Stationnement et stratégies foncières autour des gares TER

Emmanuel Perrin & Gilles Bentayou
Cete de Lyon

RSTT
LES RENCONTRES SCIENTIFIQUES ET TECHNIQUES TERRITORIALES

Stationnement : vers une véritable intégration dans les politiques urbaines ?

Lille – 7 et 8 février 2013

Certu

GART
GROUPEMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORT

FEDERATION NATIONALE DES AGENCES D'URBANISME

AITF
Association des Ingénieurs Territoriaux de France

Lille Métropole

Plan de l'intervention

1. Vue d'ensemble sur l'atelier « Valorisation foncière aux abords des gares TER »

2. Les enjeux du stationnement autour des gares

3. Comment « faire autrement » sans diminuer l'attractivité du train ?

1

Vue d’ensemble sur l’atelier « Valorisation foncière aux abords des gares TER »

Pourquoi un atelier sur ce thème ?

- Densifier à proximité des lieux du transport : une question qui n'est pas neuve, réaffirmée dans la législation récente

- Abondance des démarches d'études amont / rareté des réalisations abouties autour des petites gares



Un atelier, avec qui ? pour quoi faire ?

Objectifs

- Capitaliser les expériences locales menées depuis 3 à 4 ans
- Échanger sur les méthodes et les principaux enseignements, favoriser le transfert d'expériences
- Comprendre comment « aller plus loin » pour développer des projets urbains valorisant les gares et le transport ferroviaire

Participants

- Agences d'urbanisme & Cete
- État central / local (DGITM, DGALN, DAFI, DREAL, DDT)
- Collectivités (communes, EPCI, régions, GART)
- SNCF / Réseau ferré de France
- Établissements publics fonciers, aménageurs

35 à 50 pers.
6 séances sur 2011-2012

Organisation et animation : Certu, Cete Nord-Picardie, Cete de Lyon

(Gilles Bentayou – Sophie Hasiak – Emmanuel Perrin – Cyprien Richer)

Les fiches de synthèse : vue d'ensemble

1. Mettre les gares TER au cœur des stratégies territoriales : pourquoi ? comment ?
2. Les typologies de gares : quels enjeux ? quelles méthodes ?
3. Le foncier ferroviaire : acteurs et modalités d'intervention
4. **Le stationnement autour des gares TER**
5. Repérer et maîtriser le foncier stratégique aux abords des gares : enjeux et méthodes pour les collectivités
6. Recomposer la ville à partir des gares : préconisations et exemples de projets



www.certu.fr (catalogue)

2

Les enjeux du stationnement autour des gares

Les enjeux du stationnement autour des gares

Le TER, un mode nécessairement « intermodal »

- Quels modes en complément du train pour assurer une desserte fine du territoire ?
- Les modes de rabattement et de diffusion : un choix important dans une optique de mobilité durable

Une question incidente... et un sujet de débat récurrent dans l'atelier

- Quelle place accorder au station-nement automobile dans les quartiers de gares ?
- En termes de valorisation urbaine : éviter de geler des emprises qui pourraient accueillir d'autres usages que du seul parc-relais



La pression sur le stationnement automobile



« *Sitôt inauguré, sitôt saturé* »



« *Ce parking est équipé d'une gare…* »



La pression sur le stationnement automobile





L'essor du TER contribue à produire des paysages dominés par l'automobile

TER + parc-relais :

le risque d'accroître l'étalement urbain ?



Les parcs-relais sont-ils indispensables à l'attractivité du TER ?

Les raisons d'un certain engouement

- À court terme, une solution rapide et à moindre coût pour « valoriser l'offre TER »
- Un « réflexe » pour plusieurs acteurs
- Une intervention moins complexe que celle de l'aménagement et du renouvellement urbains

Or il est possible de faire autrement, sans diminuer l'attractivité du train, pour peu que l'on tienne compte :

- Des pratiques de mobilité liées au train (diagnostic spécifique)
- Des conditions d'accessibilité des gares par les différents modes de transports
- De la vocation de la gare, définie par une approche concertée à différentes échelles

L’usager automobiliste : éléments de diagnostic et idées reçues

La voiture reste souvent le mode dominant d’accès au train

- ⇨ la moitié des usagers viennent en voiture... et plus d’un tiers à pied

Mais ce n’est pas parce que les voyageurs viennent en voiture à la gare qu’ils viennent forcément de loin...

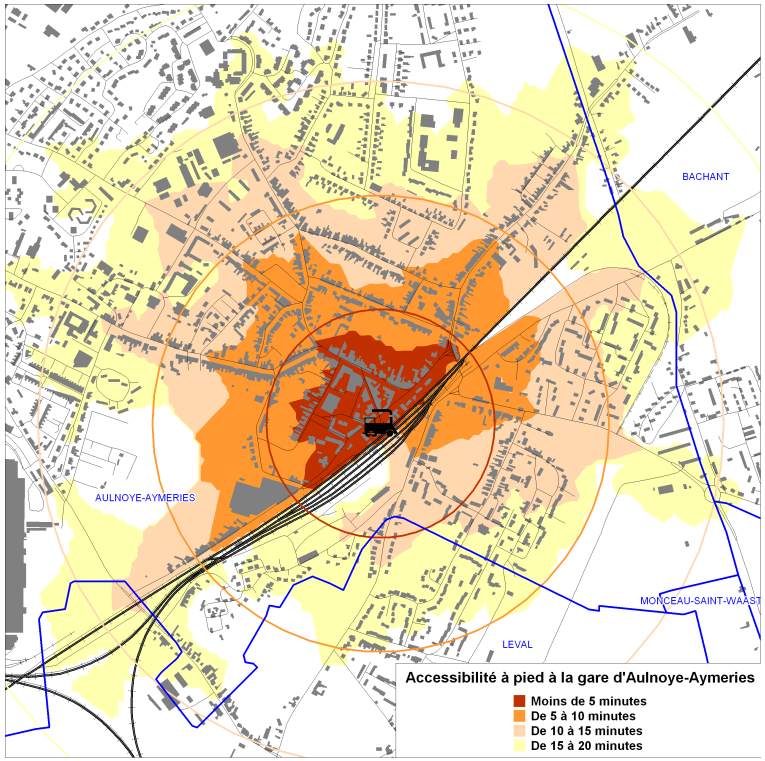
- ⇨ + de 40 % de ces automobilistes viennent de la commune où se situe la gare

… et ce n’est pas parce que certains usagers viennent de loin qu’il n’y en a pas beaucoup plus qui viennent de près !

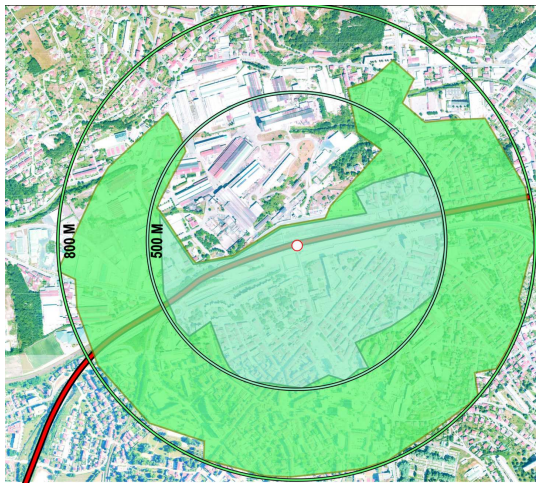
- ⇨ 80 % des usagers viennent d’une commune située à moins de 3 km de la gare

(données tirées d’enquêtes réalisées entre 2008 et 2010 sur les gares TER de la Région Rhône-Alpes)

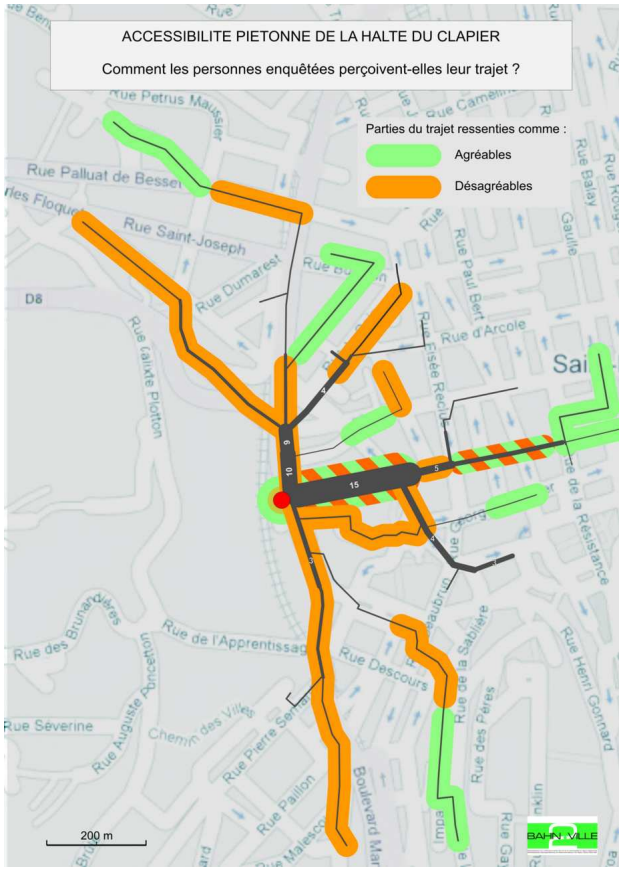
Des pratiques dépendantes des conditions concrètes d'accès à la gare



Gare d'Aulnoye-Aymeries
(© Cete Nord-Picardie)



Gare de Firminy
(© Bahn.Ville 2)



Enquêtes « parcours commentés »
à la Halte du Clapier,
Saint-Étienne
(© Bahn.Ville 2)

3

Comment « faire autrement » sans diminuer l'attractivité du train ?

Quelques principes & pistes d'action

Donner une chance aux modes alternatifs à la voiture solo

- Travailler sur la qualité des cheminements piétons et cyclistes, ainsi que sur leurs accueils en gare
- Rendre crédible l'intermodalité TC, en jouant sur l'offre mais aussi sur la coordination tarifaire et horaire
- Inciter à d'autres usages de la voiture, comme l'autopartage ou le covoiturage
- Planification conjointe de ces différentes offres de rabattement pour définir les priorités







Dix « bonnes places » de stationnement réservées au covoiturage en gare de Molsheim (Alsace)

Réglementer les conditions d'accès aux parcs-relais

Il est possible… :

- de rendre les parcs-relais payants sans les vider pour autant
- de réserver les parcs relais aux automobilistes qui en ont vraiment besoin





À Voiron (Isère), le réaménagement global des accès à la gare et du quartier s'est accompagné :

- d'une généralisation du stationnement payant à proximité de la gare
- de la réservation de places pour les abonnés TER dans le nouveau parking construit à l'arrière de la gare (abonnement mensuel à 20 € au lieu de 60 €)

Par exemple, à Genève, l'accès aux P+R urbains est :

- payant (abonnement mensuel de CHF 110 à CHF 130, soit 91 € à 107 € selon le parc)
- soumis à des « conditions d'éligibilité », dont le fait que son domicile et son lieu de travail soient à plus de 2 km du P+R

Organiser autrement le stationnement automobile de rabattement

Éloigner les parcs-relais de la gare

- ⇨ Un aménagement des abords de gares favorable aux piétons (… mais qui profite à tout le monde, y compris aux automobilistes)

Mutualiser les espaces de stationnement avec d'autres activités

- ⇨ Économie d'espace et rationalisation foncière des abords de gares

Prévoir la réversibilité des espaces de stationnement

- ⇨ Anticipation des évolutions de comportements



Le stationnement en gare de Pontcharra (Isère)









Éloignement du P+R pour libérer
les abords du bâtiment-voyageurs



Mutualisation du stationnement
avec une salle de spectacle

Pour conclure : cinq grands messages

- **Penser la place de la voiture**… sinon elle la prendra d'elle-même !
- **Élargir le regard, sortir d'une approche isolée** en matière d'intermodalité : les gares n'ont pas toutes la même vocation
- Prendre conscience que **le foncier bien desservi est précieux**
- **Concevoir des quartiers de gares** dans lesquels **« la voiture ne crée pas l'urbanisme »** (partage de la voirie, modes actifs, etc.)
- **Inciter à des gestions innovantes du stationnement**, dans la perspective de promotion d'une mobilité et d'une ville plus durables











Merci pour votre attention

Gilles Bentayou & Emmanuel Perrin (Cete de Lyon)

Sophie Hasiak & Cyprien Richer (Cete Nord-Picardie)

prenom.nom@developpement-durable.gouv.fr

www.certu.fr (catalogue)