



Réinventer les territoires périurbains avec leurs gares

Eléments d'une intervention de **Jean Yves Petit - Vice Président du conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur délégué aux transports et à l'éco-mobilité** le 8 novembre 2013 à Lyon à l'occasion d'une journée sur le thème « Réinventer les territoires périurbains avec leurs gares ». Sur le thème « Quelles gares et quartiers de gare dans 20 ans ? » Jean Yves Petit partage son expérience et une vision cohérente de l'avenir.

Penser la gare et le quartier gare dans 20 ans, c'est les considérer comme faisant partie d'un même espace à enjeux au cœur desquels peuvent être traitées les problématiques des territoires périurbains : accès aux offres de déplacement durable, requalification et renouvellement du parc de logements, offre et accessibilité aux emplois et aux services. C'est à partir de ce constat « évident » que la Région PACA s'est emparée, au début de l'année 2011, de la question, en posant ainsi l'articulation aménagement / déplacement, comme une composante essentielle des politiques d'aménagement et de mobilités durables conduites vers les territoires périurbains.

L'enjeu de la convergence des déplacements : L'insertion urbaine (communale) et territoriale (intercommunale) des Pôles d'échange multimodal est un premier enjeu. Il s'agit d'organiser l'accessibilité tous modes, en prenant en compte les cheminements piétons, les déplacements à deux roues et le réseau de lignes de transport en commun (bus et TCSP notamment) mais également l'offre de stationnement. Pour cela, il faut mettre l'ensemble des acteurs autour d'une même table pour organiser le rabattement de tous les usagers vers la gare ou, à partir de la gare, pour assurer l'accès aux quartiers résidentiels, aux zones d'emplois et de services :

- Les communes, intercommunalités et gestionnaires qui ont la responsabilité de la voirie et du stationnement, et qui organisent le partage de la chaussée entre les différents usagers : piétons, cyclistes, automobilistes.
- Les Autorités organisatrices de transport, celles qui ont la responsabilité du transport urbain, interurbain, et d'intérêt régional (LER et TER)

D'où l'intérêt de voir le rôle de Région renforcée afin d'assurer une meilleure coordination, notamment dans le cadre d'un schéma régional de l'intermodalité.

L'enjeu de la gare équipement de proximité : Si la gare est par nature une offre de service pour les usagers dans quelle mesure peut-elle l'être pour les habitants du quartier ? Peut-elle apporter, aux usagers du train, d'autres services que ceux strictement liés à l'offre de transport ? Les anciens bâtiments voyageurs sont des opportunités immobilières pour offrir des équipements publics ou privés, à condition que la cohabitation entre différents types de services et usagers soit anticipée et organisée. A noter l'obligation de ne pas se limiter aux seules grandes gares, dites rentables, mais d'avoir une réflexion également pour les gares régionales, isolées, rurales, ... liée à la solidarité territoriale.

L'enjeu de l'externalité positive : La gare est une externalité positive pour le quartier et réciproquement. La desserte d'un quartier résidentiel ou d'un pôle d'emplois par une ligne de chemin de fer est une opportunité pour les aménageurs. A l'inverse, la densité du quartier ou l'existence d'activités économiques autour d'une gare peut être une garantie d'un retour sur investissement pour une AOT dans la mesure où ils vont générer du trafic.

Voilà un enjeu prometteur dont la prise en compte est, n'en doutons pas, une chance pour réussir l'articulation aménagement/déplacement. Dès lors, il convient de maîtriser la pression foncière, notamment la flambée du prix qui peut résulter de l'anticipation que font certains propriétaires des mutations du quartier.

La démarche de la Région : Expérimenter dès aujourd'hui pour construire demain un dispositif spécifique

Penser la gare et le quartier gare dans 20 ans : une intervention aux multiples facettes. Depuis 2011, la Région se confronte au sujet, acquiert des connaissances, apporte son assistance aux maître d'ouvrage, expérimente des outils et des modes d'organisation :

- Il s'agit de s'appuyer sur les SCOT mais aussi les PDU qui constituent l'échelle à laquelle s'articulent les différentes politiques sectorielles
- Sur le bassin de vie d'Avignon et de Carpentras, les SCOT identifient des secteurs stratégiques dans un périmètre de 600 mètres autour des gares.
- Entre Digne et Nice, le long du Chemin de fer de Provence, où il n'y a pas de SCOT, le projet de territoire élaboré par des Pays est une référence pour valoriser les plateformes et les bâtiments qui ne sont plus exploités pour le service ferroviaire.

Ces orientations stratégiques se concrétisent dans des contrats d'axes :

- Un accord cadre territorial précise notamment les objectifs d'aménagement et les engagements financiers et techniques des signataires qui vont accompagner la réouverture ou la modernisation d'une ligne ferroviaire d'intérêt régional.
- Des conventions d'application viennent le concrétiser dans le cadre d'un contrat qui associe la Région et le ou les maître(s) d'ouvrage pour réaliser des opérations d'aménagement à court ou moyen terme : acquisitions foncières, espaces publics, cheminements piétons, pistes cyclables, équipements publics, construction et réhabilitation de logements, création de zones d'activités, reconversions de friches industrielles ou de **bâtiments voyageurs...**

Parallèlement, et plus ponctuellement, en s'appuyant sur le programme de rénovation des gares porté par la direction des transports, la direction de l'aménagement initie des démarches d'intégration urbaine des PEM en élargissant le périmètre de réflexion, en participant avec l'EPF PACA (Etablissement public foncier) à l'élaboration d'une stratégie foncière et en soutenant les opérations d'aménagement associées.

Penser la gare et le quartier gare dans 20 ans : organiser un réseau d'acteurs porteur d'une culture commune : Cette démarche expérimentale, aux multiples facettes, est encadrée par deux principes d'intervention qui guident l'action de la Région, et l'inscrivent dans une démarche partenariale et prospective :

- **Premier principe** : L'association des acteurs et animation d'instances de gouvernance politique et technique avec les différentes AOT, les collectivités locales et territoriales et leurs EPCI, les structures d'ingénierie (agence d'urbanisme, CAUE, établissement public foncier, agence de développement économique, Pays), les opérateurs du logement, les associations de riverains, les chambres consulaires... Cela doit également passer par une loi « ferroviaire » qui simplifie la réalisation de projets avec le futur groupe SNCF/RFF
- **Deuxième principe** : L'élaboration d'une stratégie d'aménagement prospective qui favorise l'émergence d'une culture commune par la production d'un atlas des quartiers de gare sur l'axe Avignon Carpentras par l'Agence d'Urbanisme Rhône Avignon Vaucluse (AURAV). Il s'agit d'un document qui fixe les orientations d'aménagement et de programmation et qui devra être une référence pour les aménageurs, notamment les collectivités locales. Par la réalisation d'une étude de capacité foncière autour de 10 gares de la Région qui devrait démarrer au début de l'année 2014, en partenariat avec l'EPF PACA. L'objectif est d'évaluer le niveau de population pouvant être accueilli à proximité de ces gares. Par l'identification de scénarios et de programmes de reconversion de bâtiments voyageurs et de secteurs gares entre Digne et Nice, appel d'offres qui sera lancé au second trimestre 2014 ; Il s'agira de privilégier les scénarios s'inscrivant dans le projet de développement territorial construit par les acteurs locaux et présentant des garanties en terme de faisabilité technique et opérationnelle.