

Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

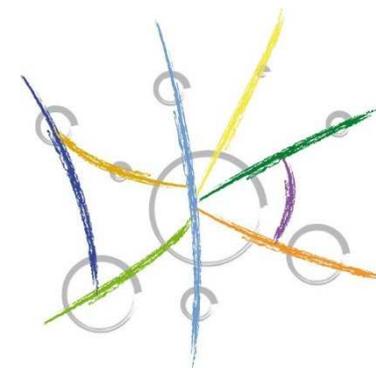
# Point d'étape sur le bilan des politiques d'urbanisation autour des gares

Rencontre des présidents de Scot

Courzieu – mercredi 3 juillet 2019



Agences d'urbanisme  
Lyon & Saint-Etienne



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

# Préambule - Méthode

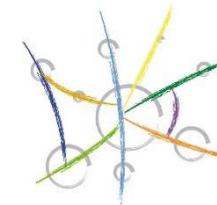


**Agences d'urbanisme**  
Lyon & Saint-Etienne

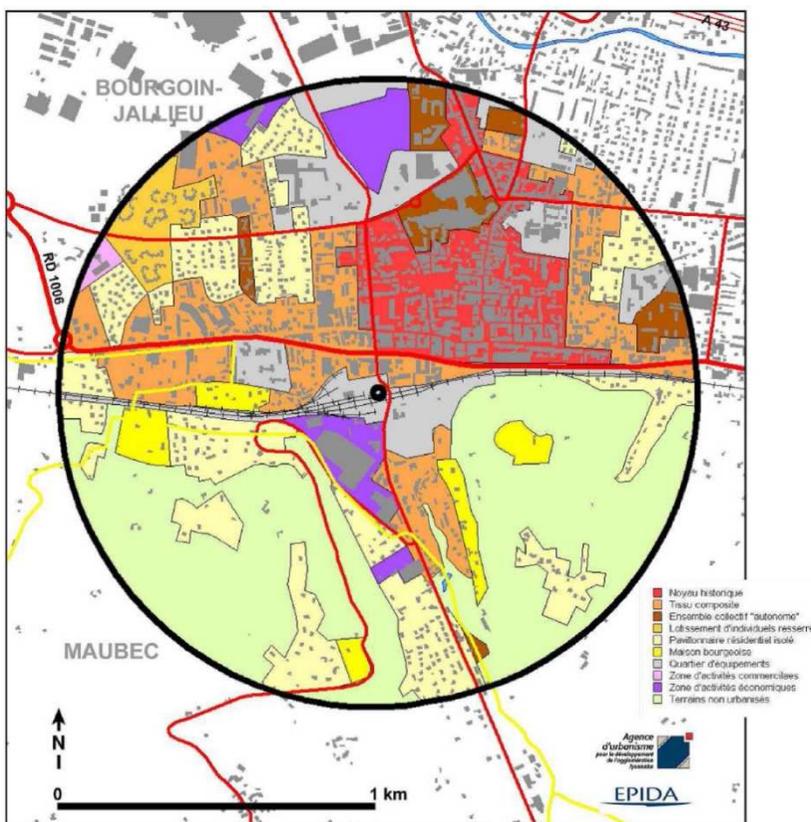


# Rappels

**Urbagare** : une méthode d'évaluation du potentiel d'urbanisation puis une démarche de projet urbain



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne



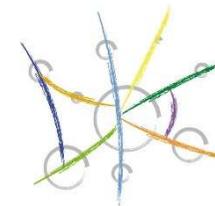
Programation du bâtiment gare « signal » : mixité maximale pour plus d'intensité urbaine

© Atelier Castro Denisoff



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

# Rappel des attendus



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

## 1/ L'évaluation : situation aujourd'hui et évolutions 2005 / 2019

- Evaluation quantitative : l'évolution de l'intensité d'urbanisation dans les secteurs gares (ou par extension des secteurs bien desservis) au regard de l'évolution de l'offre, d'en tirer des typologies de point d'arrêt, des environnements urbains voire des dynamiques immobilières associées
- Evaluation qualitative : entretiens principaux acteurs

## 2/ Les perspectives : la demande de mobilité demain

- Omphale / approfondissements des travaux du 11 octobre / prospective / ...

## 3/ La mutualisation : partager l'évaluation et orienter les politiques publiques // Pour une meilleure coopération métropolitaine

- Partage(s) des acteurs de la coopération métropolitaine sur la question des politiques de mobilité

# Rappel des attendus



## 1/ L'évaluation : situation aujourd'hui et évolutions 2005 / 2019

- Evaluation quantitative : l'évolution de l'intensité d'urbanisation dans les secteurs gares (ou par extension des secteurs bien desservis) au regard de l'évolution de l'offre, d'en tirer des typologies de point d'arrêt, des environnements urbains voire des dynamiques immobilières associées
- Evaluation qualitative : entretiens principaux acteurs

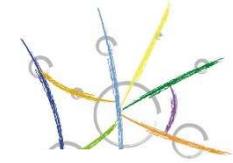
## 2/ Les perspectives : la demande de mobilité demain

- Omphale / approfondissements des travaux du 11 octobre / prospective / ...

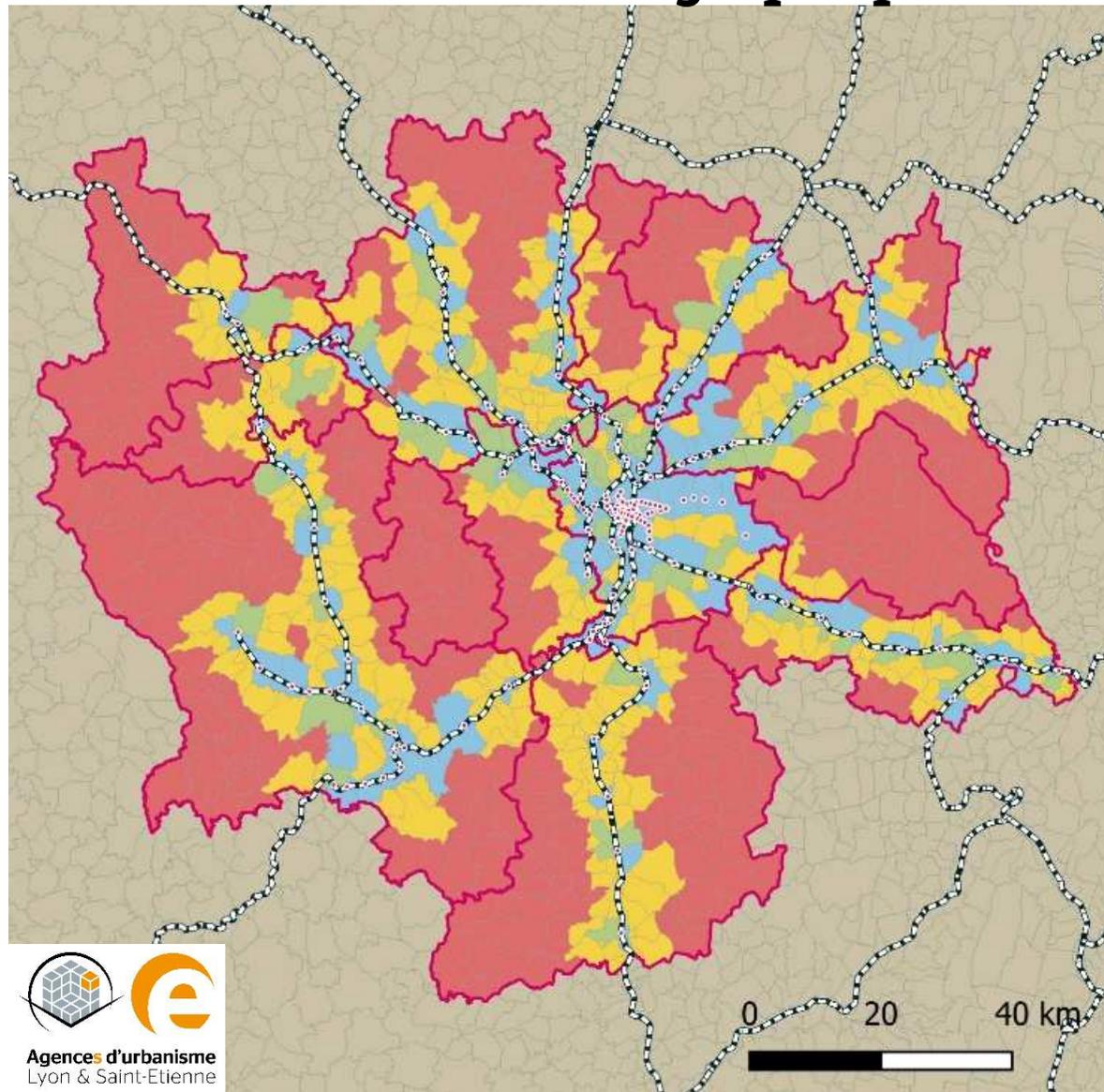
## 3/ La mutualisation : partager l'évaluation et orienter les politiques publiques // Pour une meilleure coopération métropolitaine

- Partage(s) des acteurs de la coopération métropolitaine sur la question des politiques de mobilité

# Une polarisation du développement contrastée entre croissance démographique et emploi



ine Lyon - St Etienne



• Gares

--- Voies ferrées

Distance gare

■ gare

■ 1 km

■ 5 km

■ sup 5 km

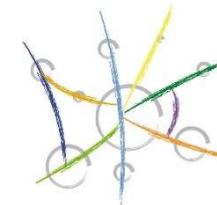


Agence d'urbanisme  
Lyon & Saint-Etienne



Agence d'urbanisme  
Lyon & Saint-Etienne

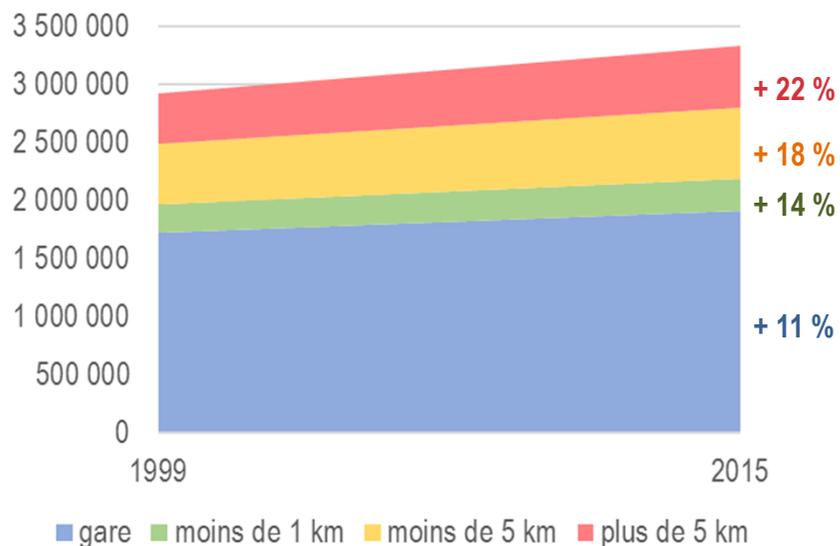
# Une polarisation du développement démographique en volume mais pas en taux



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

→ Comment évolue la population selon sa proximité aux gares ?

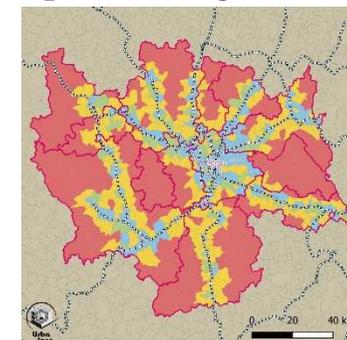
Evolution de la population des communes selon leur proximité à une gare 1999 – 2015 RP - Insee



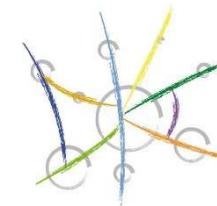
- 84 % de la population à moins de 5 km d'une gare en 2015
- Les 3/4 de la population des communes gares se situe dans une métropole ;
- Forte stabilité de la distribution depuis 1999 ;
- Une augmentation qui touche tous les types de communes ... ;
- ... mais plus importante pour les communes les plus éloignées des gares ;

**+100.000 à plus de 5km**

**+220.000 dans les communes gares ou à moins d'1km**



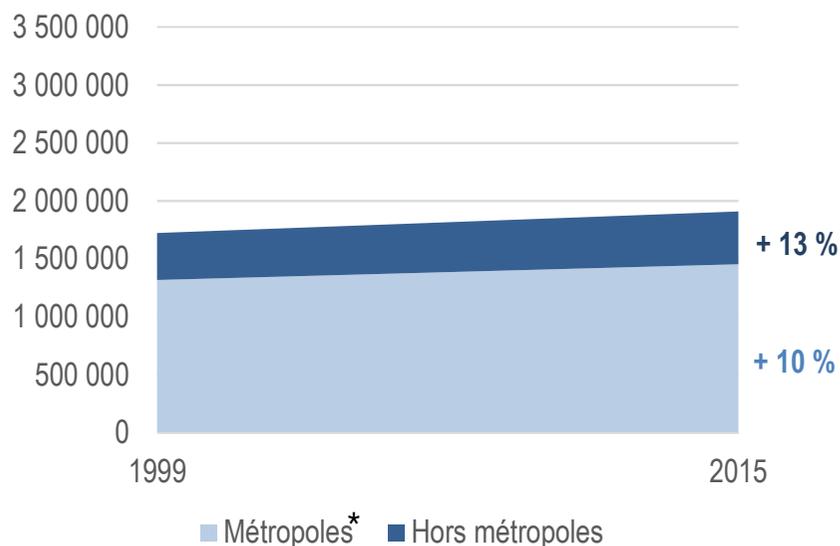
# Une polarisation du développement démographique en volume mais pas en taux



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

➔ Communes gares, le poids des métropoles

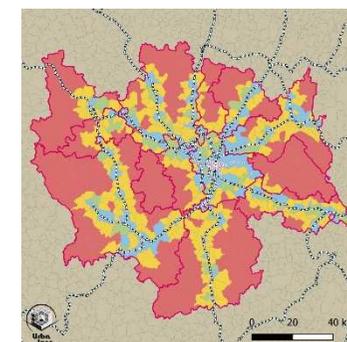
Evolution de la population des communes gare dans et hors les métropoles\* RP - Insee



\*Grand Lyon (59 communes)  
SEM (53 communes)

- Croissance plus affirmée de la population dans les communes gares hors métropoles ;

**+130.000 dans les communes gares des métropoles**  
**+50.000 dans les communes gares hors métropoles**

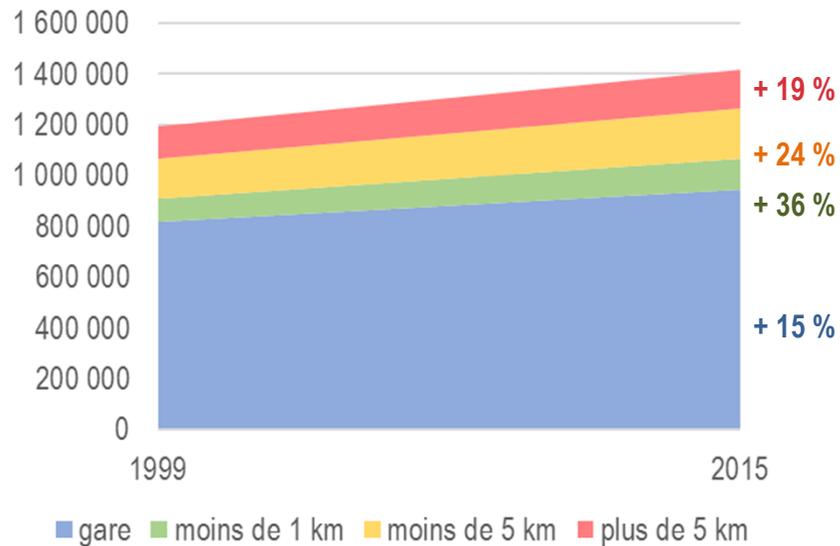


# Une polarisation du développement de l'emploi en volume mais pas en taux



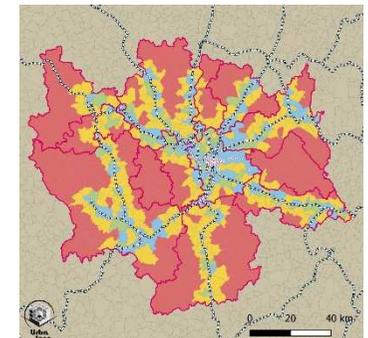
➔ Comment évolue l'emploi selon sa proximité aux gares ?

Evolution de l'emploi des communes selon leur proximité à une gare 1999 – 2015 RP - Insee

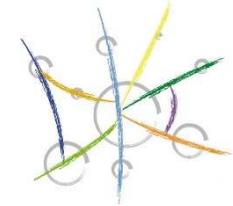


- 89 % des emplois à moins de 5 km d'une gare en 2015 ; dont 3/4 dans les métropoles
- Forte stabilité de la distribution depuis 1999 ;
- Une augmentation qui touche tous les types de communes, les secteurs proche des gares en particulier

**+20.000 à plus de 5km**  
**+150.000 dans les communes gares ou à moins d'1km**



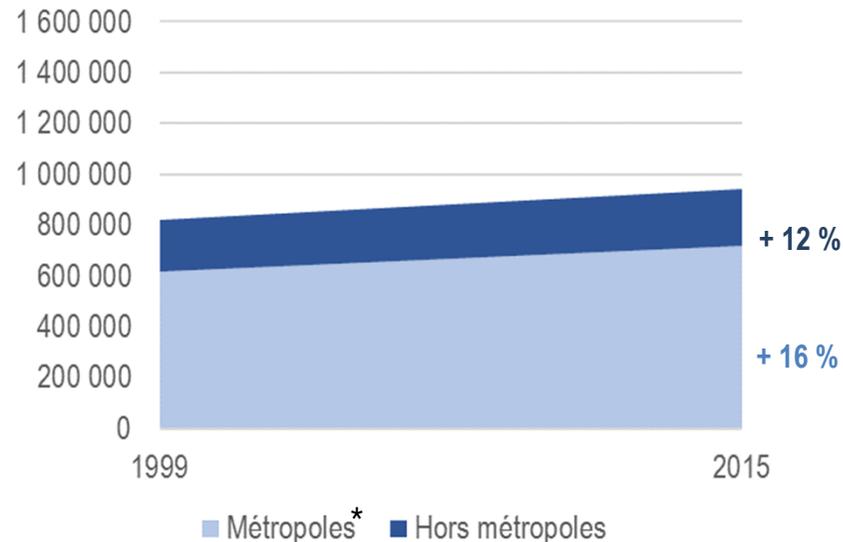
# Une polarisation du développement de l'emploi en volume mais pas en taux



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

➔ Comment évolue l'emploi selon sa proximité aux gares ?

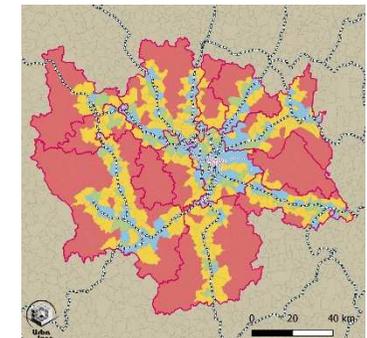
## Evolution de l'emploi des communes gares 1999 – 2015 RP - Insee



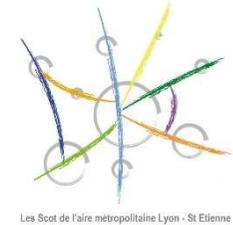
\*Grand Lyon (59 communes)  
SEM (53 communes)

**+100.000 dans les communes gares des métropoles**  
**+20.000 dans les communes gares hors métropoles**

- A l'inverse de la croissance de la population, si la croissance de l'emploi concerne toutes les communes, elle s'amplifie sur les métropoles

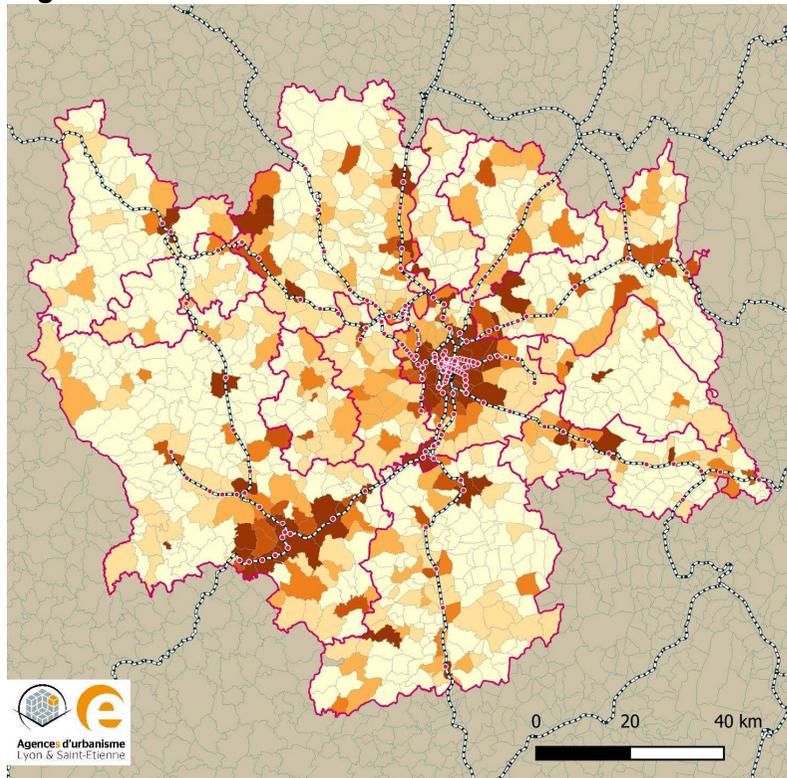


# Un lien fort entre construction, forme urbaine et desserte ferroviaire

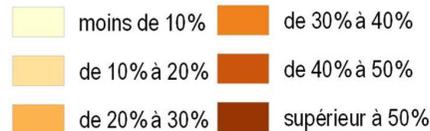


➔ Le logement collectif prédominant dans les communes gares

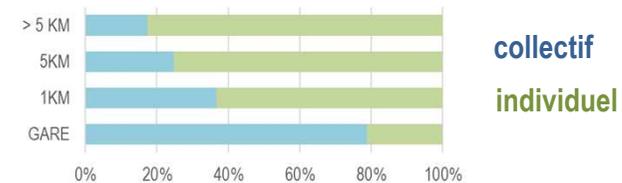
## Part de logements collectifs dans l'ensemble des logements en 2006



Source : INSEE RP 2006

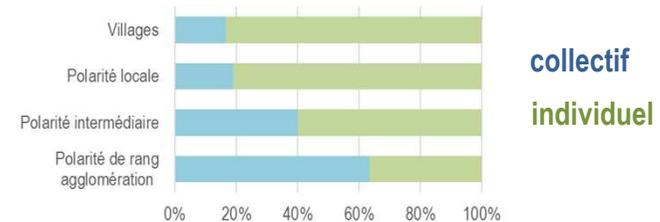


- Un lien entre ferroviaire et logement collectif très fort et lisible sur la plupart des axes, mais 80 % des logements collectifs de l'IS dans les Métropoles contre 30 % des logements individuels ;  
Typologie de logements selon la proximité à une gare

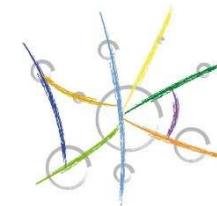


- Plus particulièrement sensible dans les polarités ;

### Typologie de logements dans les communes gare selon le niveau de polarité (hors Métropoles)



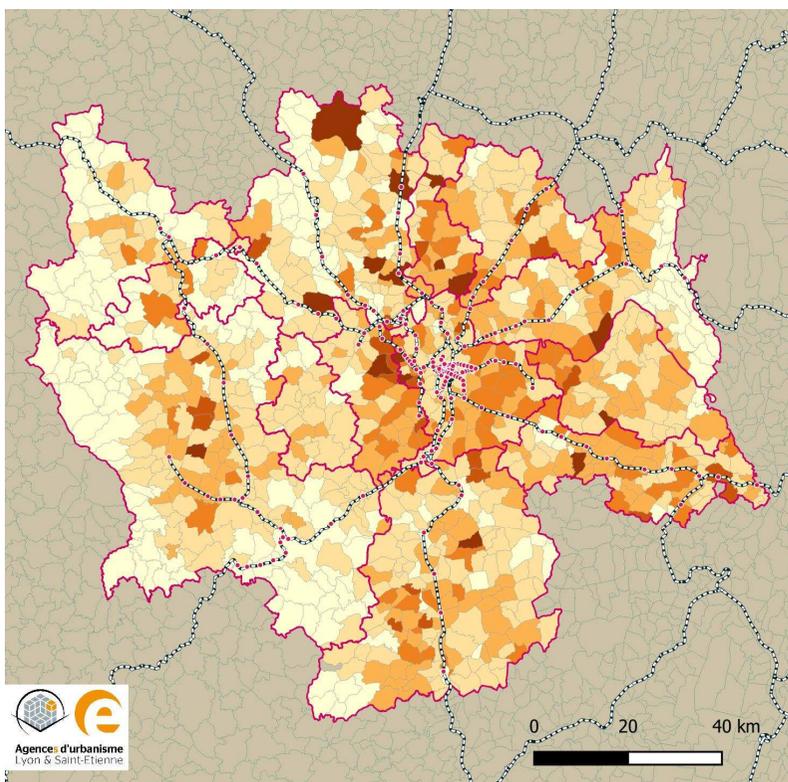
# Un lien fort entre construction, forme urbaine et desserte ferroviaire



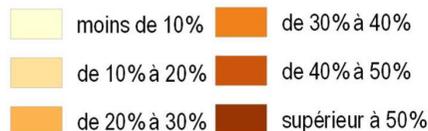
Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

→ Une dynamique de construction qui se dépolarise dans les métropoles

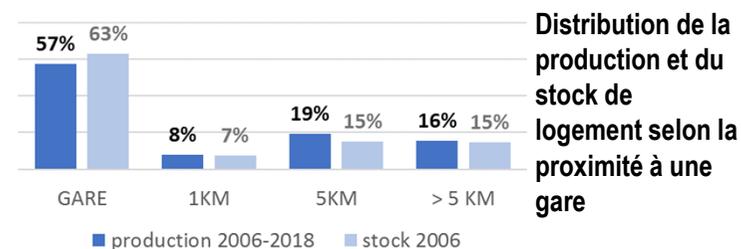
## Taux de construction entre 2006 et 2018



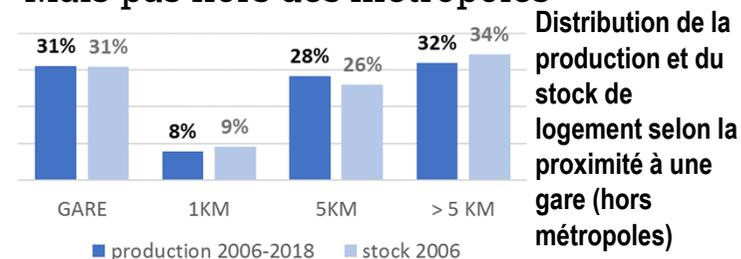
Source : SITADEL 2006-2018



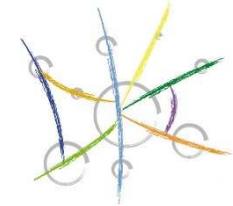
- Une dynamique de construction plus marquée sur la partie est de l'inter-Scot;
- Des cœurs métropolitains en retrait par rapport à leurs périphéries ;
- Des gares en retrait également ;



- Mais pas hors des métropoles



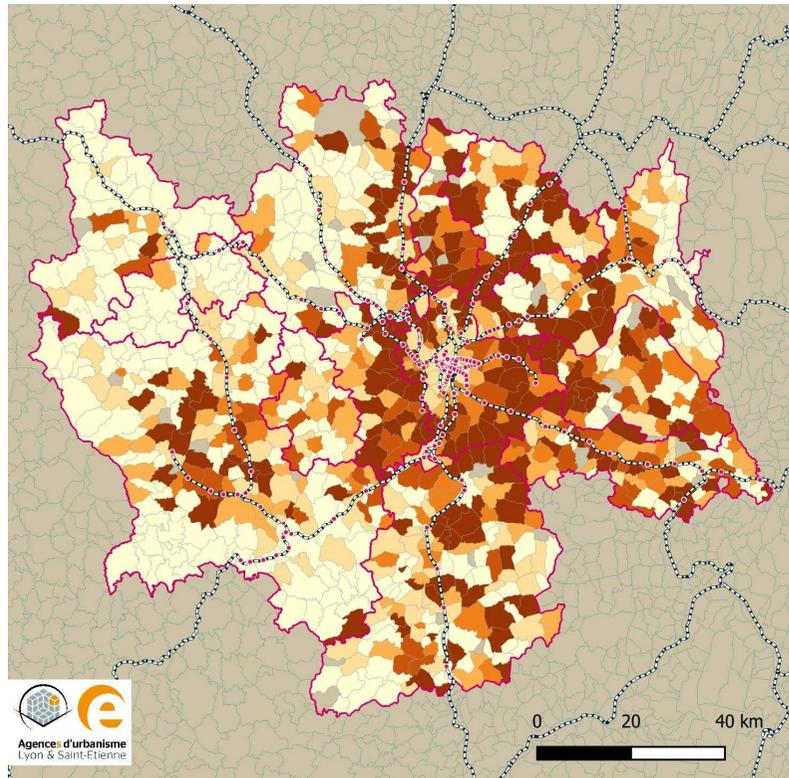
# Un lien fort entre construction, forme urbaine et desserte ferroviaire



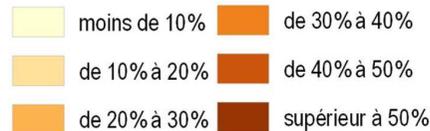
Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

→ La proximité davantage que le quartier (à vérifier avec la base Majic)  
Des branches de l'étoile mises sous pression

## Taux de construction du logement collectif entre 2006 et 2018



Source : SITADEL 2006-2018

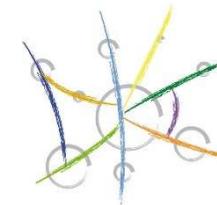


- Une production de logements collectifs qui reste très majoritairement réalisée dans les métropoles avec 72 % des collectifs commencés ;
- Une dynamique qui touche fortement les communes entre 1 km et 5 km (double du taux des communes gares) ;

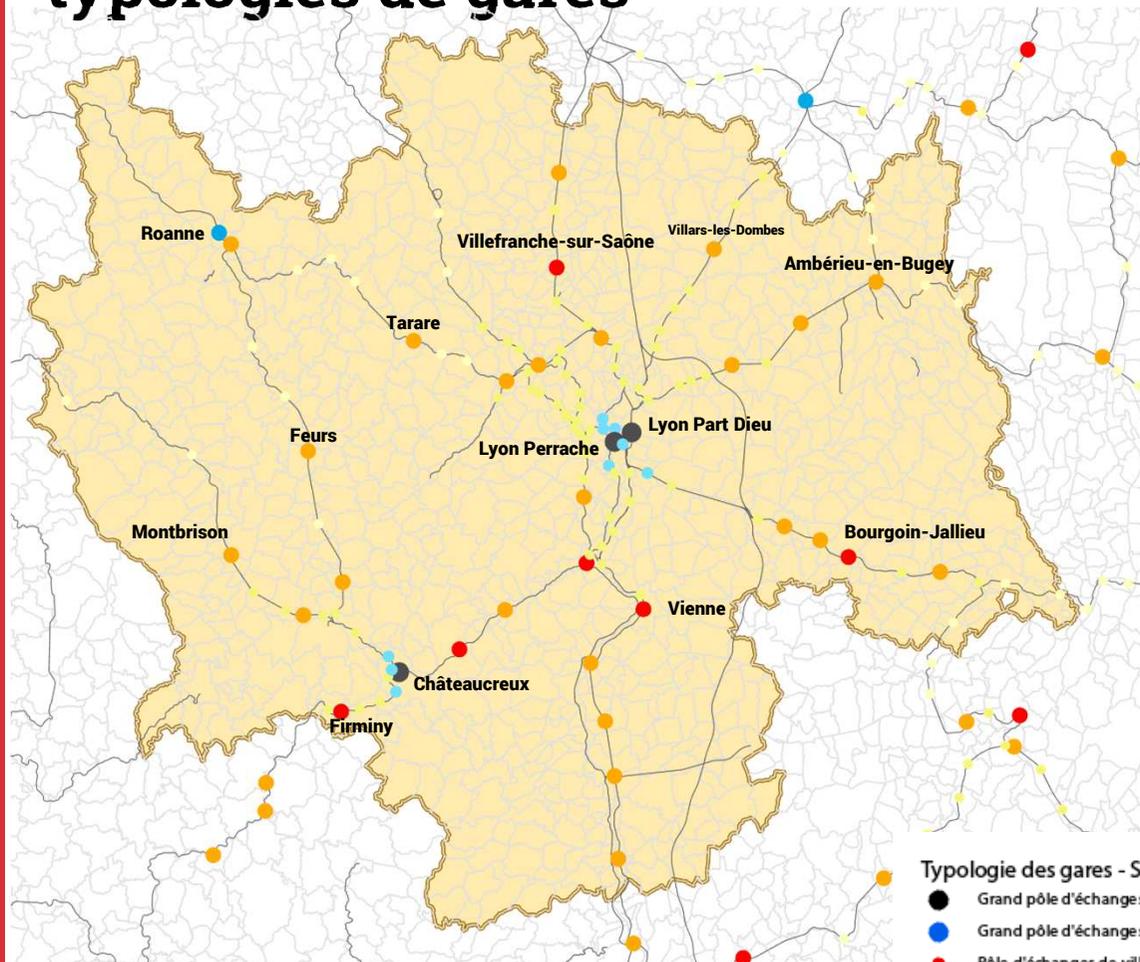
## Taux de production de logements collectifs 2006-2018 selon la proximité à une gare



# Approche de la construction neuve par typologies de gares

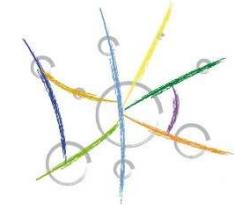


Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne



Agence d'urbanisme  
Lyon & Saint-Etienne

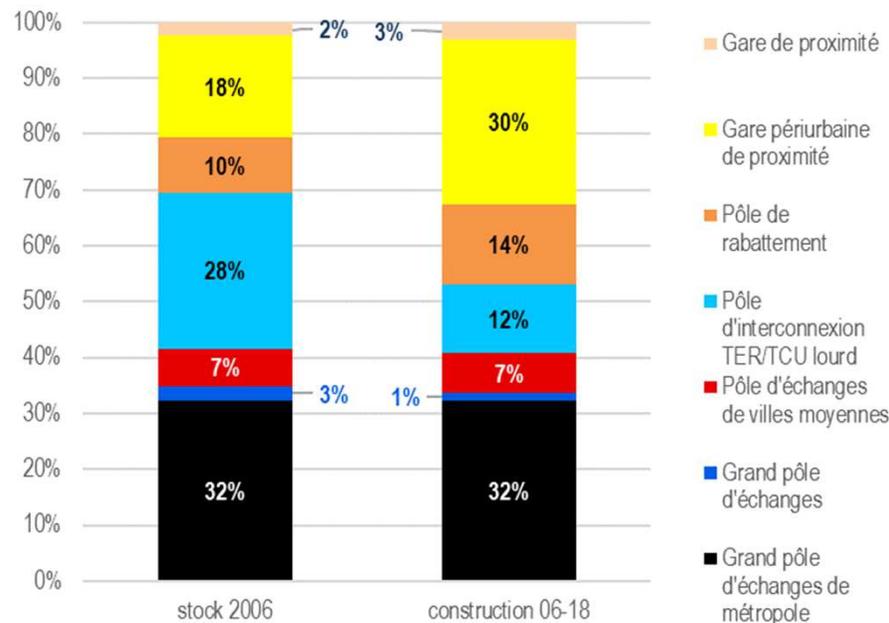
# Approche de la construction neuve par typologies de gares



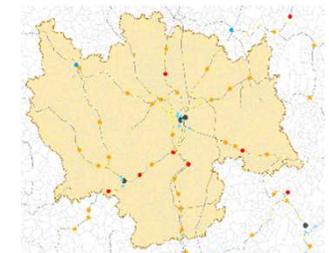
Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

➔ Les gares périurbaines de proximité et les pôles de rabattement se développent fortement

Distribution des logements en 2006 et de la construction entre 2006 et 2018 selon la catégorie de la gare (SRST – RRA)



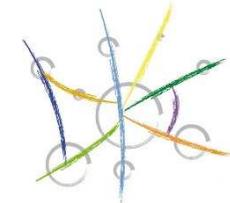
- Une production qui se recentre fortement sur les gares périurbaines de proximité et sur les gares de rabattement (28 % du stock en 2006 et 44 % de la production entre 2006 et 2018) ;
- Une évolution qui retranscrit le dynamisme des périphéries métropolitaines ;



16

Source : RP 2006, SITADEL 2006-2018

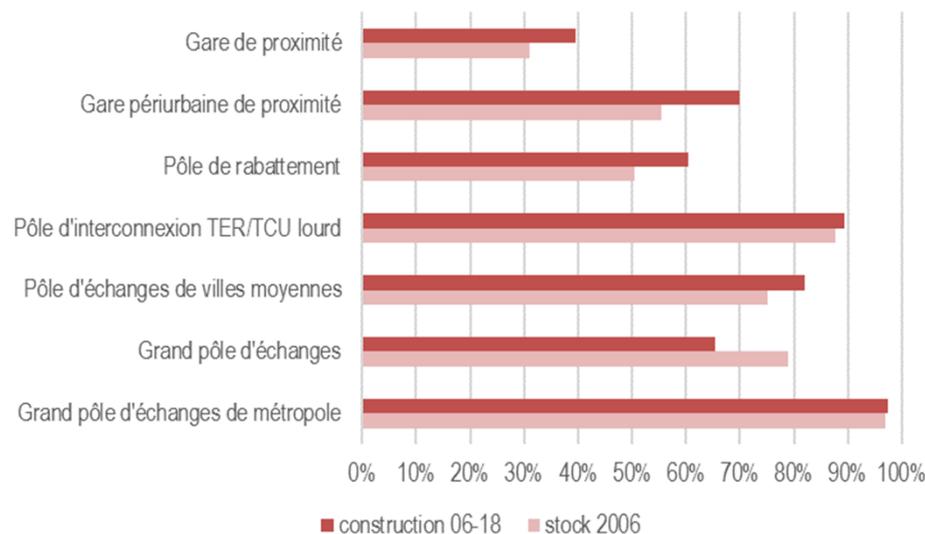
# Approche de la construction neuve par typologies de gares



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

→ Une densité qui s'accroît fortement dans les communes des gares de proximité et des pôles de rabattement

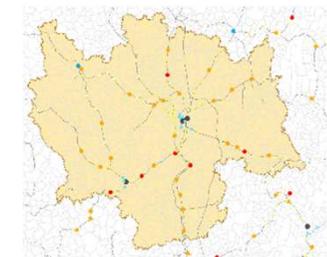
Part des logements collectifs en 2006 et dans la construction entre 2006 et 2018 selon la catégorie de la gare (SRST – RRA)



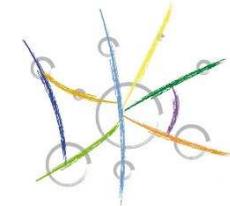
Source : RP 2006, SITADEL 2006-2018

- Ce sont les communes des gares périurbaines de proximité où la croissance du logement collectif est la plus forte, et qui explique leur dynamique générale de création de logement ;
- Baisse de la part du logement collectif dans les communes des grands pôles d'échange

17



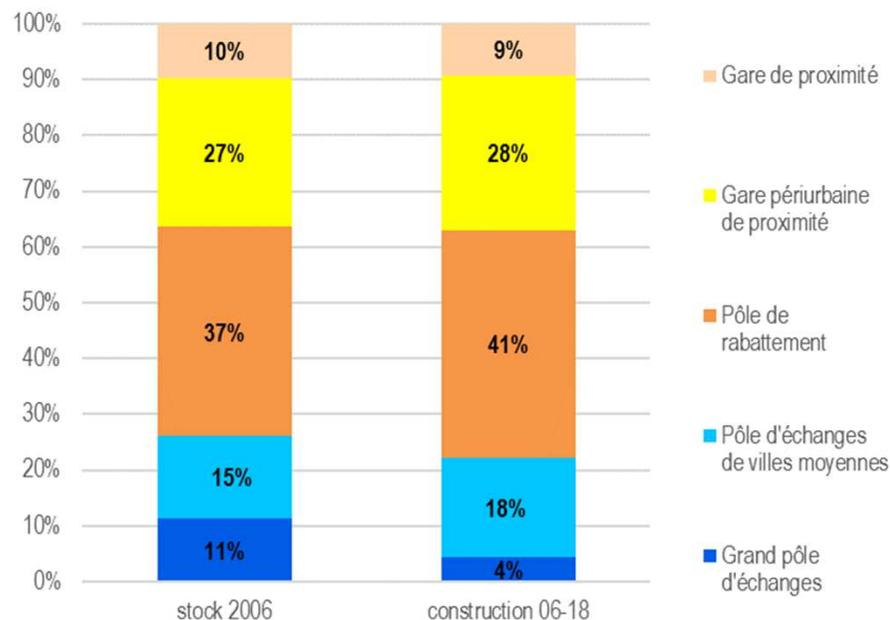
# Approche de la construction neuve par typologies de gares



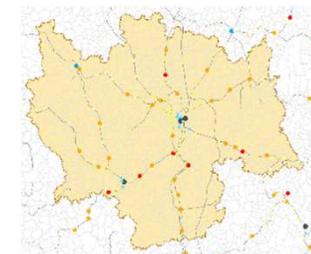
Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

→ Hors métropoles, ce sont les pôles de rabattement et les pôles d'échange de ville moyenne qui présentent les dynamiques de construction les plus forte

Distribution des logements en 2006 et de la construction entre 2006 et 2018 selon la catégorie de la gare (SRST – RRA)



- La dynamique marquée des pôles de rabattement et des pôles d'échange de villes moyennes se fait au détriment des grands pôles d'échange qui représentent 4 % de la croissance contre 11 % du stock de logements ;
- Le niveau de construction des gares de proximité, périurbaines ou non, est cohérente avec la part dans le stock de logement en 2006.

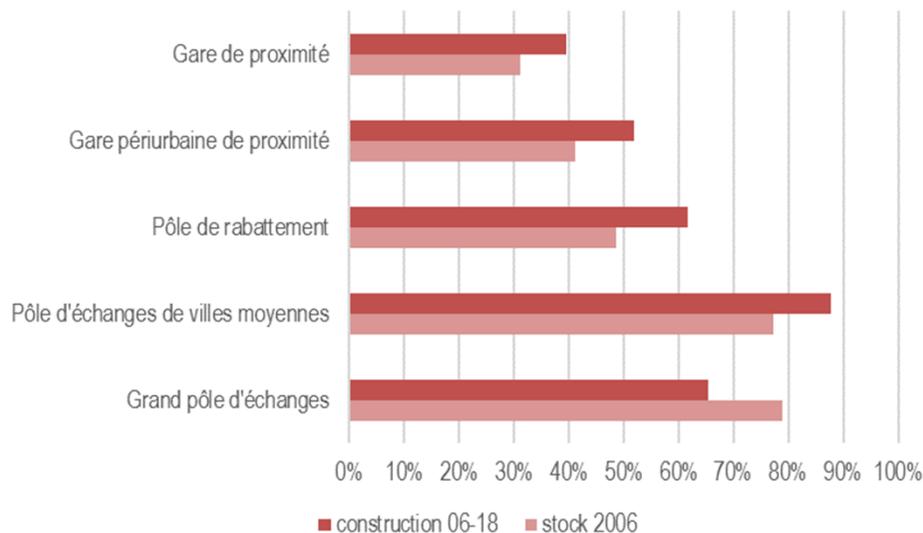


# Approche de la construction neuve par typologies de gares



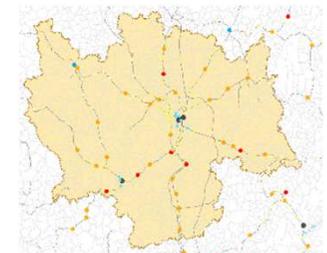
→ Hors métropoles, la densité s'accroît partout ... sauf dans les grands pôles d'échange

Part des logements collectifs en 2006 et dans la construction entre 2006 et 2018 selon la catégorie de la gare (SRST – RRA)

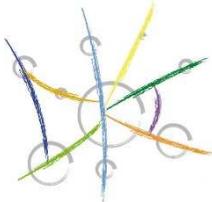


Source : RP 2006, SITADEL 2006-2018

- Hors métropoles, se sont les communes des pôles de rabattement dans lesquelles l'accroissement du logement collectif est la plus forte en cohérence avec la dynamique générale de construction ;
- La dynamique de création de logements collectifs est particulièrement intéressante en ce qu'elle concerne également des communes où cette part est traditionnellement plus limitée.

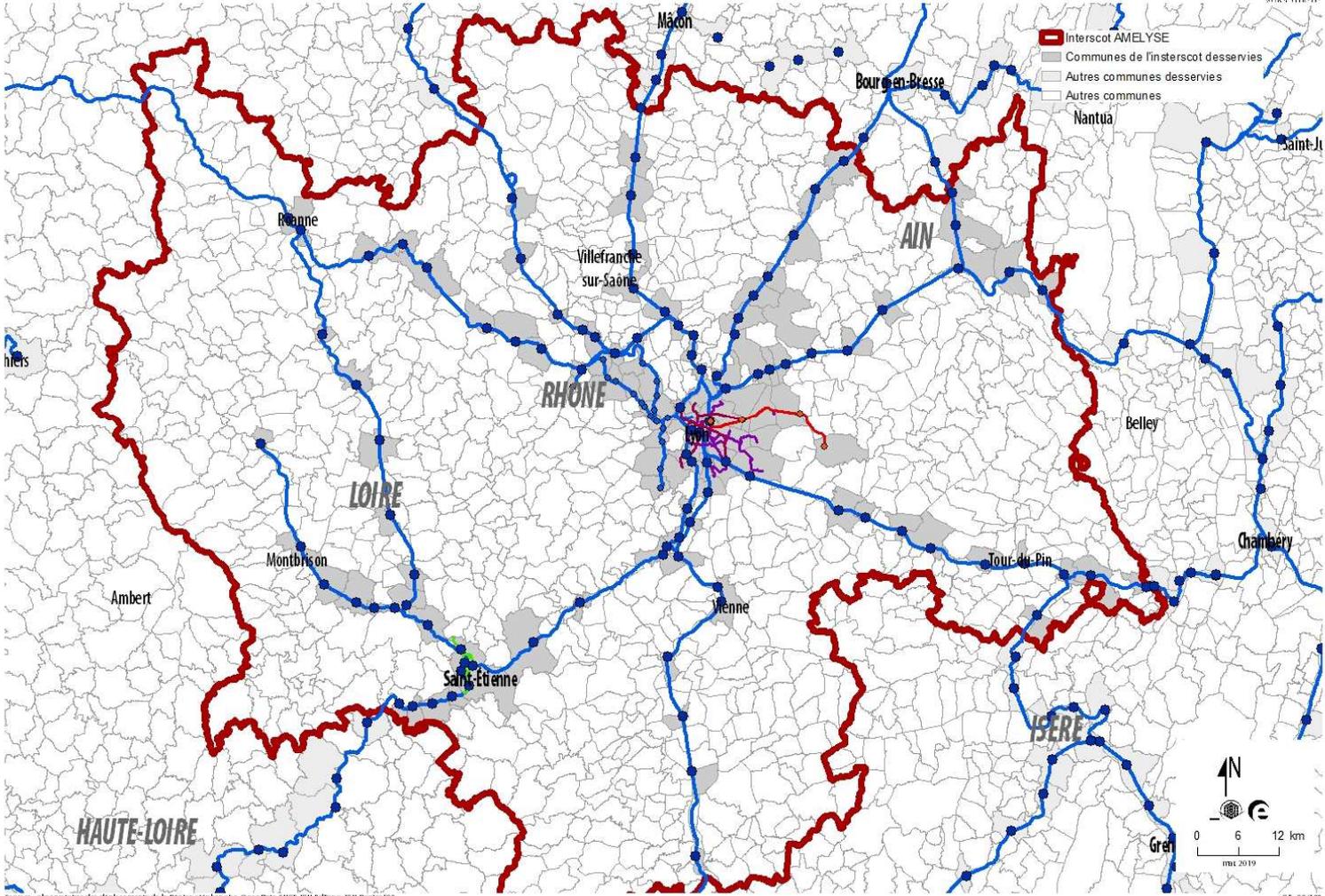


# Une évolution de l'offre ferroviaire qui n'est pas toujours corrélée aux dynamiques des territoires



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Etienne

112 communes desservies en direct

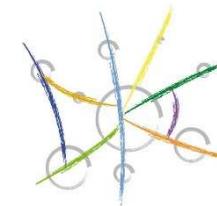


Sources : observations des déplacements de la Région Stéphanoise, © pendula SUD, ERI (dtdpo), ERI Routes 500

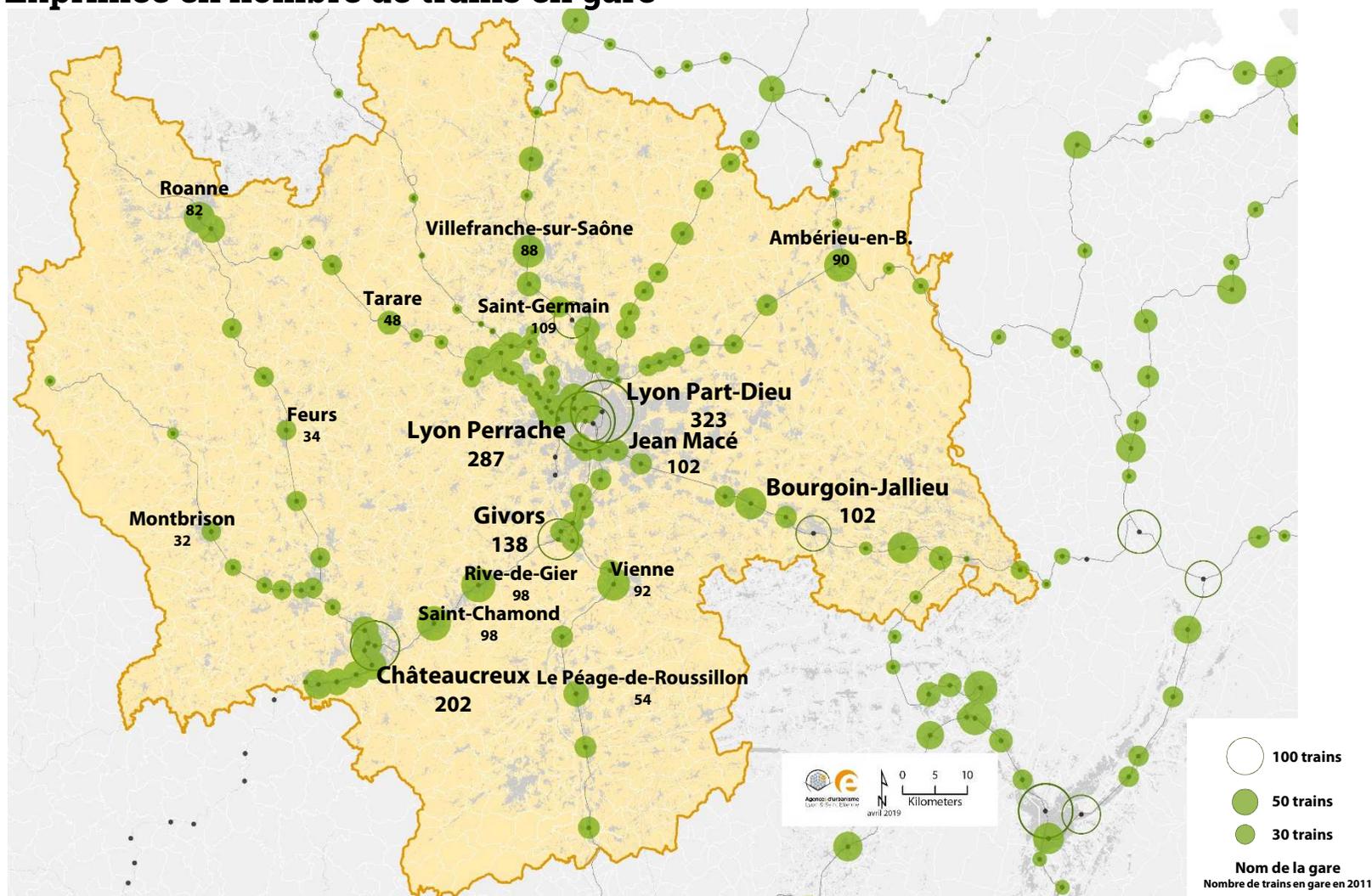
GT-00/188

# Offre ferroviaire dans les gares de l'inter-Scot en 2011

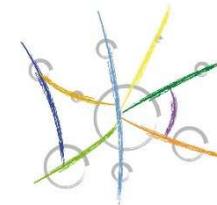
Exprimée en nombre de trains en gare



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

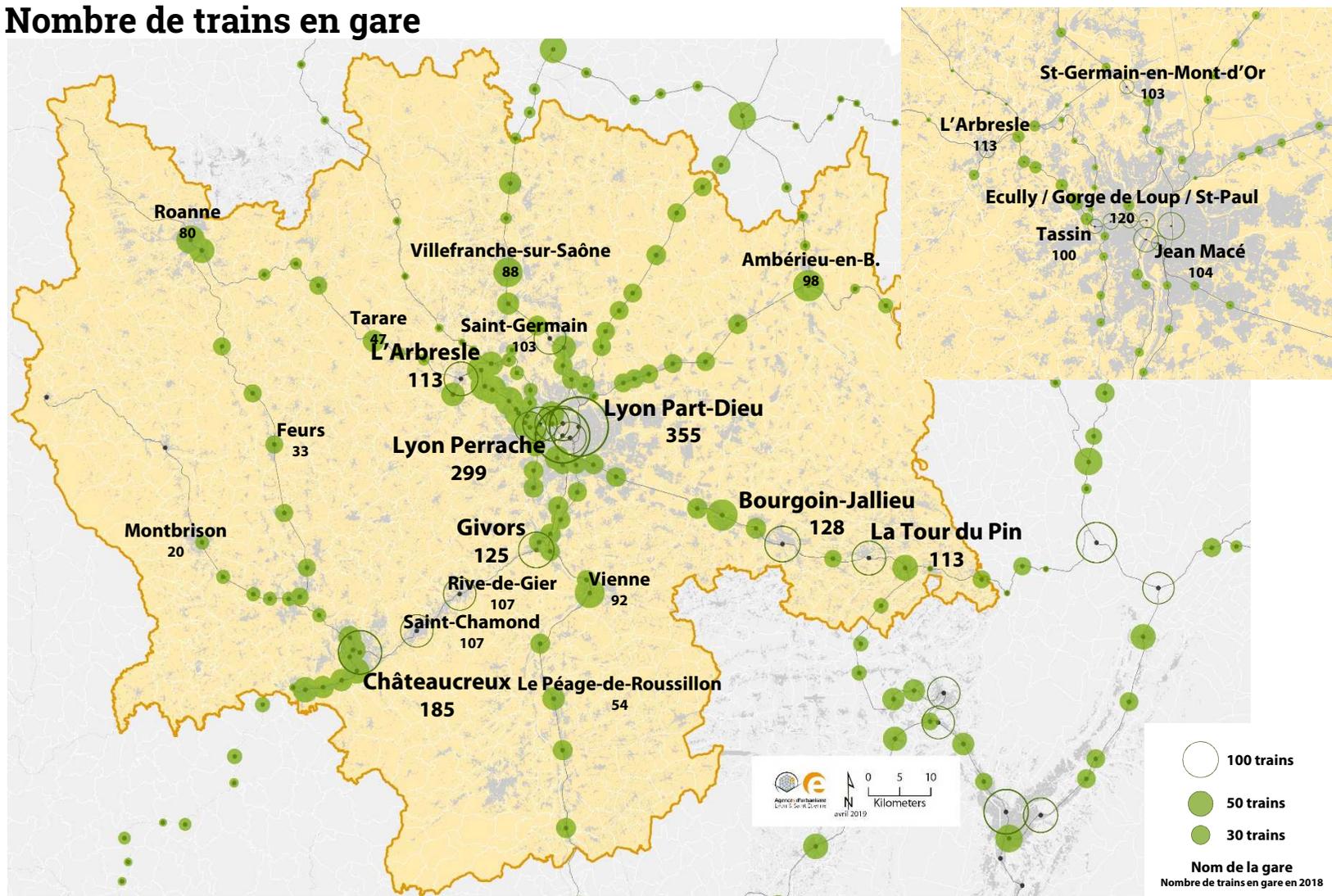


# Offre ferroviaire dans les gares de l'inter-Scot en 2018



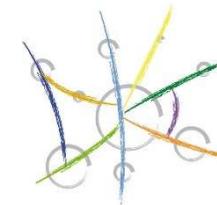
Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

## Nombre de trains en gare



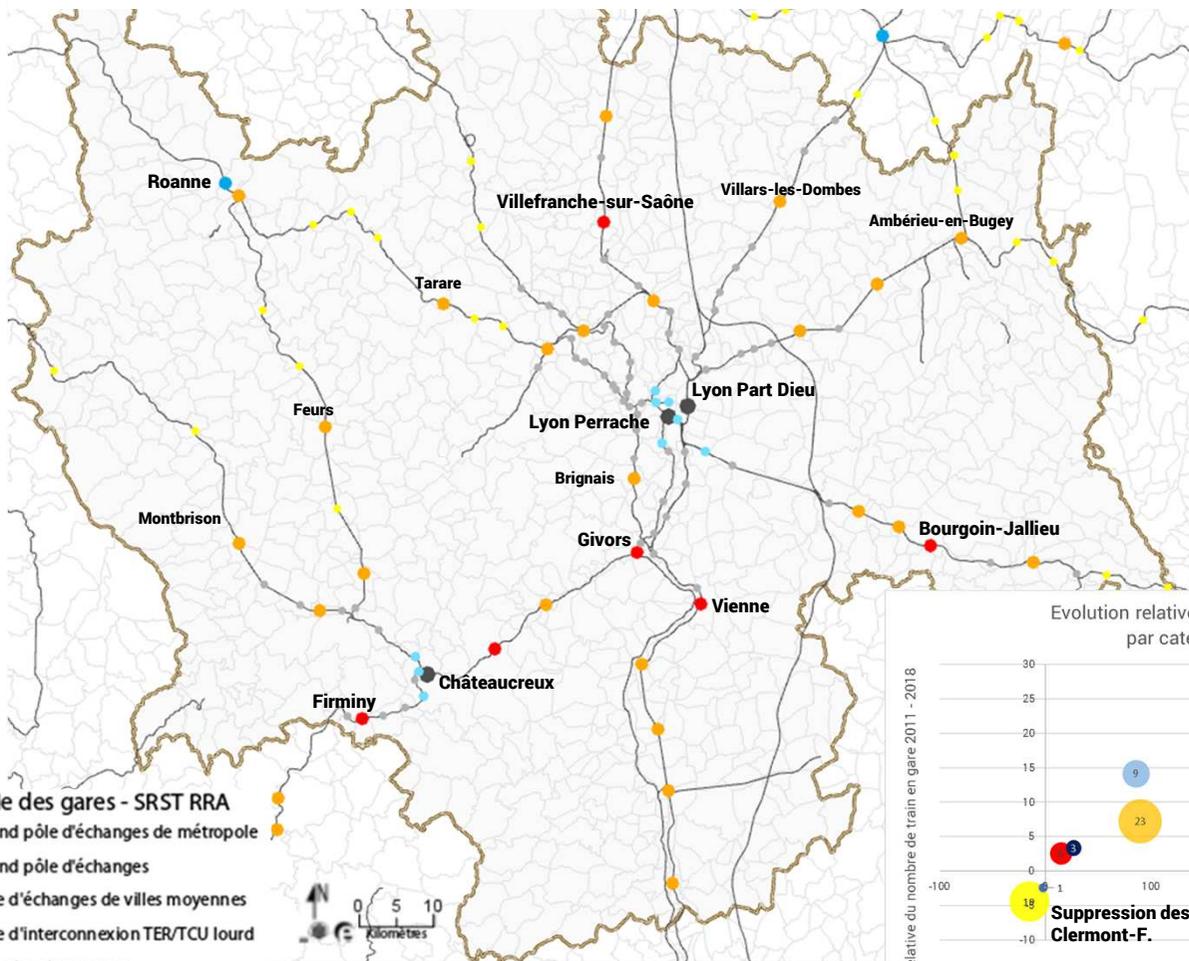
22 **7 gares périurbaines > 100 trains / jour  
parmi lesquelles une seule fait l'objet d'une démarche de projet**

# Evolution de l'offre ferroviaire dans les gares de l'inter-Scot



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

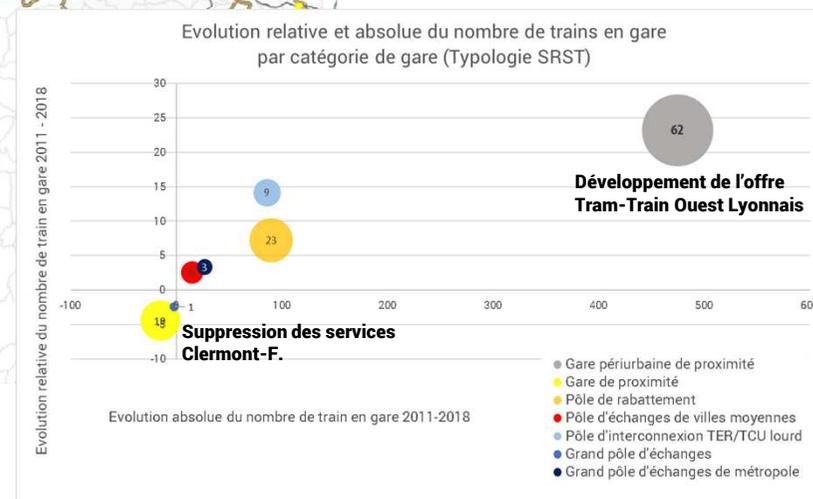
## Typologie des gares selon la classification SRST



### Typologie des gares - SRST RRA

- Grand pôle d'échanges de métropole
- Grand pôle d'échanges
- Pôle d'échanges de villes moyennes
- Pôle d'interconnexion TER/TCU lourd
- Pôle de rabattement
- Gare périurbaine de proximité
- Gare de proximité

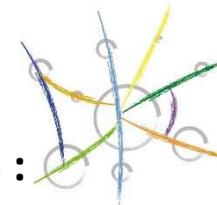
- Le développement de l'offre dans l'ouest lyonnais (L'Arbresle / Brignais) explique la forte augmentation de l'offre pour les gares périurbaines de proximité. Dans la même catégorie de gares, des diminutions d'offre sont observées pour les branches de la Plaine du Forez et de l'Ondaine
- Le constat est identique pour la catégorie Pôle d'interconnexion TER/TCU lourd



1 Nombre de gares

# Une inertie importante de l'offre ferroviaire

## Des temps de parcours ferroviaires finalement peu améliorés :



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

- Exemple sur l'axe le plus fréquenté du réseau de l'aire métropolitaine
  - De forts co-financements depuis 40 ans
  - Exploitation cadencée depuis 2000
  - Mais un système qui reste très fragile
  - Suppression des TER périurbains Perrache – Givors → surcharge des trains et +10min de temps de parcours pour les ligériens et les givordins



### Temps de parcours TER Châteaufoux - Part-Dieu

		sans arrêt intermédiaire		avec 3 arrêts intermédiaires	
		temps	vitesse moy.	temps	vitesse moy.
1978	début Stélyrail(*)	40 min	89 km/h	46 min	78 km/h
1988	fin Stélyrail	40 min	89 km/h	46 min	78 km/h
1996	TER Rhône-Alpes	45 min	80 km/h	50 min	72 km/h
2000	cadencement	<i>pas d'offre TER directe</i>		50 min	72 km/h
2012	P-Dieu voie K	41 min	88 km/h	46 min	78 km/h
2019	travaux P-Dieu	<i>pas d'offre TER directe</i>		46 min	78 km/h

(\*) destination Perrache par rive gauche.

NB : conventionnement et appellation TER à partir de 1989

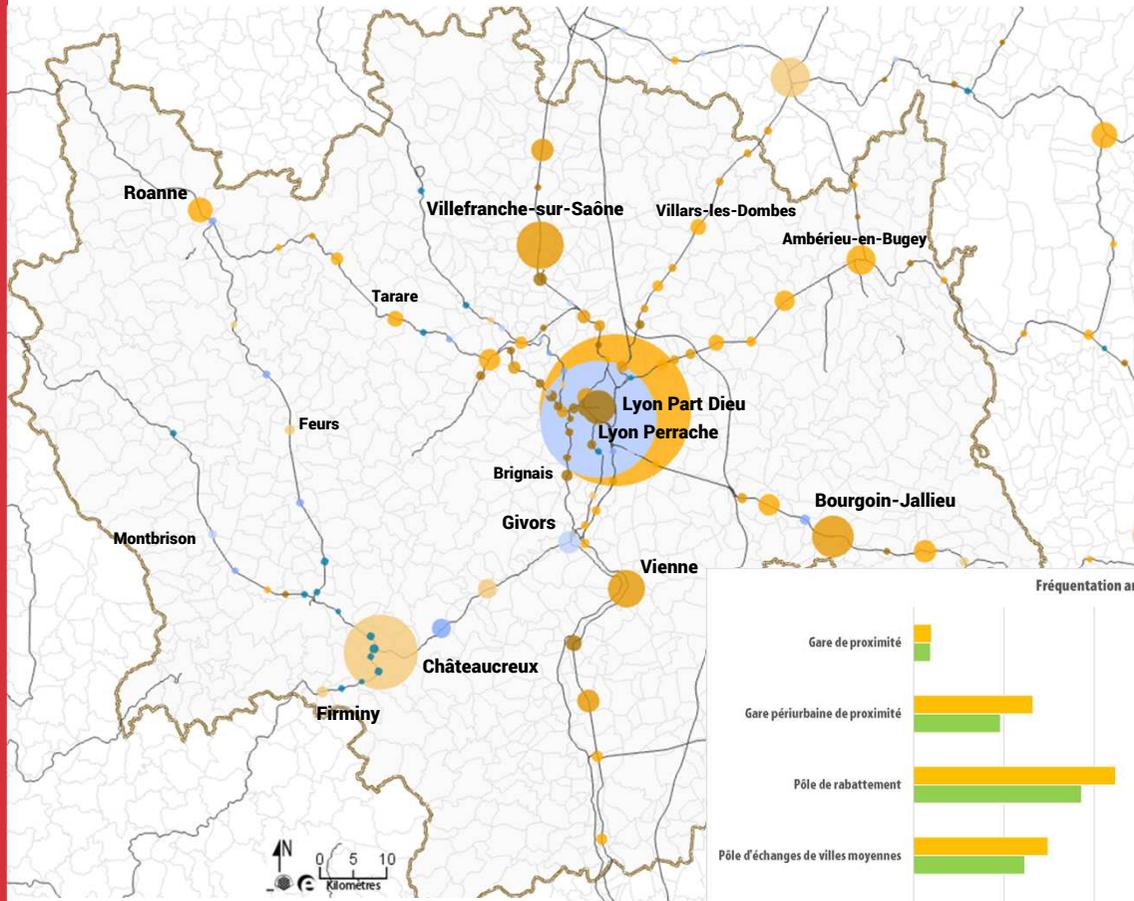
source : R. Douté 2018 + fiches horaires

→ Les évolutions d'offre sont parfois guidées par les possibilités offertes par le réseau et non par les besoins effectifs

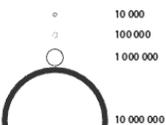
# La fréquentation TER est liée au niveau de service et à la dynamique d'offre



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne



Nombre de voyageur annuel (SNCF Open-Data 2017)

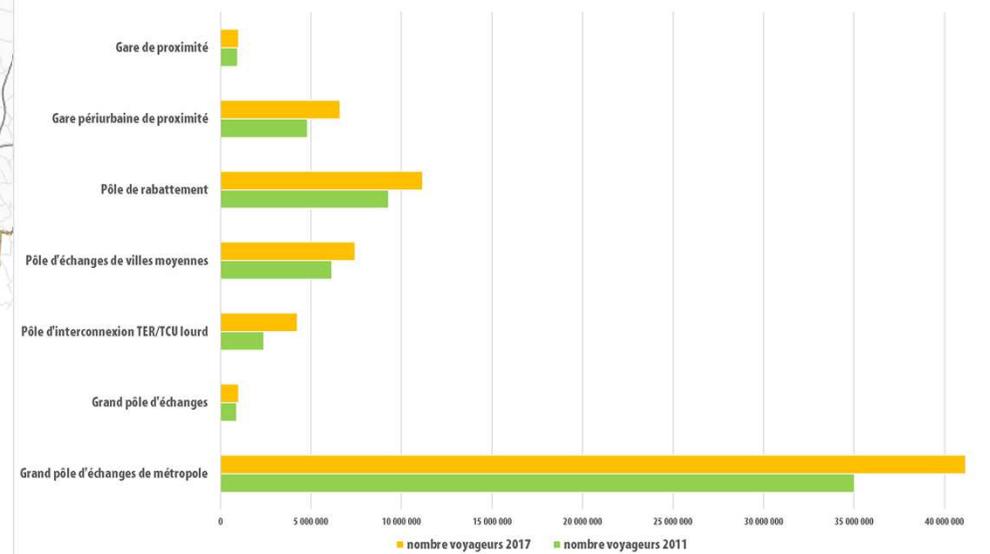


Variation du nombre de voyageurs 2011-2017 (ARISTOTE 2011 - SNCF Open-Data 2017)

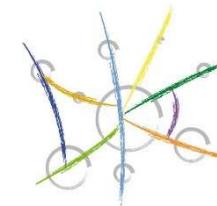


- Un gain global des usagers du TER (+22%) est observé entre 2011 et 2018
- Le développement de l'offre sur l'ouest Lyonnais favorise cette dynamique
- Renforcement du rôle des grands pôles d'échanges de métropoles (Part-Dieu et Châteaueux)
- La croissance la plus faible (+5%) est observée pour les gares dites de proximité où l'offre TER a été réduite, notamment dans le bassin stéphanois (Ondaine/Plaine). On observe une diminution de 3% de la fréquentation sur les 3 dernières années

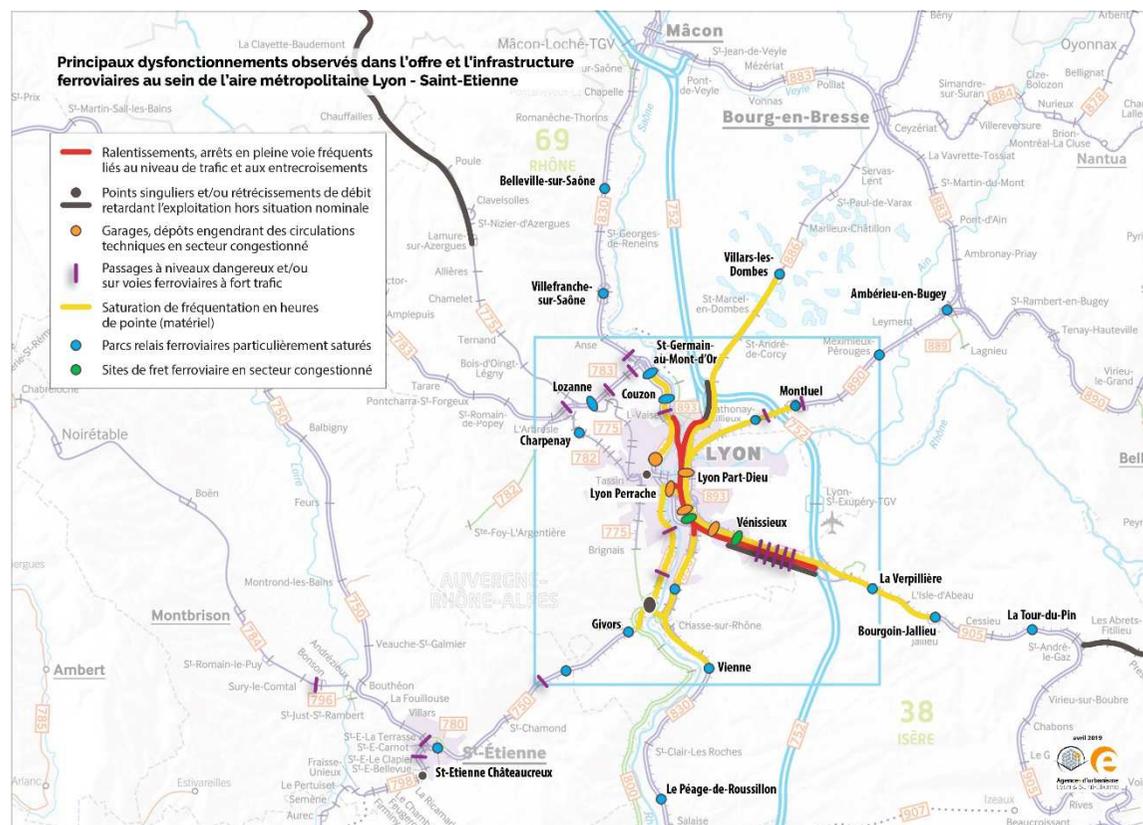
Fréquentation annuelle des gares de l'InterScot entre 2011 et 2017



# Infrastructures et services de transport : une exploitation quotidiennement fragile

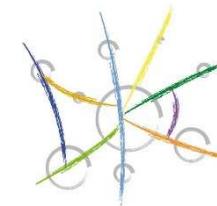


Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne



- Le cœur du NFL : un « entonnoir » qui cumule des trafics denses et hétérogènes, et des retards « en cascade »
- Malgré les lourds investissements déjà consentis ou programmés, encore de nombreux points singuliers engendrant des incidents et/ou retards : remisages, passages à niveaux, tunnels ou sections à voie unique, signalisation...
- Les P+R des gares desservies par les trains directs (« intercitys ») et semi-directs (« maillage régional ») sont particulièrement attractifs donc saturés

# Volet qualitatif



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

E3: S'entretenir avec les acteurs		
CP SEPAL	Laurine Colin	07-mai
Coordinateur Scot	Jérémy Tourtier	26-avr
CP Beaujolais	Bertrand Girard	03-mai
CP Nord Isère	Marie-Christine Evrad	29-mai
CP Monts du lyonnais	Hélène Gautron	09-mai
CP Rives du Rhone	Cédric Le Jeune	07-mai
CP Sud Loire	Valérie Devrieux	02-mai
Auteurs études	Gilles Sabaterie	03-mai
Acteurs appel à idées	Sébastien Sperto	12-juin
Dvpt éco gares	Blandine Crouzier	27-mai
Cne Bourgoin/ Verpillière		
Cne Vénissieux		
Cne St Etienne		
Cne Vienne/ Roussillon		
Cne Belleville/ Villefranche		
Vienne Condrieu Agglo	Isabelle Fontvieille	13-juin
SYTRAL	Nicolas Pech	24-mai
SAF	Ghislaine Cortey - Bellevue	24-juin
SAF		
SAF métropolitain	Philippe Tormento / L. Berne	28-juin
SMT AML	Rachel Haab-Lab	En attente
FNAUT	Joël DUBOS	24-juin
Opérateurs mobilité privés	Amélia Rung - VINCI	18-juin
Promoteurs immo 1	Philippe Delorme - Bouygues	29-mai
Promoteurs immo 2	Marion Boissel-Chagnard - Nexity	03-mai
Conseil en immobilier	Stéphane Jullien - JLL	En attente
Conseils aux entreprises 1	Rémy Chevrier - Aderly	05-juin
Conseils aux entreprises 2	Pascal Beauverie - CCI	20-juin
Cadres région AURA	Anne Dubromel	
SNCF Réseau	Thomas Allary/ Frédéric Charvet	
SNCF Mobilités	Anne -Sophie Marot - mobilité service	En attente
Gares et connexions		

**LOGOS Partenaires**

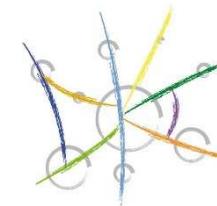
## Acteurs sollicités:

1. Chefs de projet Scot
2. Internes AURL
3. *Communes*, EPCI
4. AOTU, PM, SMT AML
5. Opérateurs privés de transport
6. Promoteurs fonciers et immobiliers
7. Conseils aux entreprises
8. FNAUT: usagers
9. La Région
10. SNCF et ses filiales

## En cours de réflexion:

- Communes cibles
- Gares cibles (clients usagers, chefs d'entreprise)

# Volet qualitatif



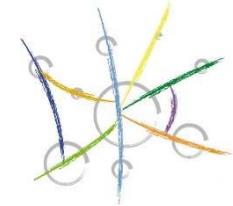
Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne



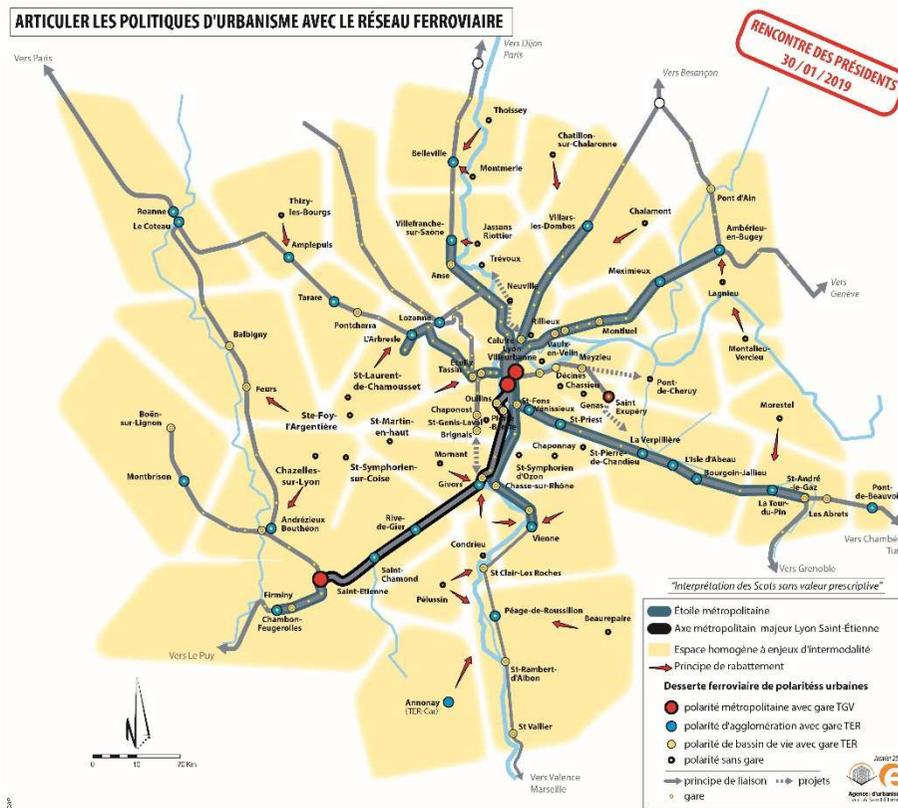
## Mots les plus utilisés:

- |                      |   |   |
|----------------------|---|---|
| Gare                 | - | <b>Offre</b>                            |
| Transport            | - | <b>Pôle</b>                             |
| Secteur              | - | <b>Urbanisation</b>                     |
| SCoT                 | - | <b>Lien</b>                             |
| Autour               | - | <b>Aménagement</b>                      |
| Territoire           | - | <b>Problème</b>                         |
| Ligne                | - | <b>Entreprise</b>                       |
| Commune              | - | <b>Dynamique</b>                        |
| <b>Desserte</b>      | - | <b>Politique</b>                        |
| <b>Développement</b> | - | <b>Proximité</b>                        |
| <b>Collectif</b>     | - | <b>Difficile</b>                        |
| Train                | - | <b>Résidentiel</b>                      |
| <b>Service</b>       | - | <b>Coût</b>                             |
| -                    | - | <b>Logement</b> - <b>Commercial</b>     |
| -                    | - | <b>Stationnement</b> - <b>Réflexion</b> |

# Acteurs de la planification:



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne



Gare: lieu où prendre un train, pôle multimodal, lieu de vie et de centralité potentiel

## La démarche d'urbanisation :

- Une orientation de densification portée par les documents-cadre (SCoT, PLU)
- Une mise en œuvre jugée complexe contraintes techniques ou politiques
- A concrétiser pour beaucoup, à atténuer pour d'autres territoires

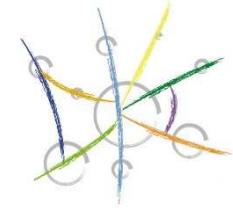
Le quartier-gare: Partie intégrante de la ville de demain

## Conditions sine qua non:

- Volonté politique, puissance publique et coordination
- Offre de service ferroviaire adéquate
- Intermodalité
- Type de gare et situation urbaine adaptés

Avis partagé : nécessité d'évaluer cette orientation, d'engager une réflexion et de rester cohérent

# Acteurs économiques: Promoteurs immobiliers



Les Scop de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne



## Requalification de la gare de Brignais

D'ici 2021, 11 000 m<sup>2</sup> de logements, de locaux d'activité, de commerces, de bureaux (dont le siège de l'OPAC) et 327 places de stationnement en sous-sols seront livrés.

Ce programme immobilier (Opac du Rhône / Adim Lyon / BDP Marignan) constitue la **première phase de l'opération de requalification du quartier de la Gare** conduite par la commune.

La Ville de Brignais et la Communauté de communes de la Vallée du Garon accompagneront le projet par la **réalisation de la nouvelle rue Simone Veil**, avec environ 50 places de stationnement et **une liaison modes doux**, depuis la rue de la Gare rejoignant la route d'Irigny, ainsi que par **l'aménagement du parvis de la gare**.

Gare: point d'accès à une autre agglomération et de connexion entre modes de transport

Quartier-gare: signal de prospection prioritaire, modification approche des territoires

Conditions de lancement d'une opération:

- Facilite accès lieu de travail, concentration services et commerces
- Equilibre éco prix du terrain/ coût construction
- Disponibilité et accessibilité du terrain

Cible: primo-accédants, T3 (prix de sortie Bourgoin-Jallieu : 3000€/m<sup>2</sup>)

Freins:

- Forme urbaine trop dense, peu adaptée à la qualité de vie projetée : pas de cohérence urbanistique
- Dérogation de stationnement non accordée
  - *Box sous-terrain = 14 000€*
- Partenariat public-privé non gagnant

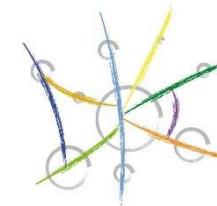
Appréhension des nuisances:

- Catégorisation: classification des voies ferrées, cadencement de ligne, distance
  - *Ex: desserte régionale, réseau suburbain*
- Sujétions techniques: construction sur socle, étanchéité sonore \*

Ville de demain : Oui, connexion aux TC et TER

\* **un surcoût de construction pouvant aller jusqu'à 30%**

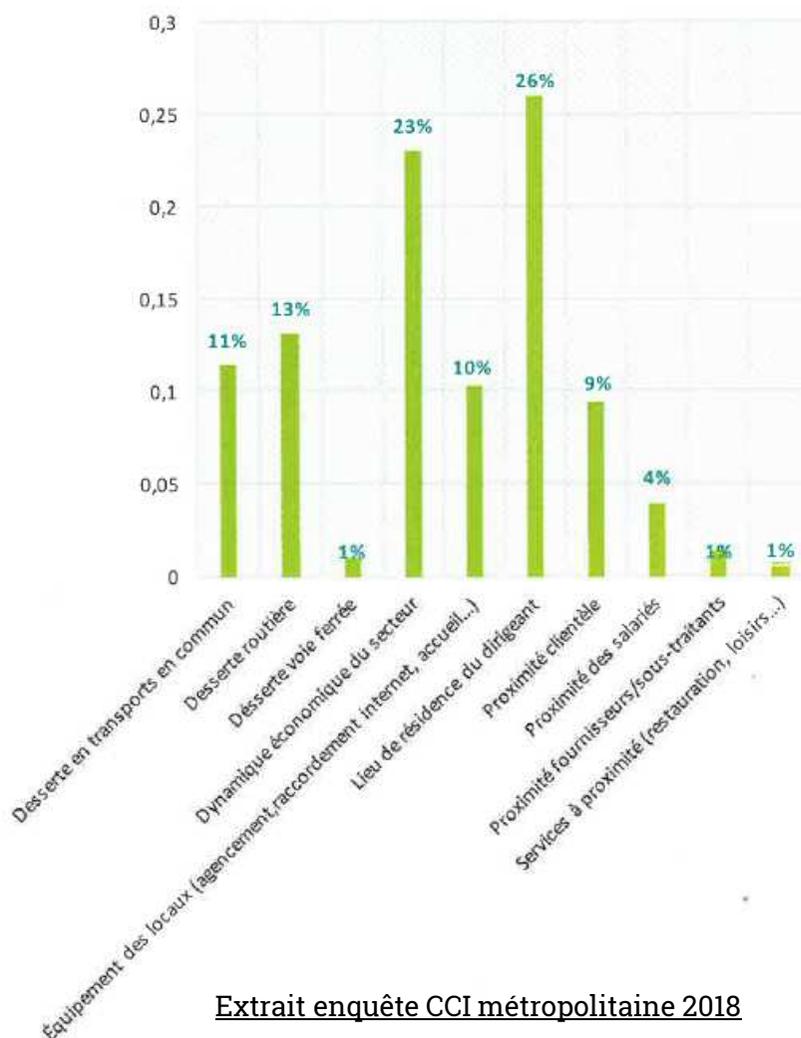
# Acteurs économiques: Conseils aux entreprises



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

## ▷▷ Principaux critères d'implantation

Le lieu de résidence du dirigeant et le dynamisme économique du secteur sont les deux principaux critères d'implantation.



Extrait enquête CCI métropolitaine 2018

### Gare:

- Lien avec Paris et d'autres agglomérations
- Lieu d'intermodalité et d'échanges (rencontres, travail)

### Critères d'implantation:

- Lieu de résidence du dirigeant (26%)
- Dynamique éco du secteur (23%)
- Desserte routière (13%) et en TC (11%)
- ... Desserte voie ferrée (1%)

Implantation préconisée: zones spécialisées préexistantes

### Freins à l'implantation:

- Offre immobilière inexistante (concurrence offre résidentielle)
- Coût du foncier (Tour Oxygène: 300€/m<sup>2</sup>)
- Accessibilité de la gare à la ZA
- Image et fréquentation des gares (Vénissieux)

### Besoins des entreprises implantées:

- TC, intermodalité: connexion aux ZA
- Décongestion du trafic, cadencement régulier
- Offre de stationnement (10 places/ entreprise)

### Ville de demain:

- ADERLY : oui, ville connectée aux TC ou TER
- CCI : oui sur la métropole, non en rase campagne (nécessité d'aménités)

# Acteurs de la mobilité: AOT et opérateurs privés



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne



Gare: Endroit où l'on prend le train, lieu de passage et de connexion.

Rôle endossé: pas d'association

- Projets structurants à long terme, développement urbain accéléré
- Utilisation des infrastructures existantes : voies réservées

Desserte des gares:

- Pas prioritaire voire peu opportune \*
- Difficile à mettre en place
- Aire de covoiturage, parcs-relais, transports à la demande, ouverture des aires de service

Ville de demain: oui, en fonction de:

- La taille de la ville
- La configuration spatiale des lieux

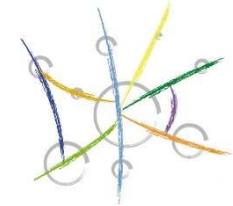
Freins: découpage communal, cohérence des projets urbains, intermodalité, ouverture SNCF, modèle du tout routier ou du tout ferroviaire

Collaboration éventuelle:

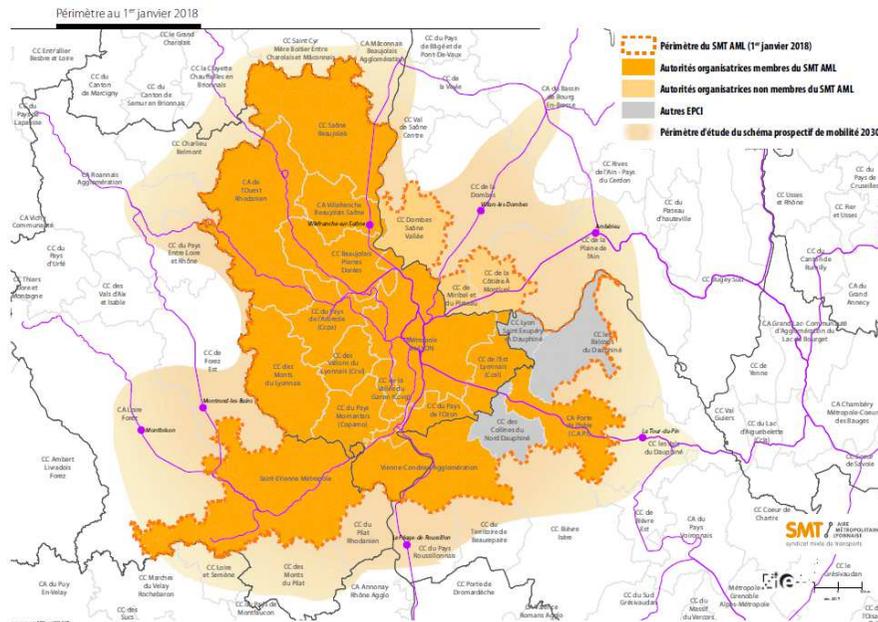
- SYTRAL: tarification combinée, prise en charge partielle du réseau ferroviaire
- VINCI: pas de discussion avec SNCF, Région incarne l'intermédiaire

\* **Part des usagers TCL utilisant le réseau ferroviaire: 17%**

# Acteurs de la mobilité: SMT AML



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne



## Gare:

- Nœud d'intermodalité et lieu de vie.
- Vocation à devenir un nœud de coordination et de facilité (optimisation des correspondances)

Démarche Urbagare: Idée densification à proximité nœud d'intermodalité cohérente

## Points de vigilance :

- Décoordination des temps: politique, planification, usages
  - Rapprochement domicile-travail archaïque : volatilité du travail
- Privilégier proximité à un nœud de liaison

## Rôle endossé:

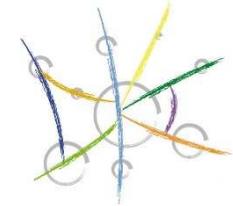
- Capitalisation de la connaissance sur la mobilité
- Organisation d'une gouvernance autour des gares, travail sur ossature ferroviaire et routière

## Déplacements intermodaux:

- Freins: accessibilité à l'offre, rupture de charge, fragilité de l'offre
- Leviers: planification du trajet, alertes, titre de transport unique
- Marge d'amélioration : ticket unique sur offre occasionnelle avec gratification

Maître-mots: flexibilité, mobilité

# Association d'usagers du ferroviaire :



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne



## Gare:

- Service à la mobilité fiabilisé
- Gare ferroviaire ou pôle-échange mobilité selon les zones urbaines
- Et non un pôle commercial

## Besoins des usagers:

1. Fiabilité et régularité
2. Fréquence (service type RER)
3. Information dans les pôles d'échange

## Evolution du nombre d'usagers de TER :

- Dépend de la qualité de service
- Surcharges des TER le matin (déplacements interurbains et périurbains)

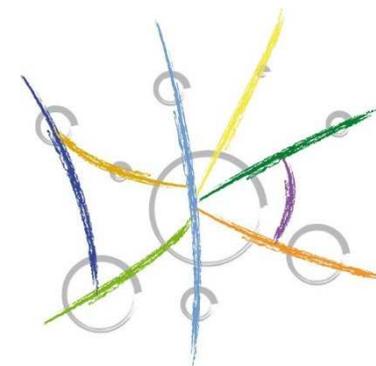
## Démarche d'urbanisation:

- Peu ou mal connue des usagers: élus insistent sur les nuisances engendrées
- Cohérence d'orientation des documents-cadre mais lente mise en œuvre

Quartier-gare: volonté de développer le tertiaire au 1<sup>er</sup> plan et le résidentiel au 2<sup>nd</sup>

## Freins au développement de quartier-gare:

- Accessibilité par tous modes de transport
- Vision des autorités locales



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

# Premiers résultats - Conclusions



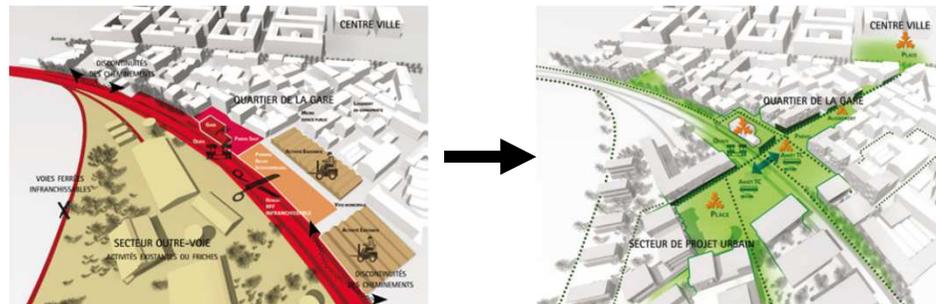
**Agences d'urbanisme**  
Lyon & Saint-Etienne

# Premières conclusions



## Des acquis

- Tous les Scot ont inscrit les gares comme un élément clés du développement du territoire en formulant des orientations favorisant la densité, la mixité fonctionnelle et l'accès notamment en modes actifs)



Vers des gares « ramifiées », désenclavées et bien intégrées à leur contexte urbain

- Certaines gares font l'objet d'une politique de mise en œuvre spécifique (Vénissieux, Estressin, Bourgoin-Jallieu, Bellevue )  
Urbagare : Passer de la zone technique au quartier

# Premières conclusions



## Les limites à lever

- Des choix d'exploitation moins dictés par les besoins des populations que par les opérateurs et quoi qu'il arrive une infrastructure qui peine(ra) à suivre -> NFL
- une orientation « urbagare » affirmée et portée par les Scot mais une exploitation encore éloignée d'un RER (info voyageur et tarification)
- Une concurrence encore forte du mode VP
- Une nécessaire meilleure prise en compte de l'accessibilité aux zones d'emploi par rapport à 2005 (proximité résidentielle aux gares)
- Une « distance » encore trop importante entre la stratégie et le projet (cf Urbagare) ; l'inter-Scot et les Scot ne peuvent pas agir seuls. Quelle porosité entre les acteurs publics ? (nb : les privés investissent les gares)

# Premières conclusions



Des questions

Quelle place faite aux gares et au réseau ferroviaire dans la prochaine génération de document de planification ?

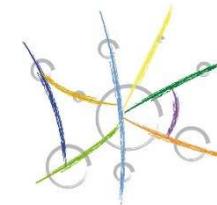
- (Crozet ; comparaison de l'efficacité des modes VP/TC)

Sans vision renouvelée sur la mobilité à 2040 les 4 millions d'habitants seront-ils tous égaux face à la mobilité ? On ne renverse pas si facilement 60 ans de politique du tout-routier ; le risque de l'opposition insiders / outsiders

Des alternatives à recenser pour garantir une plus grande adaptabilité du système (covoiturage, BHNS, etc.)

Des modes de faire à définir et décliner localement pour être plus opérant (exemple slide suivante)

# Créer de nouveaux quartiers gares Un impératif : raccourcir la chaîne de production !



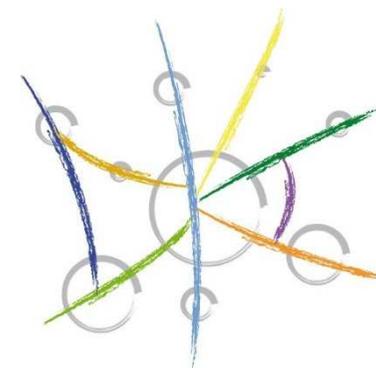
Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

Inter-Scot : chapitre commun 2006 → Déclinaison dans les Scot entre 2006 / 2012

En // Appel à idées Urbagare porté par le Pôle M « Quels quartiers de gares pour demain ? » 2011

- 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





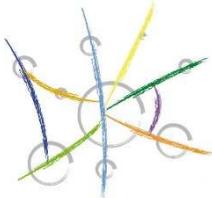
Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

# Poursuite de la démarche



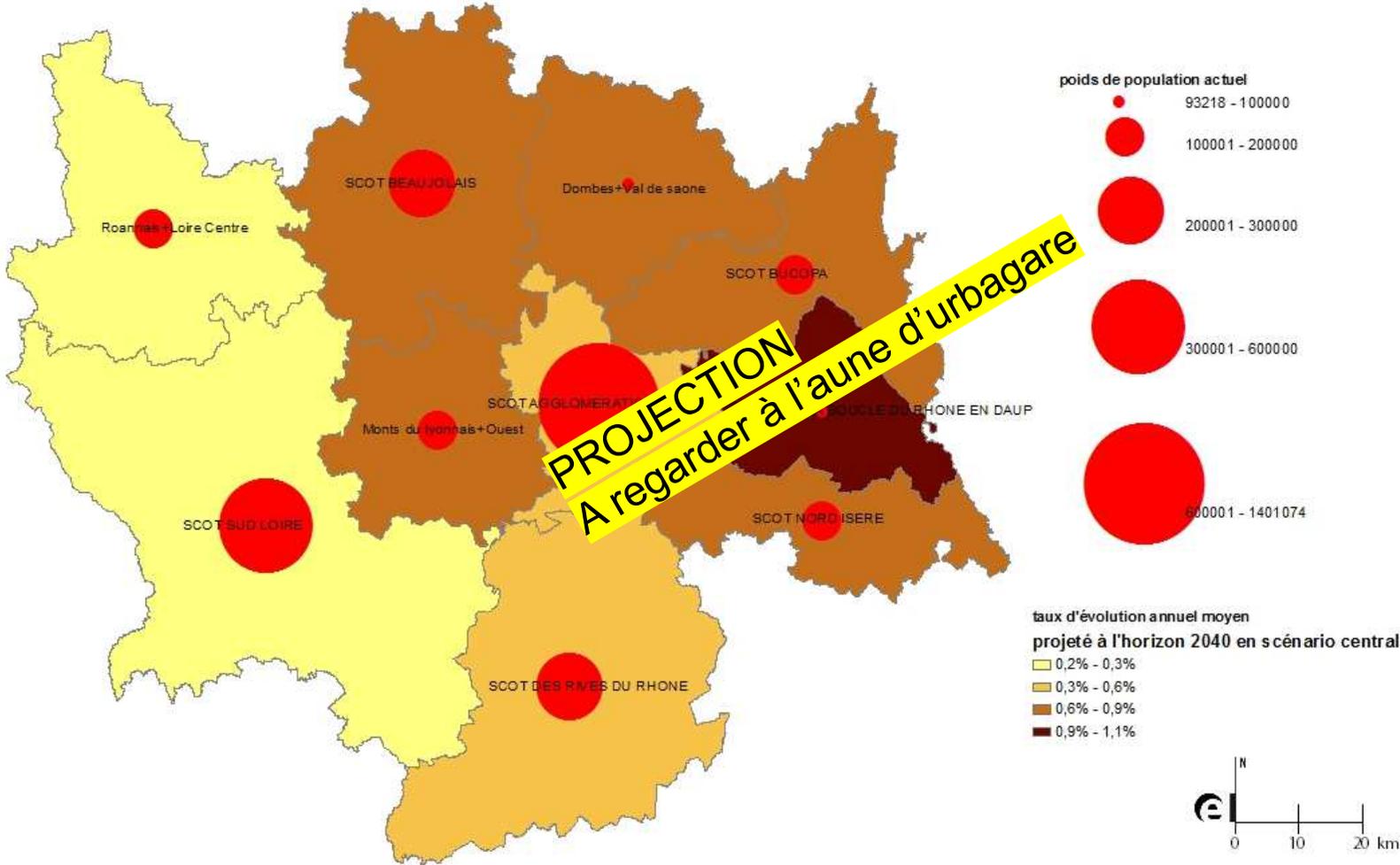
**Agences d'urbanisme**  
Lyon & Saint-Etienne

# Quels enjeux pour l'inter-Scot en 2040 ?



## InterScot

Projection de la population à l'horizon 2040



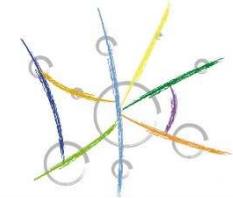
Sources : epuies, INSEE, RP, OMPHALE

fév. 2019  
GB-00/178

# \*exemple

## Les 6 « modèles » aux mains des décideurs

### À l'horizon 2040



- **MODELE D'OPTIMISATION** → transformation « de l'intérieur » du système de transport
  - La productivité, le service et l'économie du système viennent au secours de l'offre (modèle type « Waze »)
  - Plus de flux pour la même offre ! (mais ce modèle ne s'attaque pas à la réduction de la demande.
- **MODELE DE PLATEFORMES** → services mutualisés et logiques de **partage**
  - Modèle Blablacar (améliore à la fois les taux d'occupation et d'utilisation d'une voiture)
  - Optimise l'infrastructure et accroît la demande (baisse des coûts)..
- **MODELE DE SERVICES (#MaaS)** → mobilité à la demande
  - Intégration des modes, des informations, des tarifs et des services → éventail de combinaisons
  - Domination de la voiture particulière renversé par celle des intermodalités = trame de hub and spoke des actifs.
  - Mais ignore cependant les zones non denses / angle mort
- **MODELE de "dé-mobilité"** → mobilité évitée
  - télétravail, télésanté, etc.,
  - Les actions à distance se substituent aux déplacements existants
  - La demande se réduit et s'agence pour se rapprocher de la demande existante.
- **MODELE de l'urbanisme** (primat de \_\_) → Baisse des besoins de mobilité
  - modèle d'urbanisme de proximité qui rapproche les ressources des habitants = ville des courtes distances)
  - La ville n'est pas le résultat de ses mobilités. Ces dernières s'ajustent pour favoriser l'urbanité.
- **MODELE DE CROISSANCE** → SCENARIO « TENDANCIEL »
  - La croissance de l'offre veut étancher une demande qui persiste à croître.
  - La fuite en avant résout momentanément l'inflation des déplacements, mais en repoussant plus loin les gisements solvables de l'habitat.

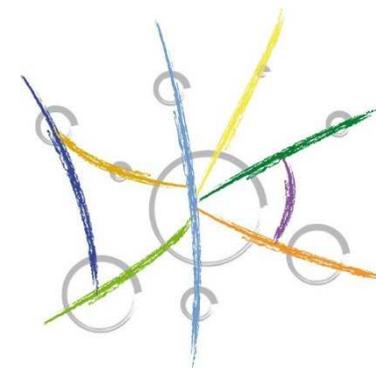
**PROSPECTIVE**  
A regarder à l'aune d'urbagare



## **Un nécessaire partage entre les acteurs de l'Amelyse : Bilan Perspectives pour une meilleure coopération métropolitaine**



- **Inter-Scot : Bilan des politiques d'urbanisme autour des gares**
- **SMT AML : PAI et aire de chalandise**
- **PML AML : retour d'expérience**
- **Bilan de la concertation Sraddet ?**
- **Etat : conditions d'amélioration de la liaison Lyon Saint-Etienne ??**
- **SNCF réseau et CPDP NFL (automne bilan CPDP – fin d'année suite à donner par le Maitre d'ouvrage) ???**



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

# Calendrier



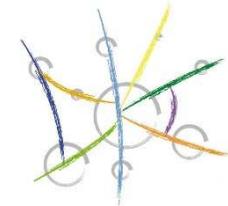
**Agences d'urbanisme**  
Lyon & Saint-Etienne



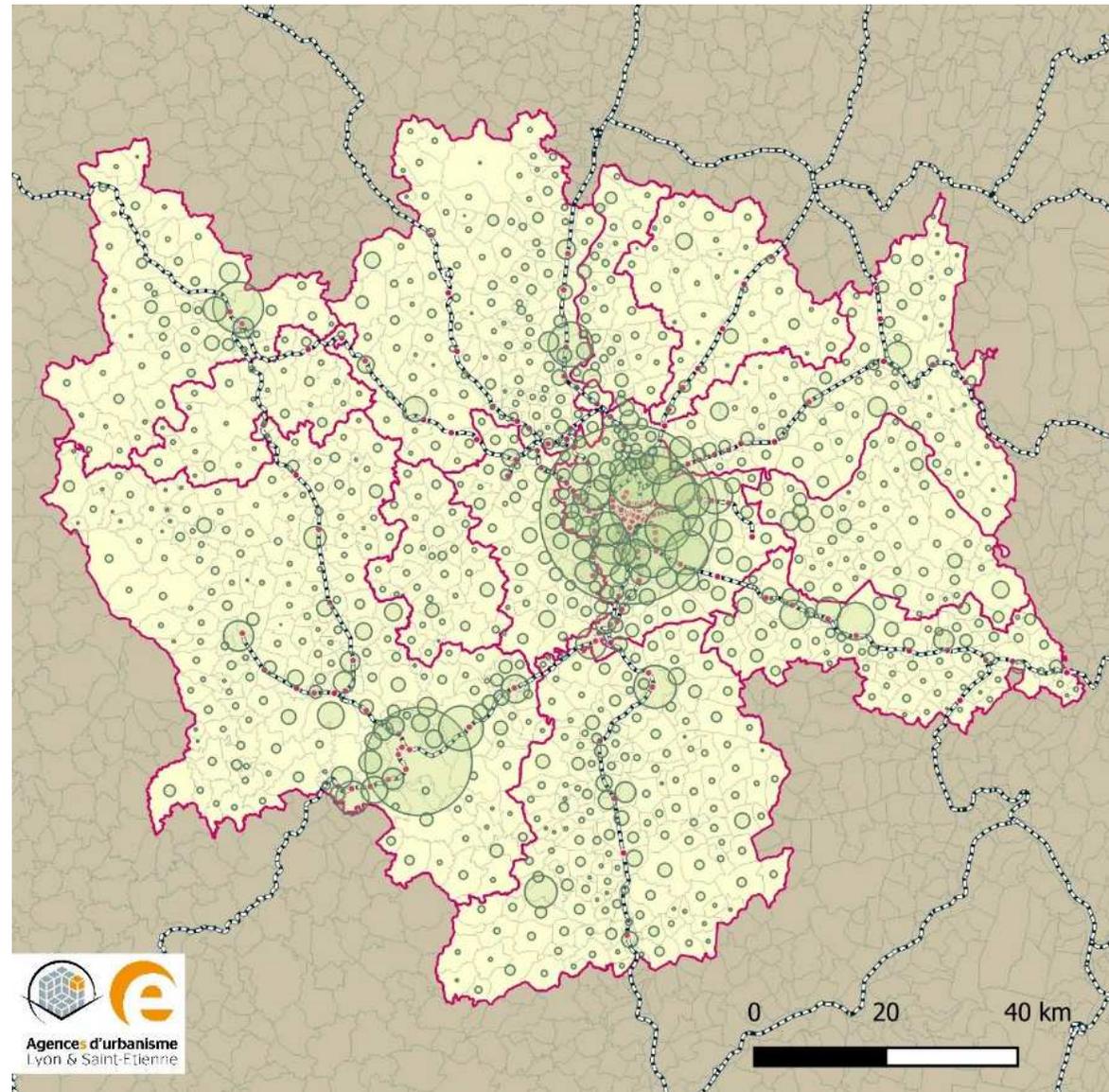
## Les dates à retenir

- 25 juin matinée de travail avec la référente pour caler la présentation de la rencontre des présidents
- 27 juin finalisation du support par les équipes A2
- 3 juillet Rencontre des présidents (format Copil)
- Automne (date à fixer le 3 juillet) Rencontre des acteurs de la Coopération métropolitaine

# La construction par typologies de gares

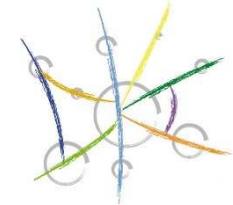


Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne



Agence d'urbanisme  
Lyon & Saint-Etienne

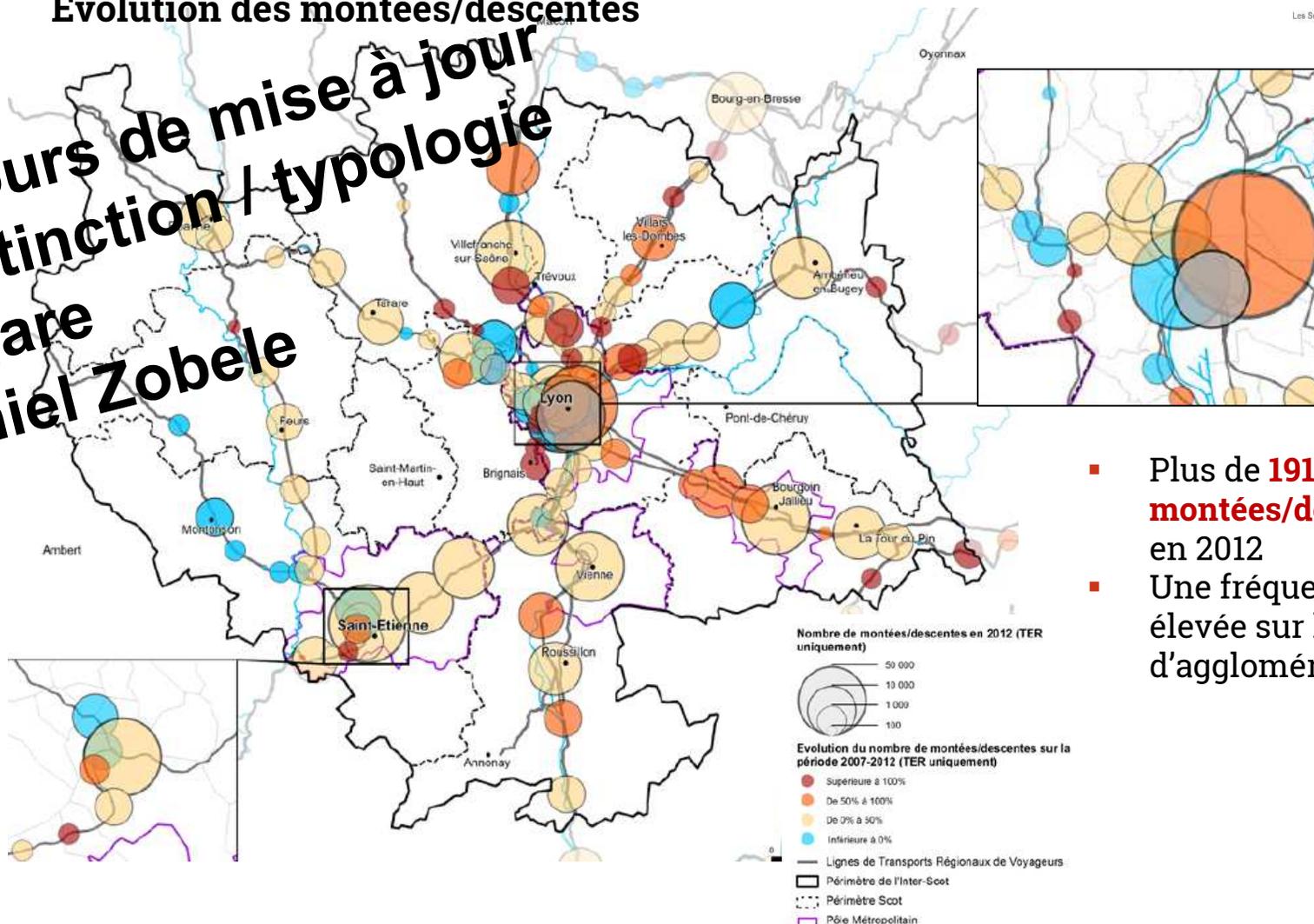
# Une fréquentation globalement en hausse



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon - St Etienne

## Evolution des montées/descentes

En cours de mise à jour  
+ distinction / typologie  
de gare  
Daniel Zobebe



- Plus de **191 000 montées/descentes** en 2012
- Une fréquentation élevée sur les gares d'agglomération

→ Les baisses sont davantage liées à des changements de service qu'à une désaffection des usagers