nuisances qui impactent la vie locale ;
- les parcs-relais les plus capacitaires sont ceux situés près des gares disposant des meilleurs niveaux de service. Ce sont aussi ceux qui sont les plus occupés voire saturés.

Plusieurs questionnements font écho aux enjeux abordés dans l'appel à idées « Urbagare » :

- Comment anticiper les évolutions : sera-t-il tenable à long terme de répondre partout à la demande croissante de stationnement en parc-relais dans les mêmes conditions qu'aujourd'hui ?
- Quelles sont les priorités en matière de stationnement à proximité des gares ? Veut-on du rabattement métropolitain (longue distance), du rabattement local, du stationnement pour les riverains ?
- Quels leviers (réglementation, tarification) pour dissuader le rabattement des voitures particulières sur des courtes distances, pour encourager les pratiques de covoiturage ?

“ 50% des déplacements aujourd'hui se font sur des distances très courtes, elles se font pourtant en voiture : il y a toute cette population à aller chercher autrement qu'en voiture. ”

Sophie David

En Rhône-Alpes, la distance moyenne des trajets domicile-travail est inférieure à 12 km (source : Insee). Il importe donc de développer des alternatives à la voiture particulière :

ENCOURAGER LE REPORT MODAL EN DÉVELOPPANT LES MODES DOUX ET LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

- Modes doux : renforcer le maillage dédié aux piétons et vélos, développer les services aux cyclistes (stationnements gratuits couverts et sécurisés, location, réparation, etc.).
- Transports collectifs urbains : développer des offres performantes, compétitives vis-à-vis de la voiture particulière, ainsi que les aménagements dédiés requis.



Tramway et piste cyclable en site propre (Lyon 3e)

QUESTIONNER LA PLACE DE LA VOITURE PRÈS DES GARES

- Traiter la problématique de l'accès routier aux gares : pacifier la circulation souvent difficile aux abords des gares étudiées.
- Stationnement : mettre en place des politiques ambitieuses pour contenir le stationnement de façon à éviter les débordements sur voie publique, qui pénalisent les usages locaux (voir encadré ci-contre).
- Développer les alternatives comme le covoiturage (notamment avec la création de plateformes dédiées), l'autopartage, la mutualisation des parkings (à envisager si le contexte le permet), etc..

SERVICES A LA MOBILITÉ : ALLIER TECHNOLOGIE ET PRÉSENCE HUMAINE EN GARE

- Information « temps réel » et services numériques pour faciliter l'intermodalité (ex : repérage des stationnements disponibles à l'approche de la gare, billetteries, etc.).
- Présence humaine : par exemple via des Agences de mobilité (lieu concret de conseil aux usagers).



Bus en zone 30 (Vaulx-en-Velin)

“ Il n’y a aucune raison, dans les gares ou autour des gares, qu’il n’y ait pas de médiathèque, qu’il n’y ait pas de crèche (...) des usages croisés, pas seulement des usages commerciaux. ”

Roland Castro

Programmation et mixité fonctionnelle

PRINCIPES PROGRAMMATIQUES

- Renforcer l'intensité urbaine et la mixité fonctionnelle :
- à l'échelle du bâtiment gare : une gare animée et habitée, lieu de vie et de services, qui permette de redonner une valeur au temps passé en gare,
- à l'échelle du quartier : programmes « diffusables », tirant parti de ce renouvellement urbain pour densifier la ville (pôle d'emploi, d'habitat).
- Adapter la programmation au contexte (offre existante, contexte urbain, usages).
- Garantir l'évolutivité dans le temps.

ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

- Industrie et activités liées à l'exploitation et l'activité ferroviaire.
- Bureaux-relais pour actifs de passage (coworking, salles de réunion connectées à Internet...).

- Commerces et services de proximité pour tous : voyageurs mais aussi habitants, actifs, étudiants (exemples : restauration rapide, conciergerie urbaine, relai d'un réseau de commerçants du centre-ville, cabinet médical, laboratoire, pharmacie).
- Ne pas fragiliser les commerces existants dans le quartier : développer une offre spécifique au quartier de gare.
- Idée d'évolutivité : ne pas figer la programmation, faire en sorte qu'elle puisse évoluer en fonction du développement du quartier et des besoins.

LOGEMENT

- Développer une offre abordable et attractive par rapport au pavillon périurbain.
- Compléter par une offre adaptée aux séjours temporaires (par exemple : logement étudiant).

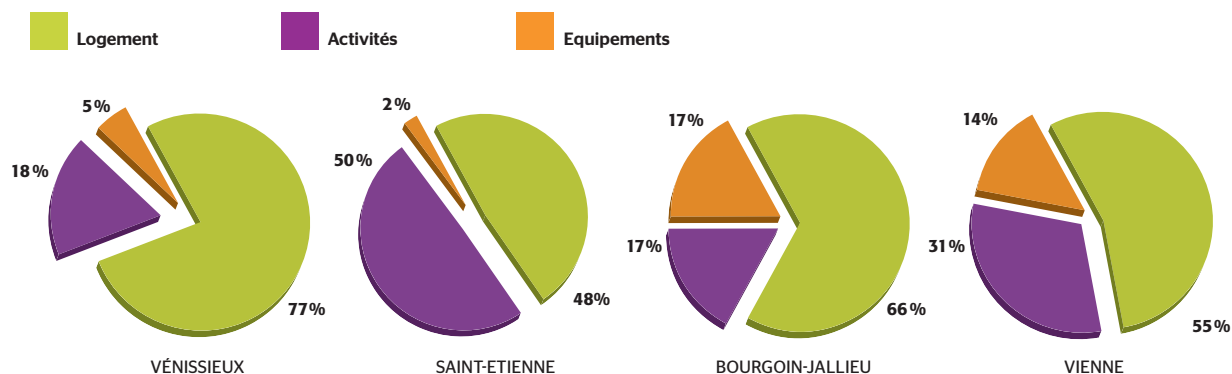
EQUIPEMENTS ET SERVICES

- Articuler avec l'offre existante à l'échelle métropolitaine et/ou locale suivant le positionnement de la gare.

RECHERCHER UNE ARTICULATION OPTIMALE ENTRE FONCTIONNEMENT URBAIN ET TRANSPORTS

- Dimensionner l'intensité urbaine en terme de programmation (équipements, activités économiques, logements...) selon le potentiel de développement du niveau de service transport de la gare.
- Optimiser, en fonction du contexte de chaque quartier de gare, l'équilibre entre développement d'un nouveau quartier urbain (qualité urbaine, intensité économique et densité résidentielle) et développement de parcs-relais et autres aménagements en faveur du rabattement des voitures particulières.

➔ **Programmation : des répartitions très variées d'un site à l'autre, qui reflètent la diversité des contextes**



Sources : chiffres issus des programmes élaborés par les équipes participantes (mandataires : Atelier Castro Denissof, Atelier U&O, Tekhnè).

VÉNISSIEUX, une gare en entrée d'agglomération avec interconnexion métro et tramway



Tramway et gare de Vénissieux - © Agence d'urbanisme de Lyon

ENJEUX

Planification territoriale

- Accueillir la croissance (démographie en hausse).
- Gérer le temps long de libération du foncier (propriétaires divers).

Espaces publics, qualité et insertion urbaine

- Rendre la gare plus lisible (actuellement masquée par les nombreux transports collectifs urbains du pôle d'interconnexion) : affirmer une gare « signal », symbole architectural pour la ville et une place de gare comme un lieu de vie urbain.
- Relier la gare au centre-ville de Vénissieux, aux communes voisines et notamment à l'hyper-centre de l'agglomération.
- Ouvrir la gare sur les grands équipements structurants comme le Parc de Parilly et sur les grands tènements industriels Renault Trucks / Ivéco.
- Traiter les coupures urbaines.
- Renforcer l'intensité urbaine de l'axe majeur Boulevard Croizat.

Mobilité

- Optimiser le potentiel de la gare TER, bien desservie par de nombreux transports collectifs urbains et proche du cœur d'agglomération.
- Traiter les problématiques de stationnement (parc-relais saturé, débordements sur voie publique) et l'accessibilité du quai TER.

Mixité fonctionnelle et programmation

- Des besoins identifiés en termes d'offre abordable (locaux PME et logement pour primo-accédants).

CARACTÉRISTIQUES DU SITE

Contexte urbain

- Porte d'entrée de l'agglomération lyonnaise : secteur stratégique, en amont du trafic routier du centre de l'agglomération mais à proximité du centre de Vénissieux.
- Tissu composite, peu dense, discontinuité des fronts bâtis, enclaves mono-fonctionnelles.

Intermodalité

- Niveau de service TER : moyen, environ 20 allers-retours par jour vers Lyon Jean Macé/Perrache et Grenoble.
- Usage très dominant des transports collectifs urbains (28000 usagers quotidiens pour le pôle d'interconnexion Métro D / Tramway 4 / lignes de bus) et de la voiture (plus de 750 véhicules stationnés à proximité de la gare. Un rabattement des voitures particulières et des transports collectifs essentiellement sur la station de métro de la ligne D).
- Stationnement : parcs-relais (766 places) saturé dès 8h30, utilisé très majoritairement par les usagers transports collectifs urbains ; débordements sur domaine public.
- Accès routier congestionné.



“On pourrait réfléchir à l'échelle métropolitaine de façon différente (...), affirmer Vénissieux comme un lieu majeur (...). On pense que Vénissieux est un lieu qui peut devenir extrêmement attractif.”

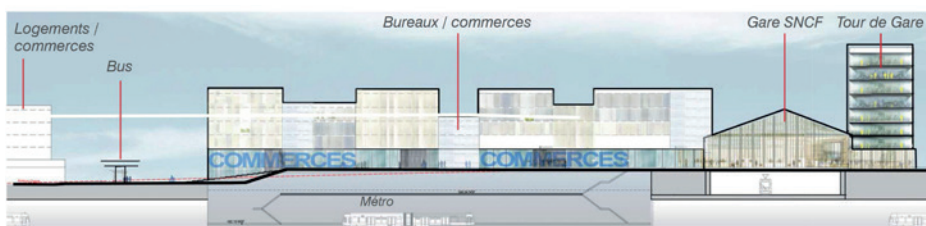
Roland Castro

➡ **Perspective du quartier de gare de Vénissieux (orientation d'aménagement proposée)**

© Atelier Castro Denissof



© Atelier Castro Denissof



➡ **Programmation du bâtiment gare « signal » : mixité maximale pour plus d'intensité urbaine**

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Points-clés pour le quartier de gare de Vénissieux

Espaces publics, insertion et qualité urbaine : renforcer la symbolique et la lisibilité de la gare et l'urbanité du quartier, restructurer le pôle d'échange, aménager une place et des liaisons modes doux vers le centre-ville, le Parc de Parilly...

Programmation mixte : bâtiment gare « signal » à la programmation très mixte pour développer l'intensité urbaine du lieu ; répondre à la demande en petits locaux moins chers (pour les PME), intégrer les activités industrielles existantes (exemple : ouverture sur le tènement industriel Renault Trucks/Ivêco et composition d'une façade

urbaine sur cette partie sud du tènement) ; proposer des logements abordables pour répondre à la demande forte des primo-accédants.

Gare : hypothèse d'évolution vers une gare TER d'entrée d'agglomération à moyen long terme, au regard de son interconnexion avec le réseau lourd transports collectifs urbains d'agglomération (terminus ligne D du métro). Ce niveau de service TER renforcé pourrait permettre d'optimiser la desserte du sud-est de l'agglomération lyonnaise et de développer une programmation encore plus ambitieuse pour le quartier de gare.

Stationnement : volonté de réduire la place de la voiture. Propositions : report organisé sur le parc-relais Parilly agrandi et développement de l'offre de stationnement vélo sécurisé.

Impacts de l'appel à idées

La démarche a permis de démontrer tout l'intérêt de développer un quartier de gare de qualité avec une très forte urbanité (forme urbaine et architecturale, programmation), en prenant appui sur l'excellente desserte de ce pôle d'échanges qui constitue l'une des « portes d'entrée » de l'agglomération. Les responsables politiques et techniques ont pris la mesure du potentiel de développement urbain autour de la gare et ont intégré cette vision avec plus d'ambition dans leur stratégie de planification à moyen-long terme.

ST-ÉTIENNE BELLEVUE, une gare en entrée de ville avec interconnexion tramway



Gare de Saint-Etienne Bellevue - © Agence d'urbanisme de Lyon

“ Ce qu'on propose, c'est d'avoir les éléments déclencheurs qui vont passer notamment par de l'activité économique sur la friche, sur la casse automobile et de préserver les terrains les mieux situés contre la voie ferrée, contre la gare...”



...pour peut-être une mutation à moyen et long terme, lorsque ces terrains seront urbanisés à leur juste valeur. Ne pas trop anticiper au risque de gâcher ce foncier et puis finalement de ne pas avoir ce projet en adéquation avec ce lieu incroyablement situé.”

Sophie David

CARACTÉRISTIQUES DU SITE

Contexte urbain

- Entrée de ville, le long d'un axe fort.
- Tissu mixte très urbain, quartier dynamique et commerçant devant la gare, tissus de faubourg à l'arrière et dégradation de la qualité du cadre de vie liée à la nuisance de certaines activités.
- Faible lisibilité de la gare dans l'espace urbain.
- Coupures urbaines fortes par la voie ferrée porteuses d'une image négative.

Intermodalité

- Mode d'accès principal à la gare : marche (62%).
- Mode d'accès secondaire : transports collectifs urbains (27%) grâce à une excellente desserte (2 trams + 14 bus).
- Niveau de service TER : 35 allers-retours par jour Bellevue <-> Lyon (+ 8% d'allers-retours en 4 ans - 1000 voyageurs / jour en 2009 - mais baisse du nombre de trains directs Part-Dieu).
- Utilisation courante du TER comme transports collectifs urbains pour rejoindre le centre de Saint-Etienne.

- Stationnement : parc-relais davantage utilisé pour l'accès aux transports en commun urbains qu'au TER ; une forte pression (débordements) sur le stationnement gratuit autour de la gare.

ENJEUX

Stratégie territoriale

- Améliorer l'attractivité de l'agglomération et l'attractivité résidentielle de la ville.
- Accompagner les espaces économiques en mutation pour enclencher la requalification du quartier, densifier les îlots mutables.
- Reconquérir les délaissés urbains.

Espaces publics, qualité et insertion urbaine

- Faciliter le franchissement de la voie ferrée est un point essentiel pour connecter l'arrière de la gare à ses abords et notamment l'accroche à la Grand rue.
- Révéler les continuités vertes, valoriser le cadre naturel.

Mobilité et accessibilité

- Développer le potentiel de cette gare (sous-utilisée malgré son insertion urbaine et son bon niveau d'accessibilité) : problématique de niveau de service de l'offre TER par rapport à la gare centrale de Saint-Etienne.
- Accès routier : contenir le stationnement et travailler sur le franchissement des voies.

➤ Perspective du quartier de gare de Saint-Etienne Bellevue (orientation d'aménagement proposée)



➤ Programmation du quartier de gare de Saint-Etienne Bellevue

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Points-clés pour le quartier de gare de Saint-Etienne Bellevue

Stratégie territoriale : densifier les gisements fonciers tout en accompagnant les espaces en mutation dont la collectivité locale n'a pas la maîtrise foncière (préemptions ponctuelles dans le faubourg ancien, négociation), pour tirer pleinement parti du potentiel de cette gare bien desservie et intégrée à son contexte urbain. Adopter une stratégie foncière d'ensemble.

Espace public, insertion et qualité urbaine : faire « passer la ville » du côté arrière de la gare jusqu'au faubourg, grâce à l'aménagement de plusieurs franchissements de voies dont le maillage dense permettra de créer une « gare ramifiée » ; révéler les continuités vertes et valoriser le cadre naturel.

Programmation mixte : rester dans l'esprit du faubourg en implantant des activités compatibles avec la ville (habitat, artisanat, commerce de proximité, petits équipements publics) ; tirer parti du potentiel de développement d'activités logistiques en lien avec le ferroviaire. Le préalable étant de solutionner les nuisances de certaines activités en place.

Impacts de l'appel à idées

Les propositions de l'appel à idées « Urbagare » ont eu une résonance dans le projet de requalification de ce quartier, mené par la ville de Saint-Etienne.

Les conclusions de l'appel à idées combinées à celles de l'étude sur les parcs-relais métropolitain réinterroge l'agglomération de Saint-Etienne Métropole et la ville de Saint Etienne sur l'implantation d'un parc-relais à proximité de la gare de Bellevue. Ce parc-relais pourrait être repositionné sur un autre site de projet en entrée de ville à proximité du tram et des échangeurs routiers.

BOURGOIN-JALLIEU, une gare en centre-ville



Gare de Bourgoin-Jallieu - © Agence d'urbanisme de Lyon

ENJEUX

Stratégie territoriale et foncière

- Tirer parti du potentiel stratégique de « vitrine » du quartier de gare pour le territoire de la CAPI, étant donné la forte fréquentation de la ligne TER Lyon <-> Grenoble.
- Exploiter l'atout de la maîtrise publique d'une grande part du foncier autour de la gare, pour assurer la cohérence d'ensemble du projet urbain.

Espaces publics, qualité et insertion urbaine

- Reconquérir le quartier gare, traiter les nuisances (coupure des rails, bruit...), améliorer l'articulation avec la ville et le franchissement des voies.
- Mettre en valeur le paysage : effet levier pour l'attractivité de la gare (vues sur les coteaux, cours d'eau du Bion).

Mobilité et accessibilité

- Pacifier la circulation routière, actuellement trop congestionnée aux heures de pointe autour de la gare pour développer un quartier de gare de qualité.
- Organiser l'offre et les conditions de stationnement.
- Créer les conditions du développement des modes doux et des transports collectifs.

Programmation mixte

- Trouver une complémentarité vis-à-vis des autres gares de la CAPI ; renforcer l'intensité urbaine aux abords de la gare.

CARACTÉRISTIQUES DU SITE

Contexte urbain

- Centre-ville : tissu dense ancien au nord, faubourg au sud.
- Ruptures urbaines importantes (voie ferrée).
- Fonctionnement urbain fortement perturbé par le trafic automobile.
- Eléments naturels très présents : coteaux boisés tout autour, Le Bion (cours d'eau).

Intermodalité

- Mode d'accès principal à la gare : voiture particulière (57%).
- Mode d'accès secondaire à la gare : marche (27%).
- Offre faible en transports collectifs urbains (seulement par bus).
- Niveau de service TER : quatrième trajet TER le plus fréquenté à l'échelle régionale (allers retours Bourgoin-Lyon en 20 minutes ; 113 allers retours par jour en semaine).
- Stationnement : offre importante (700 places) permettant de satisfaire la demande actuelle.
- Accès routier congestionné.



“ A Bourgoin, il s'agit d'une gare régionale, quatrième d'importance pour la Région Rhône-Alpes. (...) Il y a donc une dynamique forte à l'échelle métropolitaine. ”

Priscilla Tetaz

➤ Perspective du quartier de gare de Bourgoin-Jallieu (orientation d'aménagement proposée)

© U&O (F. Bonnamour)

© U&O



- ➔ Axes structurants existants
- ➔ Voies de contournement créées
- ▭ Création de tunnel sous la voie ferrée

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Points clés pour le quartier de gare
de Bourgoin-Jallieu

Espaces publics, insertion et qualité urbaine :

- Renforcer l'urbanité du lieu pour en faire une « vitrine » attractive de la CAPI : front bâti moderne au sud des voies, extension dense du centre-ville (R+6, commerces), esplanade métropolitaine qui relie la gare au centre-ville...
- Reconquérir l'arrière de la gare : aménager un parvis, des circulations douces, mettre en valeur la présence du végétal et du Bion (cours d'eau).

Faire face aux problématiques majeures d'accès à la gare et de stationnement :

- Créer deux contournements routiers (est et ouest) pour faciliter le franchissement des voies et pacifier le trafic routier.

- Aménager un maillage dense de liaisons modes doux, depuis et vers les polarités voisines, de façon à proposer une vraie alternative à la voiture pour les trajets de courte distance.
- Aménager une gare routière devant la gare TER dans l'idée d'accompagner un développement de l'offre transports collectifs urbains.
- Stationnement : organiser l'offre et les conditions du stationnement (réglementation, tarification), envisager la création de parkings silos si nécessaire.

Programmation

- Extension du centre-ville (habitat et commerces vecteurs d'intensité urbaine) ; extension du faubourg au sud-est de la gare ; bureaux « écrans » le long des voies, développement d'un éco-quartier au sud-ouest.

Impacts de l'appel à idées

La démarche « Urbagare » ayant permis de définir un projet d'ensemble ambitieux pour ce site stratégique « vitrine » à l'échelle de la CAPI, les orientations d'aménagement ont contribué à alimenter la stratégie de planification à l'échelle de la ville (notamment dans le cadre de la révision du PLU avec la réalisation d'une Orientation d'aménagement et de programmation) et à faire émerger l'idée de développer de véritables quartiers gares à l'échelle de l'agglomération, et du Scot Nord Isère.

De plus, l'appel à idées a suscité l'intérêt de plusieurs de nos partenaires institutionnels, qui souhaitent en savoir plus sur le potentiel des quartiers de gares.

VIENNE ESTRESSIN, une gare de proximité

en milieu périurbain



Gare de Vienne Estressin - © Agence d'urbanisme de Lyon

“ *Le quartier de gare doit être un lieu de vie où s'articulent des flux. La ville ne peut se passer de lieux, supports d'identité et de figurabilité.* ”

Sophie David

CARACTÉRISTIQUES DU SITE

Contexte urbain

- Périurbain : tissu urbain mixte (logements collectifs, pavillons, sites industriels en mutation).
- Ruptures urbaines importantes (voie ferrée), accès en impasse, faible lisibilité de la gare, espaces publics rares et en mauvais état.
- Mixité urbaine intéressante dans un rayon de 800m autour de la gare.
- Présence d'espaces libres et naturels le long de l'emprise de la voie ferrée : potentiel pour un axe vert structurant à l'échelle du territoire.



Intermodalité

- Mode d'accès principal à la gare : marche (69%).
- Mode d'accès secondaire à la gare : voiture particulière (26%).
- Aire de chalandise : concerne surtout les modes doux dans un rayon de 15 minutes.
- Transports collectifs urbains : 3 lignes de bus à proximité, mais qui ne desservent pas directement la gare.

- Niveau de service TER : modeste malgré 19 allers-retours par jour avec Lyon (Perrache ou Part-Dieu), car le temps de parcours est plus long que depuis la gare suivante et la gare précédente.
- Stationnement : débordements qui perturbent le fonctionnement local.

ENJEUX

Stratégie territoriale et foncière

- Faire de la gare un élément de centralité du quartier, du fait de la présence de grandes zones mutables (12 ha sur plusieurs sites) qui permettent d'envisager un renouvellement important du quartier : un enjeu fort pour une fréquentation en hausse de la gare afin d'assurer la pérennité du service TER.

Espaces publics, qualité et insertion urbaine

- Améliorer l'accessibilité tous modes de la gare.
- Créer des porosités (espaces clos, parcours entravés), solutionner l'accès en impasse, tirer parti des trames vertes et bleues pour aménager des liaisons modes doux.
- Rendre la gare plus lisible.
- Traiter la problématique des nuisances sonores (largement supérieures à 65 dB(A) en bordure de la voie ferrée et de la voie sur berge).

Mobilité et accessibilité

- Réduire la part modale de la voiture en contraignant sa pratique et en développant les alternatives.
- Stationnement : contenir les débordements sur voirie, libérer l'espace public.
- Encourager les modes doux déjà majoritaires.

➤ Perspective du quartier de gare de Vienne nord (orientations d'aménagement proposées)

© TEKHNE



© TEKHNE



• Programmation

- Complémentarité à trouver vis-à-vis de Vienne centre et des autres quartiers proches de la gare ; renforcer la mixité fonctionnelle.
- Tirer parti de la dynamique du projet urbain pour développer une offre abordable et attractive par rapport à l'offre périurbaine pavillonnaire, afin notamment de freiner le mitage du territoire.

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Points clés pour le quartier de gare de Vienne Estressin

Stratégie territoriale et foncière

- Densification progressive : engager, par l'initiative publique, la reconversion des secteurs à la mutabilité forte (ex : « l'îlot industriel », potentiel majeur de renouvellement au positionnement très qualitatif) ; encadrer l'initiative privée, veille foncière.
- Reconquête et densification du tissu pavillonnaire existant.

“ La gare et son quartier redeviennent un lieu de vie, d'échanges, d'information, de rencontre et d'animation. ”

Sophie David

Espaces publics, insertion et qualité urbaine

- « Sortir de l'impasse », moyennant l'aménagement d'une liaison viaire, la construction d'un nouveau franchissement de la voie ferrée et l'amélioration des espaces publics pour encourager les modes doux.
- Réhabilitation du bâtiment gare.

Mobilité et accessibilité

- Implanter un parking mutualisé en ouvrage dans le nouveau quartier pour libérer l'espace public, qui pourra accueillir entre autres les rabattements VP si besoin. Mais éviter d'implanter un parc-relais qui pourrait engendrer d'importantes perturbations pour le fonctionnement urbain du nouveau quartier.
- Inciter au report modal : proposition de liaison BHNS avec le centre-ville, de parking covoiturage gratuit, d'une « vélostation » (services dédiés).

Impacts de l'appel à idées

La démarche « Urbagare » a permis de démontrer l'importance stratégique de la logique de projet urbain autour de la gare de Vienne Estressin, puisque ce site est le seul à pouvoir accueillir le développement de Vienne sur le long terme.

Il est donc désormais davantage question de développer un quartier habité sur ce site à enjeux que d'y construire un parc-relais en ouvrage de grande capacité, comme envisagé précédemment.

Le projet vise également à écarter le risque de fermeture de la gare en développant significativement sa fréquentation.

Axes de travail identifiés pour prolonger l'action du Pôle Métropolitain et accompagner efficacement la densification urbaine autour des gares

POUR COMPLÉTER :

Au niveau local :

- Protocole d'accord pour le développement de l'intermodalité dans l'aire métropolitaine lyonnaise (2005), à l'origine de la démarche «Urbagare» ;
- Chapitre commun de l'inter-Scot (2006) visant à asseoir le développement multipolaire sur les axes de l'étoile ferroviaire lyonnaise ;
- Etudes «Urbagare» : étude exploratoire (2006) ; Agglomération lyonnaise et Rives du Rhône (2007) ; Nord-Isère (2008) ;
- POPSU (recherche-action) : analyse des liens entre gare TER et densification urbaine, d'après 3 cas d'études en périphérie de Lyon (2013).

Au niveau national :

- Rapport Keller (2009) ;
- CERTU : « Recomposer la ville autour des gares TER » (3 fiches qui abordent le sujet sous l'angle de la stratégie foncière, parues en 2012) ;
- Gares et Connexions : « Les Ateliers de la Gare » (2010-2013).

GOVERNANCE ET PROCESSUS OPÉRATIONNELS

Enjeux de la multipolarité et de l'équilibre des territoires : étudier le contexte des quartiers de gares du réseau métropolitain afin de trouver un positionnement équilibré entre enjeux métropolitains, liés notamment à l'intermodalité (ex : accessibilité routière, parcs-relais) et locaux (ex : qualité urbaine et des espaces publics, priorité aux modes doux et collectifs, intensité économique).

Gouvernance :

- Continuer à mobiliser l'ensemble des partenaires autour d'une démarche commune, d'un projet global cohérent ;
- Définir les rôles et les sources de financement potentielles ;
- Susciter la prise de conscience des territoires et institutions quant au potentiel de développement des quartiers de gares et à la nécessité de planifier ce développement en amont.

Stratégie foncière et aspects opérationnels : approfondir les sujets liés au phasage (gestion du temps long, nuisances pour les riverains), aux outils et procédures adaptés à la complexité de ces projets multi-partenariaux et à leur bilan opérationnel et financier.

ESPACES PUBLICS, QUALITÉ URBAINE ET ENVIRONNEMENTALE

Environnement sonore : développer des solutions performantes face aux problématiques de bruit, étudier les retours d'expérience en la matière.

Convivialité : étudier les possibilités d'articulation entre sites d'activités (industries, fret) et espaces publics pour des quartiers agréables et accessibles.

MOBILITÉ ET ACCESSIBILITÉ

Report modal : quels aménagements prioritaires pour faciliter le développement des modes doux, des TC et de l'autopartage ? Quels services (ex : conseil, «vélostations») ?

Stationnement à proximité des gares : quelles politiques publiques (tarifs, réglementation) ?

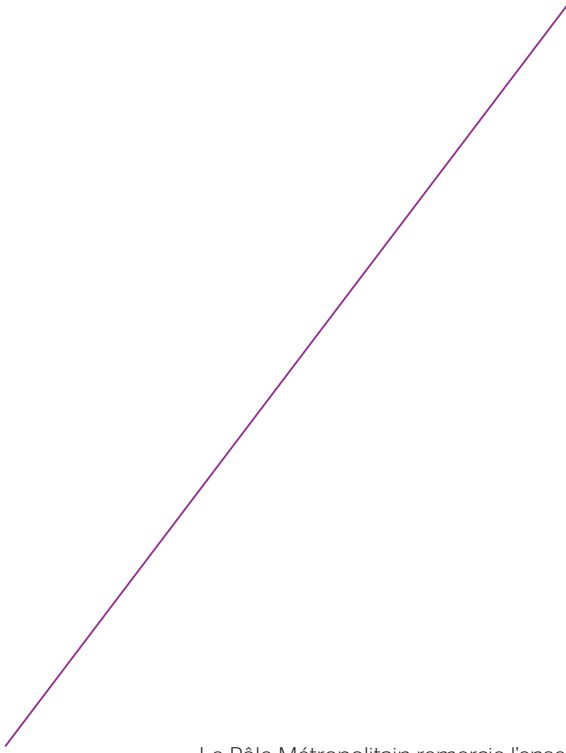
Parkings mutualisés : dans quels cas apportent-ils une réponse pertinente ? Selon quelles modalités de mise en œuvre ?

PROGRAMMATION ET MIXITÉ FONCTIONNELLE

Quels sont les usages et besoins des voyageurs, habitants et actifs dans la gare et à proximité ? Quels seront-ils demain ?

Quelle offre de logements pour quels publics à proximité des gares (typologies, qualité/coût abordable) ?

Activités : le fret urbain peut-il être compatible avec le développement d'un quartier habité (à plus ou moins long terme) ? Quelles activités et services prioritaires dans ces quartiers ?



Le Pôle Métropolitain remercie l'ensemble des acteurs qui ont contribué à cette démarche expérimentale :

Agglomérations membres du Pôle Métropolitain :

Grand Lyon, Saint-Etienne Métropole, CAPI Porte de l'Isère et ViennAgglo.

Communes participantes :

La Ville de Bourgoin-Jallieu, la Ville de Saint-Etienne, la Ville de Vénissieux et la Ville de Vienne.

Maîtrise d'ouvrage élargie :

La Région Rhône-Alpes, la SNCF, RFF, Gares et Connexions et les AOTU des agglomérations dont le Sytral.

Equipes lauréates de l'appel à idées :

- Atelier Castro Denissof, Nexity, AM Environnement, Adéquation, TraitClair
- U&O, Inddigo, CM-CIC Sarest
- TEKHNE, Soberco Environnement, Initial Consultants, SEDL, ITEM, SCET

L'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise et Epures (Agence d'urbanisme de la région stéphanoise), pour leur appui et leur contribution à l'élaboration de la méthode et des outils de l'appel à idées.

GRAND LYON

SAINT-ÉTIENNE MÉTROPOLE

Pôle métropolitain

VIENNAGGLO

CAPI PORTE DE L'ISÈRE

Maison du Fleuve Rhône
1 place de la liberté - CS 80507
69701 GIVORS Cedex
Tél. 04 37 20 17 51 - Télécopie 04 37 22 61 47
www.polemetropolitain.fr

Pour en savoir plus, retrouver la vidéo
"Urbagare, l'urbanisation autour des gares"
dans la rubrique "galerie vidéo" sur le site web
du Pôle Métropolitain à l'adresse
www.polemetropolitain.fr/galerie-video/

La version complète de ce film
est disponible en téléchargeant
sur demande à l'adresse
accueil@polemetropolitain.fr

Référents Pôle métropolitain :

Isabelle Fontvieille ifontvieille@viennagglo.fr
Chef de projet

Agnès Goux a.goux@polemetropolitain.fr

Jean-Marc Valentin jmvalentin@grandlyon.org

Stéphane Rabilloud srabilloud@capi38.fr

Cécile Grolet c.grolet@agglo-st-etienne.fr

Directeur de la publication : **Philippe Prud'homme**



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

Equipe projet :

Chef de projet : **Sébastien Sperto** s.sperto@urbalyon.org

Référente Epures : **Ghislaine Cortey** gcortey@epures.com

Conception et rédaction : **Nathalie Calvo** n.calvo@urbalyon.org

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

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
BP 40801 - 42952 Saint-Etienne cedex 1
tél : 04 77 92 84 00
Télécopie : 04 77 92 84 09

www.epures.com