



Eclairage et signalétique : penser l'accueil autour des gares

Si les informations à destination des voyageurs (prochains passages de trains, incidents, etc..) se sont systématisées ces dernières années, la signalétique et l'éclairage public pourraient encore être améliorés sur le trajet et aux abords immédiats de la gare.

L'atelier a révélé la nécessité de développer les informations (notamment temps de parcours et lieux emblématiques de la commune d'arrivée) ainsi que l'éclairage à destination des piétons / vélos entre les centralités et les gares. Il en va de la facilitation et de la sécurisation des déplacements alternatifs à la voiture.

Espaces publics : penser la végétalisation et le mobilier urbain pour améliorer la qualité des espaces

Les abords de gares sont encore trop souvent très minéraux. Il s'agit donc de faciliter les circulations et les flux de voyageurs et de proposer un espace confortable, lisible et sécurisé tout en développant la présence du végétal et du mobilier urbain.

Bancs, fontaines, mobiliers urbains mais aussi arbres de hautes tiges, bacs végétalisés, petites haies permettent de valoriser les abords de la gare comme un espace public qualitatif à même de provoquer de nouveaux usages. La végétalisation a aussi son rôle jouer pour réduire l'impact paysager des espaces de stationnements.

Services : diversifier l'offre de services et améliorer la complémentarité avec les centralités

Le premier service dont l'absence est prioritairement soulignée sont les toilettes.

Au-delà des distributeurs de boissons ou des casiers dédiés aux e-commerce, les participants ont aussi proposé des idées très diverses : crèche, conciergerie (pressing...), petite réparation automobile, café/ espaces de restauration, dépôt de pain, distributeurs de produits locaux, espace d'exposition... Les terrains proches des gares rurales pourraient également accueillir des maraîchers qui viendraient vendre leurs productions aux navetteurs.

Ces idées sont à examiner au regard de la clientèle de la gare, de son implantation, des locaux, de la rentabilité des activités envisagées... Il en est de même en ce qui concerne le renforcement de la gare comme centralité et/ou la complémentarité entre l'offre existante dans les centres urbains et celle à proximité directe des gares.

Densification autour des gares : mixité fonctionnelle et développement de l'offre de logements

Les usagers du train résident rarement à proximité de la gare et, le plus souvent, dans un rayon de 10 minutes en voiture autour de la gare, par choix ou peut-être aussi par manque d'opportunités en matière d'habitat, d'écoles ou de services.

L'atelier a mis en évidence le besoin de travailler à plus de mixité des usages, de diversité de l'offre d'habitat et de densité autour des gares. Il s'agit de proposer des formes urbaines plus denses au regard de l'importance stratégique du foncier et des besoins de déplacements.

Une offre de logements sociaux et/ou adaptée aux populations jeunes a été jugée prioritaires aux abords des gares

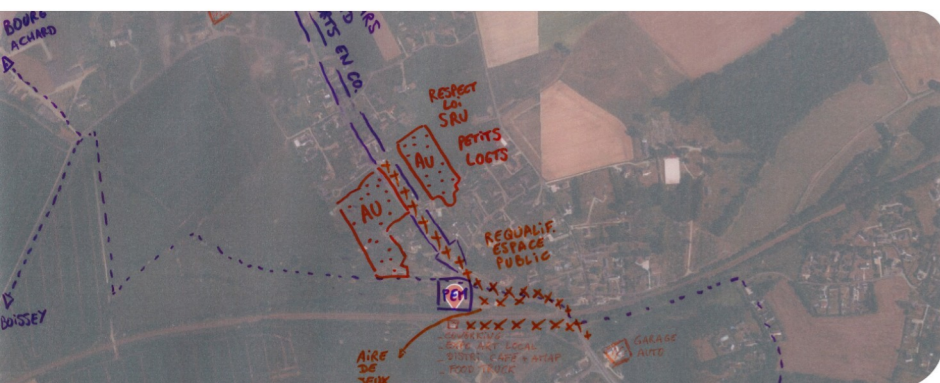
Aménagement des quartiers de gares : s'inscrire dans une stratégie foncière de court, moyen et long terme

Les participants ont souligné le besoin de réfléchir à une stratégie foncière à proximité des gares et d'envisager la maîtrise foncière des terrains par la puissance publique. Cela pourrait permettre le développement de véritable quartier de gares et d'une plus grande mixité des usages. Il s'agit aussi d'inscrire les gares et les communes qui les accueillent comme des centralités prioritaires dans les documents d'aménagement et d'urbanisme.

Pour aller plus loin

Le site du CEREMA propose notamment un ensemble de fiches sur les " Stratégies foncières aux abords des gares TER "

L'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires (ANCT) a réalisée une publication regroupant les outils mobilisables pour la transformation des quartiers de gare



Objectif de l'atelier : ne pas limiter la vision de la gare à sa fonction « transport »

A partir de quatre cas d'études : l'Aigle (61), Etainhus (76), Valognes (50) et Bourgtheroulde (27), il s'agissait de dégager des principes d'aménagements autour des gares et de participer à la mise en œuvre opérationnelle du SRADDET normand.

L'atelier a réuni 35 participants en 4 groupes pour 3 heures de réflexions autour de plans, de photos et d'extraits de Plans Locaux d'Urbanisme. Des restitutions en fin de séance ont permis de partager les propositions des quatre groupes.

Ces réflexions ont permis de redéfinir collectivement la place des gares dans les stratégies locales et de faire des propositions pour mieux concilier mobilités, aménagement, urbanisme et offre de services.

Éléments de contexte :

Pour des raisons historiques, les gares sont souvent éloignées des centres-villes et de leurs aménités. Pour autant, elles constituent de formidables atouts pour la desserte des territoires et une alternative importante à l'automobile. Quant aux bâtiments de gares, ils sont souvent désaffectés ou sous-utilisés. Pourtant, ils offrent des espaces qui pourraient répondre davantage aux besoins des usagers.

Stratégie territoriale :

La place accordée aux gares dans les SCoT* et les PLU(i)* est généralement limitée à un espace de flux. Si beaucoup d'efforts ont été réalisés pour développer les pôles d'échanges multimodaux ou gérer le stationnement pour les usagers, il reste que ces espaces peuvent être stratégiques aussi en matière d'emploi, d'habitat, de services ou d'équipements.

Les gares constituent ainsi des lieux autour desquels l'organisation spatiale et l'urbanisme méritent d'être (ré-)examinés afin de travailler au regard de différents enjeux (desserte, offre de services, densités...).

* Schéma de cohérence territoriale et Plan local d'urbanisme (intercommunal)

Synthèse par thématiques :

Franchissements, voiries et flux : penser l'espace de la gare pour tous ses usagers et l'intégrer dans le tissu urbain

Les voies ferrées représentent des fractures entre les différents espaces à proximité des gares, imposant des franchissements souvent largement dédiés à la circulation routière au détriment des usages piétons / vélos.

Les gares concentrent des flux aujourd'hui principalement routiers. Pourtant, vélos, piétons mais également transports en commun ou autocars régionaux circulent à proximité des gares et ont besoin d'y trouver leur place. Le fret ferroviaire pourrait également être valorisé avec des parcs d'activités à proximité des voies.

L'atelier a mis en avant la nécessité de prolonger les passerelles / souterrains ferroviaires au-dessus ou en-dessous des voies routières et d'accroître les espaces dédiés aux modes actifs sur les infrastructures de franchissement.

Beaucoup de préconisations vont dans le sens de retravailler les voiries pour permettre une mixité et une sécurisation des différents usages. Cette préoccupation autour des flux des modes actifs renvoie également à la qualité des espaces publics et à la possibilité de rejoindre les zones d'emploi dont certaines peuvent être relativement éloignées des points d'arrêts ferroviaires (hôpitaux, parcs d'activités...).

Stationnement : limiter la place de la voiture aux abords des gares

Beaucoup d'usagers du train se rendent à la gare en voiture, avec une demande croissante de places de stationnement. La surreprésentation de la voiture aux abords des gares et l'importante des superficies qui lui sont dédiées posent question.

Les participants ont souligné l'intérêt de construire des parkings en silo, de prévoir davantage de stationnement pour les vélos mais aussi d'organiser la location de vélos sur place. L'offre de rabattement a aussi été évoquée, à définir en fonction de la gare et de l'organisation urbaine (transports en commun, navettes à partir de parkings-relais extérieurs...).



