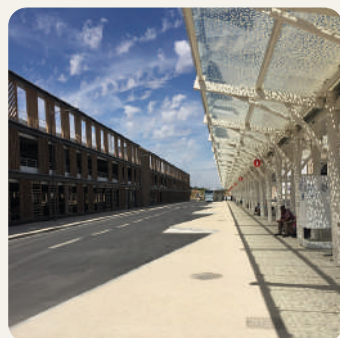


RÉGION GRAND EST

GUIDE D'AMÉNAGEMENT

DES POINTS D'ARRÊT FERROVIAIRES TER

Mars 2021



ALSACE • CHAMPAGNE-ARDENNE • LORRAINE

GLOSSAIRE

ADEUS : Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise

AGAPE : Agence d'urbanisme et de développement durable Lorraine Nord

AGURAM : Agence d'Urbanisme d'Agglomérations de Moselle

ANAH : Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat

AOM : Autorité Organisatrice de Mobilité

AUDC : Agence d'Urbanisme et de Développement de l'agglomération et du pays de Châlons-en-Champagne

AUDRR : Agence d'Urbanisme, de Développement et de prospective de la Région de Reims

AURM : Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne

BE : Bureau d'Études

CEA : Collectivité Européenne d'Alsace

CEREMA : Centre d'Études et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement

CTS : Compagnie des Transports Strasbourgeois

DIRIGE : Dispositif d'Intervention Régional d'Intermodalité

DRE : Direction Régionale de l'Équipement

DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

DSIL : Dotation de Soutien à l'Investissement Local

DTER : Dotation d'Équipement des Territoires Ruraux

DUP : Déclaration d'Utilité Publique

EPCI : Établissement Public de Coopération Intercommunale

EPF : Établissement Public Foncier

FEDER : Fonds Européen de Développement Régional

FNADT : Fonds National d'Aménagement et de Développement du Territoire

G&C : Gares & connexions

INSEE : Institut National de la Statistique et des Études Économiques

NPRU : Nouveau Programme de Renouvellement Urbain

OAP : Orientations d'Aménagement et de Programmation

OD : Origine Destination

OPAH : Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat

ORT : Opération de Revitalisation du Territoire

PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable

PACA : Provence-Alpes-Côte d'Azur

PAVE : Plan d'Accès de la Voirie et des Espaces publics

PDE : Plan de Déplacement Entreprise

PDM : Plan De Mobilité

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PEM : Pôle d'Échange Multimodal

PETR : Pôle d'Équilibre Territorial et Rural

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal

PMR : Personne à Mobilité Réduite

P+R : Parking-Relais

RGE : Région Grand Est

RP : Recensement de la Population

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

SIRENE : Système National d'Identification et du Répertoire des Entreprises

SNCF : Société Nationale des Chemins de fer Français

SPL : Société Publique Locale

SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires

STIF : Syndicat des Transports d'Île-de-France

TAD : Transport À la Demande

TC : Transports en Commun

TCU : Transport Collectif Urbain

TER : Transport Express Régional

TGV : Train à Grande Vitesse

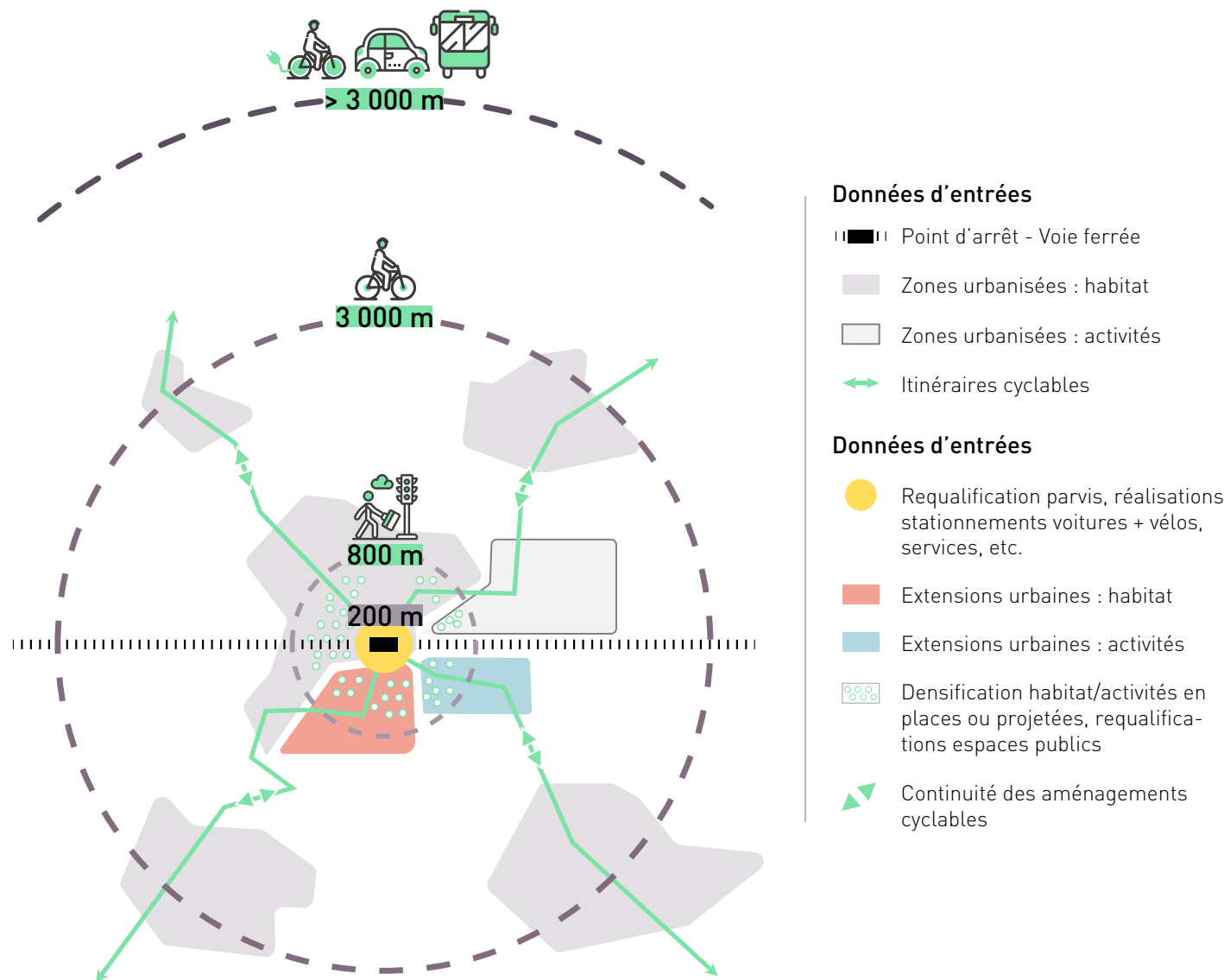
VLS : Vélos en Libre-Service

ZAC : Zone d'Aménagement Concerté

ZEST : Le réseau des 7 agences d'urbanisme du Grand Est

LES PÉRIMÈTRES D'ACCÈS AU POINT D'ARRÊT FERROVIAIRE TER

Schéma de principe



Une nécessaire réflexion dans un rayon de 800 m, de 3000 m, voire au-delà, autour de la halte ou de la gare.

Définitions

Les haltes ferroviaires sont des points d'arrêt dépourvus de bâtiments voyageurs. Les infrastructures ferroviaires y sont généralement réduites : quai, panneau, information voyageurs, distribution et validation des titres de transport.

Les gares comprennent non seulement des infrastructures ferroviaires plus ou moins développées, mais aussi un bâtiment voyageur.

Afin de désigner indifféremment les gares et les haltes, les termes génériques de point d'arrêt ferroviaire TER ou de gare sont utilisés dans le document.

SOMMAIRE

5 INTRODUCTION

6 PARTIE A : ÉLÉMENTS DE CADRAGE

7 1 - QUATRE DIMENSIONS POUR ÉLABORER UN PROJET DE GARE COM-
PLET ET VERTUEUX

13 2 - LA CLASSIFICATION DES POINTS D'ARRÊT FERROVIAIRES TER POUR
DIMENSIONNER LE PROJET

19 3 - LE MONTAGE PARTENARIAL ET FINANCIER

24 PARTIE B : ÉLABORER UN PROJET D'AMÉNAGE- MENT DE GARE EN TROIS GRANDES ÉTAPES

25 1 - PREMIÈRE ÉTAPE : QUELLE EST LA CATÉGORIE DE LA GARE ET SON
POSITIONNEMENT URBAIN ?

26 2 - DEUXIÈME ÉTAPE : RÉPONDRE À UNE CHECK-LIST DE QUESTIONS

47 3 - TROISIÈME ÉTAPE : LES PRÉCONISATIONS D'AMÉNAGEMENT DES
CINQ CATÉGORIES DE GARES

72 ANNEXES

73 LISTE GARES - CATÉGORIES

84 BIBLIOGRAPHIE

86 REMERCIEMENTS

INTRODUCTION

À QUI S'ADRESSE LE GUIDE ?

Vous êtes porteur d'un projet et souhaitez trouver des orientations d'aménagement pour votre gare ou votre halte ferroviaire en prenant en compte l'accès au site et l'intermodalité, le développement urbain et les services ? Ce guide est fait pour vous !

En effet, environ 350 points d'arrêt ferroviaires TER irriguent la Région Grand Est. Ce sont autant de potentiels pôles de développement au bénéfice des territoires et de leurs habitants.

L'ambition du présent guide est précisément d'**aider les territoires à faire le point avant d'entreprendre un projet d'aménagement des abords d'un point d'arrêt TER : intermodalité et accès, développement urbain et serviciel.**

L'objectif : ouvrir la gare à 360° sur le territoire, et aider à en faire un équipement adapté à ce dernier et à ses ambitions.

CONSTRUIRE UN « ALGORITHME » DE RÉFLEXION

La publication ne présente pas, pour un projet de gare, de solution toute faite, figée, à copier/coller. Il s'agit de donner des éléments de réflexion pour bâtir un projet adapté à un territoire et à ses spécificités. En effet, chaque projet est unique.

Le travail mené sur cette base pourra alimenter des débats, des ateliers à destination des techniciens et des élus. Il permettra d'éclairer les choix d'aménagement à mettre en œuvre au niveau du point d'arrêt ferroviaire TER, de son quartier et plus largement à l'échelle de son aire de chalandise.



SYNTHÈSE

COMMENT S'ORGANISE LA DÉMARCHÉ ?

Dans la première partie, le guide présente les éléments de cadrage préalables à l'engagement opérationnel d'un projet d'aménagement d'une halte ou d'une gare :

- les quatre dimensions d'un projet de gare : le territoire, la mobilité, le développement urbain et les services ;
- les différentes catégories de gare amenant à avoir une approche différenciée du projet dans son ambition, son dimensionnement, etc. ;
- les financements et les partenariats potentiels.

Dans sa seconde partie, le document propose de guider l'élaboration du programme d'aménagement du point d'arrêt ferroviaire TER en trois grandes étapes :

- 1^{ère} étape : définition de la catégorie de la gare ;
- 2^e étape : quelle que soit la catégorie de la gare, se poser les bonnes questions ;
- 3^e étape : propositions de préconisations d'aménagement, permettant un fonctionnement optimal du point d'arrêt au regard de sa catégorie.

Remarques :

Les gares TGV et les gares dont la fréquentation est supérieure à 2,5 millions de voyageurs/an ne sont pas analysées dans la publication. En raison de leur fréquentation élevée et de leur aire d'attraction rayonnant à l'échelle d'un département, voire plus, elles présentent des enjeux d'aménagement spécifiques propres aux très grandes gares.

Le rapport (cartes, tableaux) présente uniquement les points d'arrêt ferroviaires TER actifs, c'est-à-dire ceux bénéficiant d'une desserte quotidienne de trains TER en mars 2021.



PARTIE A

ÉLÉMENTS DE CADRAGE

- + Quatre dimensions
- + Classification
- + Partenariats & financements

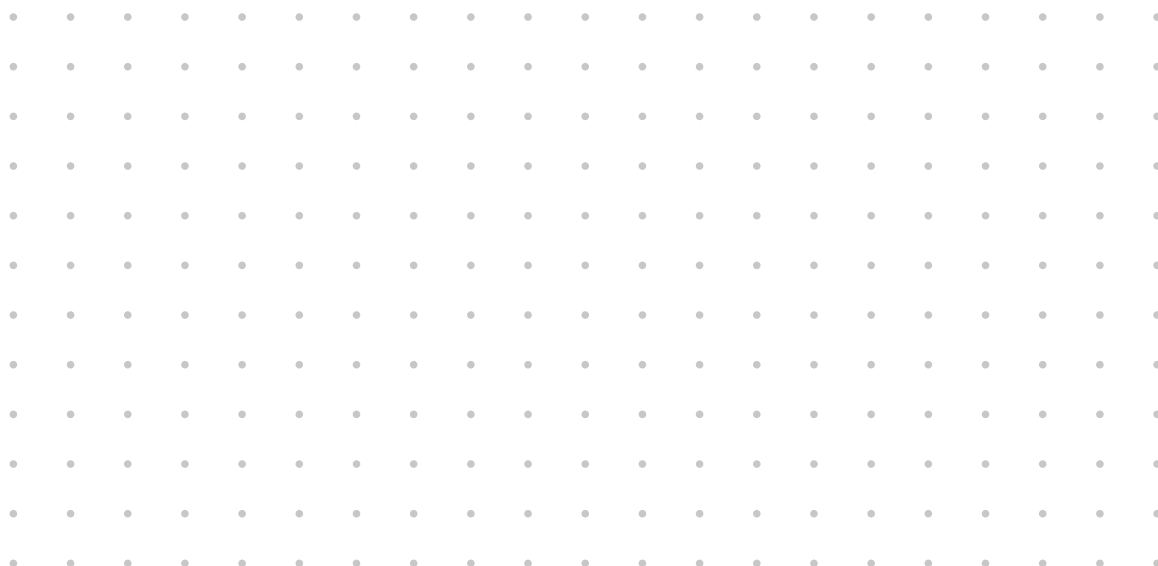
QUATRE DIMENSIONS POUR ÉLABORER UN PROJET DE GARE COMPLET ET VERTUEUX



L'ESSENTIEL

Élaborer un projet de gare complet et vertueux nécessite la prise en compte de quatre dimensions :

- Dimension 1 : la gare, un outil au service d'un territoire spécifique ;
- Dimension 2 : la gare, un outil au service de la mobilité ;
- Dimension 3 : la gare, support d'un développement urbain vertueux ;
- Dimension 4 : la gare, un pôle de services pour le territoire.



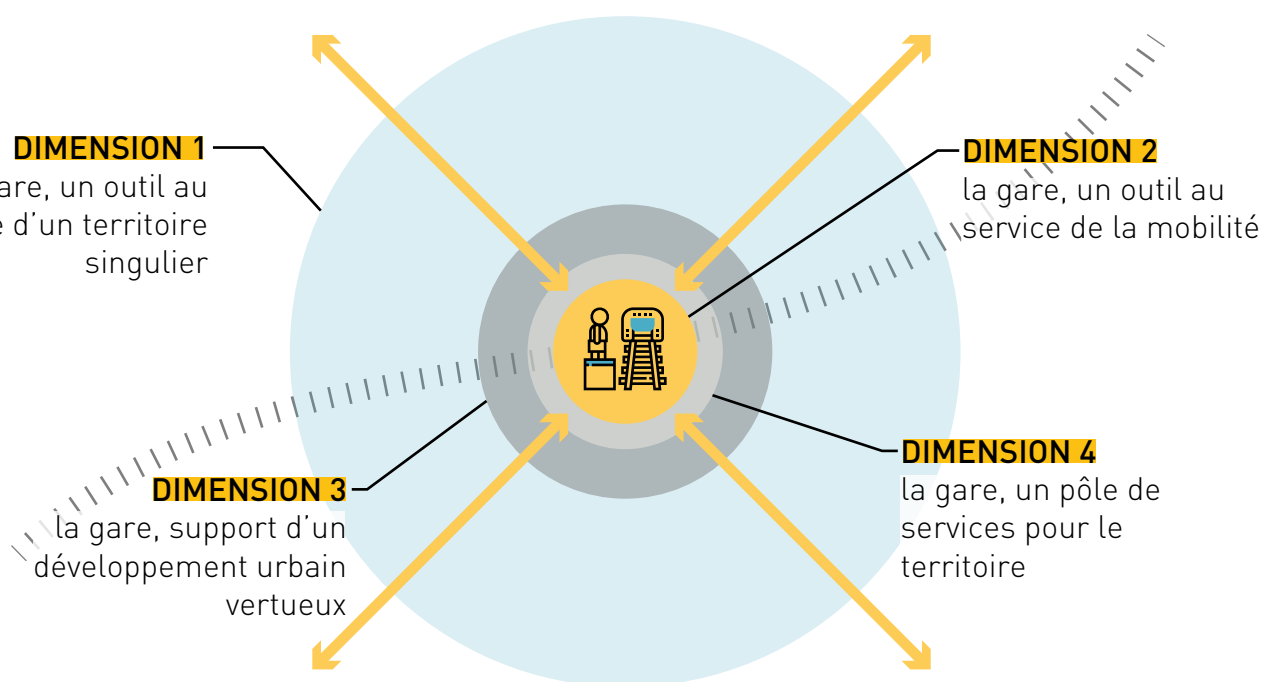
#UNE RÉFLEXION À 360 °

Lorsqu'une collectivité (commune, EPCI, AOM) s'engage dans une démarche de projet autour d'un point d'arrêt ferroviaire TER, l'intervention porte, en général, principalement sur les aménagements d'accès et d'intermodalité : parkings voiture et vélo, arrêts de bus et/ou car, etc. Elle peut aussi, plus largement, intégrer le développement urbain et les services.

C'est pourquoi, pour aborder les différents aspects et périmètres d'un projet, la démarche s'organise autour **de quatre dimensions**. Cette approche permet de prendre en compte les **différentes thématiques** dont le traitement réfléchi et coordonné garantira le succès du projet, en adaptant l'effort consenti au contexte local.

En effet, ces dimensions structurent les préconisations méthodologiques proposées dans le présent document, sans donner à ces dernières la même importance selon **l'ambition du projet porté** par les élus et le type de gares et de territoire dont il est question – voir, à ce sujet, la classification des gares en cinq catégories proposées ci-après¹.

Les 4 dimensions d'un projet de gare



Territoires, mobilités, développement urbain et services : les quatre dimensions à passer au crible pour élaborer un projet adapté et vertueux.

¹Cf. p25 : Première étape : quelle est la catégorie de la gare et son positionnement urbain ?

#DIMENSION 1 : LA GARE, UN OUTIL AU SERVICE D'UN TERRITOIRE SPÉCIFIQUE

LA GARE ET SON AIRE DE CHALANDISE

Les préconisations du document sont organisées selon **cinq grandes catégories de gares**. Pour autant, chaque gare est unique. Le territoire qu'elle dessert l'est autant.

Ce territoire peut être défini comme **l'aire d'attraction de la gare**. Il s'agit des communes depuis lesquelles viennent les voyageurs fréquentant le point d'arrêt.

L'aire peut aller de la commune-gare et de ses voisines immédiates, pour les gares les moins importantes (d'intérêt local), à plus d'une vingtaine de communes pour certains points d'arrêt bien desservis et très attractifs (gares situées sur les lignes transfrontalières vers le Luxembourg et la Suisse, par exemple).

Les dynamiques socio-économiques et démographiques de l'aire d'attraction ont donc une influence sur l'évolution de la fréquentation d'une gare donnée. Elles sont à considérer dans toutes les réflexions sur l'aménagement d'un point d'arrêt et de ses abords.

LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION, SOURCES DOCUMENTAIRES

Toutefois, une commune, et même un EPCI, a peu de leviers à sa disposition pour agir à court terme sur le contexte socio-économique et démographique à cette échelle.

Sur le plus long terme, les documents de planification sont à considérer avec attention, puisqu'ils proposent une perspective sur l'avenir du territoire. Ils apportent des éléments de diagnostic : SRADDET, SCoT, PLU / PLUi, et Plan de mobilité (ex. PDU), PDE, etc.

*Les usagers de la gare viennent à 90 % d'un périmètre regroupant 21 communes. 10 % viennent d'au-delà.
(source : fichier abonnés TER/Région Grand Est, SCoTAM/AGURAM, 2014)*



POURQUOI ET COMMENT ÉVALUER L'AIRE D'ATTRACTION D'UNE GARE ?

Lorsque un projet d'aménagement émerge, il y a tout intérêt à connaître le périmètre depuis lequel les voyageurs sont susceptibles de se rabattre. L'étendue de ce périmètre sera déterminante dans le choix des modes à privilégier pour rejoindre la gare. C'est donc une donnée structurante pour dimensionner les aménagements et les moyens d'accès : nombre de places de stationnement voiture/vélo, besoins en piste cyclable, dessertes TC en rabattement, etc.

Cette aire d'attraction est aussi le territoire sur lequel tout projet de développement ou l'évolution de la population/de l'emploi peut impacter la demande de mobilité, et donc la demande de déplacements ferroviaires. Les fichiers abonnés TER travail et études SNCF Mobilités constituent une source intéressante. Toutefois, leur usage est complexe et soumis à restriction.

La meilleure méthode est d'organiser une mini enquête, dite O/D (origine-destination) auprès des usagers empruntant les trains en heure de pointe.

=> pour en savoir plus : voir Zoom sur... Une enquête pour connaître les pratiques ? (p35)

Aire d'attraction de la gare de Rémilly (57) //////////////



#DIMENSION 2 : LA GARE, UN OUTIL AU SERVICE DE LA MOBILITÉ

LA GARE, PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL

La raison d'être d'une gare est de faciliter la mobilité vers et depuis le territoire desservi (cf. dimension 1).

Cette fonction est remplie en premier lieu par **l'offre TER**, plus ou moins importante (nombre de trains) ou attractive (destinations offertes et temps de parcours, fréquence).

Au-delà, cette fonction est aussi assurée par la capacité de l'équipement à irriguer son territoire proche (le quartier gare et la commune) ou plus lointain (l'aire d'attraction). On parle alors d'**intermodalité**. La gare est un pôle d'échange multimodal (PEM) puisque plusieurs modes y convergent : le train, mais aussi la voiture (voirie et parking), les transports en commun (TC) réguliers ou les transports à la demande (TAD), les pistes cyclables et bien sûr la marche à pied.

AMÉNAGER ET DESSERVIR POUR GÉRER ET FACILITER LES FLUX

Deux grands facteurs agissent sur l'attractivité d'une gare : l'offre ferroviaire proposée et l'accès à celle-ci. Une gare doit proposer un niveau d'offre pertinent et être pratique. Elle doit donner envie d'être utilisée.

Aménagement d'accès et d'intermodalité

Le projet d'aménagement d'accès et d'intermodalité permettra d'agir sur la praticité et l'attractivité qualitative de la gare. Les porteurs de projet, commune, EPCI ou AOM locale (PETR, etc.), disposent d'outils sur ce volet. Sont à considérer :

- la localisation de la gare par rapport aux secteurs et quartiers générateurs de mobilité à l'échelle de son aire d'attractivité ;
- la qualité des réseaux d'accès, en particulier pour ce qui concerne les piétons et les cyclistes, la capacité en stationnement et les dessertes TC.

L'offre TER et TC

Le niveau d'offre, quant à lui, ne relève pas toujours de la compétence des porteurs de projet d'aménagement :

- l'offre TER relève de l'autorité organisatrice des mobilités régionales : le Conseil Régional Grand Est ;
- l'offre de TC routière (y compris TAD) relève de la compétence de la Région pour ce qui est des cars interurbains, et de l'AOM locale (dont la commune ou l'EPCI peuvent intégrer le ressort) pour les TC urbains, TAD ou autres.

Pour autant, le projet d'aménagement peut accompagner une réflexion sur l'évolution de cette offre (accroissement de l'offre TER, création de nouvelles lignes TC, etc.), voire intégrer une stratégie du territoire pour agir en faveur d'une meilleure desserte TER et TC du site.

Ces différents points auront une influence sur les modes de rabattement utilisés, et donc sur l'aménagement du site à proprement parler.

Gare de Rouffach (68)



Elle a fait l'objet d'un réaménagement il y a quelques années, à la suite de la mise en place d'un cadencement TER sur la ligne Mulhouse/Colmar. Les 80 places de stationnement voitures et la cinquantaine de places vélos sont quasiment toutes utilisées.

#DIMENSION 3 : LA GARE, SUPPORT D'UN DÉVELOPPEMENT URBAIN VERTUEUX

LA GARE ET SES ABORDS URBAINS OU RURAUX

Dans leur environnement proche, les gares occupent, pour des raisons historiques et techniques, des localisations très variables.

En fonction de l'offre « historique », et du contexte, les abords des gares ont connu des évolutions contrastées.

Aujourd'hui, les abords des gares sont perçus comme des espaces à enjeu dès lors que l'offre TER et les flux sont suffisamment importants au regard de la taille de la commune :

- la gare génère du passage et une demande de la part des usagers (vivre et consommer près de son mode de transport) ;
- la gare génère des contraintes et parfois des nuisances, du fait même de sa fonction : flux, vastes espaces de stationnement, etc.

Alors que les abords des gares ont longtemps été délaissés, la croissance récente de l'offre TER et de la fréquentation amène de nombreux territoires à voir là un nouveau moteur de développement **au service des habitants**.

REMETTRE LA GARE « AU MILIEU DU VILLAGE » ?

La première préoccupation concerne les opportunités et contraintes pour l'aménagement des fonctions de mobilité liées à la gare qui peuvent avoir un impact fort sur ses abords : stationnement, arrêt TC, voirie, etc.

Au-delà, il importe de considérer l'intérêt d'une stratégie englobant l'ensemble du quartier-gare (ou des abords de celle-ci pour les gares rurales plus isolées) pour ce qui concerne **leurs fonctions urbaines** : logement, activité, etc.

Cette approche peut s'envisager à **court terme, pour des territoires dynamiques**, ou dans une approche plus prospective (planification à long terme) pour les territoires moins dynamiques ou les abords de gares isolées.

Un enjeu, non négligeable, est de favoriser l'usage du TER en faisant du **quartier gare un lieu dynamique et attractif**. D'ailleurs les quartiers-gares sont parfois intégrés aux périmètres d'Opération de revitalisation de territoire (ORT) proposées par l'État.

Gare de Charleville-Mèzières (08)



© Ardenne Métropole

Ardenne Métropole envisage de renforcer le développement du quartier gare à un horizon 2025/2030 avec la construction de bureaux, de logements, d'un parking silo etc.

#DIMENSION 4 : LA GARE, UN PÔLE DE SERVICE POUR LE TERRITOIRE

DU PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL AU PÔLE DE SERVICES

Lieux de passage, les abords des gares et celle-ci même sont aussi parfois des pôles de services, en particulier si le quartier-gare **constitue une centralité urbaine ou rurale** : commerces, services à la personne, agences (Poste, banques, etc.) et administration.

L'opportunité d'élargir la réflexion sur l'aménagement d'une gare à la question des services qui sont proposés à proximité mérite d'être saisie, que ce pôle de services soit dynamique ou moribond, voire aujourd'hui inexistant.

Il ne s'agit pas uniquement d'évaluer la pertinence de développer – si le contexte le justifie – des services en lien direct avec la mobilité : information, location de cycle, voire centrale de mobilité, etc. Il s'agit bien de **repenser la place de la gare et de son environnement immédiat** dans le dispositif commercial et serviciel du territoire.

UNE QUESTION D'ÉQUILIBRE

Envisager la gare comme pôle de services, c'est agir sur des leviers **qui ne dépendent pas directement de la collectivité**. La concertation avec les acteurs déjà implantés constituera un enjeu majeur pour aider de possibles partenaires à agir eux-mêmes, de façon coordonnée.

D'ailleurs, en fonction de la situation du territoire, pourra être envisagée une approche « professionnelle », faisant appel à des spécialistes (conseil), voire à de nouveaux intervenants au sein de la collectivité : le manager de centralité (centre-ville, centre-bourg).

Si le projet s'inscrit dans le cadre d'une ORT, la tâche n'en sera que plus facile puisque les démarches telles que Cœur de Ville multiplient les leviers à disposition de la collectivité.

Gare de Mommenheim (67)



© Micro crèche Les Chérubins de Mommenheim

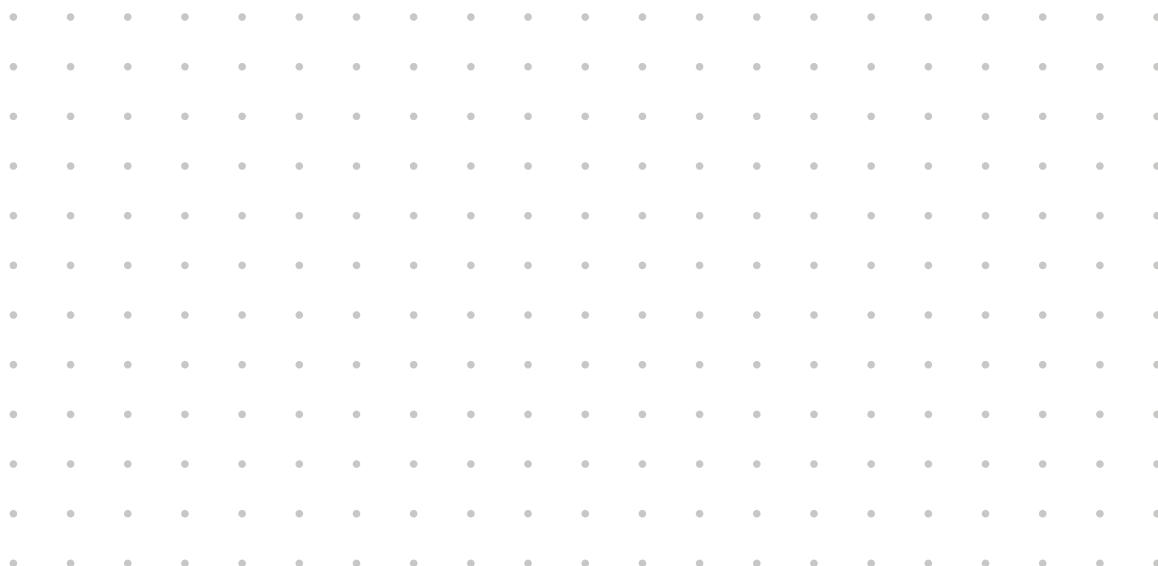
La micro crèche Les Chérubins de Mommenheim, située à côté du point d'arrêt TER, met en avant sur son site la « Proximité avec la Gare SNCF pour les familles empruntant le train pour leurs déplacements professionnels ».

2 LA CLASSIFICATION DES POINTS D'ARRÊT FERROVIAIRES TER POUR DIMENSIONNER LE PROJET



L'ESSENTIEL

- **350 gares et haltes** sont en service dans la Région Grand Est. Elles présentent une **multiplicité de configurations : mobilité, géographie, aménagement urbain, socio-économique, etc.**
- Une classification simple des gares est nécessaire. Elle repose sur **quatre critères : fréquentation, densité de population et d'emploi, intensité urbaine et service de proximité.**
- Les points d'arrêt sont répartis dans 5 grandes catégories, allant de la gare d'intérêt local à la gare à forte attractivité en passant par la gare P+R ou intermédiaire.



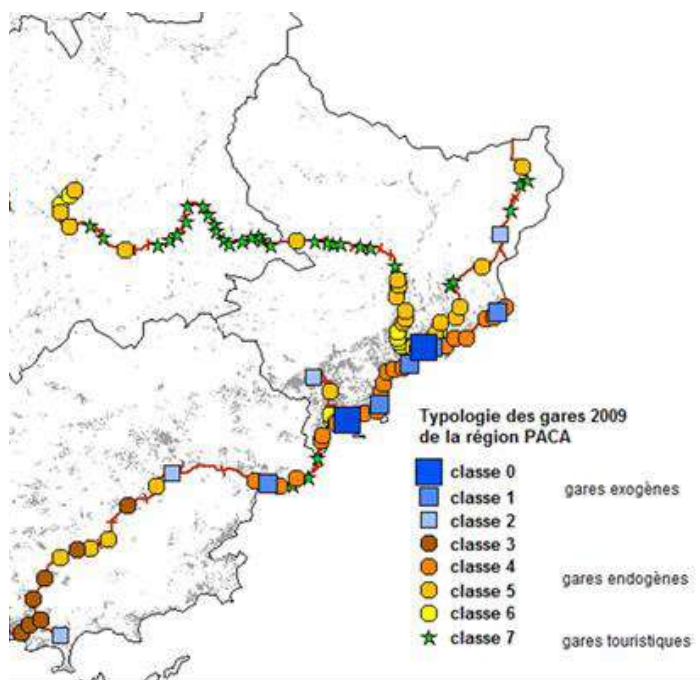
#UNE MÉTHODE SIMPLE

UNE TYPOLOGIE NÉCESSAIRE AVEC 350 POINTS D'ARRÊT FERROVIAIRE

La Région Grand Est compte **350 haltes et gares TER**. Face à ce nombre et à la multiplicité des configurations mobilités, urbaines et géographiques, ce guide repose sur une classification fonctionnelle simple des gares.

La classification permet de proposer des principes d'aménagement déclinables suivant le type de gares. Elle applique le même standard d'analyse à l'échelle de la région, et facilite l'aide à la décision des communes et/ou EPCI pour leurs projets d'aménagements gares.

Exemple de typologie de gare à l'échelle d'un grand territoire



Région PACA : un travail statistique a permis le classement des 189 gares selon une typologie en 8 classes de gares. (source : Région PACA)

UNE APPROCHE REPOSANT SUR QUATRE CRITÈRES

La méthode repose sur quatre grands critères en lien avec les quatre dimensions.

Un critère « mobilité »

Critère 1 : fréquentation de la gare

- **Source des données :** Open-data SNCF, nombre de voyageurs en 2018
- **Finalité :** calibrer les besoins d'accès et d'intermodalité

Ce critère est la clé d'entrée qui a permis de définir cinq grandes catégories de gares suivant leur fréquentation.

Trois critères « géographiques » et « urbains »

Critère 2 : densité de population & d'emplois à l'échelle de l'EPCI

- **Source des données :** INSEE RP 2017
- **Finalité :** adapter l'ambition du projet urbain de la gare en fonction des territoires

Critère 3 : intensité urbaine dans un rayon de 800 m => 10 minutes à pied

- **Source des données :** données RP 2015 INSEE carroyées pour la population, fichier SIRENE géolocalisé pour les emplois avec un traitement spécifique
- **Finalité :** calibrer les aménagements en fonction de la configuration urbaine et du quartier gare

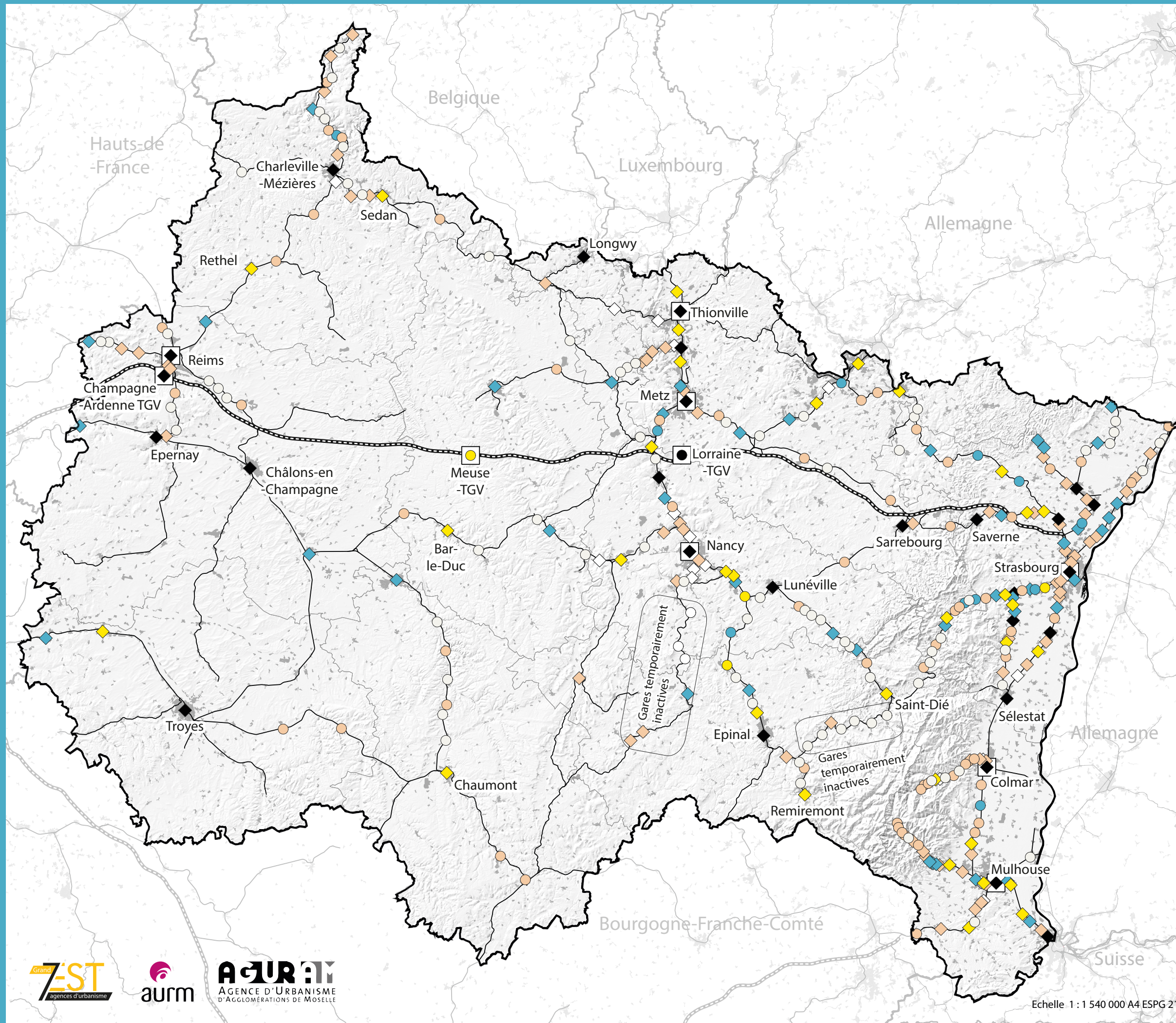
Critère 4 : services dans un rayon de 200 m => périmètre de proximité

- **Source des données :** fichier SIRENE géolocalisé, requêtes commerces, restaurants, boulangeries, crèches, postes, hôtels, administrations etc.
- **Finalité :** compléter l'offre de services en gare et à sa proximité

Les critères géographiques, socio-économiques et urbains ont permis de positionner chaque point d'arrêt ferroviaire TER suivant le niveau de densité de son quartier gare et de son territoire.

#RÉSULTATS : 5 GRANDES CATÉGORIES DE GARE

CATÉGORIES	SCHÉMAS
CATÉGORIE XS : gare d'intérêt local Point d'arrêt à la fréquentation très limitée : < à 20 000 voyageurs /an, situé dans : + un quartier ou une commune à l'environnement urbain limité mais dense, favorable au développement de l'offre ferroviaire et/ou de la fréquentation de la gare ; + un environnement périurbain/rural, à l'écart de l'urbanisation ; ces gares peuvent bénéficier de « rabattements modestes » et/ou sont susceptibles d'accueillir à moyen ou long terme certains services ou de connaître un certain développement urbain : gare d'aménagement du territoire.	
CATÉGORIE S : gare communale et /ou de rabattement Petite gare, dont la fréquentation est comprise entre 20 000 voyageurs : rayonnement faible et 100 000 voyageurs/an : rayonnement modéré, située dans un : + quartier/commune, en zone dense, dont le rôle urbain peut être conforté ; + secteur peu dense, ayant principalement une fonction de rabattement à consolider : gare P+R.	
CATÉGORIE M : gare intermédiaire Gare moyenne, de 100 000 à 200 000 voyageurs/an, dans un secteur dense présentant des fonctions urbaines et pouvant jouer un rôle de rabattement plus ou moins fort. L'enjeu est de trouver l'équilibre entre les fonctions urbaines et transports.	
CATÉGORIE L : gare structurante et urbaine Gare structurante, de 200 000 à 500 000 voyageurs/an, combinant à la fois un rôle de desserte locale de la commune et aussi de rabattement, s'inscrivant dans un contexte urbain dense. Il est nécessaire de trouver la meilleure organisation pour faire cohabiter les fonctions urbaines et les fonctions transports.	
CATÉGORIE XL : gare à forte attractivité Gare fréquentée par un nombre de voyageurs/an compris entre 500 000 et 2,5 millions et située dans une commune de taille importante présentant un très large bassin de rabattement : EPCI voire au-delà. Des réflexions urbaines doivent être menées avec un partenariat technique et financier large.	



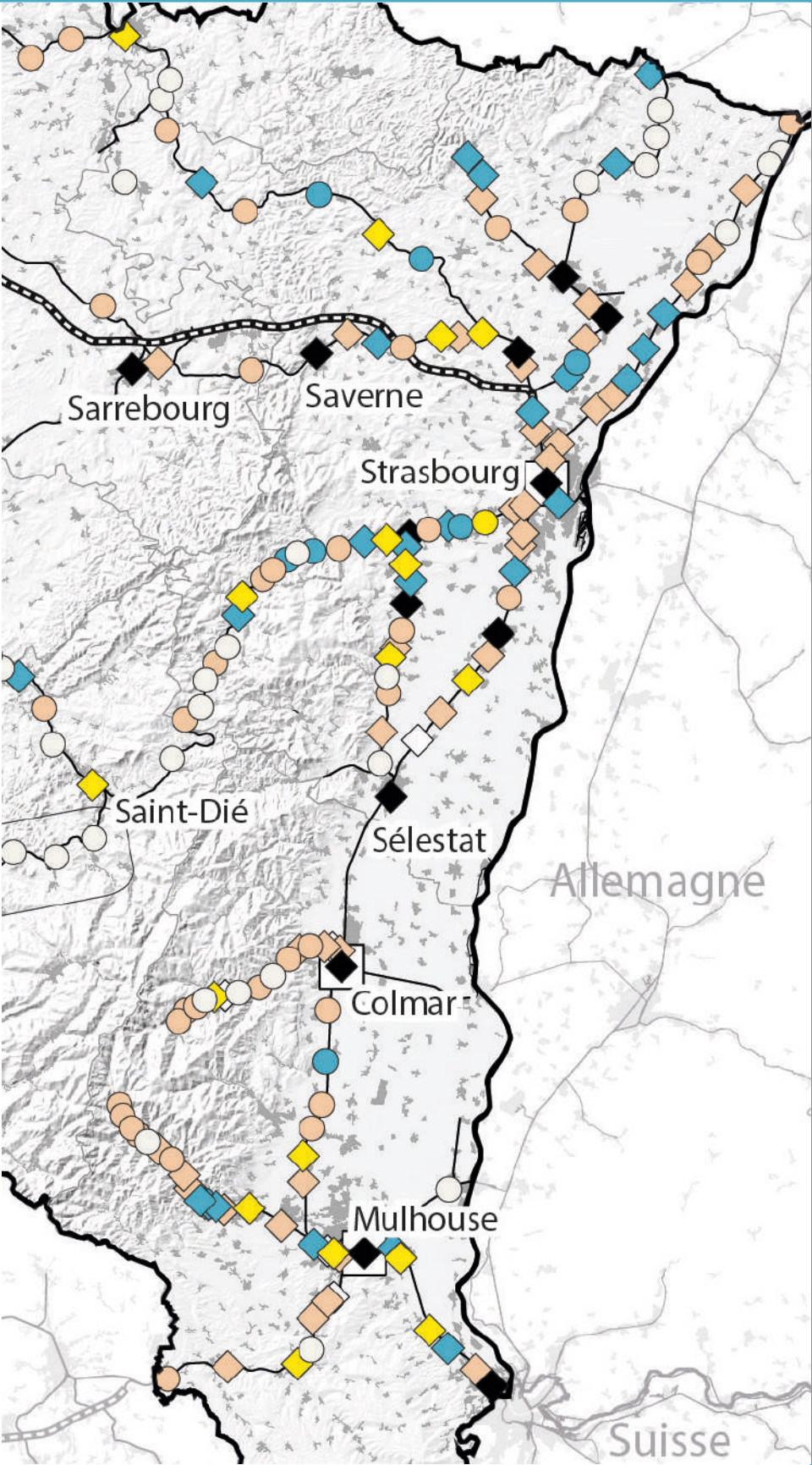
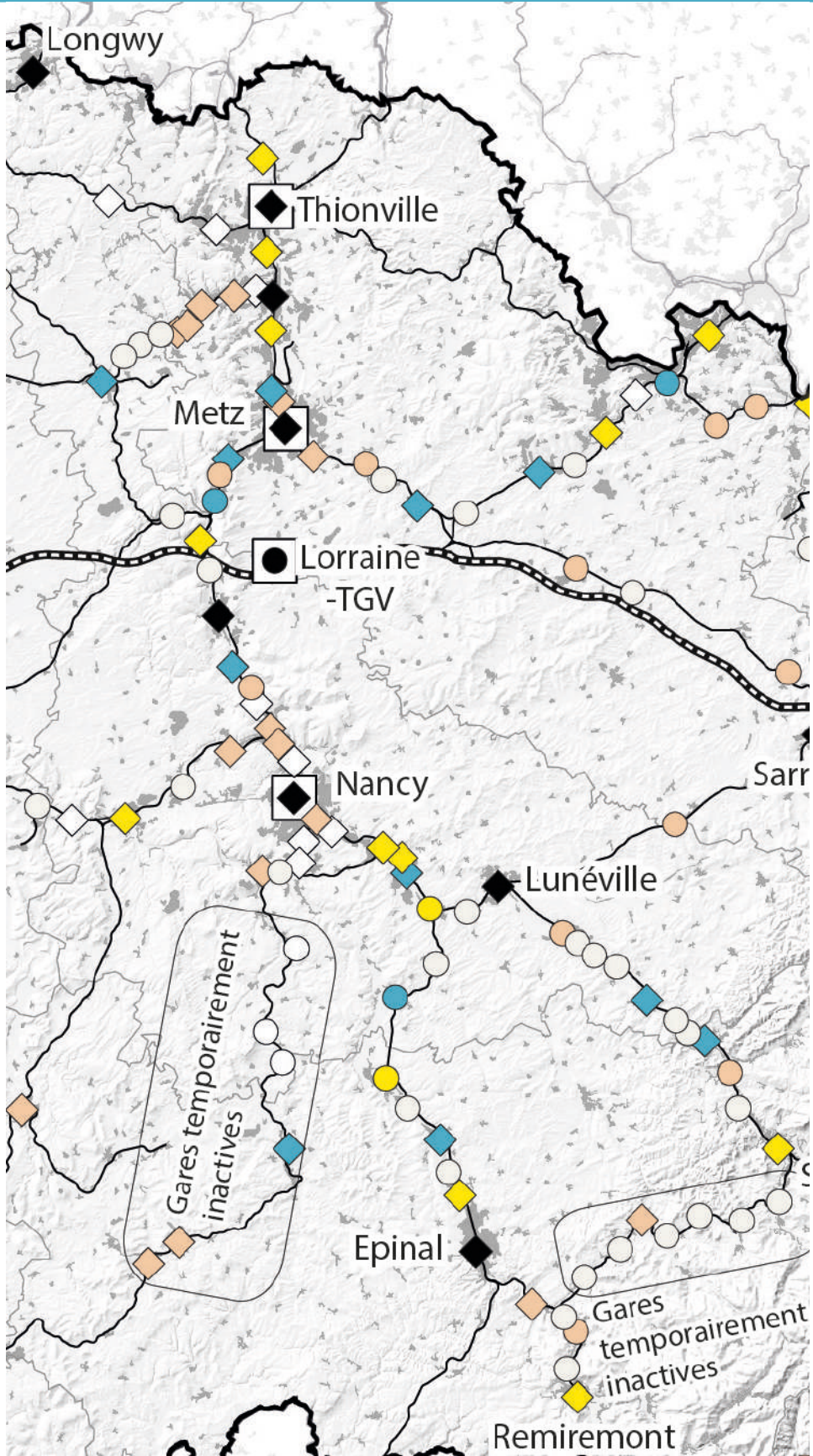
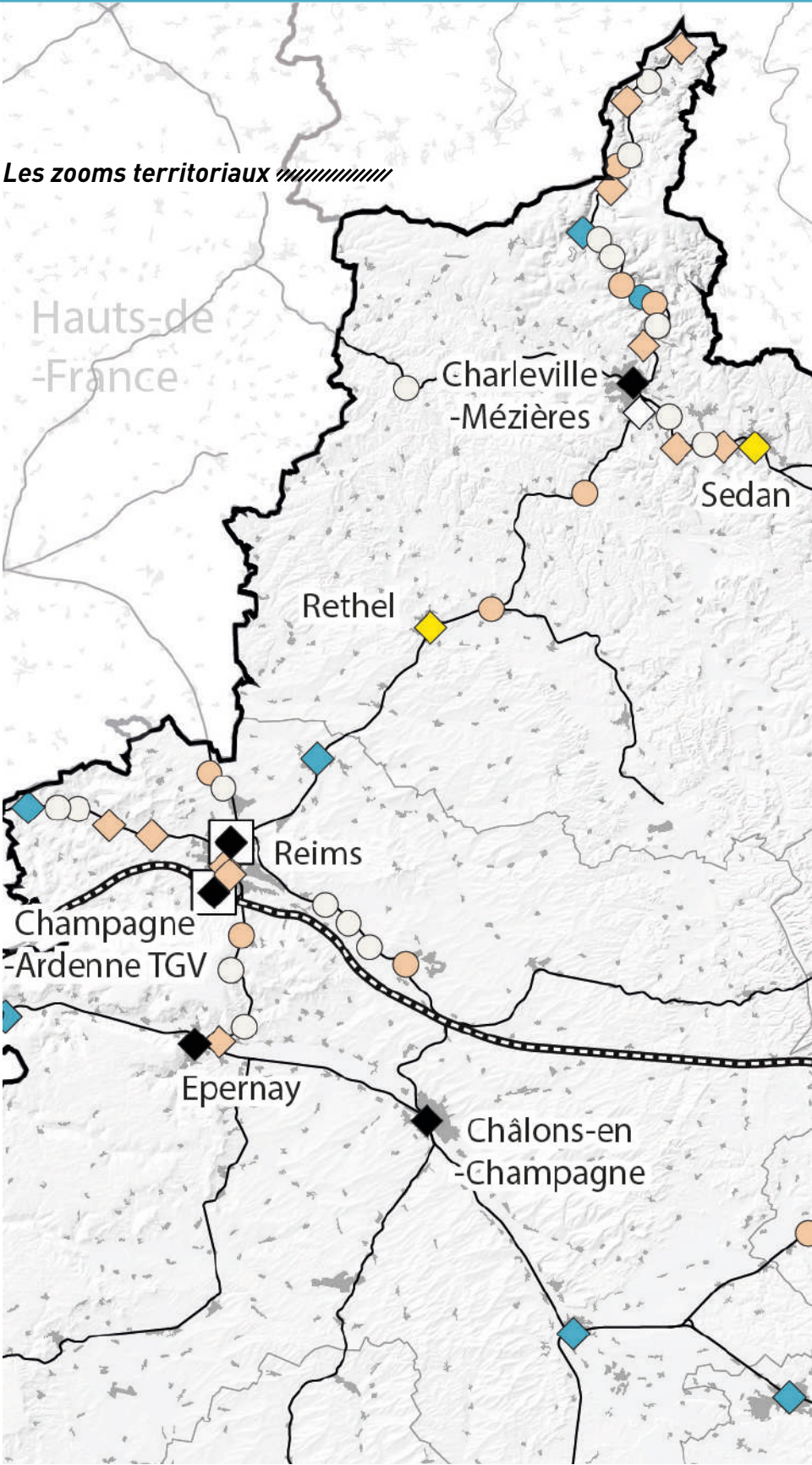
La ventilation des 350 gares en cinq catégories

- Les 5 catégories de gares
- Catégorie XS : gare d'intérêt local
 - Catégorie S : gare communale et / ou P + R
 - Catégorie M : gare intermédiaire
 - Catégorie L : gare structurante et urbaine
 - Catégorie XL : gare à forte attractivité

- Positionnement urbain de la gare
- ◇ Secteur dense / très dense
 - Secteur peu / moyennement dense

- Les réseaux / les gares
- Voie ferrée
 - Ligne à Grande Vitesse
 - Gares accueillant plus de 2.5 millions de voyageurs et / ou gares TGV

Remarque :
Les cartes présentent uniquement les points d'arrêt ferroviaires TER actifs, c'est-à-dire ceux bénéficiant d'une desserte quotidienne de trains TER en mars 2021



Les 5 catégories de gares

- Catégorie XS : gare d'intérêt local
- Catégorie S : gare communale et /ou P + R

- Catégorie M : gare intermédiaire
- Catégorie L : gare structurante et urbaine
- Catégorie XL : gare à forte attractivité

Positionnement urbain de la gare

- ◇ Secteur dense à très dense
- Secteur peu / moyennement dense

Les réseaux / les gares

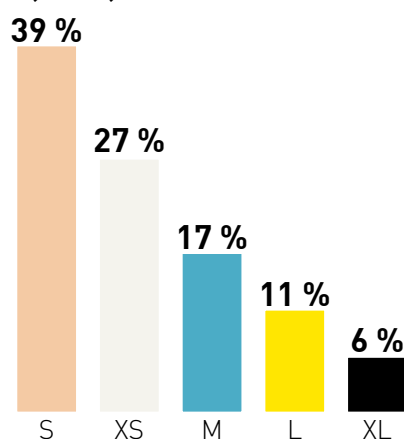
- Voie ferrée
- Ligne à Grande Vitesse
- Gares accueillant plus de 2.5 millions de voyageurs et / ou gares TGV

#UNE RÉPONSE SPÉCIFIQUE

POUR CHAQUE GARE

DE NOMBREUSES « PETITES GARES »

La répartition des gares TER de la Région Grand Est par catégorie (en %). Situation 2020



Avec une part de **près de 66 %**, les petits points d'arrêt ferroviaire TER de moins de 100 000 voyageurs/an : catégories XS et S, sont les plus nombreuses.

DES CONTEXTES GÉOGRAPHIQUES ET INSTITUTIONNELS DIFFÉRENTS

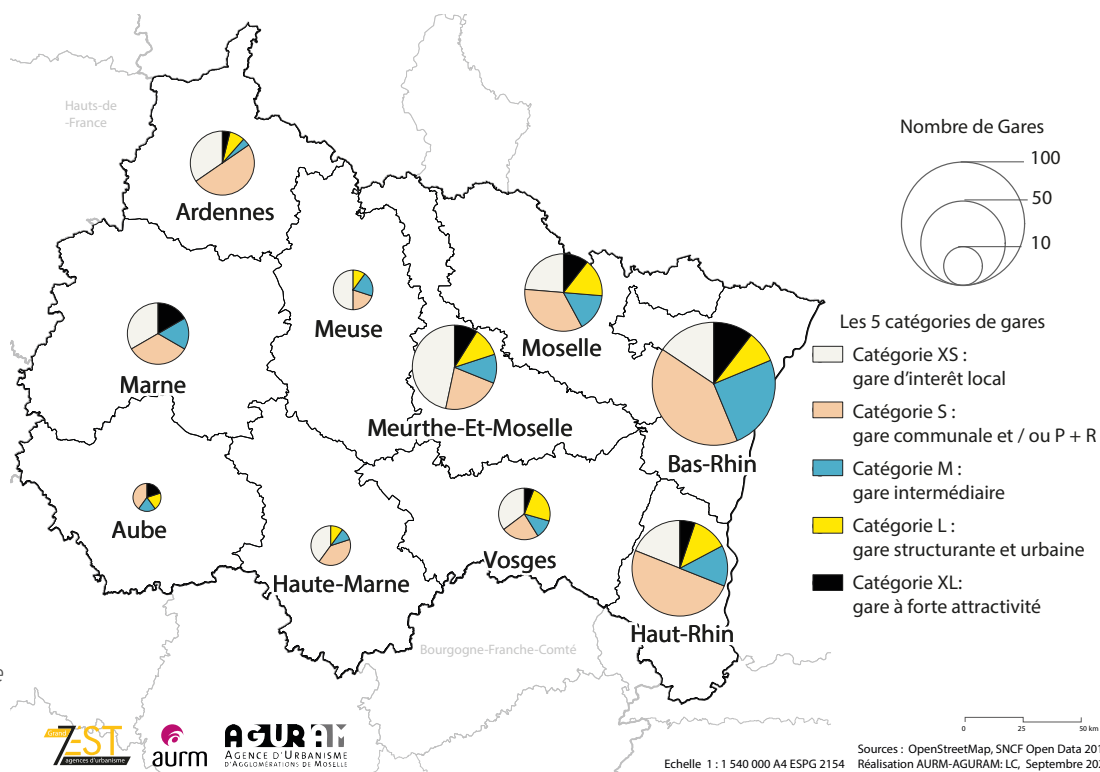
Les gares s'inscrivent dans des situations géographiques et urbaines spécifiques à chacune d'entre elles. Les 2/3 des points d'arrêt se situent dans des secteurs urbains denses à très denses (> à 1 000 habitants et emplois/km² dans un rayon de 800 m) et 1/3 en zone peu à moyennement dense (< à 1 000 habitants et emplois/km² dans un rayon de 800 m).

Elles peuvent se situer dans des contextes institutionnels différents : autorité organisatrice des mobilités, EPCI prenant en main la question des gares, etc. Les territoires peuvent avoir des projets de développement/de renouvellement urbain, inscrire des ambitions transport et de projets dans le cadre de leur SCoT, PLU, etc.

C'est pourquoi, les recommandations d'aménagement, au-delà de la simple catégorisation, doivent prendre en compte au mieux les enjeux d'aménagement du territoire et les réalités locales.

Cf. annexes p73 pour la classification des 350 gares de la Région Grand Est.

La répartition par catégorie (en %) et par département des gares de la Région Grand Est - Situation 2020



La répartition par catégorie (en %) et par département des gares de la Région Grand Est - Situation 2020

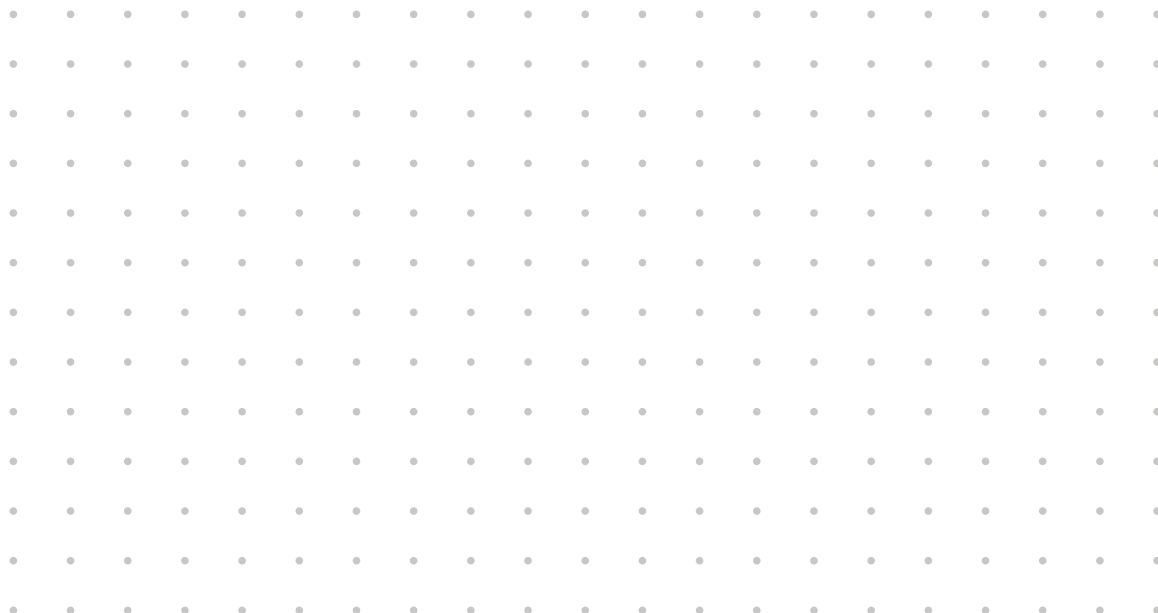
3

LE MONTAGE PARTENARIAL ET FINANCIER



L'ESSENTIEL

- De nombreuses **sources de cofinancements potentielles** existent pour l'ensemble des dimensions du projet gare.
- Le montage d'un **partenariat technique et financier large** doit être organisé dès les premières étapes de réflexion du projet.



#VOUS CHERCHEZ UN ACCOMPAGNEMENT FINANCIER ? VOTRE PROJET PEUT BÉNÉFICIER D'AIDES...

DIRIGE

La Région Grand Est souhaite renforcer l'attractivité des gares et de leurs abords et plus largement des réseaux de transport collectif dans le Grand Est, au travers de DIRIGE (Dispositif d'Intervention Régional d'Intermodalité Grand Est), permettant de cofinancer :

- le développement de l'intermodalité, en partenariat avec les autres collectivités (amélioration des cheminements modes doux et de l'accessibilité PMR des arrêts de transport collectif, développement des capacités de stationnement voitures et vélos) ;
- la modernisation des bâtiments en gare (rénovation, démolition, création, réouverture de points d'arrêt).

Le principe d'intervention de la Région Grand Est, pour le développement de l'intermodalité, au titre de DIRIGE, prévoit un financement à hauteur de 50 % du reste à charge du porteur de projet, plafonné à un montant modulé selon la fréquentation et le type des points d'arrêt.

> En savoir plus :

<https://www.grandest.fr/vos-aides-regionales/dispositif-d-intervention-regionale-d-intermodalite-grand>

DETR - DOTATION D'ÉQUIPEMENT DES TERRITOIRES RURAUX

Les dotations sont attribuées par l'État (préfectures) sous forme de subventions en vue de la réalisation d'investissements, ainsi que de projets dans le domaine économique, social, environnemental et touristique, ou favorisant le développement ou le maintien des services publics en milieu rural.

> En savoir plus :

<https://www.collectivites-locales.gouv.fr/dotation-dequipement-des-territoires-ruraux-detr>

DSIL - DOTATION DE SOUTIEN À L'INVESTISSEMENT LOCAL

La DSIL est attribuée par l'État (préfecture) et a vocation à financer plusieurs catégories d'opérations, dont notamment le développement d'infrastructures en faveur de la mobilité (hors voiries) et la mise aux normes et la sécurisation des équipements publics, uniquement pour les projets pourvus d'un agenda d'accessibilité programmée (AD'AP) ou d'un plan d'accès de la voirie et des espaces publics (PAVE).

Dans le cadre des contrats de ruralité signés avec l'État en 2017, sont également finançables les opérations favorisant l'accessibilité des services publics.

D'autres modalités d'accès sont possibles pour les collectivités engagées dans le programme « Action Cœur de ville ».

> En savoir plus :

www.prefectures-regions.gouv.fr/grand-est/Actualites/Amenagement-et-infrastructures-du-territoire/Le-soutien-de-l-Etat-a-l-investissement-des-collectivites-en-2019-dans-le-Grand-Est

ALVÉOLE

Grâce au mécanisme des Certificats d'économies d'énergie, géré et encadré par l'État, le programme Alvéole a pour ambition d'accélérer la création de places de stationnement vélo et d'accompagner le changement de comportement avec un large panel d'actions de sensibilisation à l'écomobilité. Le programme vise la création de 30 000 places de stationnement vélo et l'accompagnement de 18 500 usagers.

BANQUE DES TERRITOIRES

Elle propose, avec Mobi prêt, des prêts dédiés aux projets de modernisation d'infrastructures de transport et au développement des mobilités innovantes. Tous types d'opérations concourant à l'amélioration des mobilités du quotidien peuvent ainsi être financés.

> En savoir plus :

www.banquedesterritoires.fr/mobi-pret

ORT - OPÉRATION DE REVITALISATION DES TERRITOIRES

Créée par la loi portant sur l'évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (Élan) du 23 novembre 2018, l'ORT est un outil nouveau à disposition des collectivités locales pour porter et mettre en œuvre un projet de territoire dans les domaines urbain, économique et social, pour lutter prioritairement contre la dévitalisation des centres-villes. Selon le contexte, le périmètre peut être élargi au quartier gare.

> En savoir plus :

www.cohesion-territoires.gouv.fr/operation-de-revitalisation-de-territoire-ort



EPF – ÉTABLISSEMENT PUBLIC FONCIER

Le métier des EPF consiste à acquérir des terrains, en vue de leur aménagement, par un tiers chargé de la construction de logements, de nouveaux quartiers ou encore d'équipements publics, etc. Cette acquisition stratégique s'appelle le portage de terrains.

> En savoir plus :

www.cohesion-territoires.gouv.fr/les-etablissements-publics-fonciers-epf

1 001 GARES

Porté par SNCF Gares & Connexions, cet appel à projets invite à réinventer les gares en y implantant des activités, services ou associations à vocation locale et à soutenir ainsi le développement économique local. Le programme « 1001 Gares » a ainsi pour ambition de mettre à disposition des mètres carrés vides dans les petites et moyennes gares afin d'y implanter des projets innovants.

> En savoir plus :

<https://www.sncf.com/fr/reseau-expertises/1001-gares-participez-notre-appel-projets>

COOPÉRATION FRANCO-LUXEMBOURGEOISE

Il s'agit d'un accord, entre le gouvernement de la République française et le gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg, relatif au renforcement de la coopération en matière de transports

transfrontaliers
Signé à Paris le 20 mars 2018, cet accord prévoit (article 2 de l'annexe) que les parties veillent à

favoriser la construction de parkings-relais à proximité des gares pour faciliter le rabattement des travailleurs frontaliers, en particulier pour les gares de Longwy, Thionville, Hettange-Grande, Uckange et Maizières-lès-Metz.

Certains projets ici nommément cités (Longwy) ont ainsi d'ores et déjà bénéficié d'un financement par le gouvernement du Luxembourg.

Pour autant, la liste n'est pas nécessairement exhaustive et l'accord est conclu pour une durée indéterminée. Il convient donc aux porteurs de projet sur des lignes transfrontalières de se rapprocher des Préfectures de Moselle et de Meurthe-et-Moselle à ce sujet.

> En savoir plus :

<https://www.collectivites-locales.gouv.fr/dotation-dequipement-des-territoires-ruraux-det>

FNADT

Le Fonds national d'aménagement et de développement du territoire (FNADT) apporte le soutien de l'État, à l'échelon régional, en investissement comme en fonctionnement, aux actions qui concourent à mettre en œuvre les choix stratégiques de la politique d'aménagement du territoire.

> En savoir plus :

www.prefectures-regions.gouv.fr/grand-est/Region-et-institutions/L-action-de-l-etat/Amenagement-et-infrastructures-du-territoire/FNADT-Fonds-National-d-Amenagement-et-de-Developpement-du-Territoire

CONSEIL DÉPARTEMENTAL

Les départements peuvent participer au financement du projet, en particulier pour ce qui concerne la voirie relevant de sa compétence. En outre, de nombreux départements disposent d'une agence technique à même de proposer un soutien technique au porteur de projet.

AGGLOPROGRAMM BASEL

Neuf autorités régionales d'Allemagne, de France et de Suisse se sont unies au sein de l'association Agglo Basel afin de promouvoir conjointement le développement durable et intégral du paysage, des espaces urbanisés, ainsi que des infrastructures de transport au-delà des frontières.

Le projet d'agglomération de Bâle rassemble toutes les planifications dans un paquet de mesures qui est soumis par Agglo Basel tous les quatre ans à la Confédération en vue d'un cofinancement.

L'Agglo Programme peut cofinancer des projets d'aménagement des gares situées dans Saint-Louis Agglomération.

> En savoir plus :

www.agglobasel.org/bienvenu.html

&

www.aggloprogramm.org



#QUELLES STRATÉGIES ?

TROUVER DES PARTENAIRES AU-DELÀ DE LA COMMUNE

Mener à bien un projet d'aménagement de gare implique la mise en place de partenariats techniques et financiers. Par exemple :

- un financement multipartite, a minima entre le porteur de projet (commune, EPCI ou AOM) et la Région (programme DIRIGE) ;
- un conventionnement, ou une contractualisation entre les différents financeurs et parties prenantes impliquées (SNCF, etc.) ;
- une délibération en conseil communal ou communautaire pour chaque convention, voire une délibération de sollicitation des financeurs, en particulier pour les programmes nationaux ou européens de financement sur dossier : Feder, DETR, etc.

UNE COMPLEXITÉ ALLANT CRESCENDO AVEC LA TAILLE DE LA GARE

La complexité du montage de dossier et de la gouvernance va croissante avec le nombre de financeurs. Si les dossiers sont relativement simples pour les gares d'intérêt local et les gares communales et/ou de rabattement, il peut être judicieux de faire appel à une aide extérieure (AMO) pour les dossiers complexes.

L'ENJEU DE LA COMPÉTENCE GARE DES EPCI

Les EPCI peuvent prendre la compétence d'aménagement des gares. Cela a plusieurs avantages, notamment lorsqu'il y a plusieurs projets d'aménagement de gares sur le territoire de l'intercommunalité :

- conventionnement et montage financier facilités ;
- économie d'échelle dans la phase étude et réalisation ;
- dialogue plus fluide avec les partenaires ;
- etc.

À consulter dès les premières phases de réflexion du projet

beta.gouv.fr/startups/aides-territoires.html

Guichet unique de l'État très exhaustif et régulièrement actualisé (AMI, etc.) présentant les aides potentielles de financement.

www.grandest.fr/aides

Guichet présentant les derniers appels à projets Grand Est et l'ensemble des aides régionales.

www.grandest.fr/vos-aides-regionales/dispositif-d'intervention-regional-d'intermodalite-grand

Dispositif d'intervention régional d'intermodalité Grand Est (DIRIGE).

En cas de questions, vous disposez de deux possibilités afin d'identifier l'interlocuteur privilégié qui pourra vous renseigner sur les modalités pratiques du dispositif DIRIGE :

- l'Agence territoriale de la Région Grand Est du ressort territorial du projet ;
- la Direction des Transports et de la Mobilité via l'adresse transports@grandest.fr

#DES DISPOSITIFS PERMETTANT DE FINANCER LES TROIS DIMENSIONS

Récapitulatif des aides et répartition suivant les dimensions (liste non exhaustive) //

Dispositif/organisme	Dimension 2 : mobilité	Dimension 3 : développement urbain	Dimension 4 : services	Remarques
État et collectivités				
Région Grand Est : DIRIGE	X			
Région Grand Est : aides régionales & appels à projets		X	X	De très nombreuses aides/appels à projets réactualisés en continu
EPCI	X	X	X	Selon compétences et ambitions
AOM (si distinct de l'EPCI)	X			
État : FNADT	X	X	X	
État : DSIL	X			
État : DETR			X	
Établissements publics				
Banque des Territoires	Mobi prêt	Financement dans le cadre d'une ORT (Action Cœur de Ville, Villages d'avenir, etc.)	Financement dans le cadre d'un ORT (Action Cœur de Ville, Villages d'avenir, etc.)	
EPF	X	X	X	Portage foncier
NPRU		X	X	
Anah		Au travers d'une OPAH		
Autres partenaires et dispositifs				
Alvéole	X			
SNCF G&C : 1001 Gares		X		Mise à disposition (location) de locaux et financement des aménagements « prioritaires »
Coopération Luxembourg	X			Sont notamment concernées Longwy, Thionville, Hettange-Grande, Uckange et Maizières-lès-Metz
Agglo Basel	X			Peut concerner les gares situées dans Saint-Louis Agglomération

Nota : les investissements liés aux thématiques abordées dans la dimension 1 n'appellent pas de dispositif financier spécifique. En revanche, les travaux peuvent trouver un financement dans le cadre d'autres dispositifs, au titre de diagnostic.



De nombreuses délibérations parfois nécessaires pour conventionner

Sur les sites complexes, le financement des projets sur les différents espaces concernés peut s'envisager au travers de différents partenariats/contractualisations.

Exemple de Romilly-sur-Seine (10) :

- Parking – Maîtrise d'ouvrage de l'intercommunalité – env. 80 % de subventions, par ordre décroissant : Région (DIRIGE), Département, DETR, FEDER (financement n'existant plus que pour les aménagements de mise en accessibilité). Cette partie du projet a nécessité, pour les seules conventions multi partenariales, trois délibérations en conseil communautaires :
 - › convention EPCI – département ;
 - › convention spécifique commune – RGE ;
 - › sollicitation des financeurs (Féder, etc.).
 D'autres délibérations ont été nécessaires à l'avancée du projet : délibération d'acquisition terrains SNCF, etc.
- Parvis – Maîtrise d'ouvrage communale – env. 80 % de subventions, par ordre décroissant : DSIL, FEDER, FNADT, DETR. Là encore, plusieurs délibérations ont été nécessaires.

PARTIE B

ÉLABORER UN PROJET D'AMÉNAGEMENT DE GARE EN TROIS GRANDES ÉTAPES



L'ESSENTIEL

PREMIÈRE ÉTAPE

Catégoriser la gare

Faire le lien entre la gare et les préconisations d'aménagement

DEUXIÈME ÉTAPE

Répondre à une check-list de questions

Quelle que soit la catégorie de la gare, une liste de questions qui permet d'orienter l'élaboration du préprogramme d'aménagement

TROISIÈME ÉTAPE

Définir des principes d'aménagement

Une fiche de préconisations indiquant les principes d'aménagement pour chacune des 5 catégories de gares

FINALITÉ

Adapter le préprogramme théorique d'aménagement par la commune ou l'EPCI en fonction de la réalité du terrain guidée par la connaissance et l'expertise des porteurs de projet

PREMIÈRE ÉTAPE : QUELLE EST LA CATÉGORIE DE LA GARE ET SON POSITIONNE- MENT URBAIN ?

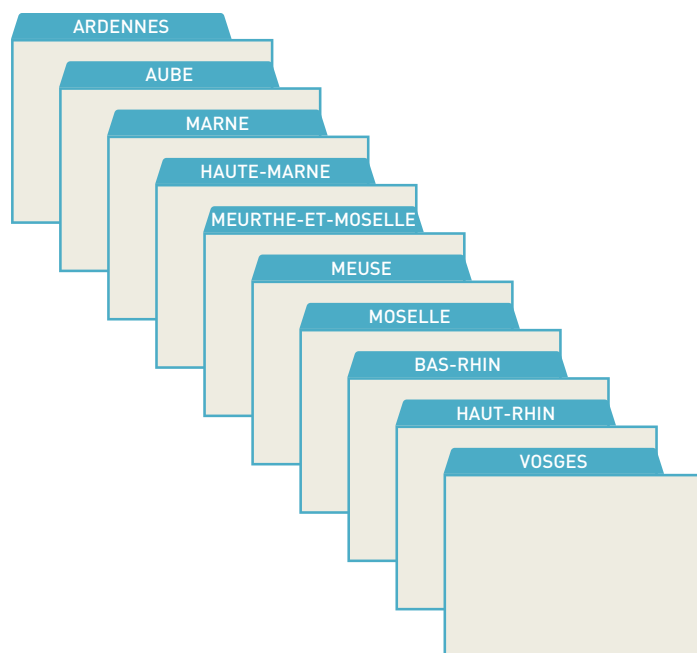
► CONSULTER LE LISTING DES GARES P73

EN ANNEXE, UN TABLEAU POUR CHAQUE DÉPARTEMENT

Les gares sont regroupées par département. Elles sont classées par ordre alphabétique dans dix tableaux.

CONTENU DES TABLEAUX

La catégorie est l'élément clé des tableaux. Les gares de catégories M, L et XL se situent uniquement dans un environnement urbain dense à très dense. Les gares de catégories XS et S peuvent se situer dans un environnement dense à très dense ou peu à moyennement dense. Pour ces deux catégories de gares, le positionnement urbain impacte le projet d'aménagement à mettre en œuvre. Les fiches de préconisations d'aménagement des gares des catégories XS et S opèrent donc cette distinction.



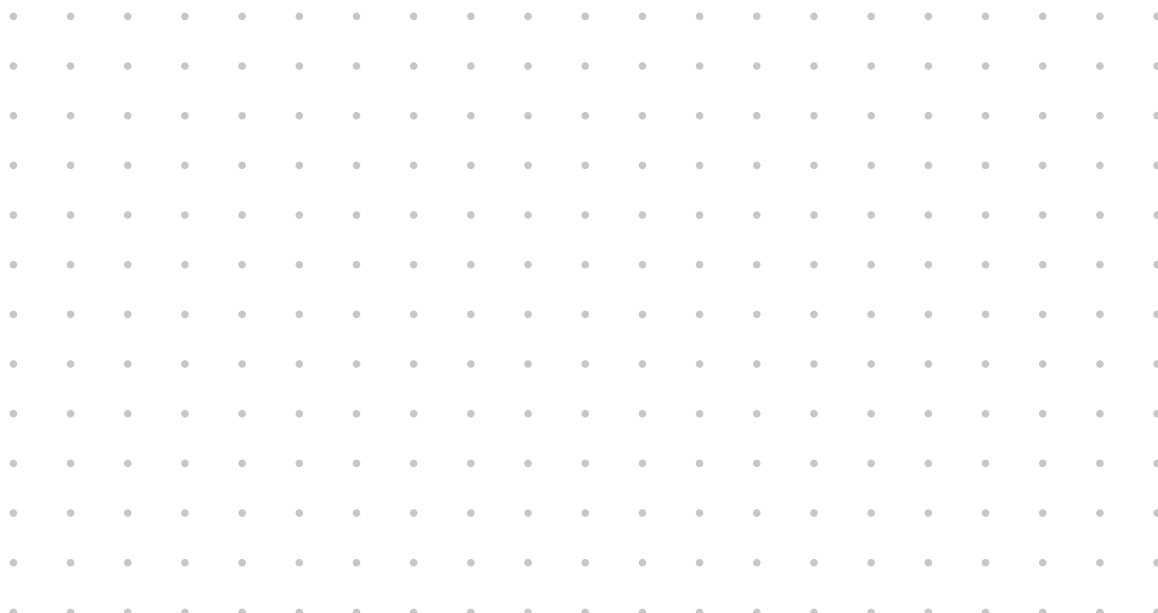
Nom de la gare	EPCI	Voyageurs 2018	Catégorie	Positionnement urbain
Anchamps	CC Ardenne, Rives de Meuse	6 979	Catégorie XS	Peu à moyennement dense
Aubrices	CC Ardenne, Rives de Meuse	9 357	Catégorie XS	Peu à moyennement dense
Bogny-sur-Meuse	CC Vallées et Plateau d'Ardenne	64 059	Catégorie S	Peu à moyennement dense
Carignan	CC des Portes du Luxembourg	20 816	Catégorie S	Peu à moyennement dense
...	...	...	...	...

DEUXIÈME ÉTAPE : RÉPONDRE À UNE CHECK-LIST DE QUESTIONS



L'ESSENTIEL

- Les quatre dimensions sont analysées par **quatre check-lists de questions simples**.
- Toutes les thématiques sont abordées : contenu SCoT, PLUi, dynamique socio-économique, offre de transport, intermodalité, services en gare, etc.



#COMPRENDRE LE CONTEXTE

POUR BIEN ENGAGER LE PROJET

Lorsque émerge la volonté de mener un projet d'aménagement d'une gare et de ses abords, certains éléments de diagnostic peuvent utilement être explorés en vue de préciser les enjeux du projet.

Ces éléments, qui concernent chacune des quatre dimensions d'un projet, sont les mêmes pour toutes les catégories de gares. Les informations et mises en perspective apportées par l'analyse permettront ensuite de mieux appréhender l'élaboration du projet de gare.

Les thématiques abordées dans les quatre dimensions //////////////////////////////////////

Dimension 1 : la gare, un outil au service d'un territoire spécifique	
	• le SCoT : une vision du rôle de la gare sur un territoire élargi • PLUi et Plan de mobilité : la gare au service d'une stratégie de territoire • le projet dans son contexte géographique • un contexte propice à des coopérations ?
Dimension 2 : la gare, un outil au service de la mobilité	
	• l'offre TER › offre, accès à la gare et fréquentation › offre et valorisation foncière • l'accès piéton à la gare • le vélo • la voiture • l'offre TC et la performance de l'intermodalité › les dessertes d'opportunité › les dessertes construites • la gouvernance et les projets
Dimension 3 : la gare, support d'un développement urbain vertueux	
	• la maîtrise foncière • l'ambition urbaine du projet • la planification stratégique au service de l'ambition
Dimension 4 : la gare, un pôle de services pour le territoire	
	• les services de mobilité • les achats et démarches du quotidien • les tiers lieux en gare au service de l'économie



Le SRADDET, une vision stratégique à l'échelle régionale

Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) est un document stratégique et prospectif d'aménagement du territoire.

Le SRADDET est opposable au SCoT, PLUi, PDU qui doivent donc prendre en compte ses objectifs et ses règles. Se référer à ces documents pourrait être considéré comme suffisant, mais l'objectif 21 du SRADDET, qui vise à « consolider l'armature urbaine, moteur des territoires », donne un cadre synthétique à avoir en tête en amont d'un projet d'aménagement.

Cet objectif engage à considérer les points suivants, qui, à eux seuls, constituent un guide intéressant pour aborder les enjeux d'un projet à l'échelle de l'aire d'attraction d'une gare :

- valoriser les friches, jouer sur les densités, aménager en proximité des transports en commun, etc. (règles n° 16 et 17 : viser la sobriété foncière/optimiser le potentiel foncier mobilisable) ;
- s'intéresser au fonctionnement des territoires voisins (règle n° 20 : décliner localement l'armature urbaine) ;
- renforcer les facilités d'accès et les dessertes, mais aussi le développement économique, les pôles de formation, les services et équipements, le logement, le tissu commerçant, etc. (règle n° 21 : renforcer les polarités de l'armature urbaine) ;
- favoriser le maintien et l'implantation des activités commerciales en centres-villes/bourgs (règle n° 23 : concilier zones commerciales et vitalité des centres-villes) ;
- organiser et articuler les réseaux de transports publics locaux en cohérence avec le réseau de transport régional (règle n° 26 : articuler les transports publics localement) ;
- densifier et développer la mixité des fonctions - activité économique, télétravail, services, logements, loisirs, etc. - autour des pôles d'échanges (règle n° 27 : optimiser les pôles d'échanges).

Autant de préoccupations que l'on retrouve dans les quatre dimensions qui suivent.

> En savoir plus :

<https://www.grandest.fr/politiques-publiques/sraddet>



**Construisons
notre avenir
en Grand**

#DIMENSION 1

DOCUMENTS DE PLANIFICATION, CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE ET DE COOPÉRATION

Avant d'aborder un projet sous l'angle des aménagements de mobilité ou des aménagements urbains, il est important de comprendre le rôle et la situation de l'équipement gare et de son aire d'attraction à l'échelle supra communale : SCoT, PLUi et Plan de mobilité (ex. PDU). Dans quel environnement large la gare évolue-t-elle ? Quelles sont les éventuelles contraintes ou perspectives ? etc.

Cette compréhension permettra :

- *D'appréhender le rôle localement défini pour cet équipement, en lien avec le territoire desservi : la gare est-elle présentée comme structurante, locale, etc. ? Est-elle au service d'un pôle reconnu comme important, ou plutôt secondaire ?*
- *De cerner les perspectives ouvertes par ces documents : les documents permettent-ils d'envisager un développement à proximité de la gare, ou sur son aire d'attraction ? Le secteur est-il « à conforter » ?*
- *D'engager la réflexion sur l'ambition du projet au-delà d'une réponse technique aux besoins de mobilité : y a-t-il a priori lieu de se concentrer sur les fonctions transport du site, ou plutôt d'élargir la réflexion à des questions d'aménagements urbains ?*

LE SCOT : UNE VISION DU RÔLE DE LA GARE À L'ÉCHELLE DU GRAND TERRITOIRE

Principes généraux

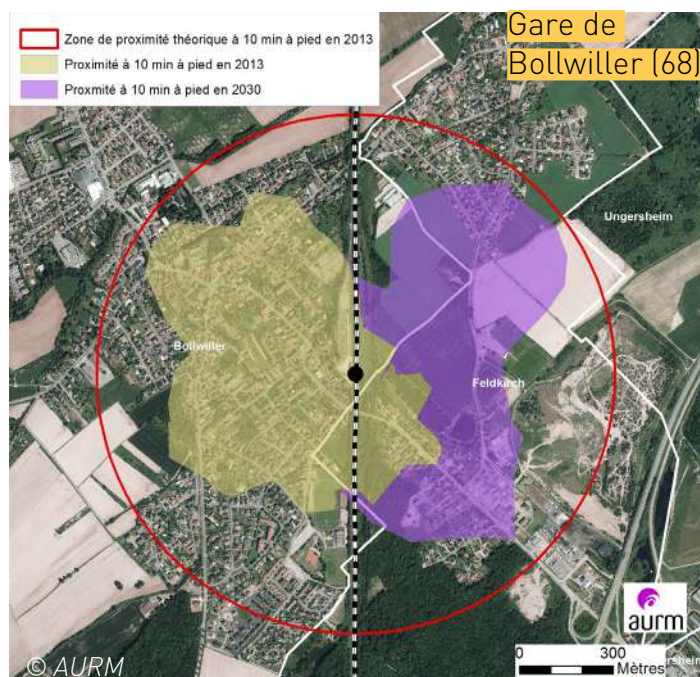
Le SCoT est un document de planification stratégique à long terme. Il sert de cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles, notamment celles centrées sur les questions d'organisation de l'espace, de l'urbanisme, de l'habitat et des transports.

Il établit un projet de territoire et des orientations d'urbanisme. Celles-ci s'imposent (lien de conformité) au PLUi ou PLU et Plan de mobilité (ex. PDU), et cadreront in fine le projet d'aménagement.

Objectifs de l'analyse

L'analyse du SCoT permet :

- d'apporter des éléments de diagnostic ; il constitue une ressource documentaire ;
- d'apporter des éléments structurants pour un projet d'aménagement puisqu'il précise parfois l'ambition partagée à l'échelle du territoire couvert pour les différentes gares qui le desservent.



La carte présente l'accès à 10 min à pied (800 m) à la gare de Bollwiller. Elle montre également le potentiel d'agrandissement de l'aire d'influence avec le prolongement du passage souterrain vers l'est mentionnée dans le SCoT de la région mulhousienne.



SCoT : DIFFÉRENTES HIÉRARCHIES POSSIBLES DE GARE

Certains SCoT présentent une hiérarchisation des gares² qui repose en général sur l'offre et/ou la fréquentation, voire sur leur rôle supposé au regard de leur aire d'attraction et/ou de l'offre de mobilité existante en rabattement/diffusion sur les équipements.

La position de la gare dans cette hiérarchisation peut aider à cibler les enjeux du projet d'aménagement, à en cerner l'ambition, voire à dégager de premiers éléments stratégiques pour le financement du projet et les partenariats à constituer :

- si la gare est « importante », cela pourra justifier de faire porter ou cofinancer le projet par l'EPCI si ce n'est pas encore le cas, ou d'élargir le cercle des partenaires mobilisables ;
- si la gare est « modeste », cela pourra constituer un argument (revitalisation, ruralité, etc.) pour mobiliser des financements autour d'un projet simple mais pertinent par les programmes nationaux : FNADT, DETR, DSIL, etc.

PLU/PLUi, PLAN DE MOBILITÉ : LA GARE AU SERVICE D'UNE STRATÉGIE DE TERRITOIRE

Principes généraux

Plus locaux que le SCoT, ces deux documents apportent une vision moins stratégique, et plus opérationnelle, en particulier pour le Plan de mobilité.

Objectifs de l'analyse

- Le Plan de mobilité (ex PDU) apporte des éléments sur la dimension 2 (la gare, un outil au service de la mobilité). Les orientations d'un Plan de mobilité peuvent justifier à elles seules un projet d'aménagement.
- Le PLUi (voire le PLU) est à mobiliser pour appréhender la dimension 3 (la gare, support d'un développement urbain vertueux), voire la dimension 4 (la gare, un pôle de services pour le territoire).

L'IMPORTANCE DU CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE

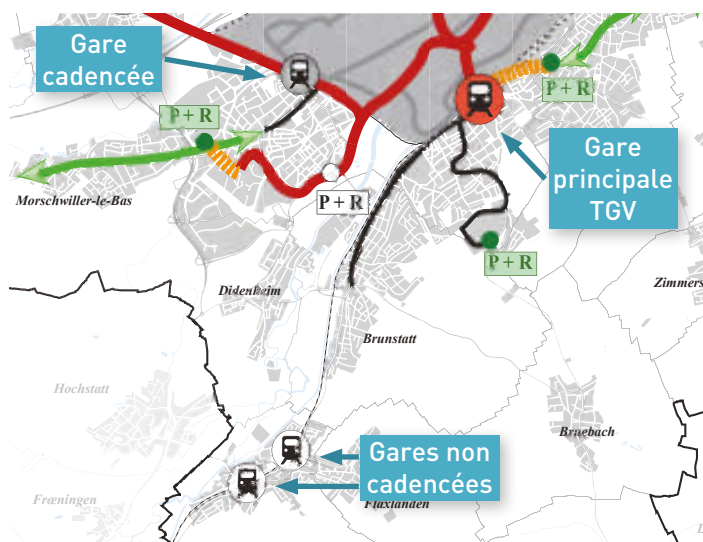
Principes généraux

Au-delà de l'offre de mobilité, c'est bien le contexte géographique de l'aire d'attraction d'une gare qui explique sa fréquentation, voire la répartition modale des déplacements en rabattement/diffusion vers et depuis le pôle d'échanges.

Trois aspects sont à considérer :

- la forme urbaine ;
- les dynamiques socio-économiques ;
- le contexte institutionnel et les coopérations qui peuvent en découler.

Le SCoT de la région mulhousienne (68) //////////////



Il opère la distinction entre la gare principale TGV, les gares TER cadencées et non-cadencées.

(source : AURM)

² Variable d'un SCoT à l'autre, cette hiérarchisation n'est valable que pour le territoire concerné. Elle définit une vision stratégique et politique. Elle ne saurait se substituer à la typologie proposée par ce guide, objectivée par plusieurs indicateurs analysés à l'échelle de la région Grand Est. Il peut être intéressant de croiser les deux catégorisations, et d'en tirer des enseignements techniques et fonctionnels pour adapter l'usage qui sera fait de ce guide.

Objectifs de l'analyse

La bonne connaissance de l'environnement de la gare permettra d'envisager :

- le fonctionnement actuel et d'en tirer des enseignements quant aux besoins auxquels le site doit répondre, ou pourrait répondre différemment pour donner suite à projet ;
- l'évolution des besoins et d'anticiper une future demande de mobilité ;
- une possible évolution des abords de la gare dans le cadre d'un projet urbain complémentaire : logements, commerces, services, etc. (cf. dimension 3 et 4) ;
- le possible engagement de coopérations avec des territoires voisins, dans une approche « gagnant-gagnant » ;
- les évolutions de desserte d'ores et déjà programmées.

Les points qui suivent sont à considérer, en tous les cas, en lien avec les enjeux de mobilité sous-jacents³.

DES COOPÉRATIONS POTENTIELLES ?

Principes généraux

À part pour les 22 métropoles françaises, la commune est l'interlocutrice légitime de la Région et de la SNCF. Certains territoires ont pourtant choisi de confier cette compétence à l'EPCI, en particulier lorsque ce dernier est également AOM.

Mais d'autres formes de coopérations inter-territoriales existent qui peuvent apporter une aide technique et financière au porteur de projet.

Objectifs de l'analyse

Autour des métropoles et à proximité des frontières internationales de la région Grand Est, certaines gares peuvent s'inscrire dans une logique d'interdépendance territoriale :

- liée à l'emploi (interdépendance d'un pôle d'emploi et du bassin de vie) ;
- ou à la politique de mobilité menée par une AOM de destination pour limiter l'entrée des véhicules individuels sur son territoire par exemple.

Pour tenir compte de cette interdépendance, certains territoires ont mis en place des approches de coopération avec leurs voisins.



EXEMPLES DE COOPÉRATION AUTOUR DES GARES

Ils restent rares et très spécifiques :

- Quelques projets ont pu bénéficier d'une subvention de l'État et du Syndicat mixte de la Multipôle Sud Lorraine dans le cadre du Contrat métropolitain État-Grand Nancy ;
- Un contrat de réciprocité lie depuis 2019 Saint-Dié-des-Vosges [88], la communauté de communes de la vallée de la Bruche [67] et l'Eurométropole de Strasbourg. Entre autres objectifs, celui de d'améliorer la desserte de la ligne TER Saint-Dié-des-Vosges-Strasbourg. Cet outil ne génère pas de soutien financier spécifique, mais permet aux signataires de bénéficier d'un soutien technique de l'ADEUS, Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise ;
- Le Luxembourg et la France ont signé en 2018 un protocole d'accord de coopération dans le domaine des transports transfrontaliers. Très demandé en Moselle et en Meurthe-et-Moselle, ce dispositif engage le Grand-Duché à financer en France des projets complémentaires des investissements réalisés au Luxembourg comme par exemple le financement d'un P+R de 600 places en gare de Longwy [54] ;
- Le grand parking de 740 places de la gare de Saint-Louis [68] a été cofinancé par le projet d'agglomération de Bâle. Il s'agit d'un processus de coopération transfrontalière pour l'aménagement du territoire et le financement des infrastructures de transport à l'échelle de l'agglomération tri nationale de Bâle.

AGGLO BASEL



³ Voir, par exemple, les questions relatives à l'offre TER dans la partie de ce chapitre consacrée à la dimension 2 pages 37-38.

QUESTIONNEMENT DIMENSION 1 - TERRITOIRE

SCoT	1.1	Quels éléments de diagnostic territorial le SCoT apporte-t-il pour nourrir la réflexion ? population, emploi et dynamiques, morphologies du territoire et formes urbaines (voir ci-après), grandes données sur la mobilité, etc.
	1.2	Le SCoT renseigne-t-il sur le rôle de la gare ? gare locale, gare structurante, principale/secondaire, «petite» gare etc.
	1.3	Ce rôle permet-il d'envisager une évolution plus forte au niveau des abords de la gare ? densification de l'habitat, renforcement du commerce, développement de l'activité économique, évolution des formes urbaines, bonus de droits à construire, structuration d'un pôle d'échange, etc.
PLU/PLUi PDM	2.1	Quel rôle stratégique local pour la gare ? développement des rabattements/diffusion, pôle d'échange, etc.
	2.2	Quelle future desserte par les réseaux locaux ? transports en commun, voies cyclables, etc.
	2.3	Quel développement des services sur le territoire ? autopartage, électromobilité, vélo en location, etc.
	2.4	Quels projets urbains sont-ils prévus autour de la gare ? aspects quantitatifs et qualitatifs
Contexte géographique	3.1	Quelles formes urbaines dans un rayon de 800 m ⁴ autour de la gare, à l'échelle de la commune, voire de l'aire d'attraction ? espaces ruraux/habitats isolés, quartiers pavillonnaires, quartiers de collectifs denses, centre-ville, zone économique/commerciale, etc.
	3.2	Ces formes expliquent-elles les pratiques modales pour se rendre à la gare ? transports en commun, voies cyclables, etc.
	3.3	Quelle évolution possible de l'offre de mobilité pour répondre aux contraintes de cette forme urbaine ? favoriser le stationnement vélo et la marche, voire les TC au dépend de la voiture, consommatrice d'espace ?
	3.4	Quelle organisation urbaine pourrait permettre de faire évoluer ces pratiques vers des formes de mobilité plus durables ? densité, proximité, population diffuse, etc.
	3.5	Quelle est la dynamique démographique et en termes d'emplois au cours des 10 dernières années à l'échelle la commune gare, de son EPCI et du territoire accessible par le TER ? répartition de la population sur la commune et l'aire d'attractivité, répartition de l'emploi dans la zone d'emploi, impact sur la demande de mobilité domicile-travail et domicile-études, etc.
	3.6	Certains grands projets, ou dynamiques plus diffuses, sont-elles susceptibles d'impacter à court ou moyen terme la demande de mobilité ? nouveaux quartiers d'habitat, nouvelles zones d'activité, établissements scolaires, etc.
	3.7	Quelles dynamiques commerciales sur le territoire ? place du quartier gare dans l'environnement commercial du secteur, potentiel ou risque de concurrence avec d'autres secteurs, etc.
	3.8	La gare et ses abords constituent-ils un espace à enjeu d'un point de vue urbain et foncier ? disponibilité de friches, reconversion de bâtiments, etc.
	3.9	La gare et ses abords constituent-ils un pôle de développement à conforter ou redynamiser ? quartier dégradé, vacance de l'habitat et du commerce, etc.
Coopérations potentielles	4.1	Au regard du contexte, l'EPCI serait-il un porteur de projet à privilégier en lieu et place de la commune ? répartition de la population sur la commune et l'EPCI, dynamiques démographiques, lieu de domicile (ou de travail pour les gares de diffusion) des usagers, répartition des compétences, etc.
	4.2	Existe-t-il de fortes interdépendances sur le marché de l'emploi à l'échelle de la ligne TER ? nombre de navetteurs domicile-travail entre le territoire de la gare et le territoire d'origine ou de destination des usagers, etc.
	4.3	Le territoire de destination des usagers (métropoles ou territoires transfrontaliers, Suisse et Luxembourg au premier chef) déploie-t-il une stratégie de mobilité dont la portée impacte le territoire de la gare ? logique de bassin d'emploi, politique de limitation de l'accès en voiture au centre urbain de destination, création de zone à faibles émissions, etc.
	4.4	Un territoire de destination (Eurométropole de Strasbourg, Luxembourg, Basel par ex.) développe-t-il une politique de coopération avec les territoires voisins ? réflexions partagées, cofinancement d'aménagements, assistance technique, etc.

⁴ Aire de rabattement/diffusion fonctionnelle pour les déplacements à pied.

#DIMENSION 2

OFFRE TER, ACCÈS ET INTERMODALITÉ, GOUVERNANCE

Les points qui seront abordés ci-après doivent aider à faire le diagnostic de la situation actuelle d'une gare ou d'un PEM pour tout ce qui concerne les services et aménagements en lien avec la mobilité, ne relevant pas uniquement de la compétence de la SNCF (Mobilités/Réseau/Gares & Connexions : bâtiments voyageurs, quais, information et billetterie) : quelle est l'offre de déplacement en rabattement/diffusion sur la gare, et quelle est sa capacité actuelle ou à venir (si des projets existent) à répondre à la demande ?

Ce diagnostic, parfois en partie connu « à dire d'experts » par les parties prenantes (commune, exploitants, etc.) est donc au cœur des questions qui amènent un territoire à considérer un projet d'aménagement de la gare et de ses abords.

Ce diagnostic concerne toutes les gares avec une intensité variable. Il doit permettre, avant d'engager la phase projet, de faire le point sur l'existant, et d'envisager les besoins par rapport à une situation idéale :

- offre et usages des modes de transport proposés : TER, TC, voiture et vélo (accès et stationnement) ainsi que la marche ;
- gouvernance actuelle pour ce qui concerne l'organisation de la mobilité autour de la gare (qui a la compétence TC ? la compétence stationnement ? etc.) ;
- projets des différents acteurs de la mobilité présents sur le site et à proximité.

L'IMPORTANCE DE L'OFFRE TER

Principes généraux

La consistance de l'offre TER est définie par la Région Grand Est. Pour autant, il y a bien lieu de tenir compte de celle-ci et sa possible évolution en amont d'un projet.

L'offre de desserte et de service est à considérer selon plusieurs angles :

- en lien avec les enjeux d'accès à la gare et de fréquentation ;
- en lien avec les enjeux de valorisation foncière.

Objectifs de l'analyse

Concernant l'offre, en lien avec la fréquentation du site et ses facilités d'accès, la réflexion visera quatre objectifs :

- évaluer l'attractivité de l'offre TER. Il s'agit d'anticiper une possible saturation des nouveaux aménagements à moyen, voire court terme telle qu'on l'observe en particulier sur les lignes transfrontalières ;
- évaluer la capacité des aménagements programmés à influencer l'offre TER : maintien de dessertes menacées, ou accroissement du nombre d'arrêts TER en gare, par exemple ;
- évaluer l'impact d'une possible évolution de l'offre TER sur l'attractivité de la gare, et donc sur les besoins pour ce qui concerne son accès ;
- évaluer l'impact d'une évolution de l'offre sur les gares encadrantes situées en amont et en aval sur la ligne TER sur la fréquentation de la gare, en particulier si des fermetures sont envisagées (report de trafic).

Un projet d'aménagement est aussi l'occasion d'arbitrages fonciers. En particulier, la mutation de parcelles proches de la gare (friches, bâtiments industriels, etc.) est souvent nécessaire afin d'accroître la capacité de stationnement.

Pourtant, et en lien avec les approches proposées pour la dimension 3 (La gare, support d'un développement urbain vertueux), il peut y avoir un intérêt à valoriser l'offre TER comme facteur d'attractivité résidentielle ou économique : « votre logement à 1' de la gare, et 15' du centre de la métropole ». Pour aider à la décision sur un tel arbitrage, il convient de s'assurer que l'offre TER est bien un réel facteur d'attractivité en tant que tel.



DU STATIONNEMENT OU DU LOGEMENT À PROXIMITÉ DE LA GARE ? PEUT-ÊTRE LES DEUX...

À Maizières-lès-Metz (57), l'offre TER et la demande de mobilité vers le Luxembourg et Metz sont très fortes. La demande de logement à proximité de la gare est forte, comme la demande de stationnement. La collectivité envisage donc de construire un parc en ouvrage sur une emprise limitée le long des voies. Le foncier disponible à proximité immédiate est réservé à des développements immobiliers, protégés des voies par le futur parking.

Gare de Merxheim - Parking Est (68)



Le parking de 14 places situé côté ouest de la gare a été saturé suite au cadencement TER de la ligne Mulhouse-Colmar. Pour répondre à la nouvelle demande et stopper le stationnement sauvage, un parking de 49 places a été mis en service en 2019 côté est.

PIÉTON : UNE QUESTION D'ACCÈS

Principes généraux

La marche est souvent le mode le plus utilisé pour se rendre à la gare en particulier dans les territoires densément peuplés. La performance et l'intensité des pratiques dépendent de la situation de la gare par rapport aux quartiers résidentiels alentours (distances, coupures urbaines, etc.). Elles dépendent aussi de la qualité des aménagements.

Objectifs de l'analyse

Il s'agit d'opérer un diagnostic qualitatif des accès piétons à la gare. En fonction de l'ambition du projet, ce diagnostic peut porter sur les abords immédiats de la gare, ou sur un périmètre élargi. Opérer le diagnostic sur un périmètre de 800 m autour des accès à la gare est préconisé (accessible en 10 min à pied).

VÉLO : ACCÈS ET STATIONNEMENT

Principes généraux

La pratique du vélo se développe. Le VAE connaît un véritable boom. Ce dernier est adapté aux longues distances. De plus le vélo/VAE est peu consommateur d'espace.

Objectifs de l'analyse

L'analyse visera à faire le diagnostic des facilités d'accès vélo à la gare sur un périmètre de 3000 m (10 min à vélo), voire au-delà, sous un angle qualitatif. Elle portera également sur la capacité et la qualité du stationnement vélo. Sur les sites modestes, les éléments nécessaires au diagnostic pourront, si ce n'est prévu dans le cadre d'un marché d'études, être réalisés en régie, éventuellement, là encore, avec une assistance technique : agence d'urbanisme etc.

VOITURE : PRINCIPALEMENT UNE QUESTION DE STATIONNEMENT

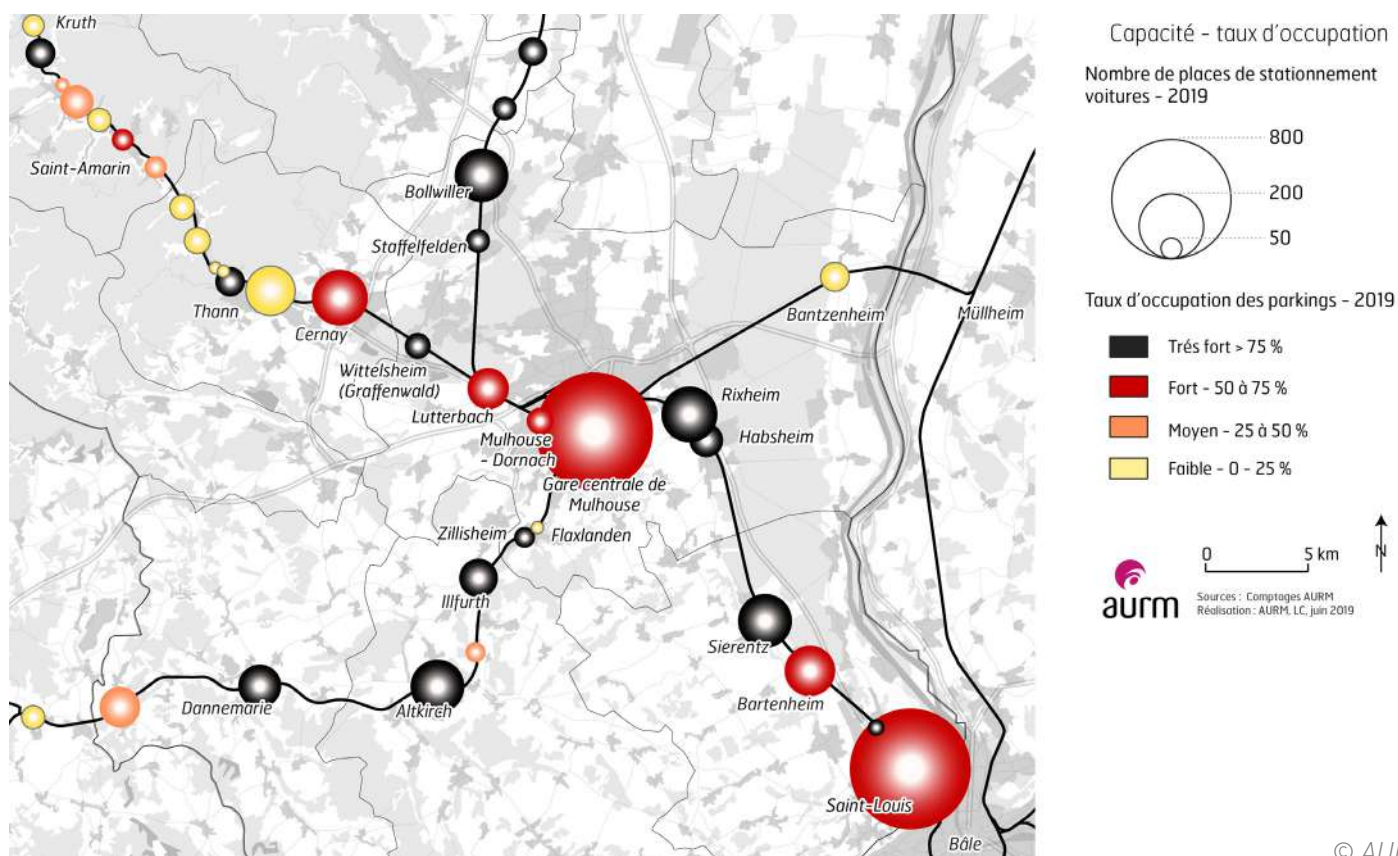
Principes généraux

Dans le cadre d'un projet de gare, la majeure partie de l'investissement est souvent réservée à la voiture. Le foncier consommé par la voiture est conséquent. Il faut compter environ 25 m² et un coût de l'ordre de 2500 € pour une place en surface et de l'ordre de 15000 € pour une place en parking en ouvrage. Il conviendra donc de favoriser et d'encourager les modes alternatifs pour accéder à la gare.

Objectifs de l'analyse

L'analyse réalisera le même diagnostic que pour le vélo : accès et stationnement.

Capacité et taux d'occupation du stationnement voiture en gare dans le sud Alsace en 2019 (68) //////////////



© AURM

Nombre de parkings voitures des gares du sud Alsace sont saturés. Les comptages des voitures et vélos stationnés, ainsi que de l'offre de stationnement, se sont déroulés hors périodes de congés scolaires, en avril 2019, le mardi ou jeudi, entre 9 h et 11 h. Ce type de relevés de terrain est facilement réalisable par un technicien de la commune ou de l'EPCI.



UNE ENQUÊTE POUR CONNAÎTRE LES PRATIQUES ?

Afin de connaître l'aire d'attraction d'une gare, l'intérêt d'une enquête auprès des voyageurs a été évoqué. Cette enquête, qui peut être réalisée en régie pour les sites les moins importants (et selon capacité financière), se concentrera sur quelques questions :

- De quelle commune venez-vous ?
- Comment êtes-vous venu à la gare : en voiture, en covoiturant, on vous a déposé », en vélo, en bus, à pied, etc.

Pour les sites plus complexes, il peut être envisagé d'ajouter, en restant le plus bref possible :

- Quelle est votre gare de destination ?
- Pour quel motif vous déplacez-vous (travail, école-études, loisirs, etc.) ?
- Vous êtes venu en voiture : où êtes-vous stationné ? etc.

L'enquête devra avoir lieu aux heures de pointe, si possible du matin (les voyageurs ont alors un peu de temps avant de prendre leur train), par exemple de 6h30 à 8h30. Une autorisation de la SNCF est nécessaire pour enquêter sur le périmètre ferroviaire. Si la configuration le permet, l'enquêteur devra privilégier l'espace public.

Un bureau d'études spécialisé pourra intervenir pour une prestation d'un budget d'environ 5 000 € lorsque le site est compact et simple (point d'accès unique, nombre de voyageurs limité, etc.).

Dans le cas où les réflexions ont pour cadre une ORT, le territoire, selon les cas et le contexte, devra trouver un financement et/ou une assistance technique.

L'OFFRE TC ET LA PERFORMANCE DE L'INTERMODALITÉ

Principes généraux

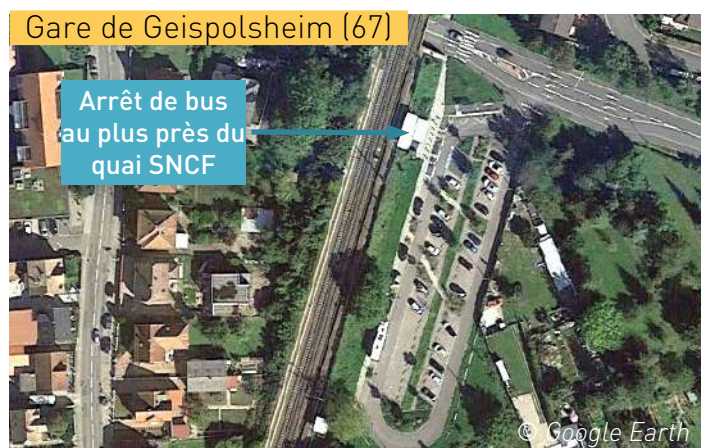
Si tous les types de gares sont potentiellement concernés, la desserte effective d'une gare par les TC reste loin d'être systématique. Deux types de dessertes existent :

- les dessertes d'opportunité : les abords de la gare constituent un point d'arrêt technique pour les cars régionaux et scolaires, du fait de l'espace disponible et de la proximité d'autres pôles générateurs de trafic (centre-bourg, établissements d'enseignement, hôpitaux, etc.). Pour autant, les pratiques intermodales sont rares, voire inexistantes parmi les usagers des TC (très peu prennent le train) ou du TER, d'autant que les horaires ne sont pas calés sur les trains. ;
- les dessertes construites : les TC, en particulier l'offre locale, régulière ou à la demande, sont au moins en partie construits (horaires et parcours) pour compléter l'offre TER. Ils permettent les rabattements/diffusions entre la gare et le territoire.

Objectifs de l'analyse

Dans les deux cas, l'offre est à recenser et la capacité du site à répondre aux besoins en toute sécurité à évaluer.

La réflexion sur l'aménagement du site est aussi le moment de questionner la performance de l'offre, et l'opportunité de la faire évoluer.



Le projet de PEM a été conçu dans sa globalité : stationnements vélos, voitures et arrêt bus CTS. Le quai et les contraintes de giration des bus ont été intégrés dès la phase amont du processus de projet.

LA GOUVERNANCE : UNE MULTIPLICITÉ D'ACTEURS

Principes généraux

Un projet d'aménagement des abords d'une gare, pour sa seule dimension mobilité, est susceptible de concerner un nombre variable de parties prenantes, à des degrés divers.

Chaque partie prenante peut avoir à gérer des enjeux et contraintes propres. Chacune est susceptible de travailler à des projets pouvant avoir un impact sur les besoins auxquels le projet d'aménagement devra répondre.

Objectifs de l'analyse

Le diagnostic sur les modes de rabattement sur la gare est l'occasion de faire le point sur les acteurs qui seront potentiellement concernés par la suite de la démarche, d'un point de vue technique et/ou financier.

C'est aussi l'occasion de faire le point sur les différents projets des différents acteurs de la mobilité :

- **les TC et leurs AOMs** : Région Grand Est, AOM locales (EPCI ou syndicats mixtes) ;
- **voirie et pistes cyclables : communes, EPCI** (en compétence directe ou via la compétence économie – sur les zones d'activités en particulier, départements et CEA) ;

Il est également nécessaire d'analyser le fonctionnement du stationnement sur voirie à proximité de la gare et dans son quartier : tarification, zone bleue, problème de saturation et de stationnement sauvage, etc.

QUESTIONNEMENT DIMENSION 2 - MOBILITÉS

Offre TER	1.1	Si une évolution de l'offre TER est prévue ou imaginable, et si la capacité de stationnement est aujourd'hui juste suffisante ou en voie de saturation, qu'en serait-il demain avec une offre densifiée ? Voir notamment si la future offre se limitera à conforter la fréquentation actuelle, ou si elle est susceptible d'entraîner une évolution importante de la fréquentation, et donc de l'offre de stationnement en rabattement/diffusion.
	1.2	Une évolution de l'offre est-elle prévue dans les gares situées en amont et aval de la ligne TER], susceptible d'avoir un impact sur la fréquentation du site ? Voir si les évolutions envisagées sont de nature à faire évoluer l'aire d'attraction de la gare, à la baisse (moins de communes en rabattement) comme à la hausse (plus de communes en rabattement).
	1.3	Actuellement, est-ce la consistance de l'offre TER ou les conditions d'accès à la gare qui expliquent la fréquentation, qu'elle soit faible ou importante ? Voir si les aménagements projetés peuvent accroître la fréquentation du TER (et donc les besoins en stationnement, rabattements TC et autres) ou si la performance de l'offre limite l'intérêt du projet à améliorer la qualité de service pour les usagers actuels. Cette question est à bien considérer autour des agglomérations et sur les lignes transfrontalières souvent bien desservies et attractives, mais dont les accès peuvent rester très contraints.
	1.4	L'offre TER actuelle ou projetée est-elle de nature à constituer un facteur d'attractivité en soi pour le développement du territoire, et des abords de la gare ? • offre TER < à 10 trains/jour : perspectives faibles, peu d'enjeux de développement urbain ; • offre TER de 10 à 30 TER/jour : perspectives modérées ; • offre TER de 30 à 50 TER/jour : perspectives fortes ; • offre TER > à 50 TER/jour : perspectives très fortes, grands enjeux de développement urbain. Performance de l'offre TER à croiser avec les enjeux socio-économiques (territoire attractif, en déclin, etc.) et les grandes orientations de planification identifiées lors du défrichage initié en dimension 1 (La gare, un outil ou service d'un territoire spécifique)
Piéton Rayon de 800 m	2.1	Quelle est la qualité des aménagements d'accès piéton à la gare ? • trottoirs (largeur, état, etc.) ; • traversée des voiries (confort, protection, etc.) ; • traversée sécurisée des voies ferrées (à niveau, passerelle et souterrains) ; • sécurité (ambiance, éclairage, etc.).
	2.2	L'organisation des cheminements piétons est-elle optimale ? Les cheminements sont-ils directs et logiques, ou poussent-ils les usagers à emprunter des « chemins de traverse » (pelouses, traversées hors passages piétons, etc.) ?
Vélo Rayon de 3 000 m	3.1	Quelle est la qualité de l'accès et du stationnement vélo ? • existence ou non d'aménagements cyclables permettant de rejoindre la gare ; • sécurité des accès pour les cycles (voiries non-dédiées) ; • qualité et état du stationnement vélos : abris vélos sécurisés ou non, bornes de recharge pour VAE, etc. ;
	3.2	Quelle est l'offre et l'utilisation du stationnement vélo ? • recensement et usage des différents types de stationnement dédiés aux vélos (arceau libre d'accès, abris vélos sécurisés, possibilité de recharge VAE, etc.). • taux d'occupation du stationnement vélo.
Voiture	4.1	Quelle est la qualité de l'accès et du stationnement voiture ? • qualité de la voirie d'accès à la gare/jalonnement ; • éloignement des espaces de stationnement voiture par rapport à la gare et sécurité et confort des cheminements piétons sur les parkings ; • aménagements spécifiques à maintenir ou développer : stationnement carte handicap, places familles (places plus larges et proches de la gare), places covoiturage, place avec prises de recharge électrique, etc. ;
	4.2	Quelle est l'offre et l'utilisation du stationnement voiture ? • recensement et évaluation de l'occupation du stationnement voiture ; • recensement et évaluation de l'occupation des places de stationnement supposées ou objectivement (enquête nécessaire) utilisées par les usagers de la gare hors des espaces dédiés (rues et parkings adjacents) ; • existence et usage d'aires de dépose-minute ; • le cas échéant, recensement et analyse de l'usage de zones de stationnement de durée différenciée (courte/longue durée) ;

TC	5.1	Les cheminements piétons entre les arrêts bus/car et la gare sont-ils adaptés ? Prendre en compte les mêmes critères que pour l'accès piéton au site, ainsi que l'information de balisage/fléchage
	5.2	Les services TC répondent-ils aux besoins ? horaires et correspondances, évolution souhaitable du réseau TC local pour accompagner l'aménagement du site et le rendre plus accessible et attractif, etc.
	5.3	Existe-t-il des « correspondances garanties » (les bus et cars attendent, par exemple l'arrivée de certains trains en retard, en particulier en soirée) ? Cela peut impliquer une occupation des quais de TC plus longue que pour une desserte habituelle, susceptible d'impacter, à la marge, le dimensionnement.
	5.4	Y-a-t-il lieu de maintenir sur le site de la gare les dessertes sans lien avec les services TER ? cars scolaires en particulier
	5.5	Y-a-t-il lieu, pour les cars, de proposer des adaptations de l'offre (horaires) pour permettre l'intermodalité avec l'offre TER ? services réguliers et scolaires
	5.6	Qui est l'AOM des services locaux ? La commune, l'EPCI/AOM, ou un syndicat mixte ?
	5.7	Cette ou ces AOM portent-elles des projets susceptibles de modifier la desserte de la gare et les besoins ? évolution de l'offre, des services, etc.
Gouvernance	6.1	Quelles voiries d'accès au site relèvent de la compétence nationale, départementale (voire de la CEA) ou communale ? Certaines voies relèvent-elle, pour une raison ou une autre, de l'EPCI : zones d'activités économiques, certains aménagements de TC en site propre, métropole, etc.) ?
	6.2	En quoi cela peut-il impacter le projet, en particulier si des évolutions sont à prévoir à court ou moyen terme ?
	6.3	Qui a la compétence pour les différents types de stationnement ? stationnement sur voirie, parking en surface ou en ouvrage, abris vélos, etc. : commune, EPCI, parkings privés (concession ou autre). Cet aspect a son importance : le stationnement constitue une part importante du budget d'investissement, mais aussi des coûts de fonctionnement.

#DIMENSION 3

MAÎTRISE FONCIÈRE, AMBITION DU PROJET URBAIN ET PLANIFICATION

Lorsque le besoin d'intervenir sur une gare et ses abords se manifeste, la question du périmètre à considérer suit de près. Le projet doit-il se concentrer sur des aménagements intermodaux et d'accès à la gare, ou doit-il être plus ambitieux et avoir une ambition de projet urbain ? La réponse appartient aux porteurs de projets et dépendra largement du contexte.

En tout état de cause, et avant de dimensionner le projet, il convient de mobiliser le PLU ou le PLUi pour voir dans quel cadre réglementaire s'inscrit le projet. Est-il compatible avec les orientations retenues par ailleurs ?

LA QUESTION DE LA MAÎTRISE FONCIÈRE ET DES PLU/PLUi

Principes généraux

Les aménagements liés à la fonction transport constituent la raison d'être d'un projet de PEM. Touchant à l'espace public, sans nécessairement avoir un impact fort sur le devenir des abords de la gare, ils constituent la toute première couche d'une approche d'urbanisme.

Objectifs de l'analyse

À cet égard, les projets d'aménagement d'un pôle d'échange sont bien souvent confrontés à deux enjeux :

- la maîtrise foncière sur les emprises concernées ;
- la faisabilité du projet au regard des documents d'urbanisme actuels (PLU ou PLUi).

Il est important d'anticiper autant que possible la prise en compte de ces enjeux dont le traitement peut s'inscrire dans le temps long au regard de la vie d'un projet, selon un calendrier dont certaines phases sont incompressibles : mesures d'expropriation ou d'acquisition, procédures de révision des documents de planification, etc.

L'AMBITION URBAINE DU PROJET

Principes généraux

Quelle que soit l'importance d'une gare, inscrire cette dernière et ses abords dans une stratégie de développement du territoire est légitime. En revanche, l'ambition portée par le projet variera selon le contexte et le type de gares : du plus modeste au plus volontariste :

- redynamiser le quartier existant s'il connaît des difficultés ;
- urbaniser quelques parcelles et combler quelques dents creuses permettant de valoriser le quartier gare ;
- ou créer un nouveau quartier dont l'attractivité reposera en grande partie sur une offre TER dense.



CONNAÎTRE LE PROPRIÉTAIRE D'UNE PARCELLE

Les fichiers fonciers sont des données issues de l'application MAJIC (Mise à jour des informations cadastrales) de la Direction générale des finances publiques. Cette base de données renferme des informations thématiques sur la propriété (publique, privée), au logement (densité, forme, vacance, etc.). À l'origine, la vocation de ces données est fiscale. La majorité des données étant déclaratives, certaines variables peuvent manquer de fiabilité.

Le système d'information compte 5 fichiers principaux :

- les propriétaires d'immeubles (FP) ;
- les propriétés bâties (FPB) ;
- les propriétés non bâties (FBNP) ;
- les propriétés diverses divisées en lots ;
- l'annuaire topographique initialisé réduit (FANTOIR).

(source : Scalen 2019)

Objectifs de l'analyse

À la réflexion sur l'accès à la gare, il y a donc lieu d'ajouter un questionnement plus général sur l'avenir souhaitable et possible de ses abords au sens large. Le travail réalisé en lien avec la dimension 1 (La gare, un outil ou service d'un territoire spécifique) peut aider à calibrer l'ambition :

- la dynamique des abords de la gare : attractivité croissante, difficultés et déshérence, etc. ;
- le potentiel de développement du territoire en lien avec l'offre ferroviaire⁵ : offre TER et perspectives de développement partagées avec la région Grand Est, réserves foncières et contraintes réglementaires, etc. ;
- la priorisation de l'usage du foncier entre les fonctions urbaines et les fonctions transport dans l'environnement immédiat de la gare (construire un parking ou des logements, par exemple).

En fonction du contexte et de la localisation de la gare par rapport aux zones urbanisées et à la fonction de ces dernières (habitat, activité, commerce, etc.), cette réflexion peut avoir pour cadre des approches variées dont certaines sont susceptibles de permettre l'accès à des aides techniques et/ou financières :

- Zone d'aménagement concertée/développement économique et/ou de l'habitat, etc. ;
- Opération de revitalisation du territoire : Action Cœur de ville, Petites Villes de demain, etc. ;
- Opération programmée d'amélioration de l'habitat, etc.

LA PLANIFICATION STRATÉGIQUE AU SERVICE DE L'AMBITION

Principes généraux

Bien souvent, l'ambition d'un projet urbain s'envisage sur le temps long. Il est donc fort possible qu'aux prémices d'un projet d'aménagement, certaines orientations stratégiques aient déjà été adoptées et traduites dans le PLU ou le PLUi, au travers du zonage ou des OAP par exemple.

Objectifs de l'analyse

Dans tous les cas, il paraît donc important de vérifier ce que ces documents permettent, en l'état : zonage et règles, bonus permis par le SCoT, etc.

Comme pour les aménagements de mobilité, il peut s'avérer nécessaire d'engager une modification du PLU/PLUi, et de tenir compte des délais d'une telle démarche, dont les procédures sont cadrées par le code de l'urbanisme.

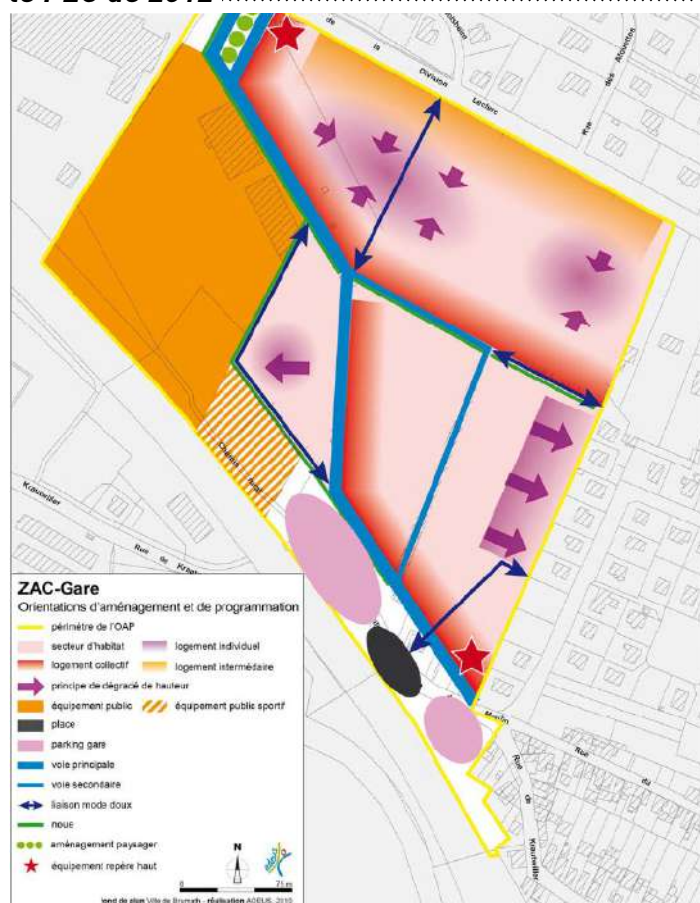
Enfin, la question de la maîtrise foncière se pose de nouveau, quoique son importance dépende de la stratégie qui sera adoptée, voire conditionne cette dernière (faire et/ou permettre de faire).

⁵ Voir à ce sujet les études menées par l'AGURAM pour le SCoTAM ou Scalen pour le SCoT sud 54.



Exemple d'analyse de recensement des potentiels fonciers et services à proximité immédiate du point d'arrêt - source Scalen

Exemple de la ZAC gare de Brumath inscrit dans le PLU de 2012



La ZAC de la gare de Brumath se situe sur d'anciens terrains industriels, à proximité de la gare. Dès 2012, le PLU de la commune a intégré la ZAC sous la forme d'une OAP.

L'objectif de la commune a été d'entamer une démarche de requalification urbaine en veillant à une gestion économe et durable des espaces.

Le quartier a commencé à voir le jour en 2018.

(source : PLU Brumath)

État d'avancement en 2020



QUESTIONNEMENT DIMENSION 3 - DÉVELOPPEMENT URBAIN

Maîtrise foncière	1.1	Qui a la maîtrise foncière des espaces susceptibles d'accueillir les aménagements d'intermodalité : parking, arrêt de bus, parvis de la gare, etc. ? SNCF, commune, particuliers ou entreprises, etc.
	1.2	Quelle est la destination des parcelles directement concernées dans les documents d'urbanisme (PLU ou PLUi) ? urbanisation prochaine possible, logements, activités, commerces, etc. : zone UA, UB, etc.
	1.3	Des préemptions, expropriations (DUP nécessaire) ou acquisitions à l'amiable des parcelles privées sont-elles nécessaires, et avec quel impact sur le calendrier et le budget du projet ? nécessité de déclaration d'utilité publique, de délibérations en conseil municipal ou communautaire, etc.
	1.4	En particulier, une acquisition ou la mise à disposition pour une longue durée (souvent 30 ou 50 ans) de parcelles appartenant à la SNCF est-elle nécessaire (via une convention d'occupation temporaire) ? tenir compte des délais inhérents aux procédures internes à la SNCF.
Ambition urbaine du projet	2.1	Quelle est la localisation de la gare dans le tissu urbain actuel ? gare isolée ou intégrée à la ville, proche ou éloignée du centre, etc.
	2.2	Une réflexion sur l'ambition urbaine du projet a-t-elle ou est-elle menée en parallèle ? groupes de travail formels ou informels, intervention de B.E. spécialisés, etc.
	2.3	Dans quelle dynamique sociale et économique des abords de la gare s'inscrivent-ils ? attractivité croissante, difficultés et déshérence, etc.
	2.4	Des démarches en cours sur la commune (ou l'EPCI) pourraient-elles être élargies au quartier gare, au bénéfice des deux approches : urbanisme/développement et mobilité ? • Zone d'aménagement concerté/lotissement, etc. • Opération de revitalisation du territoire : Action Cœur de ville, Petites Villes de demain, etc. ; • Opération programmée d'amélioration de l'habitat etc.
	2.5	Ces démarches sont-elles susceptibles d'apporter financement et soutien technique au projet d'aménagement des abords de la gare ? Voir à ce sujet les pistes de financement évoquées p19
Planification stratégique au service de l'ambition	3.1	Le zonage (zone AU en particulier) et les OAP actuelles permettent-elles d'envisager un développement urbain autour de la gare (rayon de 800 m), ou au contraire privilégient-elles plutôt le développement de secteurs éloignés ?
	3.2	Quelles sont les règles actuelles du développement à l'échelle de la commune et du quartier gare (rayon de 800 m) ? en particulier concernant les niveaux de densité (habitat) et le stationnement ?
	3.3	Si PLU en cours de révision, ou révision envisagée prochainement, la commune est-elle en mesure de prévoir la rédaction d'Opération d'Aménagement Programmé (OAP) ad hoc pour le projet ?
	3.4	Le calendrier des révisions nécessaires est-il bien pris en compte par le projet dans son état d'avancement actuel ?
	3.5	Les « coups partis » en matière d'urbanisme (aménagements en cours : logement, zones d'activité, etc.) sont-ils susceptibles d'avoir un impact positif sur l'ambition pour le quartier gare, et de conforter le projet ?
	3.6	Le SCoT ouvre-t-il droit à des bonus du fait de la présence d'une gare ? Ces bonus sont-ils encadrés (par exemple limité à une certaine distance autour de celle-ci) ?

#DIMENSION 4

SERVICES DE MOBILITÉ, DU QUOTIDIEN ET TIERS-LIEUX

Outre les services directement liés à sa fonction transport, la gare et ses abords sont aussi, traditionnellement, un lieu où se concentraient des services indirectement liés à la mobilité (services aux voyageurs : vente de titres de transport ferroviaires et TC locaux, restauration, maison de la presse, etc.) ou à la vie du quartier, parfois confortés par le flux des voyageurs : commerces, agences bancaires, etc.

De nombreuses « gares » sont des « points d'arrêt non-gérés », sans présence humaine. L'automatisation (distributeurs de titres, de snack, etc.) et la numérisation (smartphone), des services a entraîné, voire accéléré cette tendance.

Aujourd'hui, et selon le contexte (proximité d'un centre bourg, densité, etc.), c'est la pérennité même des commerces et services qui pose question dans les centres-villes et centres-bourgs, leur présence est mise à mal par la multiplication des centres commerciaux périphériques et la crise économique, voire le e-commerce.

À proximité de centralités parfois malmenées, la gare est un équipement qui peut générer des flux non-négligeables, susceptibles d'achalander des commerces et services de proximité par ailleurs mis au service de tout le territoire. Cette question est à appréhender en lien avec la Dimension 3 (la gare, support d'un développement urbain vertueux).

La capacité des abords d'une gare à accueillir et faire vivre des commerces et services est bien sûr variable selon les territoires, mais quelques questions de diagnostic sont à se poser dans tous les cas. Ce diagnostic doit toujours être fait en ayant en tête les forces et faiblesses du territoire à cet égard : les projets autour de la gare ne doivent pas affaiblir ce qui existe par ailleurs.

AUTOUR DES SERVICES DE MOBILITÉ

Principes généraux

Il ne s'agit pas ici de réinterroger le volet serviciel directement lié au TER qui reste une prérogative régionale, à savoir la disponibilité de services directement liés à l'offre TER et mis à disposition sur périmètre SNCF (quais et bâtiment voyageurs) : distribution, information, etc.

Il s'agit plutôt de faire le point sur les services susceptibles de compléter l'offre abordée dans la dimension 1 (la gare, un outil au service de la mobilité) : services existants ou à améliorer/développer.

Objectifs de l'analyse

L'ensemble des modes présents, ou dont le développement est projeté, sont à interroger sous l'angle serviciel : information de base (plans, horaires, etc.), achat de titres de transport, accès à des services

complémentaires (vélos libre-service/location, auto-partage, taxi, etc.). Il est souhaitable d'aller au-delà des constats : la disponibilité de tel ou tel service est-elle nécessaire ou réaliste au regard du contexte.

LES ACHATS ET DÉMARCHES DU QUOTIDIEN

Principes généraux

La gare étant un point de passage obligé pour ses utilisateurs, elle peut constituer un lieu de consommation de services variés, indépendants de la fonction transport.

Objectifs de l'analyse

L'analyse visera à faire le recensement des commerces et services (y compris services publics) présents aux abords immédiats de la gare, mais aussi sur la commune pour les centralités secondaires (gares intermédiaires, structurantes et urbaines,

ou gares à forte attractivité), afin de repérer à cette échelle des manques éventuels.

Ce travail n'aura de sens que dans le cadre d'une démarche volontariste dépassant le cadre de la gare et de ses abords immédiats, et en lien avec une réflexion sur le développement urbain du quartier (cf. dimension 3. La gare, support d'un développement urbain vertueux).

Une attention particulière sera apportée à ce que la réflexion n'entre pas en concurrence avec des services et commerces existant par ailleurs.

LES TIERS-LIEUX EN GARE AU SERVICE DE L'ÉCONOMIE

Principes généraux

De plus en plus, les gares disposant de locaux vacants, en théorie d'accès facile, sont considérées comme un lieu où répondre aux nouveaux besoins en matière de travail : télétravail, espaces de coworking, tiers lieux, etc.

Un projet d'aménagement est l'occasion d'ouvrir localement une réflexion à ce sujet, devenu central avec la pandémie de Covid-19.

Objectifs de l'analyse

Il s'agira d'évaluer, éventuellement avec l'assistance de professionnels, si le territoire présente un potentiel d'actifs qui pourraient trouver un avantage

à bénéficier d'un lieu de travail hors de leur domicile ou d'un lieu de travail « classique » (immeuble de bureaux), et à partir duquel ils pourront facilement accéder aux grandes agglomérations voisines au besoin.

Il s'agira aussi d'évaluer la capacité actuelle de la gare (bâtiment voyageur) et de ses abords (autres bâtiments disponibles ou à créer) à héberger un tiers-lieu de travail.



GARES, TIERS LIEUX ET ESPACES COMMERCIAUX...

Les tiers lieux sont des espaces équipés (mobiliers, salles de réunion, connexion wifi, etc.) pour permettre le travail hors du bureau, ou du domicile.

Ces lieux, prisés des indépendants et créateurs d'entreprises sont aussi attractifs pour les salariés lorsque le télétravail est possible, voire encouragé par la pandémie de Covid-19.

Ils sont désormais considérés comme un facteur d'attractivité, surtout s'ils sont accessibles. Les gares qui disposent de surfaces importantes et bien localisées ont à cet égard un potentiel identifié par SNCF Gares & Connexions dont le programme 1001 gares, a pour objectif de mettre sur le marché des espaces disponibles.

Au-delà des tiers-lieux, d'autres activités et services peuvent trouver là un local adapté.

> en savoir plus :
<https://www.1001gares.fr/>

Très attractive pour les déplacements vers le Luxembourg, la gare d'Hagondange (à gauche) et ses abords immédiats (à droite) constituent un pôle de services pour les 4 400 voyageurs quotidiens



© AGURAM



© AGURAM

QUESTIONNEMENT DIMENSION 4 - SERVICES

Offre de services de mobilité	1.1	Existe-t-il à la gare un point d'information complet sur les services de TC urbains/locaux desservant le territoire ? Plan, horaires, n° téléphone, flashcode application, point d'accueil, etc.
	1.2	Est-il possible d'acquérir un titre de transport pour ces TC ? distributeur, commerces dépositaires, accueil SNCF, etc.
	1.3	Est-il possible d'accéder à un service vélo à proximité de la gare ? VLS, location courte ou longue durée (en particulier sur les territoires touristiques), service de réparation, etc.
	1.4	Un service d'autopartage est-il disponible à proximité ?
Offre de services pour les achats du quotidien	2.1	Quels services et commerces se trouvent aujourd'hui à proximité de la gare, facilement accessibles par les usagers ? commerces (presse, alimentation, boulangerie et dépôt de pain, etc.), restauration, services à la personne, administration et agence (banque, Poste, etc.), point de livraison de colis, etc.
	2.2	Comment la fréquentation de la gare se compare-t-elle à d'autres équipements phares du territoire ? Est-ce un équipement « locomotive » de premier plan, ou plutôt secondaire ? Quelle évolution envisager ?
	2.3	Les flux générés par la gare et ses abords, voire le quartier gare élargi, constituent-ils une aire de chalandise suffisante pour permettre le développement de commerces et services en réponse aux manques identifiés ?
	2.4	Existe-t-il des manques en commerces et services sur la commune ou le quartier gare élargi ?
	2.5	Existe-t-il un risque de concurrence entre le pôle gare et d'autres pôles de service proches ou plus éloignés (centre-bourg, etc.) ? liens, complémentarités, distances, forces et faiblesses de chacun, etc.
	2.6	La réflexion pourrait-elle avoir pour cadre stratégique une ORT développée par ailleurs (centre bourg), pouvant être étendue jusqu'aux abords de la gare ?
Tiers-lieux, espace de cotravail, etc.	3.1	Existe-t-il aujourd'hui des espaces de type « tiers lieux » à proximité de la gare ? espaces de coworking/télétravail
	3.2	Y-a-t-il une volonté locale de développer de tels espaces ? en particulier concernant les niveaux de densité (habitat) et le stationnement ?
	3.3	La gare dispose-t-elle de surfaces susceptibles de fournir ce type de services ? Programme 1001 gares de SNCF Gares & Connexions
	3.4	D'autres locaux proches constituent-ils une alternative ?



TROISIÈME ÉTAPE : LES PRÉCONISATIONS D'AMÉNAGEMENT DES CINQ CATÉGORIES DE GARES



L'ESSENTIEL

- Chaque catégorie de gares fait l'objet de recommandations pour les quatre dimensions **sous la forme de fiches**.
- L'ambition de chacune des dimensions d'aménagement des gares dépend de la catégorie à laquelle elle appartient. Plus la gare **est fréquentée, plus le niveau d'ambition pourra être fort** pour l'ensemble des dimensions.
- L'existence d'un bâtiment voyageurs (en activité ou non) aura, le cas échéant, une incidence sur les projets d'aménagements du pôle gare.
- Les préconisations constituent une **boîte à outils**. Elles pourront guider, donner des points de repère pour les porteurs de projets.
- **Les préconisations, ainsi que la catégorie de la gare sont à adapter si nécessaire, à la lumière du questionnaire de la deuxième étape.**

Tableau de synthèse des préconisations

	Dimension 1 : un outil au service d'un territoire spécifique	Dimension 2 : un outil au service de la mobilité	Dimension 3 : support d'un développement urbain vertueux	Dimension 4 : un pôle de services pour le territoire
Catégorie XS : Gare d'intérêt local	Ambition +/-	Ambition + Aménagement d'accès et d'intermodalité « minimum »	Ambition + S'interroger sur le potentiel urbain à long terme	Ambition + Se saisir de l'opportunité des projets de revitalisation etc.
Catégorie S : Gare communale et/ou P+R	Ambition +/++	Ambition ++/+++ L'enjeu fort des mobilités pour les gares de rabattement	Ambition + Anticiper dès aujourd'hui une vision de développement	Ambition + Se saisir de l'opportunité de projets de revitalisation etc.
Catégorie M : Gare intermédiaire	Ambition ++	Ambition +++ Des gares proposant l'ensemble des fonctionnalités mobilité	Ambition ++ Un projet urbain envisageable à long ou à court terme	Ambition ++ La gare comme lieu de services de proximité
Catégorie L : Gare structurante et urbaine	Ambition +++	Ambition +++ La gare comme outil de déplacement stratégique	Ambition +++ S'inscrire dans une démarche de projet urbain	Ambition +++ La gare comme pôle majeur de services
Catégorie XL : Gare à forte attractivité	Ambition ++++	Ambition ++++ Une très forte ambition	Ambition ++++ Amplifier très fortement la démarche de projet urbain	Ambition ++++ La gare, un équipement à part entière dans la ville

Légende ambition : - aucune, + faible, ++ moyenne, +++ forte, ++++ très forte

#UNE PRÉSENTATION

SOUS LA FORME DE FICHES

Les préconisations des 5 catégories de gare se présentent sous la forme de fiches. Elles sont repérées par une lettre (taille) dans la suite de la publication :



Chaque fiche gare comprend :

- Un **schéma fonctionnel** :
Il présente les préconisations d'aménagement pour les quatre dimensions, ainsi que leur niveau d'ambition. La légende de ces schémas est consultable sur cette double page.
- Un **descriptif des préconisations** :
Les préconisations et les aspects de méthode sont présentés pour les dimensions 2, 3 et 4 pour les cinq catégories de gares. Pour la dimension n° 1, il faut se référer à la deuxième étape : « répondre à une check-list de questions ».

Légende du schéma fonctionnel

AMBITIONS

Aucune	—
Faible	+
Moyenne	++
Forte	+++
Très forte	++++

DIMENSION 1 : LA GARE AU SERVICE D'UN TERRITOIRE SPÉCIFIQUE

-  Se poser les bonnes questions
-  Analyse socio-démographique
-  Analyse économique
-  Analyse PLU/SCoT/PDM
-  Aides financières potentielles

DIMENSION 2 : LA GARE COMME OUTIL DE DÉPLACEMENT

> VOITURE

-  Stationnement parking en surface
-  Stationnement voiture électrique
-  Stationnement parking en ouvrage
-  Dépose minute
-  Places réservées aux covoitureurs
-  Voiture en autopartage
-  Accès routiers à la gare

> MARCHE

-  Aménagements piétons

> VÉLOS

-  Stationnement vélo - Arceau
-  Stationnement vélo - Abri sécurisé
-  Stationnement VAE - Abri sécurisé/box
-  Aménagements cyclables

> TC

-  Desserte/arrêt TC

DIMENSION 3 : LA GARE COMME SUPPORT D'UN DÉVELOPPEMENT URBAIN VERTUEUX

-  Opportunité d'un projet urbain ? Niveau d'ambition du projet urbain
-  Foncier disponible
-  Inscription projet/zone dans PLU(i)
-  Inscription PLU(i) de l'augmentation la densité de logements
-  Inscription PLU(i) équipements : commerces etc.
-  Inscription PLU(i) cheminements modes actifs
-  Étude urbaine
-  Recherche potentiel foncier
-  Projeter le devenir du quartier
-  Faire évoluer les SCoT/PLUi
-  Encadrer l'aménagement
-  Gare porte d'entrée du territoire
-  Gare 360 °
-  Entrée environnementale

DIMENSION 4 : LA GARE COMME PÔLE DE SERVICES ADAPTÉS AU TERRITOIRE

-   Horaires TER, achat titre de transport, wifi en gare
-   Retrait de colis, commerces et services, restaurants, hôtels, etc.
-   Espace de coworking
-   Banc, évènement culturel (concert, etc.), lieu touristique
- 

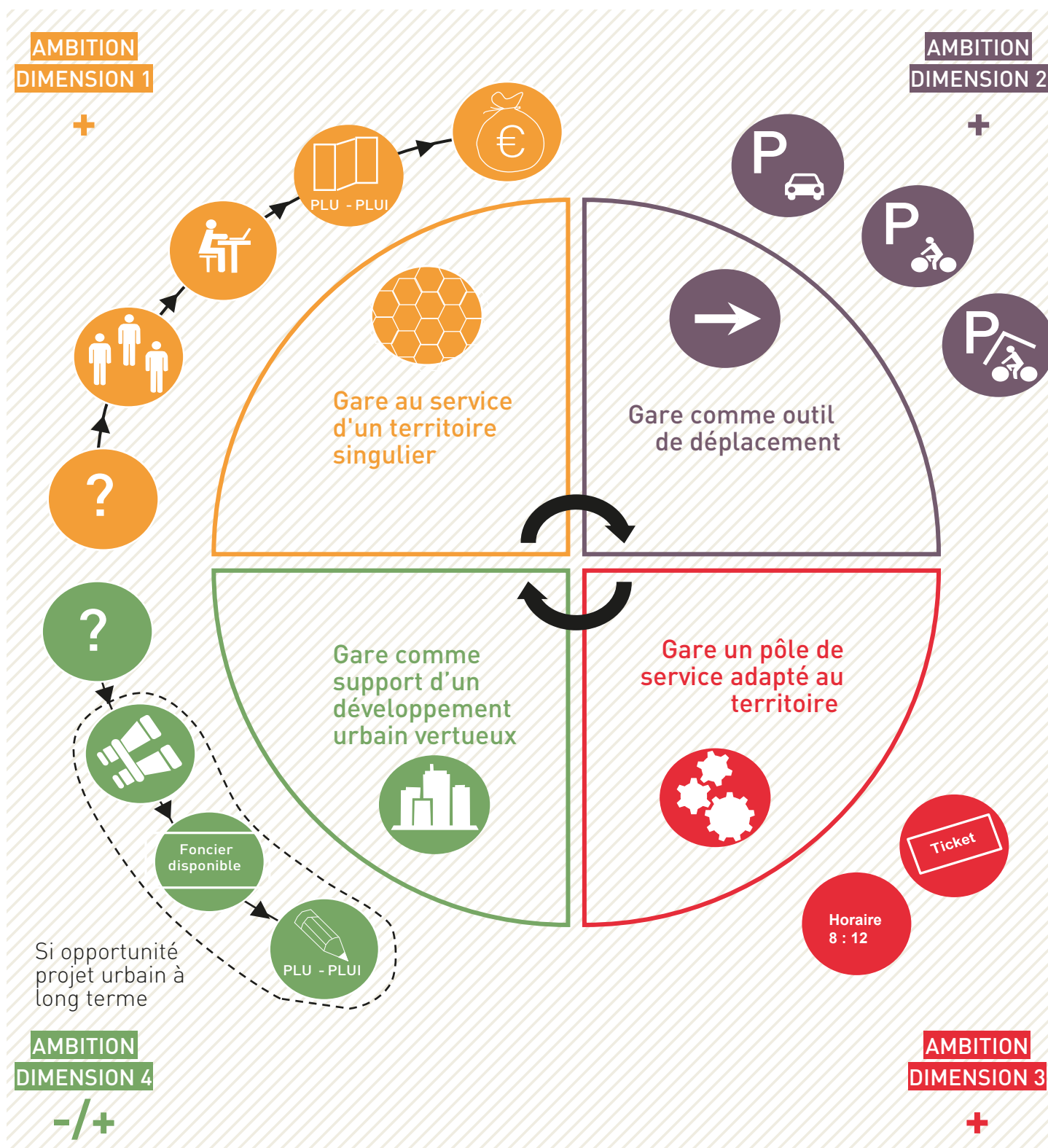
#CATÉGORIE XS

GARE D'INTÉRÊT LOCAL

< à 20 000 voyageurs/an



Schéma fonctionnel d'une gare de catégorie XS



Un rôle aujourd'hui modeste au service de la mobilité, mais un avenir à préserver.

DIMENSION 1 : GARE AU SERVICE D'UN TERRITOIRE SINGULIER

> Cf. check-list question page 32

DIMENSION 2 : DES AMÉNAGEMENTS D'INTERMODALITÉ ET D'ACCÈS « MINIMUMS »

> Gare située en secteur dense

Aménagements intermodaux aux abords de la gare :

Stationnement voiture

Stationnement longue durée	En fonction des disponibilités foncières : ~0-10 places*
PMR	2 % des places
Bornes de recharge de voitures électriques	oui : fourreaux

Stationnement vélo

Places sécurisées	~5-10 places*
Arceaux libres d'accès	~0-5 places*
Places sécurisées VAE avec bornes de recharge	Prévoir les fourreaux

L'aménagement des arceaux vélos au plus près de l'accès au quai est à recommander.

L'accès tous modes à la gare :

- Accès voiture/TC : pas d'action spécifique.
- Accès vélos et piétons : mettre en place une zone 30/zone de rencontre à proximité de la gare pour apaiser les flux de circulation.
- Accès piétons : optimiser les infrastructures en place (valorisation, rénovation des cheminements et trottoirs, reprises éventuelles du jalonnement, etc.).

> Gare située en secteur peu dense : gare de type P+R

Aménagements intermodaux aux abords de la gare :

Stationnement voiture

Stationnement longue durée	En fonction des disponibilités foncières : ~10-30 places*
PMR	2 % des places
Bornes de recharge de voitures électriques	oui : fourreaux

Stationnement vélo

Places sécurisées	~5-10 places*
Arceaux libres d'accès	~0-5 places*
Places sécurisées VAE avec bornes de recharge	Prévoir les fourreaux

L'aménagement des arceaux vélos au plus près de l'accès au quai est à recommander.

L'accès tous modes à la gare :

- Accès voiture/TC : pas d'action spécifique.
- Accès vélos et piétons : mettre en place une zone 30/zone de rencontre à proximité de la gare pour apaiser les flux de circulation.
- Accès piétons : si de l'habitat ou des activités économiques se situent à moins de 800 m, optimiser les infrastructures en place (valorisation, rénovation des cheminements et trottoirs, reprises éventuelles du jalonnement, etc.).

* Capacités de stationnement voitures et vélos présentées à titre indicatif.

DIMENSION 3 : S'INTERROGER SUR LE POTENTIEL URBAIN A LONG TERME

S'INTERROGER SUR LA CROISSANCE POTENTIELLE DE LA FRÉQUENTATION FERROVIAIRE

Les gares de catégorie XS présentent une fréquentation ne dépassant pas les 60-70 voyages/jour. Toutefois, cette fréquentation très modeste peut augmenter :

- avec une amélioration potentielle de l'offre ferroviaire de la ligne : nombre de TER, temps de parcours, matériel roulant confortable etc. ;
- et/ou avec des actions de densification urbaine dans un périmètre proche de la gare.

SE POSER LA QUESTION DE L'OPPORTUNITÉ D'UN PROJET URBAIN

Il s'agit, afin de préparer l'avenir, de construire progressivement une vision prospective de ce que pourraient être les modalités d'un développement de long terme à proximité de la gare.

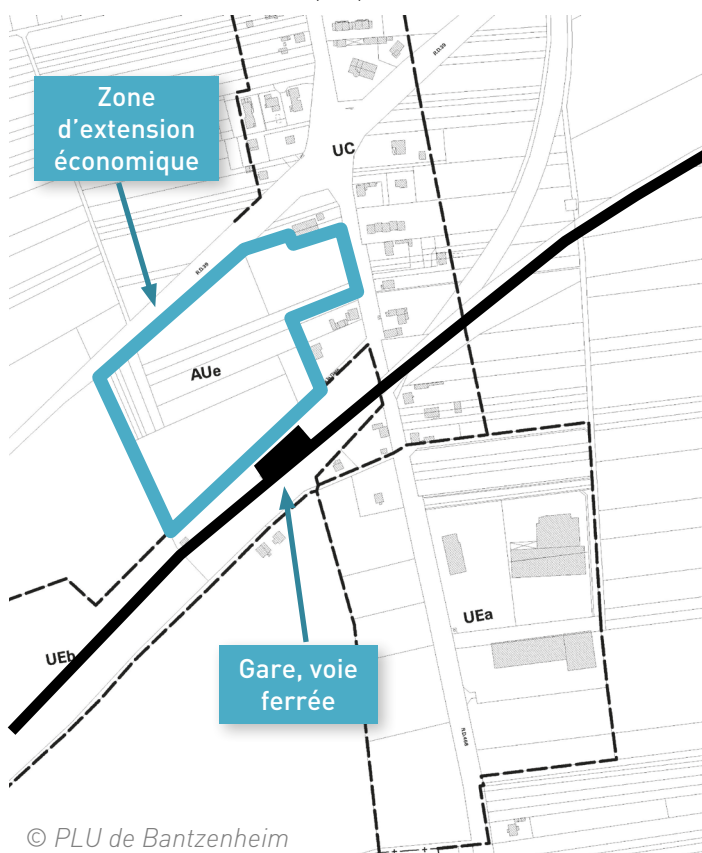
Gare située en secteur dense :
anticiper dès aujourd'hui un développement urbain vertueux à moyen/long terme :

> Pour se projeter et connaître les préconisations concernant la catégorie S et pouvant être applicables aux gares de catégorie XS dans une vision prospective, cf. p56.

Gare située en secteur peu dense :
anticiper dès aujourd'hui un développement des aménagements d'accès et d'intermodalité dans une logique de gare P+R :

> Pour se projeter et connaître les préconisations concernant la catégorie S type P+R et pouvant être applicables aux gares de catégorie XS dans une vision prospective, cf. p56.

Gare de Bantzenheim (68) //



La gare de Bantzenheim, point d'arrêt de catégorie XS, voit passer 14 TER/jour et un peu moins de 10 000 voyageurs par an. La commune a inscrit les terrains situés au nord de la gare en terrain à urbaniser à vocation économique.

DIMENSION 4 : SE SAISIR DE L'OPPORTUNITÉ DE PROJETS DE REVITALISATION COMMERCIALE, DE SERVICES, ETC.

Malgré la faible fréquentation, la gare peut, selon le contexte, s'inscrire dans un projet plus large, et constituer un pôle de développement pour des services de proximité.

Gare de Saint-Nabord (88)

Vue projet : axonométrie



© Vosges Matin

Vue projet : plan



© Vosges Matin

Le marché



© Vosges Matin

La Poste



© Vosges Matin

Malgré la dimension très modeste du point d'arrêt TER, la commune de Saint-Nabord a décidé de réaménager intégralement la place de la gare : cheminements piétons, nature etc. Elle s'inscrit au cœur de la commune. Au-delà d'un parking et d'un préau permettant la tenue du marché et d'événements, des services se sont installés ou ont été confortés : poste, coiffeur, boulangerie, restaurant, presse etc. Réaménager les espaces publics et implanter des services/commerces de proximité d'un point d'arrêt catégorie XS est donc possible.

#CATÉGORIE S

GARE COMMUNALE OU P+R

20 000 à 100 000 voyageurs/an



Schéma fonctionnel d'une gare de catégorie S



La fonction mobilité domine largement, et son organisation nécessite déjà une organisation « bien pensée ».

DIMENSION 1 : GARE AU SERVICE D'UN TERRITOIRE SINGULIER

> Cf. check-list question page 32

DIMENSION 2 : L'ENJEU FORT DES MOBILITES, NOTAMMENT POUR LES GARES DE RABATEMENT

> Gare située en secteur dense

Aménagements intermodaux aux abords de la gare :

Stationnement voiture

Stationnement longue durée	En fonction des disponibilités foncières : ~10-20 places*
PMR	2 % des places
Dépose minute	~2 places*
Bornes de recharge de voitures électriques	Prévoir les fourreaux
Places réservées aux covoitureurs	-

Stationnement vélo

Places sécurisées	Ratio max de 4 % du nbre de voyageurs/j en nbre de places sécurisées (loi LOM) ~10-45 places*
Arceaux libres d'accès	~5-15 places*
Places sécurisées VAE avec bornes de recharge	Prévoir les fourreaux

L'installation des arceaux vélo et de l'abri sécurisé dans le prolongement du parking, au plus près de l'accès au quai, est à recommander.

L'accès tous modes à la gare :

- Accès voiture/TC : pas d'action spécifique.
- Accès vélos et piétons : mettre en place une zone 30/zone de rencontre à proximité de la gare pour apaiser les flux de circulation.
- Accès piétons : optimiser les infrastructures en place (valorisation, rénovation des cheminements et trottoirs, reprises éventuelles du jalonnement, etc.).

* Capacités de stationnement voitures et vélos présentées à titre indicatif.

> Gare située en secteur peu dense : gare de type P+R

Aménagements intermodaux aux abords de la gare :

Stationnement voiture

Stationnement longue durée	En fonction des disponibilités foncières : ~30-120 places*
PMR	2 % des places
Dépose minute	~4 places*
Bornes de recharge de voitures électriques	Prévoir les fourreaux
Places réservées aux covoitureurs	Quelques places

Stationnement vélo

Places sécurisées	Ratio max de 4 % du nbre. de voyageurs / j en nbre. de places sécurisées (loi LOM). ~5-20 places *
Arceaux libres d'accès	~5 places*
Places sécurisées VAE avec bornes de recharge	Prévoir les fourreaux

Parvis de la gare :

Dans la configuration d'une gare de rabattement, le parvis est limité aux fonctions intermodales : stationnement vélo, arrêt TC etc. Il est positionné au plus près des quais.

L'accès tous modes à la gare :

- Accès voiture : création d'un jalonnement.
- Accès vélo : mettre en place une zone 30/zone de rencontre à proximité de la gare pour apaiser les flux de circulation et proposer un ou des itinéraires continus vers la gare afin de favoriser la pratique du vélo beaucoup moins consommatrice de place.
- Accès piétons : si habitat ou activité économique situés à moins de 800 m, optimiser les infrastructures en place (valorisation, rénovation des cheminements et trottoirs, reprises éventuelles du jalonnement, etc.).

DIMENSION 3 : ANTICIPER DES AUJOURD'HUI UNE VISION DE DEVELOPPEMENT

S'INTERROGER SUR LA CROISSANCE POTENTIELLE DE LA FRÉQUENTATION FERROVIAIRE À MOYEN/LONG TERME

La fréquentation des gares de catégorie S est assez réduite mais pourrait augmenter :

- avec une amélioration potentielle de l'offre ferroviaire de la ligne, etc.
- et/ou avec des actions de densification urbaine dans un périmètre proche de la gare.

ANTICIPER DÈS AUJOURD'HUI UN DÉVELOPPEMENT URBAIN OU TRANSPORT À MOYEN/LONG TERME

> Gare située en secteur dense

Au-delà de la fonction transport, le rôle urbain de la gare est à conforter. L'approche repose sur trois étapes :

Élaborer une vision prospective

Elle consiste à construire une stratégie foncière et urbaine de moyen/long terme. Elle doit préserver l'avenir : développement urbain (logements, emplois, équipements) à privilégier pour favoriser l'usage du train. Cela permet de conforter l'existence de la gare.

Inscription PLU/PLUi

Les potentiels fonciers doivent être mis en évidence et préservés dans les PLU/PLUi.

Justifier la démarche

Il s'agit d'anticiper dès aujourd'hui une souhaitable baisse de l'usage de la voiture au profit des modes alternatifs dont le TER : enjeux air, climat, énergie.

> Gare située en secteur peu dense : gare de type P+R

La gare est un équipement de mobilité dont l'aire d'attraction dépasse le simple cadre communal. En revanche, la fonction urbaine de la gare est plus limitée. Elle dépend de son positionnement par rapport au tissu urbain (économique/habitat) périphérique et de centralité.

Le projet mettra donc l'accent sur des questions d'urbanisme liées à la mobilité.

Élaborer une vision prospective :

Les enjeux fonciers sont importants mais portent uniquement sur les fonctions transports : parking voiture, vélo, arrêt car, etc. Il s'agira de privilégier l'accès à la gare à vélo, et plus particulièrement en VAE. Les bicyclettes sont économiques pour leurs usagers et peu consommatrices d'espaces pour les pistes et le stationnement.

La commune/EPCI devra programmer l'évolution de la fonction transport sur le moyen/long terme.

Inscription PLU/PLUi

Dans cette perspective, il s'agira dans un premier temps :

- d'identifier le propriétaire des terrains : SNCF réseau/mobilité, collectivités, propriétaires privés ;
- de rendre le secteur proche de la gare non constructible dans le PLU/PLUi ;
- Une fois que le projet prendra une tournure concrète, de passer les terrains d'assises des aménagements d'intermodalité en emplacements réservés. Cette inscription implique un droit de délaissement des propriétaires.

DIMENSION 4 : COMME POUR LES GARES DE LA CATEGORIE XS, SE SAISIR DE L'OPPORTUNITE DE PROJETS DE REVITALISATION COMMERCIALE, DE SERVICES, ETC.

Le point d'arrêt peut, selon le contexte, s'inscrire dans un projet plus large, et constituer un pôle de développement pour des services de proximité.

Gare de Liverdun (54)



Depuis 2020, la gare de Liverdun (Meurthe-et-Moselle) accueille un cabinet de kinésithérapie. Cette opération a été réalisée dans le cadre de la démarche « 1001 gares ».

Gare de Schweighouse-sur-Moder (67)



La gare de Schweighouse-sur-Moder a été réaménagée en 2019 avec pour objectifs :

- d'organiser les flux voitures, piétons et cyclistes et le stationnement automobiles/vélos ;
- de renvoyer une image plus positive de la gare et de ses abords.

Le projet a cherché à améliorer le fonctionnement du stationnement gare avec le stationnement du restaurant voisin. Les accès des parkings gare et du restaurant ont été réaménagés pour éviter les conflits d'usage.

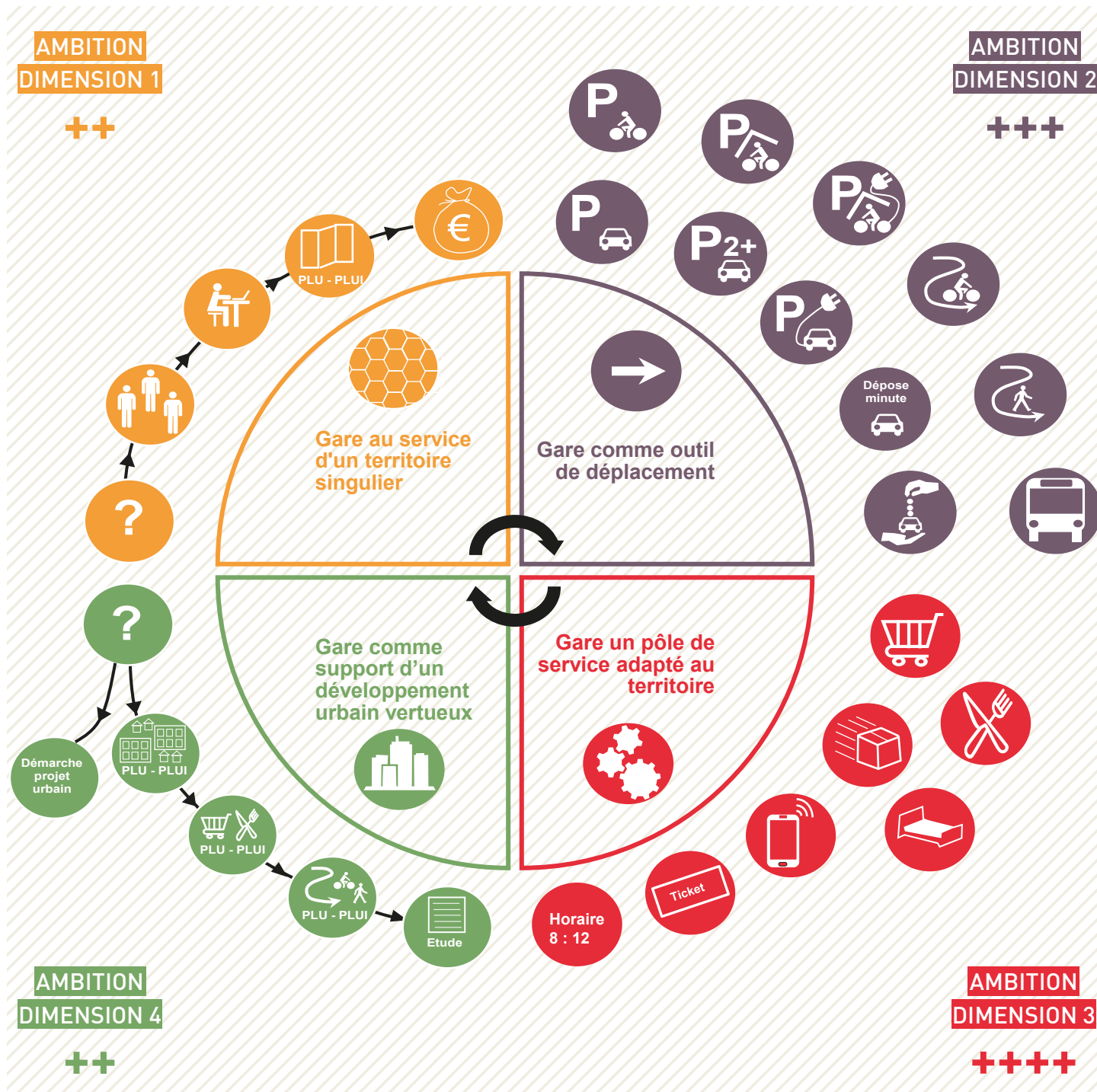
#CATÉGORIE M

GARE INTERMÉDIAIRE

100 000 à 200 000 voyageurs/an



Schéma fonctionnel d'une gare de catégorie M



Trouver le bon équilibre entre les fonctions urbaines et les fonctions transports.

DIMENSION 1 : GARE AU SERVICE D'UN TERRITOIRE SINGULIER

> Cf. check-list question page 32

DIMENSION 2 : UNE CATEGORIE DE GARE PROPOSANT L'ENSEMBLE DES FONCTIONNALITES MOBILITE

AMÉNAGEMENTS INTERMODAUX AUX ABORDS DE LA GARE

Stationnement voiture

Stationnement longue durée	En fonction des disponibilités foncières : ~40-100 places*
PMR	2 % des places
Dépose minute	~8 places*
Bornes de recharge de voitures électriques	~4 bornes*
Places réservées aux covoitureurs	Quelques places
Autopartage	1 voiture

Stationnement vélo

Places sécurisées	Ratio max de 4 % du nbre de voyageurs/j en nbre de places sécurisées (loi LOM) ~30-75 places*
Arceaux libres d'accès	~10-25 places*
Places sécurisées VAE avec bornes de recharge	À prévoir

Services mobilités en gare

Desserte TC	Arrêt car et/ou bus
Vélos en libre-service	Oui, si service existant dans la ville

Parvis de la gare :

Son aménagement doit être de qualité et permettre les déplacements tous modes en toute sécurité. Le parvis peut également être le support de certains services de la gare : terrasses de restaurants, cafés. Si c'est le cas, il doit être dimensionné en conséquence.

L'ACCÈS TOUS MODES À LA GARE

Accès voiture/TC :

1. Faire l'état des lieux des conditions d'accès routiers/TC en prenant en compte le jalonnement.
2. Adapter et sécuriser les conditions d'accès au parking voiture/TC.
3. Sur ces sites où la multiplication des contraintes s'amplifie (trafic, scolaires nombreux, présence de cars, etc.) la problématique des rayons de giration des bus/car devient centrale.

Accès vélo :

1. Faire l'état des lieux des conditions d'accès vélo : itinéraires cyclables, discontinuités, problèmes de sécurité, etc.
2. Proposer un ou des itinéraires continus vers la gare et traiter le parvis afin qu'il permette une bonne cohabitation des piétons et des vélos.

Accès piétons :

1. Faire l'état des lieux des conditions d'accès piétons : confort, sécurité, ruptures etc.
2. Proposer un ou des itinéraires continus vers la gare.

* Capacités de stationnement voitures et vélos présentées à titre indicatif.

DIMENSION 3 : UN PROJET URBAIN ENVISAGEABLE A LONG OU A COURT TERME, DEUX APPROCHES DIFFERENTES

LA DIMENSION TRANSPORT ET URBAINE

La gare est un équipement transport à l'échelle du quartier, de la commune et éventuellement des localités limitrophes.

Son rôle de polarité structurante pour le développement urbain doit être tout naturellement renforcé.

S'INTERROGER SUR L'OPPORTUNITÉ D'UN PROJET URBAIN À LONG OU À COURT TERME

Pour amorcer une démarche de projet urbain, il faut :

- inventorer le potentiel foncier pour l'intermodalité et un possible projet urbain ;
- projeter le devenir du quartier gare : équipements, fonction habitat/transport.

> Projet urbain à long terme

Il conviendra dans une démarche de projet urbain à long terme de :

- Faire évoluer les documents de planification afin :
 - > d'augmenter le niveau de densité de logements dans le quartier gare ;

- > de favoriser le logement collectif, des fonctions de services ou des équipements (commerces, administrations, salles de spectacle, etc.).
- > de flécher, lorsqu'il y a une ambition de développement urbain, les extensions urbaines à proximité de la gare.
- > de prévoir, le cas échéant les emplacements réservés dans les PLU/PLUi pour permettre l'ouverture à 360 °.

- Réaliser une étude permettant à la commune et/ou l'EPCI de disposer de grandes lignes de programme permettant, le moment venu, de répondre à des appels à projets.

> Projet urbain à court terme

Une démarche de projet urbain à court terme peut également être envisagée :

- > Pour se projeter et connaître les préconisations concernant la catégorie L pouvant être applicables aux gares de catégorie M dans une vision prospective, cf. p64 et 65.

DIMENSION 4 : LA GARE COMME LIEU DE SERVICES DE PROXIMITE

POTENTIEL DE SERVICE

La gare de catégorie M peut généralement s'inscrire dans une logique de diversification des services pour dépasser le cadre strict des services transport.

CENTRALITÉ DE PROXIMITÉ

Mobilité/transport : fonction première de la gare :

- locations de vélos, autopartage, etc. ;
- horaires d'ouverture les plus larges possibles (selon amplitude de l'offre TER) faire de la gare un lieu de vie.

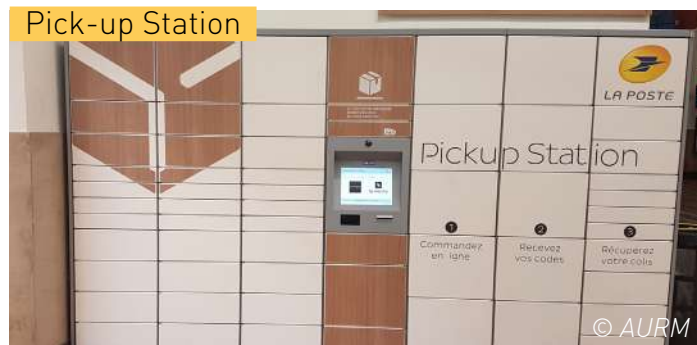
Confort des usagers des transports :

- Espaces de retrait de produits et de colis : paniers fraîcheur, points-relais, stations de livraison de colis, dépôts de pain etc.



En partenariat avec les chambres d'agriculture des différents territoires du Grand Est, l'Interprofession des fruits et légumes et les producteurs régionaux, TER Grand Est proposent aux voyageurs un service innovant tous les jeudis dans plusieurs gares de la région Grand Est : les Paniers Fraîcheur.

Pick-up Station



Lors d'un achat sur internet, le client peut choisir la livraison dans une consigne Pickup Station de la gare de son choix. Lorsque le colis est livré en gare, un email/SMS est envoyé avec le code de retrait du colis.

Lieux de services grand public :

- Commerces généralistes : restaurants, magasins d'alimentation, presses ;
- hôtellerie ;
- espace santé ;
- crèche ;
- etc.

Hubiz



Commerce de vente de journaux, presse, café en gare de Chaumont.

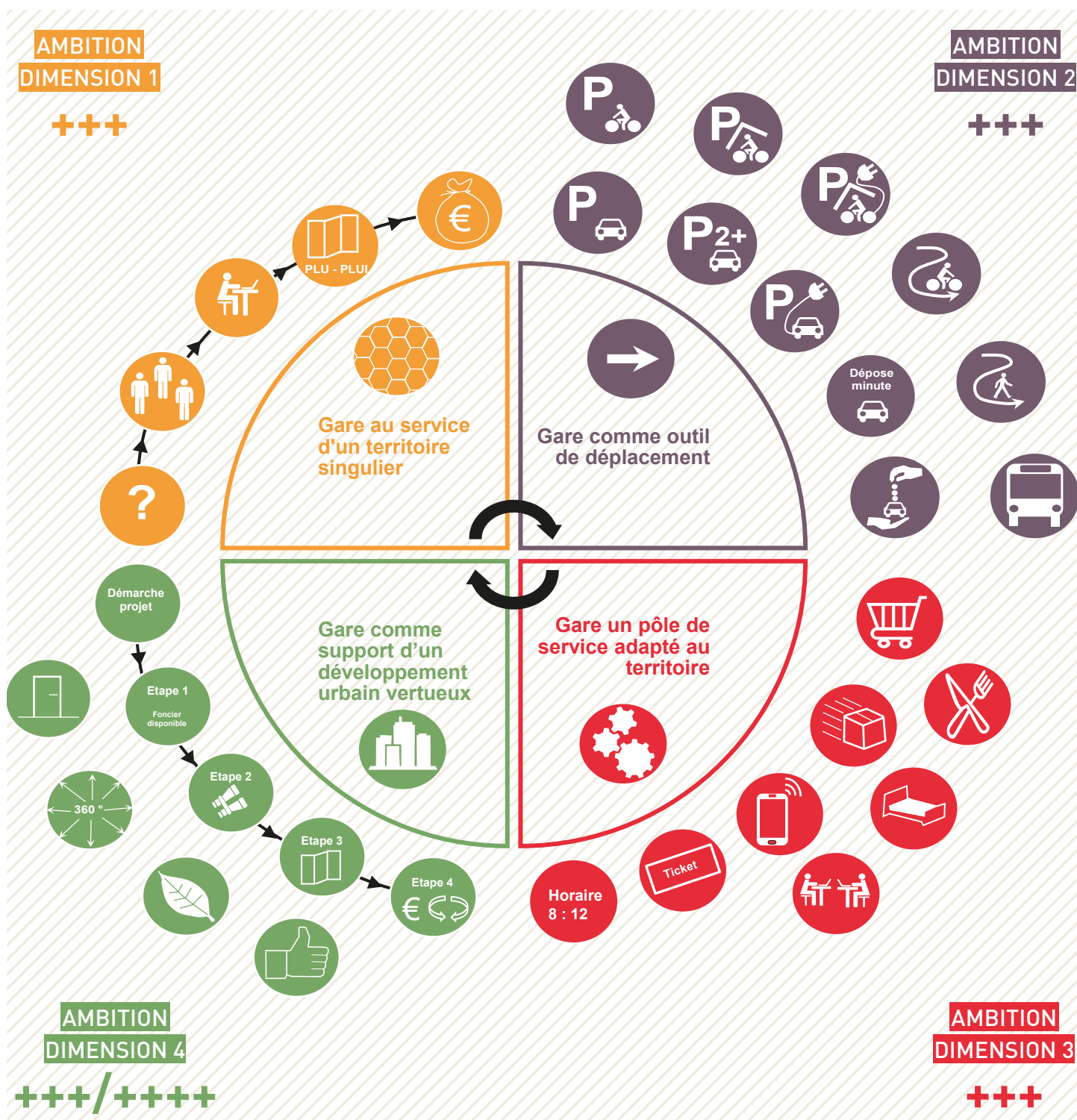
#CATÉGORIE L

GARE STRUCTURANTE ET URBAINE

200 000 à 500 000 voyageurs/an



Schéma fonctionnel d'une gare de catégorie L



Une nécessaire approche globale car toutes les dimensions prennent de l'importance.

DIMENSION 1 : GARE AU SERVICE D'UN TERRITOIRE SINGULIER

> Cf. check-list question page 32

DIMENSION 2 : LA GARE COMME OUTIL DE DEPLACEMENT STRATEGIQUE

AMÉNAGEMENTS INTERMODAUX AUX ABORDS DE LA GARE

Stationnement voiture

Stationnement longue durée	En fonction des disponibilités foncières : ~100-200 places*
PMR	2 % des places
Dépose minute	~12 places*
Bornes de recharge de voitures électriques	~6 bornes*
Places réservées aux covoitureurs	Quelques places
Autopartage	1 à 2 voitures

Stationnement vélo

Places sécurisées	Ratio max de 4 % du nbre de voyageurs/j en nbre de places sécurisées (loi LOM) ~75-150 places*
Arceaux libres d'accès	~25-50 places*
Places sécurisées VAE avec bornes de recharge	À prévoir

Services mobilités en gare

Desserte TC	Arrêt car et/ou bus
Autopartage	À prévoir
Vélos en libre-service	Oui, si service existant dans la ville

Parvis de la gare :

Le parvis et ses secteurs limitrophes sont des espaces de rencontre devant assurer la perméabilité des flux surtout pour les cyclistes et les piétons.

Les aménagements doivent être de qualité en priorisant la sécurité et la convivialité.

Au-delà des fonctions transport, le parvis de la gare doit être un espace d'animation urbaine. Les aménagements doivent renforcer l'identité de cet espace.

* Capacités de stationnement voitures et vélos présentées à titre indicatif.

L'ACCÈS TOUS MODES À LA GARE

Accès voiture/TC :

1. Faire l'état des lieux des conditions d'accès routiers/TC en prenant en compte le jalonnement.
2. Adapter et sécuriser les conditions d'accès au parking voiture/TC.
3. Sur ces sites où la multiplication des contraintes s'amplifie (trafics liés à la gare et autres motifs, scolaires nombreux, présence de cars, etc.), la problématique du bon accès des bus/autocar et de leur rayon de giration est centrale.

Accès vélo :

1. Faire l'état des lieux des conditions d'accès vélo : itinéraires cyclables, discontinuités, problèmes de sécurité etc.
2. Proposer un ou des itinéraires continus vers la gare et traiter le parvis afin qu'il permette une bonne cohabitation des piétons et des vélos.

Accès piétons :

1. Faire l'état des lieux des conditions d'accès piétons : confort, sécurité, ruptures etc.
2. Proposer un ou des itinéraires continus vers la gare : élargissement des trottoirs, ouverture de la gare des deux côtés des voies, travail qualitatif sur les espaces publics, etc.

DIMENSION 3 : S'INSCRIRE DANS UNE DEMARCHE DE PROJET URBAIN

ARTICULER DÉVELOPPEMENT URBAIN ET DÉPLACEMENTS

La gare est un équipement polarisant à l'échelle du quartier, de la commune et à l'échelle du bassin de vie. Son rôle urbain structurant peut être renforcé par une offre de services diversifiée et adaptée au contexte local.

La dimension 3 donne des éléments de méthode permettant de réaliser un projet urbain autour de la gare.

LA GARE COMME « PORTE D'ENTRÉE DANS DU TERRITOIRE »

Ouvrir la gare à 360°

- diagnostic des accès tous modes et toutes directions entre la gare et ses quartiers avoisinants ;
- résorption des effets « d'arrière gare » pour permettre au pôle de se connecter plus uniformément avec ses quartiers limitrophes, sa commune et son agglomération ;
- création d'accès ou d'ouverture à coordonner avec les opportunités foncières dont le prolongement de la traversée des voies en gare (à niveau, passerelle, souterrain).

Se déplacer facilement dans le bâtiment voyageur

- diagnostic des cheminements et recensement des difficultés de circulation ;
- résorption des points durs : accessibilité PMR, parcours les plus directs possibles.

Intégrer la gare, lieu d'échanges, aux espaces publics alentour

Les actions suivantes pourraient être engagées :

- traitement paysager et verdissement des espaces publics du parvis et des principaux accès tous modes à la gare ;
- renforcement de l'effet vitrine du bâtiment voyageur : traitement de façade, mise en lumière, etc. ;
- accompagnement des flux de voyageurs vers la gare : traitement du sol avec des matériaux adaptés, interventions artistiques, articulation avec la trame verte, bleue et brune ;
- proposer des espaces conviviaux d'attente à proximité immédiate de la gare : bancs, velums, fontaines, jeux pour les enfants, etc.

Ces actions sont à coordonner de façon fine avec les préconisations de la dimension n° 2.

Positionner la gare comme vecteur d'identité du quartier et du bassin de vie

Pour cette catégorie de gares, il peut être envisagé de renforcer l'effet vitrine et le support d'identité du quartier gare : traitement des façades, mise en lumière de certains bâtiments ferroviaires (châteaux d'eau, postes d'aiguillage, etc.).

La gare devient un pôle structurant de transport, d'accueil et de tourisme symbolique à l'échelle du bassin de vie.

Valoriser les délaissés ferroviaires avec une entrée environnementale

Les interstices des délaissés ferroviaires divers sont à traiter avec une entrée environnementale : eau, biodiversité, réduction des îlots de chaleur en végétalisant, etc.



OUTILS

- démarches « classiques » : étude diagnostic/enjeux, propositions d'orientations et réalisation ;
- concours de maîtrise d'œuvre : élaboration du programme fonctionnel par la collectivité, jury, choix du meilleur projet, phase étude et réalisation.

COMMENT BÂTIR UN PROJET URBAIN EN LIEN AVEC LA GARE ?

Étape n° 1 : inventorer le potentiel foncier pour l'intermodalité et le projet urbain

Les enjeux fonciers sont très importants à proximité de cette catégorie de gares. Le recensement et l'évaluation des opportunités foncières est la première étape d'une réflexion de projet urbain.

 en prolongement des questionnements de la dimension 1 : PLU/SCoT, projet, diagnostic, il s'agira de **recenser de façon fine le foncier disponible ou mutable autour du pôle d'échange** en s'appuyant sur les PLU/PLUi et les SCoT en vigueur.

Étape n° 2 : projeter le devenir du quartier

Le travail consiste à monter une démarche de programmation urbaine adaptée aux éléments mobilisés en étape 1.

L'approche devra donner des priorités thématiques :

- habitat/économie : fonctions génératrices de flux de la gare ;
- accueil d'équipements, nouvelles centralités à proximité de la gare ;
- mobilités en proposant des alternatives attractives à la voiture individuelle.

 étude de **programmation/faisabilité**.
L'objectif est de disposer d'un projet urbain ou tout du moins d'une stratégie pour les abords de la gare. Cette stratégie permettra de disposer d'éléments pour :

- répondre à des appels à projet urbain (ORT, plan de relance, etc.) sur lesquels une veille est à réaliser...
- ... ou lancer un concours de maîtrise d'œuvre.

Étape n° 3 : faire évoluer les PLU/PLUi/SCoT si nécessaire

Le foncier est souvent occupé. C'est pourquoi, en lien avec les ambitions affichées en étape 2, il faudra inscrire les projets dans le PLU/PLUi, renforcer les enjeux et objectif du PADD et réaliser, le moment, venu une OAP.

Étape n° 4 : encadrer l'aménagement opérationnel

Un cadre opérationnel approprié aux ambitions définies en étape n° 2 est à définir.

La forme de la procédure d'aménagement, le planning, les partenaires à associer, les cofinancements devront être calés le plus en amont possible du projet.

 • rechercher les partenaires de la démarche : Région Grand Est, Conseil départemental, EPCI, commune, SNCF, SPL, exploitant TCU, partenaires transfrontaliers (programme Interreg) etc. ;

- préparer les cahiers des charges, délibérations, conventions, protocoles, etc. ;
- être en veille par rapport aux appels à projets de l'État : Cœur de ville, ORT, plans de relance.

Une approche éclair, possible ?

La collectivité peut envisager une approche « éclair », avec ou sans aide extérieure (agence d'urbanisme, bureaux d'études) pour formaliser et définir les ambitions du projet urbain.

Organiser un atelier réunissant les élus et techniciens concernés, des acteurs socio-économiques permettrait :

- d'identifier les enjeux/les freins et les priorités thématiques ;
- de lister les acteurs à impliquer dans la démarche : SNCF, propriétaires fonciers, commerçants, etc. ;
- de recenser les données connues ou supposées mobilisables.

DIMENSION 4 : LA GARE COMME POLE MAJEUR DE SERVICES

POTENTIEL DE SERVICE

Le quartier de la gare est source d'animation et renforce l'attractivité et la diversité de ses secteurs limitrophes.

La gare et ses abords constituent un important pôle de services pour la ville, voire le bassin de vie.

CENTRALITÉ DE PROXIMITÉ

Mobilité/transport : fonction première de la gare :

- achat/validation titre de transport, affichage des horaires, location de vélos, autopartage, etc. ;
- horaires d'ouverture les plus larges possibles (selon amplitude de l'offre TER) faire de la gare un lieu de vie.

Confort des usagers des transports :

- espaces de retrait de produits et de colis : paniers fraîcheurs, points-relais, stations de livraison de colis, dépôts de pain, etc.

CENTRALITÉ MAJEURE

Travailler et échanger – une fonction d'activités tertiaires principalement :

- espaces de coworking ;
- bureaux, salles de séminaires, visio-conférences.

Lieu de services grand public – une fonction au service des usagers, habitants et employés du quartier gare :

- commerces généralistes : restaurants, magasins d'alimentation, presse ;
- hôtellerie ;
- crèche ;
- etc.

Un espace de coworking



La création d'espace de coworking dans la gare TER regroupant des salariés télétravailleurs, des indépendants, des startupeurs, permettrait de réduire les distances parcourues en voiture et contribuerait à l'animation de la gare.

Concept de café-vélo



En gare de Mutzig, le concept innovant de café/vélo vient d'être lancé dans le cadre de la démarche 1001 gares. La gare est en même temps magasin de vélo : achat, location, réparation et un café convivial. Il a été inauguré en 2020 par les présidents de la SNCF et de la Région Grand Est.



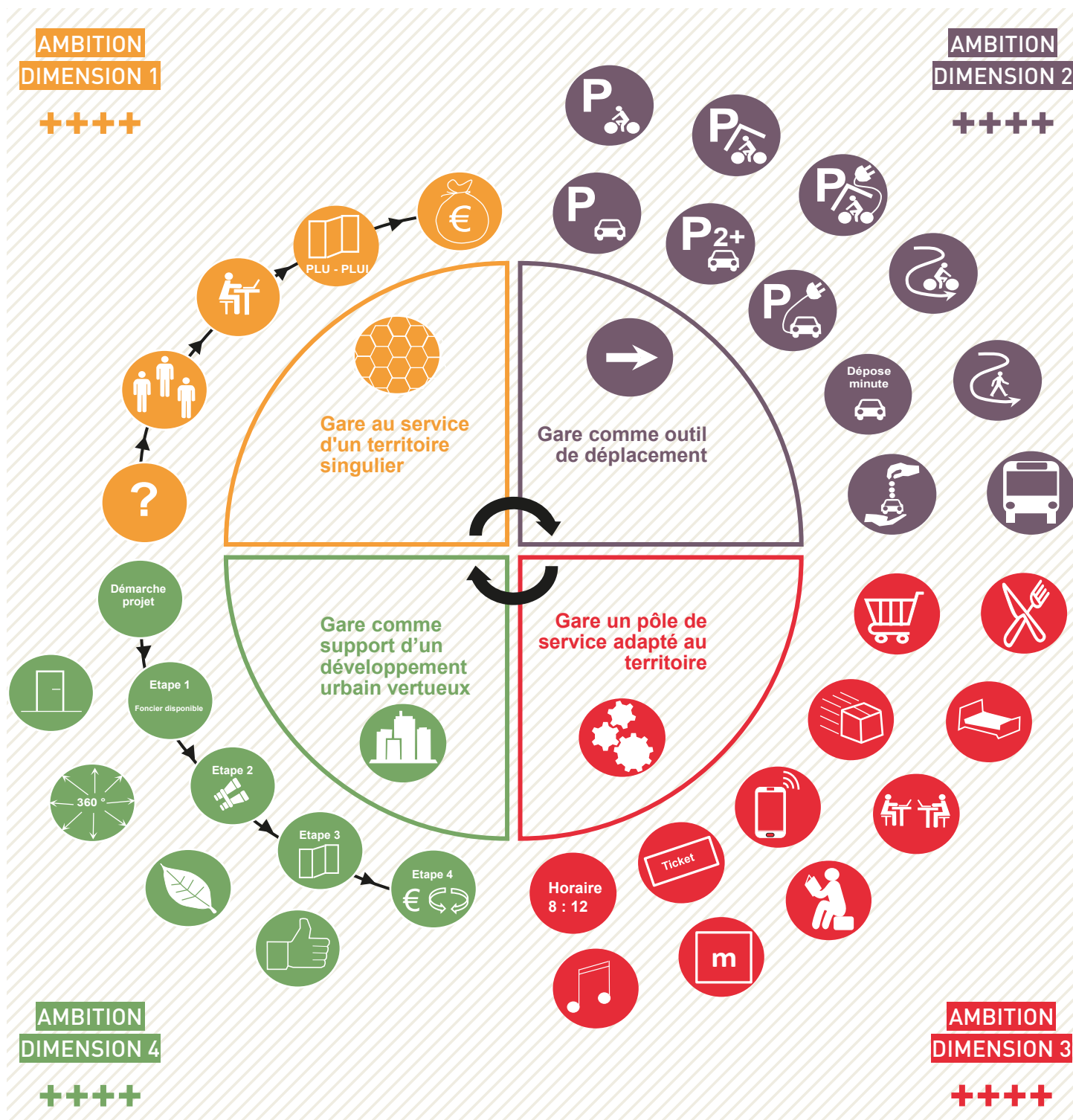
#CATÉGORIE XL

GARE À FORTE ATTRACTIVITÉ

500 000 à 2,5 millions voyageurs/an



Schéma fonctionnel d'une gare de catégorie XL



De fortes ambitions pour un projet complexe.

DIMENSION 1 : GARE AU SERVICE D'UN TERRITOIRE SINGULIER

> Cf. check-list question page 32

DIMENSION 2 : UNE TRÈS FORTE AMBITION POUR LES AMÉNAGEMENTS D'ACCÈS ET D'INTERMODALITÉ

AMÉNAGEMENTS INTERMODAUX AUX ABORDS DE LA GARE

Stationnement voiture

Stationnement longue durée	En fonction des disponibilités foncières : >200 places*
PMR	2 % des places
Dépose minute	14 places au minimum*
Bornes de recharge de voitures électriques	8 bornes au minimum*
Places réservées aux covoitureurs	Quelques places
Autopartage	> à 2 voitures

Stationnement vélo

Places sécurisées	Ratio max de 4 % du nbre de voyageurs/j en nbre de places sécurisées (loi LOM) > 150 places*
Arceaux libres d'accès	> 50 places*
Places sécurisées VAE avec bornes de recharge	À prévoir

Services mobilités en gare

Desserte TC	Arrêt car et/ou bus
Autopartage	À prévoir
Vélos en libre-service	Oui, si service existant dans la ville

Parvis de la gare.

Le parvis et ses secteurs limitrophes sont des espaces de rencontre devant assurer la perméabilité des flux surtout pour les cyclistes et les piétons. Les aménagements doivent être de qualité en priorisant la sécurité et la convivialité. Au-delà des fonctions transport, le parvis de la gare doit être un espace d'animation urbaine. Les aménagements doivent renforcer l'identité de cet espace.

* Capacités de stationnement voitures et vélos présentées à titre indicatif.

L'ACCÈS TOUS MODES À LA GARE

Accès voiture/TC :

1. Faire l'état des lieux des conditions d'accès routiers/TC en prenant en compte le jalonnement.
2. Adapter et sécuriser les conditions d'accès au parking voiture/TC.
3. La multiplication des contraintes s'amplifie pour les TC. La création d'une gare routière est à envisager, avec des espaces voyageurs éventuellement partagés entre le ferroviaire et le routier.

Accès vélo :

1. Faire l'état des lieux des conditions d'accès vélo : itinéraires cyclables, discontinuités, problèmes de sécurité, etc.
2. Proposer un ou des itinéraires continus vers la gare et traiter le parvis afin qu'il permette une bonne cohabitation des piétons et des vélos.

Accès piétons :

1. Faire l'état des lieux des conditions d'accès piétons : confort, sécurité, ruptures, etc.
2. Proposer un ou des itinéraires continus vers la gare : élargissement des trottoirs, ouverture de la gare des deux côtés des voies, travail qualitatif sur les espaces publics, etc.



Gare d'Hagondange : borne de recharge pour les Vélo à assistance électrique (VAE).

DIMENSION 3 : AMPLIFIER TRES FORTEMENT LA DEMARCHE DE PROJET URBAIN

LES MÊMES PRÉCONISATIONS QUE POUR LES GARES DE CATÉGORIE L

Pour les gares de la catégorie XL, les préconisations de la dimension gare comme support de développement urbain vertueux sont identiques à celles des gares de la catégorie L.

> Pour connaître les préconisations concernant la catégorie L pouvant être applicables aux gares de catégorie XL cf. p64 et 65.

MAIS EN AMPLIFIANT LA DÉMARCHE DE PROJET URBAIN.

Toutefois, en raison de l'importance de la gare, la démarche de projet urbain pourra bénéficier :

- d'un périmètre élargi au centre-ville, voire à l'échelle de la commune en prenant en compte la question des mobilités et de l'accès à la gare à l'échelle du bassin de vie ;
- d'une ambition urbaine affirmée ;
- d'un montage de projets plus évolué : opter pour un concours de maîtrise d'œuvre, rédiger un protocole à signer par tous les partenaires du projet et fléchant les conventions de financement à établir par la suite ;
- de délais de réalisation allongés et de budget conséquents pour un projet à l'échelle du bassin de vie ;
- d'une concertation renforcée : associations des habitants, des usagers du rail, etc.

Un travail fin et une analyse des conflits potentiels entre les fonctions transport et urbaine de la gare sont à travailler le plus en amont possible du projet.

Projet de Quartier du Lys à Saint-Louis (68)



© Saint-Louis Agglomération

À Saint-Louis (68), le projet de quartier du Lys situé côté ouest de la gare a vocation à être la « porte d'entrée » de l'agglomération et à voir se développer un pôle tertiaire de haut-niveau. Ce site stratégique est traversé par la ligne 3 du tram bâlois et bénéficie d'un accès direct à la gare de Saint-Louis, ainsi que d'un P+R de plus de 740 places de stationnement.

DIMENSION 4 : LA GARE, UN EQUIPEMENT A PART ENTIERE DANS LA VILLE

POTENTIEL DE SERVICE

Le quartier d'une gare de catégorie XL est animé et renforce l'attractivité et la diversité de ses secteurs limitrophes.

La gare et ses abords constituent un important pôle de service, à l'échelle du bassin de vie.

CENTRALITÉ DE PROXIMITÉ

Mobilité/transport : fonction première de la gare :

- location de vélos, autopartage, etc. ;
- horaires d'ouverture les plus larges possibles (selon amplitude de l'offre TER) faire de la gare un lieu de vie.

Confort des usagers des transports :

- espaces de retrait de produits et de colis : paniers fraîcheur, points-relais, stations de livraison de colis, dépôts de pains etc.

CENTRALITÉ MAJEURE

Travailler et échanger – une fonction d'activités tertiaires principalement :

- espaces de coworking ;
- bureaux, salles de séminaires, visio-conférence.

Lieu de services grand public – une fonction au service des usagers, habitants et employés du quartier gare :

- commerces généralistes : restaurants, magasins d'alimentation, presse ;
- hôtellerie ;
- espace santé ;
- crèche ;
- etc.

Au-delà de ces fonctionnalités classiques, la gare pourrait être le support d'actions plus atypiques.

LIEU ATYPIQUE

Oasis de détente et de convivialité avec des services d'aide au repos entre les déplacements :

- espace calme de repos sur le parvis ou l'intérieur du bâtiment voyageurs (banc, nature, ambiance sonore apaisante) ;
- bars ou restaurants avec vue sur les voies ferrées et les trains (ambiance gare) et vue sur le parvis : flux piéton, vélo, TC (animation urbaine).

Lieu touristique : gare lieu de destination pour son patrimoine propre ou par hébergement de fonctions touristiques :

- implantation de l'office de tourisme et des congrès ;
- espace d'exposition/muséal présentant temporairement des œuvres d'art ;
- hôtellerie, auberge de jeunesse ; etc.

Gare comme lieu d'expérimentation urbaine :

- fablab ;
- événements festifs : concerts, manifestations artistiques sur le parvis.

Gare de Charleville-Mézières



Le parvis de la gare de Charleville-Mézières a été réaménagé en 2013. L'espace vert, a été agrandi, passant de 7 000 m² à un hectare. La création d'un parvis piéton devant le bâtiment de la gare et le report des aires de stationnement a permis de pacifier les abords du site.

A large yellow graphic on the left side of the page, consisting of a series of parallel diagonal lines. It has a rectangular base and a triangular point extending towards the top right, framing the title.

ANNEXES

- + Liste des gares - catégories
- + Bibliographie
- + Remerciements

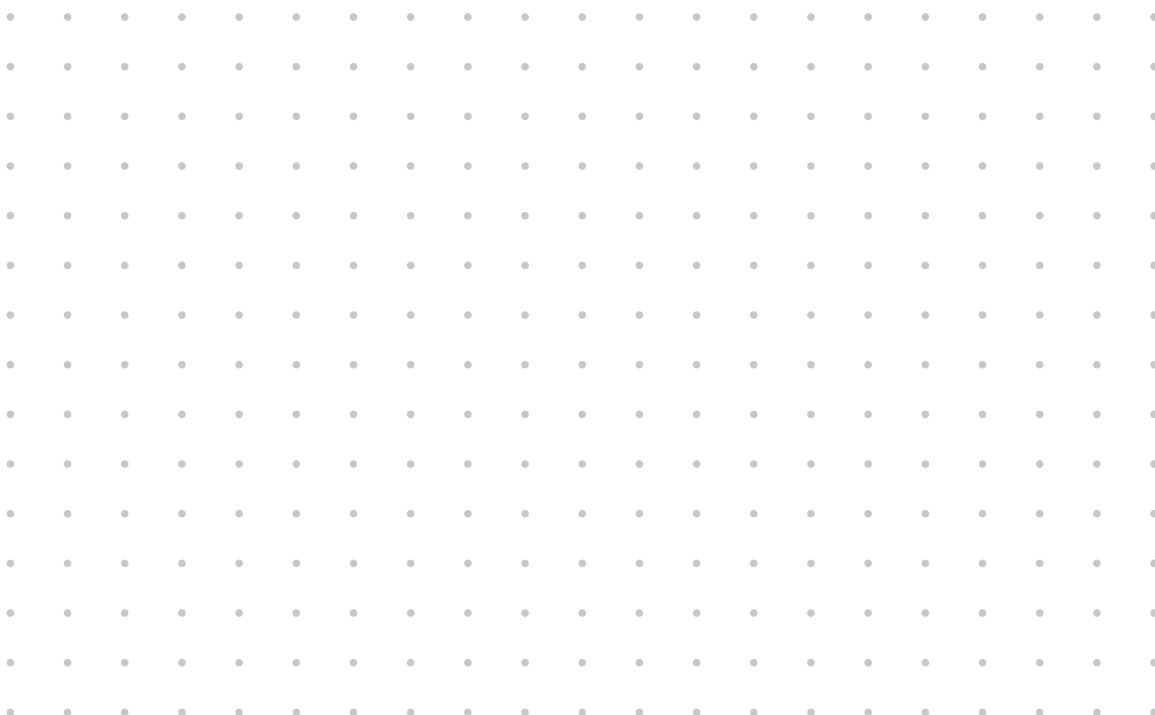
LISTE GARES - CATÉGORIES



Remarque :

Les gares TGV et les gares dont la fréquentation est supérieure à 2,5 millions de voyageurs/an ne sont pas analysées dans la publication. En raison de leur fréquentation élevée et de leur aire d'attraction rayonnant à l'échelle d'un département, voire plus, elles présentent des enjeux d'aménagement spécifiques propres aux très grandes gares.

Les listes de gares présentent uniquement à titre indicatif les points d'arrêt ferroviaires TER actifs, c'est-à-dire ceux bénéficiant d'une desserte quotidienne de trains TER en mars 2021.



ARDENNES - 08

Nom de la gare	EPCI	Voyageurs 2018	Catégorie	Positionnement urbain
Amagne - Lucquy	CC des Crêtes Pré-ardennaises	48 163	S	Peu à moyennement dense
Anchamps	CC Ardenne, Rives de Meuse	6 979	XS	Peu à moyennement dense
Aubrides	CC Ardenne, Rives de Meuse	9 357	XS	Peu à moyennement dense
Bogny-sur-Meuse	CC Vallées et Plateau d'Ardenne	64 059	S	Peu à moyennement dense
Carignan	CC des Portes du Luxembourg	20 816	S	Peu à moyennement dense
Charleville-Mézières	CA Ardenne Métropole	973 619	XL	Dense à très dense
Deville	CC Vallées et Plateau d'Ardenne	20 934	S	Peu à moyennement dense
Donchery	CA Ardenne Métropole	22 467	S	Dense à très dense
Fépin	CC Ardenne, Rives de Meuse	4 150	XS	Peu à moyennement dense
Fumay	CC Ardenne, Rives de Meuse	74 360	S	Dense à très dense
Givet	CC Ardenne, Rives de Meuse	79 315	S	Dense à très dense
Haybes	CC Ardenne, Rives de Meuse	28 905	S	Peu à moyennement dense
Joigny-sur-Meuse	CC Vallées et Plateau d'Ardenne	14 796	XS	Peu à moyennement dense
Laifour	CC Vallées et Plateau d'Ardenne	13 466	XS	Peu à moyennement dense
Liart	CC Ardennes Thiérache	24	XS	Peu à moyennement dense
Lumes	CA Ardenne Métropole	17 542	XS	Peu à moyennement dense
Mohon	CA Ardenne Métropole	12 387	XS	Dense à très dense
Monthermé	CC Vallées et Plateau d'Ardenne	104 713	S	Peu à moyennement dense
Nouvion-sur-Meuse	CA Ardenne Métropole	45 054	S	Dense à très dense
Nouzonville	CA Ardenne Métropole	22 648	S	Dense à très dense
Poix-Terron	CC des Crêtes Préardennaises	79 069	S	Peu à moyennement dense
Rethel	CC du Pays Rethémois	290 076	L	Dense à très dense
Revin	CC Ardenne, Rives de Meuse	176 229	M	Dense à très dense
Sedan	CA Ardenne Métropole	265 254	L	Dense à très dense
Vireux-Molhain	CC Ardenne, Rives de Meuse	47 819	S	Dense à très dense
Vrigne-Meuse	CA Ardenne Métropole	4 818	XS	Peu à moyennement dense

AUBE - 10

Nom de la gare	EPCI	Voyageurs 2018	Catégorie	Positionnement urbain
Bar-sur-Aube	CC de la Région de Bar-sur-Aube	74 247	S	Peu à moyennement dense
Nogent-sur-Seine	CC du Nogentais	170 247	M	Dense à très dense
Romilly-sur-Seine	CC des Portes de Romilly-sur-Seine	292 078	L	Dense à très dense
Troyes	CA Troyes Champagne Métropole	967 315	XL	Dense à très dense
Vendeuvre-sur-Barse	CC de Vendeuvre-Soulaines	38 423	S	Peu à moyennement dense

MARNE - 51

Nom de la gare	EPCI	Voyageurs 2018	Catégorie	Positionnement urbain
Avenay-Val-d'Or	CC de la Grande Vallée de la Marne	12 786	XS	Peu à moyennement dense
Ay-Champagne	CC de la Grande Vallée de la Marne	59 687	S	Dense à très dense
Bazancourt	CU du Grand Reims	165 165	M	Dense à très dense
Breuil	CU du Grand Reims	13 976	XS	Peu à moyennement dense
Châlons-en-Champ.	CA de Châlons-en-Champagne	717 835	XL	Dense à très dense
Courcy	CU du Grand Reims	18 016	XS	Peu à moyennement dense
Dormans	CC des Paysages de la Champ.	112 898	M	Dense à très dense
Epernay	CA Epernay Coteaux et Plaine de Champagne	702 727	XL	Dense à très dense
Fismes	CU du Grand Reims	184 856	M	Dense à très dense
Franchet d'Esperey	CU du Grand Reims	53 799	S	Dense à très dense
Germaine	CC de la Grande Vallée de la Marne	17 521	XS	Peu à moyennement dense
Jonchery-sur-Vesle	CU du Grand Reims	77 268	S	Dense à très dense
Loivre	CU du Grand Reims	27 644	S	Peu à moyennement dense
Magneux	CU du Grand Reims	17 563	XS	Peu à moyennement dense
Mourmelon-Le-Petit	CA de Châlons-en-Champagne	72 417	S	Peu à moyennement dense
Muizon	CU du Grand Reims	65 407	S	Dense à très dense
Prunay	CU du Grand Reims	2 214	XS	Peu à moyennement dense
Reims Maison Blan.	CU du Grand Reims	60 440	S	Dense à très dense
Rilly-la-Montagne	CU du Grand Reims	64 498	S	Peu à moyennement dense
Sept-Saulx	CU du Grand Reims	5 180	XS	Peu à moyennement dense
Val-de-Vesle	CU du Grand Reims	13 331	XS	Peu à moyennement dense
Vitry-le-François	CC de Vitry, Champagne et Der	191 242	M	Dense à très dense

Gares de Champagne-Ardenne TGV et de Reims = hors guide

HAUTE-MARNE - 52

Nom de la gare	EPCI	Voyageurs 2018	Catégorie	Positionnement urbain
Bologne	CA de Chaumont	2 216	XS	Peu à moyennement dense
Culmont - Chalindrey	CC des Savoir-Faire	64 635	S	Peu à moyennement dense
Chaumont	CA de Chaumont	337 021	L	Dense à très dense
Chevillon	CA de Saint-Dizier Der et Blaise	1 571	XS	Peu à moyennement dense
Donjeux	CC du Bassin de Joinville en Champ.	4 064	XS	Peu à moyennement dense
Froncles	CA de Chaumont	33 271	S	Peu à moyennement dense
Joinville	CC du Bassin de Joinville en Champ.	53 597	S	Peu à moyennement dense
Langres	CC du Grand Langres	76 980	S	Peu à moyennement dense
Saint-Dizier	CA de Saint-Dizier Der et Blaise	182 880	M	Dense à très dense
Vignory	CA de Chaumont	2 904	XS	Peu à moyennement dense

MEURTHE-ET-MOSELLE - 54 1/2

Nom de la gare	EPCI	Voyageurs 2018	Catégorie	Positionnement urbain
Auboué	CC Orne Lorraine Confluences	1 839	XS	Peu à moyennement dense
Audun-le-Roman	CC Coeur du Pays Haut	4 803	XS	Dense à très dense
Azerailles	CC du Territoire de Lunéville à Bacc.	10 053	XS	Peu à moyennement dense
Baccarat	CC du Territoire de Lunéville à Bacc.	116 842	M	Dense à très dense
Bayon	CC Meurthe, Mortagne, Moselle	131 165	M	Peu à moyennement dense
Belleville	CC du Bassin de Pont-à-Mousson	23 040	S	Peu à moyennement dense
Bertrichamps	CC du Territoire de Lunéville à Bacc.	3 502	XS	Peu à moyennement dense
Blainville - Damelevières	CC Meurthe, Mortagne, Moselle	246 147	L	Peu à moyennement dense
Ceintrey*	CC du Pays du Saintois	3 344	XS	Peu à moyennement dense
Champigneulles	CC du Bassin de Pompey	11 239	XS	Dense à très dense
Chenevières	CC du Territoire de Lunéville à Bacc.	2 221	XS	Peu à moyennement dense
Diarville*	CC du Pays du Saintois	2 234	XS	Peu à moyennement dense
Dieulouard	CC du Bassin de Pont-à-Mousson	109 715	M	Dense à très dense
Dombasle/Meurthe	CC des Pays du Sel et du Vermois	275 229	L	Dense à très dense
Einvax	CC Meurthe, Mortagne, Moselle	5 113	XS	Peu à moyennement dense
Flin*	CC du Pays du Saintois	850	XS	Peu à moyennement dense
Fontenoy/Moselle	CC Terres Toulaises	2 500	XS	Peu à moyennement dense
Foug	CC Terres Toulaises	7 761	XS	Dense à très dense
Frouard	CC du Bassin de Pompey	46 822	S	Dense à très dense
Hatrive	CC Orne Lorraine Confluences	1 705	XS	Peu à moyennement dense
Homécourt	CC Orne Lorraine Confluences	25 483	S	Dense à très dense
Houdemont	Métropole du Grand Nancy	6 689	XS	Dense à très dense
Igney - Avricourt	CC de Vezouze en Piémont	21 470	S	Peu à moyennement dense
Jarny	CC Orne Lorraine Confluences	105 949	M	Dense à très dense
Jarville-la-Malgrange	Métropole du Grand Nancy	32 184	S	Dense à très dense
Joeuf	CC Orne Lorraine Confluences	30 885	S	Dense à très dense
Laneuveville-devant-Na.	Métropole du Grand Nancy	9 556	XS	Dense à très dense
Liverdun	CC du Bassin de Pompey	27 533	S	Dense à très dense
Longuyon	CC Terre Lorraine du Longuyonnais	45 700	S	Dense à très dense
Longwy	CA de Longwy	540 474	XL	Dense à très dense
Ludres	Métropole du Grand Nancy	17 438	XS	Dense à très dense
Lunéville	CC du Territoire de Lunéville à Bacc.	898 730	XL	Dense à très dense
Marbach	CC du Bassin de Pompey	17 978	XS	Dense à très dense
Ménil-Flin	CC du Territoire de Lunéville à Bacc.	1 567	XS	Peu à moyennement dense
Messein	CC Moselle et Madon	15 265	XS	Peu à moyennement dense
Mont-sur-Meurthe	CC Meurthe, Mortagne, Moselle	9 382	XS	Peu à moyennement dense
Neuves-Maisons	CC Moselle et Madon	20 336	S	Dense à très dense

MEURTHE-ET-MOSELLE - 54 2/2

Nom de la gare	EPCI	Voyageurs 2018	Catégorie	Positionnement urbain
Onville	CC Mad et Moselle	5 740	XS	Peu à moyennement dense
Pagny-sur-Moselle	CC du Bassin de Pont-à-Mousson	337 660	L	Dense à très dense
Pompey	CC du Bassin de Pompey	68 591	S	Dense à très dense
Pont-à-Mousson	CC du Bassin de Pont-à-Mousson	983 306	XL	Dense à très dense
Rosières-aux-Salines	CC des Pays du Sel et du Vermois	175 444	M	Dense à très dense
Saint-Clément-Laronx	CC du Territoire de Lunéville à Bacc.	24 874	S	Peu à moyennement dense
Thierville-sur-Meurthe	CC du Territoire de Lunéville à Bacc.	2 262	XS	Peu à moyennement dense
Toul	CC Terres Toulouses	251 538	L	Dense à très dense
Valleroy-Moineville	CC Orne Lorraine Confluences	5 797	XS	Peu à moyennement dense
Vandières	CC du Bassin de Pont-à-Mousson	6 514	XS	Peu à moyennement dense
Varangéville St-Nicolas	CC des Pays du Sel et du Vermois	292 272	L	Dense à très dense

Gare de Nancy-Ville = hors guide

* Gares temporairement inactives

MEUSE - 55

Nom de la gare	EPCI	Voyageurs 2018	Catégorie	Positionnement urbain
Bar-le-Duc	CA de Bar-le-Duc - Sud Meuse	381 208	L	Dense à très dense
Commercy	CC de Commercy - Void - Vaucou.	171 608	M	Dense à très dense
Dommary-Baroncourt	CC de Damvillers Spincourt	7 517	XS	Peu à moyennement dense
Étain	CC du Pays d'Étain	68 545	S	Peu à moyennement dense
Lérouville	CC de Commercy - Void - Vaucou.	7 383	XS	Peu à moyennement dense
Montmédy	CC du Pays de Montmédy	4 739	XS	Peu à moyennement dense
Nançois-sur-Ornain	CA de Bar-le-Duc - Sud Meuse	858	XS	Peu à moyennement dense
Pagny-sur-Meuse	CC de Commercy - Void - Vaucou.	3 520	XS	Peu à moyennement dense
Revigny-sur-Ornain	CC du Pays de Revigny-sur-Ornain	78 841	S	Peu à moyennement dense
Verdun	CA du Grand Verdun	118 817	M	Dense à très dense

Gare de Meuse TGV = hors guide

VOSGES - 88 1/2

Nom de la gare	EPCI	Voyageurs 2018	Catégorie	Positionnement urbain
Arches	CA d'Épinal	51 087	S	Dense à très dense
Biffontaine*	CA de Saint-Dié-des-Vosges	1 579	XS	Peu à moyennement dense
Bruyères*	CC Bruyères-Vallons des Vosges	68 676	S	Dense à très dense
Capavénir Vosges	CA d'Épinal	217 211	L	Dense à très dense
Charmes	CA d'Épinal	276 459	L	Peu à moyennement dense
Contrexéville *	CC Terre d'Eau	26 665	S	Dense à très dense

Nom de la gare	EPCI	Voyageurs 2018	Catégorie	Positionnement urbain
Corcieux-Vanémont*	CA de Saint-Dié-des-Vosges	3 373	XS	Peu à moyennement dense
Docelles*	CC Bruyères-Vallons des Vosges	4 021	XS	Peu à moyennement dense
Eloyes	CC Porte des Vosges Méridionales	25 630	S	Peu à moyennement dense
Épinal	CA d'Épinal	1 013 669	XL	Dense à très dense
Etival-Clairefontaine	CA de Saint-Dié-des-Vosges	53 701	S	Peu à moyennement dense
Igney	CA d'Épinal	9 033	XS	Peu à moyennement dense
Laveline-devant-Bruyères*	CC Bruyères-Vallons des Vosges	11 298	XS	Peu à moyennement dense
Lépanges-sur-Vologne*	CC Bruyères-Vallons des Vosges	3 741	XS	Peu à moyennement dense
Mirecourt *	CC de Mirecourt Dompain	119 366	M	Dense à très dense
Neufchâteau	CC de l'Ouest Vosgien	87 866	S	Dense à très dense
Nomexy	CA d'Épinal	108 573	M	Dense à très dense
Pouxieux	CA d'Épinal	10 635	XS	Peu à moyennement dense
Provençères-et-Col.	CA de Saint-Dié-des-Vosges	2 374	XS	Peu à moyennement dense
Raon-l'étape	CA de Saint-Dié-des-Vosges	104 082	M	Dense à très dense
Remiremont	CC Porte des Vosges Méridionales	242 731	L	Dense à très dense
Saint-Dié-des-Vosges	CA de Saint-Dié-des-Vosges	330 696	L	Dense à très dense
Saint-Michel-sur-Meurthe	CA de Saint-Dié-des-Vosges	3 095	XS	Peu à moyennement dense
Saint-Léonard*	CA de Saint-Dié-des-Vosges	10 002	XS	Peu à moyennement dense
Saint-Nabord	CC Porte des Vosges Méridionales	5 103	XS	Peu à moyennement dense
Vincey	CA d'Épinal	17 225	XS	Peu à moyennement dense
Vittel *	CC Terre d'Eau	53 873	S	Dense à très dense

* Gares temporairement inactives

MOSELLE - 57

Nom de la gare	EPCI	Voyageurs 2018	Catégorie	Positionnement urbain
Ancy-sur-Moselle	CC Mad et Moselle	50 010	S	Peu à moyennement dense
Ars-sur-Moselle	Metz Métropole	102 738	M	Dense à très dense
Bénestroff	CC du Saulnois	9 158	XS	Peu à moyennement dense
Béning-lès-St-Avold	CC de Freyming-Merlebach	108 518	M	Peu à moyennement dense
Berthelming	CC Sarrebourg Moselle Sud	21 396	S	Peu à moyennement dense
Courcelles-sur-Nied	CC Haut Chemin-Pays de Pange	20 933	S	Peu à moyennement dense
Farschviller	CA de Forbach Porte de France	22 125	S	Peu à moyennement dense
Faulquemont	CC District Urbain de Faulquemont	178 904	M	Dense à très dense
Forbach	CA de Forbach Porte de France	327 366	L	Dense à très dense
Gandrange-Amnéville	CC du Pays Orne Moselle	2 456	XS	Dense à très dense

MOSELLE - 57

Nom de la gare	EPCI	Voyageurs 2018	Catégorie	Positionnement urbain
Hagondange	CC Rives de Moselle	1 014 190	XL	Dense à très dense
Hayange	CA du Val de Fensch	7 423	XS	Dense à très dense
Herny	CC District Urbain de Faulquemont	8 589	XS	Peu à moyennement dense
Hettange-Grande	CC de Cattenom et Environs	459 855	L	Dense à très dense
Hombourg-Haut	CC de Freyming-Merlebach	7 687	XS	Dense à très dense
Hundling	CA Sarreguemines Confluences	34 386	S	Peu à moyennement dense
Kalhausen	CA Sarreguemines Confluences	12 902	XS	Peu à moyennement dense
Lutzelbourg	CC du Pays de Phalsbourg	68 739	S	Peu à moyennement dense
Maizières-lès-Metz	CC Rives de Moselle	216 656	L	Dense à très dense
Metz Nord	Metz Métropole	30 706	S	Dense à très dense
Morhange	CA Saint-Avold Synergie	85 641	S	Peu à moyennement dense
Moyeuvre-Grande	CC du Pays Orne Moselle	27 761	S	Dense à très dense
Novéant-sur-Moselle	CC Mad et Moselle	110 310	M	Peu à moyennement dense
Peltre	Metz Métropole	25 365	S	Dense à très dense
Réding	CC Sarrebourg Moselle Sud	50 947	S	Dense à très dense
Rémilly	CC du Sud Messin	198 676	M	Dense à très dense
Rombas-Clouange	CC du Pays Orne Moselle	60 009	S	Dense à très dense
Saint-Avold	CA Saint-Avold Synergie	229 493	L	Dense à très dense
Sanry-sur-Nied	CC Haut Chemin-Pays de Pange	9 595	XS	Peu à moyennement dense
Sarrebourg	CC Sarrebourg Moselle Sud	687 339	XL	Dense à très dense
Sarreguemines	CA Sarreguemines Confluences	386 649	L	Dense à très dense
Teting-sur-Nied	CC District Urbain de Faulquemont	1 648	XS	Peu à moyennement dense
Uckange	CA du Val de Fensch	414 838	L	Dense à très dense
Wittring	CA Sarreguemines Confluences	7 293	XS	Peu à moyennement dense
Woippy	Metz Métropole	120 464	M	Dense à très dense

Gares de Metz-Ville, de Lorraine TGV, de Thionville et du parc d'attraction "Walygator" = hors guide

BAS-RHIN - 67 1/4

Nom de la gare	EPCI	Voyageurs 2018	Catégorie	Positionnement urbain
Barr	CC du Pays de Barr	289 868	L	Dense à très dense
Benfeld	CC du Canton d'Erstein	494 393	XL	Dense à très dense
Bischheim	EuroMétropole de Strasbourg	46 267	S	Dense à très dense
Bischoffsheim	CC des Portes de Rosheim	122 565	M	Dense à très dense
Bischowiller	CA de Haguenau	597 882	XL	Dense à très dense
Bourg-Bruche	CC de la Vallée de la Bruche	7 918	XS	Peu à moyennement dense
Brumath	CA de Haguenau	563 815	XL	Dense à très dense
Dachstein	CC de la Région de Molsheim-Mutz.	88 930	S	Peu à moyennement dense

Nom de la gare	EPCI	Voyageurs 2018	Catégorie	Positionnement urbain
Dambach-la-Ville	CC du Pays de Barr	29 842	S	Dense à très dense
Dettwiller	CC du Pays de Saverne	136 948	M	Dense à très dense
Diemerdingen	CC de l'Alsace Bossue	104 237	M	Dense à très dense
Dorlisheim	CC de la Région de Molsheim-Mutz.	110 311	M	Dense à très dense
Drusenheim	CC du Pays Rhénan	113 943	M	Dense à très dense
Duppigheim	CC de la Région de Molsheim-Mutz.	113 985	M	Peu à moyennement dense
Duttlenheim	CC de la Région de Molsheim-Mutz.	164 186	M	Dense à très dense
Ebersheim	CC de Sélestat	15 104	XS	Dense à très dense
Eichhoffen	CC du Pays de Barr	10 526	XS	Peu à moyennement dense
Entzheim-Aéroport	EuroMétropole de Strasbourg	343 863	L	Peu à moyennement dense
Epfig	CC du Pays de Barr	22 409	S	Peu à moyennement dense
Erstein	CC du Canton d'Erstein	537 172	XL	Dense à très dense
Fouday	CC de la Vallée de la Bruche	11 128	XS	Peu à moyennement dense
Gambsheim	CC du Pays Rhénan	179 292	M	Dense à très dense
Geispolsheim	EuroMétropole de Strasbourg	60 392	S	Dense à très dense
Gertwiller	CC du Pays de Barr	24 238	S	Dense à très dense
Goxwiller	CC du Pays de Barr	30 005	S	Peu à moyennement dense
Graffenstaden	EuroMétropole de Strasbourg	27 446	S	Dense à très dense
Gresswiller	CC de la Région de Molsheim-Mutz.	151 955	M	Dense à très dense
Gundershoffen	CC du Pays de Niederbronn-les-B.	64 665	S	Dense à très dense
Haguenau	CA de Haguenau	1 646 301	XL	Dense à très dense
Herrlisheim (67)	CC du Pays Rhénan	154 932	M	Dense à très dense
Hochfelden	CC du Pays de la Zorn	206 165	L	Dense à très dense
Hoenheim-Tram	EuroMétropole de Strasbourg	75 157	S	Dense à très dense
Hoerd	CC de la Basse-Zorn	198 952	M	Dense à très dense
Hoffen	CC de l'Outre-Forêt	7 030	XS	Peu à moyennement dense
Hunspach	CC du Pays de Wissembourg	3 248	XS	Peu à moyennement dense
Ingwiller	CC de Hanau-La Petite Pierre	223 733	L	Dense à très dense
Kilstett	CC du Pays Rhénan	95 551	S	Dense à très dense
Kogenheim	CC du Canton d'Erstein	24 598	S	Dense à très dense
Krimmeri-Meinau	EuroMétropole de Strasbourg	167 726	M	Dense à très dense
Kurtzenhouse	CC de la Basse-Zorn	94 148	S	Dense à très dense
La Wantzenau	EuroMétropole de Strasbourg	39 613	S	Dense à très dense
Lauterbourg	CC de la Plaine du Rhin	21 638	S	Peu à moyennement dense
Limersheim	CC du Canton d'Erstein	95 107	S	Peu à moyennement dense
Lingolsheim	EuroMétropole de Strasbourg	61 627	S	Dense à très dense
Lipsheim	EuroMétropole de Strasbourg	128 758	M	Dense à très dense

Nom de la gare	EPCI	Voyageurs 2018	Catégorie	Positionnement urbain
Lutzelhouse	CC de la Vallée de la Bruche	131 970	M	Peu à moyennement dense
Marienthal	CA de Haguenau	63 047	S	Dense à très dense
Matzenheim	CC du Canton d'Erstein	30 896	S	Dense à très dense
Mertzwiller	CC du Pays de Niederbronn-les-B.	88 847	S	Peu à moyennement dense
Mollkirch	CC des Portes de Rosheim	24 619	S	Peu à moyennement dense
Molsheim	CC de la Région de Molsheim-Mutz.	1 552 953	XL	Dense à très dense
Mommenheim	CA de Haguenau	227 190	L	Dense à très dense
Mothern	CC de la Plaine du Rhin	3 323	XS	Peu à moyennement dense
Mullerhof	CC de la Vallée de la Bruche	6 052	XS	Peu à moyennement dense
Munchhausen	CC de la Plaine du Rhin	2 943	XS	Peu à moyennement dense
Mundolsheim	EuroMétropole de Strasbourg	65 929	S	Dense à très dense
Mutzig	CC de la Région de Molsheim-Mutz.	244 130	L	Dense à très dense
Niederbronn-les-Bains	CC du Pays de Niederbronn-les-B.	129 055	M	Dense à très dense
Obermodern-Zutzen.	CC de Hanau-La Petite Pierre	195 390	M	Peu à moyennement dense
Obernai	CC du Pays de Sainte-Odile	631 775	XL	Dense à très dense
Oermingen	CC de l'Alsace Bossue	30 956	S	Peu à moyennement dense
Reichshoffen	CC du Pays de Niederbronn-les-B.	154 855	M	Dense à très dense
Riedseltz	CC du Pays de Wissembourg	11 988	XS	Peu à moyennement dense
Roeschwoog	CC du Pays Rhénan	53 478	S	Dense à très dense
Roppenheim	CC de la Plaine du Rhin	10 372	XS	Peu à moyennement dense
Rosheim	CC des Portes de Rosheim	206 667	L	Dense à très dense
Rothau	CC de la Vallée de la Bruche	149 967	M	Dense à très dense
Rountzenheim	CC du Pays Rhénan	27 752	S	Peu à moyennement dense
Russ-Hersbach	CC de la Vallée de la Bruche	62 414	S	Peu à moyennement dense
Saales	CC de la Vallée de la Bruche	33 627	S	Peu à moyennement dense
Saint-Blaise-la-Roche	CC de la Vallée de la Bruche	37 984	S	Peu à moyennement dense
Saulxures	CC de la Vallée de la Bruche	2 215	XS	Peu à moyennement dense
Saverne	CC du Pays de Saverne	1 203 924	XL	Dense à très dense
Scherwiller	CC de Sélestat	4 055	XS	Peu à moyennement dense
Schirmeck-la-Broque	CC de la Vallée de la Bruche	293 816	L	Dense à très dense
Schopperten	CC de l'Alsace Bossue	14 462	XS	Peu à moyennement dense
Schweighouse/Moder	CA de Haguenau	21 221	S	Dense à très dense
Schwindratzheim	CC du Pays de la Zorn	80 721	S	Dense à très dense
Sélestat	CC de Sélestat	2 257 513	XL	Dense à très dense
Seltz	CC de la Plaine du Rhin	43 068	S	Dense à très dense
Sessenheim	CC du Pays Rhénan	87 444	S	Dense à très dense
Soultz-sous-Forêts	CC de l'Outre-Forêt	183 462	M	Dense à très dense

BAS-RHIN - 67 4/4

Nom de la gare	EPCI	Voyageurs 2018	Catégorie	Positionnement urbain
Steinbourg	CC du Pays de Saverne	62 493	S	Dense à très dense
Stephansfeld	CA de Haguenau	37 952	S	Dense à très dense
Strasbourg-Roethig	EuroMétropole de Strasbourg	55 108	S	Dense à très dense
Surbourg	CC de l'Outre-Forêt	18 341	XS	Peu à moyennement dense
Tieffenbach	CC de Hanau-La Petite Pierre	65 095	S	Peu à moyennement dense
Urmatt	CC de la Vallée de la Bruche	118 873	M	Peu à moyennement dense
Vendenheim	EuroMétropole de Strasbourg	109 019	M	Dense à très dense
Walbourg	CC Sauer-Pechelbronn	41 875	S	Peu à moyennement dense
Weyersheim	CC de la Basse-Zorn	155 497	M	Peu à moyennement dense
Wilwisheim	CC du Pays de la Zorn	39 001	S	Peu à moyennement dense
Wingen-sur-Moder	CC de Hanau-La Petite Pierre	128 401	M	Peu à moyennement dense
Wisches	CC de la Vallée de la Bruche	91 479	S	Peu à moyennement dense
Wissembourg	CC du Pays de Wissembourg	194 074	M	Dense à très dense

Gare Centrale de Strasbourg = hors guide

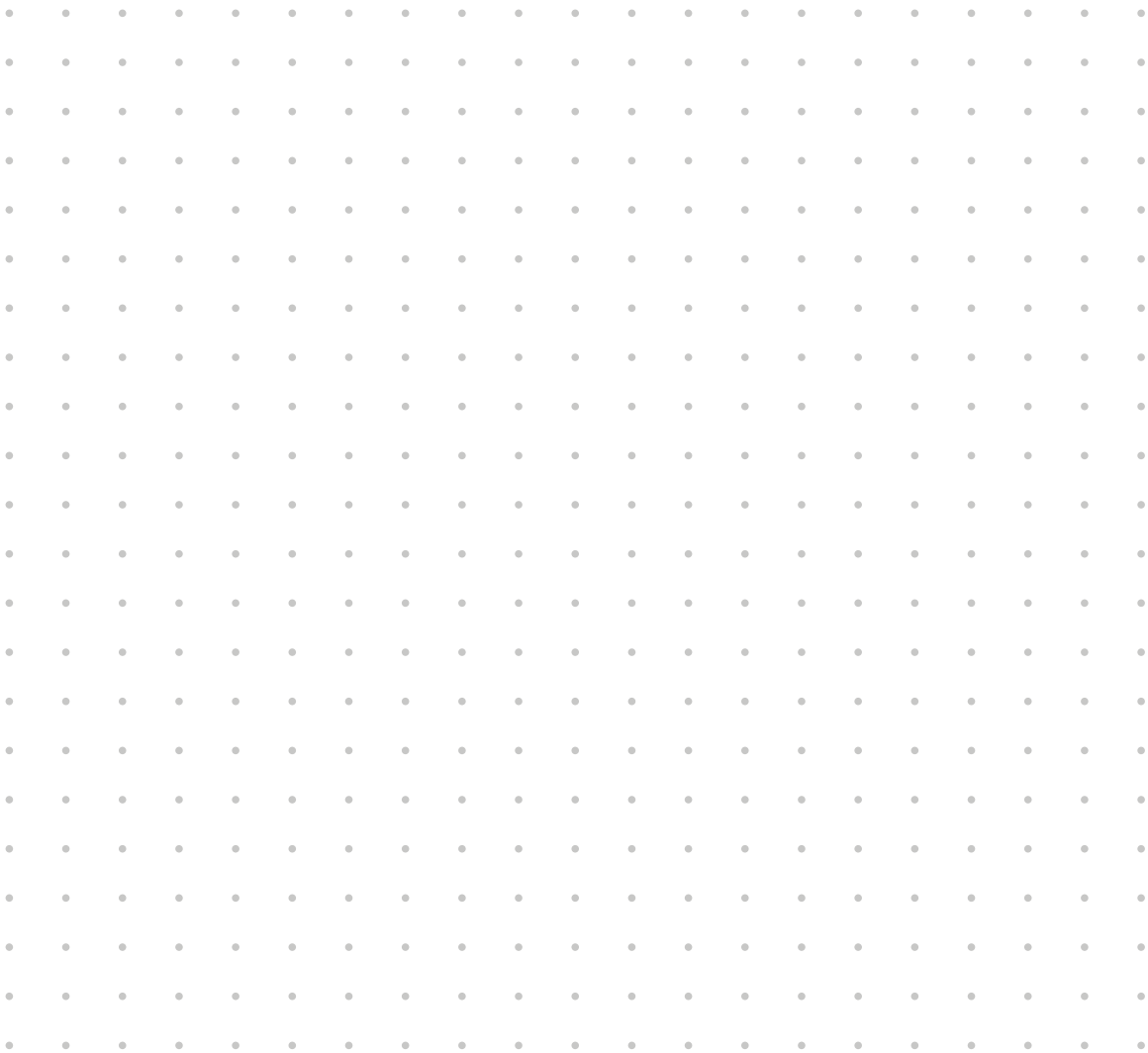
HAUT-RHIN - 68 1/2

Nom de la gare	EPCI	Voyageurs 2018	Catégorie	Positionnement urbain
Altkirch	CC Sundgau	303 746	L	Dense à très dense
Bantzenheim	CA Mulhouse Alsace Agglomération	8 034	XS	Peu à moyennement dense
Bartenheim	CA Saint-Louis Agglomération	139 801	M	Dense à très dense
Bitschwiller-lès-Thann	CC de Thann-Cernay	32 939	S	Dense à très dense
Bollwiller	CA Mulhouse Alsace Agglomération	259 569	L	Dense à très dense
Breitenbach [68]	CC de la Vallée de Munster	27 185	S	Peu à moyennement dense
Cernay [68]	CC de Thann-Cernay	372 890	L	Dense à très dense
Colmar Mésange	CA Colmar Agglomération	4 571	XS	Dense à très dense
Colmar St-Joseph	CA Colmar Agglomération	78 681	S	Dense à très dense
Dannemarie	CC Sud Alsace Lague	98 973	M	Dense à très dense
Fellerling	CC de la Vallée de Saint-Amarin	24 528	S	Peu à moyennement dense
Flaxlanden	CA Mulhouse Alsace Agglomération	9 085	XS	Dense à très dense
Graffenwald	CA Mulhouse Alsace Agglomération	78 592	S	Dense à très dense
Griesbach-au-Val	CC de la Vallée de Munster	18 386	XS	Peu à moyennement dense
Habsheim	CA Mulhouse Alsace Agglomération	227 801	L	Dense à très dense
Herrlisheim-près-Col.	CA Colmar Agglomération	51 605	S	Peu à moyennement dense
Illfurth	CC Sundgau	72 961	S	Dense à très dense
Ingersheim	CA Colmar Agglomération	20 227	S	Peu à moyennement dense
Kruth	CC de la Vallée de Saint-Amarin	24 164	S	Peu à moyennement dense

Nom de la gare	EPCI	Voyageurs 2018	Catégorie	Positionnement urbain
Logelbach	CA Colmar Agglomération	32 443	S	Dense à très dense
Luttenbach-près-Mu.	CC de la Vallée de Munster	10 932	XS	Peu à moyennement dense
Lutterbach	CA Mulhouse Alsace Agglomération	NC	M	Dense à très dense
Merxheim	CC de la Région de Guebwiller	53 512	S	Peu à moyennement dense
Metzeral	CC de la Vallée de Munster	62 744	S	Peu à moyennement dense
Montreux-Vieux	CC Sud Alsace Lague	77 246	S	Peu à moyennement dense
Moosch	CC de la Vallée de Saint-Amarin	39 646	S	Peu à moyennement dense
Muhlbach-sur-Mu.	CC de la Vallée de Munster	28 888	S	Peu à moyennement dense
Mulhouse-Dornach	CA Mulhouse Alsace Agglomération	NC	L	Dense à très dense
Mulhouse-Musées	CA Mulhouse Alsace Agglomération	NC	XS	Dense à très dense
Mulhouse-Zu Rhein	CA Mulhouse Alsace Agglomération	NC	S	Dense à très dense
Munster	CC de la Vallée de Munster	252 154	L	Dense à très dense
Munster-Badischhof	CC de la Vallée de Munster	9 959	XS	Dense à très dense
Oderen	CC de la Vallée de Saint-Amarin	20 875	S	Peu à moyennement dense
Raetersheim	CC de la Région de Guebwiller	46 533	S	Peu à moyennement dense
Ranspach	CC de la Vallée de Saint-Amarin	19 487	XS	Peu à moyennement dense
Rixheim	CA Mulhouse Alsace Agglomération	188 163	M	Dense à très dense
Rouffach	CC du Pays de Rouffach, Vignobles	194 040	M	Peu à moyennement dense
Schwindratzheim	CC du Pays de la Zorn	80 721	S	Dense à très dense
Saint-Amarin	CC de la Vallée de Saint-Amarin	56 337	S	Dense à très dense
Saint-Gilles	CA Colmar Agglomération	53 955	S	Peu à moyennement dense
Saint-Louis	CA Saint-Louis Agglomération	1 213 711	XL	Dense à très dense
Saint-Louis Neuweg	CA Saint-Louis Agglomération	56 334	S	Dense à très dense
Sierentz	CA Saint-Louis Agglomération	262 395	L	Dense à très dense
Staffelfelden	CA Mulhouse Alsace Agglomération	68 939	S	Dense à très dense
Thann	CC de Thann-Cernay	163 921	M	Dense à très dense
Thann Centre	CC de Thann-Cernay	32 137	S	Dense à très dense
Thann Saint-Jacques	CC de Thann-Cernay	152 005	M	Dense à très dense
Turckheim	CA Colmar Agglomération	40 872	S	Dense à très dense
Vieux-Thann	CC de Thann-Cernay	157 296	M	Dense à très dense
Vieux-Thann ZI	CC de Thann-Cernay	20 228	S	Dense à très dense
Walbach	CA Colmar Agglomération	5 720	XS	Peu à moyennement dense
Walheim	CC Sundgau	5 902	XS	Peu à moyennement dense
Wesserling	CC de la Vallée de Saint-Amarin	39 150	S	Peu à moyennement dense
Wihr-au-Val	CC de la Vallée de Munster	36 849	S	Peu à moyennement dense
Willer-sur-Thur	CC de Thann-Cernay	32 699	S	Dense à très dense
Zillisheim	CA Mulhouse Alsace Agglomération	36 631	S	Dense à très dense

Gares de Colmar et de Mulhouse-Ville = hors guide

BIBLIOGRAPHIE



LES PUBLICATIONS

AURM - L'insertion du projet Tram Train à l'échelle locale = 5 gares – décembre 2006.

AURM - Urbanisation autour des gares, recueil et recommandations et application sur 3 gares : Mulhouse-Dornach, Wittelsheim-Graffenwald et Vieux-Thann ZI – Mai 2014.

CEREMA - Agir sur le stationnement autour des gares TER : un enjeu pour les politiques de mobilité et d'aménagement – Décembre 2013.

CEREMA - Ateliers partenariaux sur les services dans et autour des gares TER – Janvier 2019.

CEREMA - Développer des services dans les gares TER, premiers enseignements d'expériences locales – Avril 2017.

CEREMA - Gares et pôles d'échanges multimodaux : un centre de ressources sur les lieux de l'intermodalité (dossier) – Novembre 2018.

CEREMA - Les pôles d'échanges au service de l'intermodalité et de la ville durable – Octobre 2017.

CEREMA - (Re) composer la ville à partir des gares TER : Points de repères et exemples de projets urbains – Novembre 2014.

CERTU - Stratégie foncières aux abords des gares = Les typologies de gares, quels enjeux ? Quelles méthodes ? – Juillet 2012.

Région Grand Est - Dispositif d'Intervention Régional d'Intermodalité Grand Est, délibération N° 17 SP 674 – Avril 2017.

Région Grand Est - Guide de préconisations des aménagements de parking en gare – Juillet 2018.

Région PACA - Étude d'optimisation du système de transport collectif par l'aménagement des gares en région PACE – Mai 2013.

DRE Alsace - Plateforme d'échanges Urbagare = Articuler développement urbain et ferroviaire dans les villes moyennes alsaciennes – Synthèse = quels potentiels et quels leviers d'actions pour les territoires ? – Juin 2009.

Sénat, Fabienne KELLER - La gare contemporaine – Mars 2009.

STIF - Livret technique = Guide pour l'aménagement des pôles d'échanges d'Île-de-France – Avril 2015.

LES SITES DE RÉFÉRENCE

AREP

www.arep.fr

Bahn-Ville 2

www.bahn-ville2.fr

CEREMA

www.cerema.fr

1001 gares

www.1001gares.fr

Région Grand Est

www.grandest.fr

Open-Data SNCF

ressources.data.sncf.com

SNCF Gares et Connexions

www.garesetconnexions.sncf.fr

REMERCIEMENTS



Les partenaires de cette mission tiennent à remercier l'ensemble des personnes sollicitées qui ont rendu possible la rédaction de la publication :

Odile BEGORRE MAIRE (PETR du Lunévillois), Jacques BEAUJEAN (commune de Romilly-sur-Seine), Yves BERNHARD (commune de Geispolsheim), Angélique BRISSY (Communauté de communes des Portes de Romilly-sur-Seine), Léa DENTZ (commune de Diemeringen), Patrice FLUCK (commune de Merxheim), Alain GRISE (commune d'Urmatt), Laurent HEIM (Région Grand Est), David LOMBARD (DREAL Grand Est), Pierre HOJLO (Région Grand Est), Céline MARTAUD (SNCF Gares et Connexions), Timothée MAURICE (Communauté de communes du Pays Rhénan), Jean-Marc MOREL (commune de Sarrebourg), Julien MOUTIER (Communauté d'Agglomération de Haguenau), Pascal RASCALON (Région Grand Est), Laure THIEBAULT (Région Grand Est), Éric TONNELIER (SNCF Gares et Connexions).





Directeurs de la publication :

Julien SCHMITZ (AGAPE), Viviane BEGOC (AURM), Christian DUPONT (AUDRR), Patricia GOUT (AGURAM), Pierre LAPLANE (ADEUS), Eric CITERNE (AUDC), Pascal TATON (SCALEN)

Équipe projet :

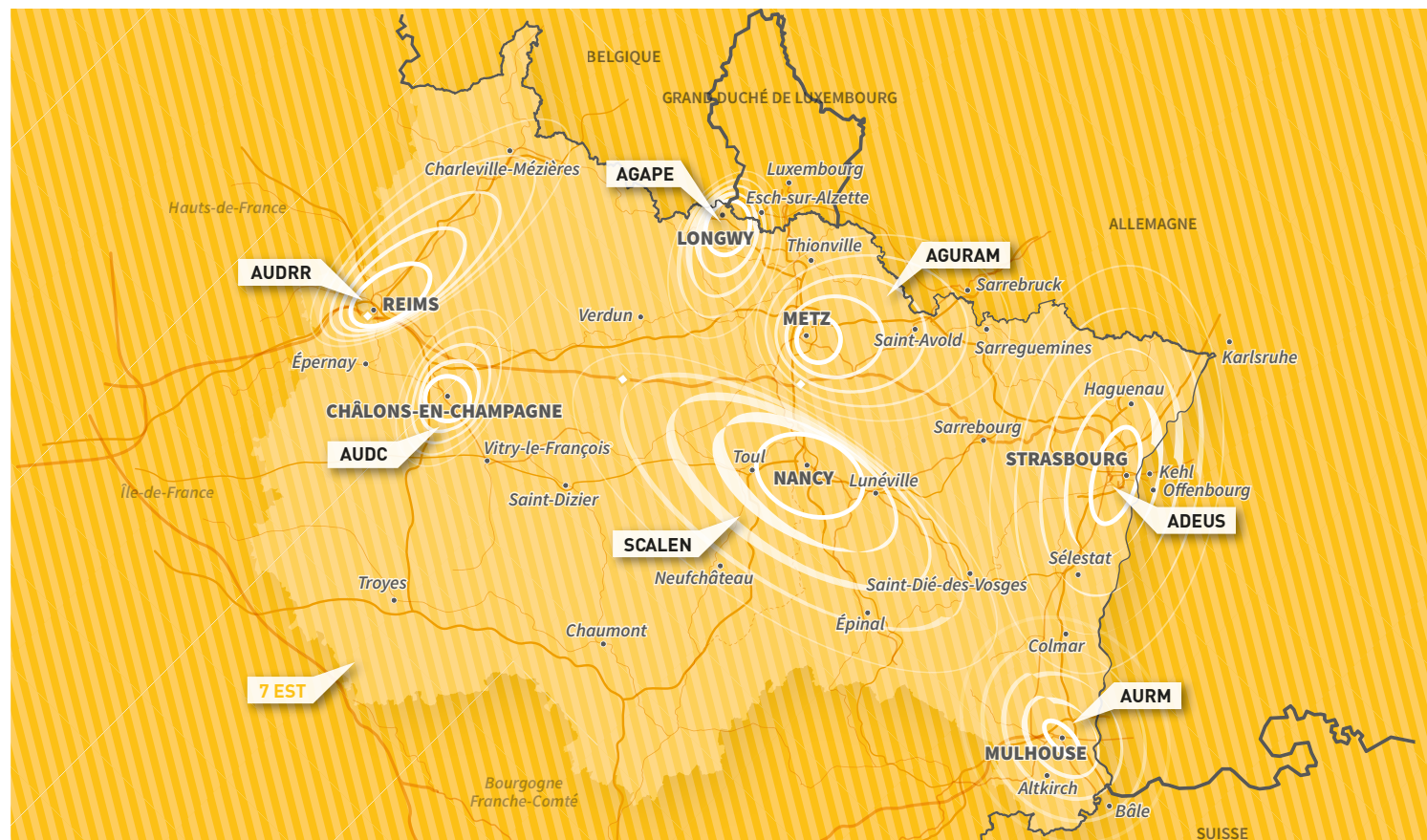
Stéphane DREYER (AURM, chef de projet) et Fabien SORIA (AGURAM, chef de projet),
Avec l'appui de Pier-Mael ANEZO (AURM, architecte – urbaniste), Luc CARPENTIER (AURM, cartographe),
Damien LEVÉ (AGURAM, architecte – urbaniste) - Jérémy HOFFMANN (AGURAM, infographiste).
Florent BARBUSSE (AUDC), Arthur DELACROIX (AUDRR), Julien GINGEMBRE (SCALEN),
Stéphane GODEFROY (AGAPE), Benoît VIMBERT (ADEUS)

Photos de couverture :

Région Grand Est, l'Est Républicain, France Bleu, metz.fr, wikimédia, l'Est éclair, crédits réservés

Source des illustrations :

AURM/AGURAM sauf mention contraire



LE RÉSEAU DES 7 AGENCES D'URBANISME DU GRAND EST

ADEUS

Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise

Présidente : **Françoise Schaetzel**
Directeur : **Pierre Laplane**
adeus@adeus.org
03.88.21.49.00
www.adeus.org
9 rue Brulée CS 80047
67002 STRASBOURG

AGAPE

Agence d'urbanisme et de développement durable Lorraine Nord

Président : **Fabrice Borgi**
Directeur : **Julien Schmitz**
agape@agape-lorrainenord.eu
03.55.26.00.10
www.agape-lorrainenord.eu
Espace Jean Monnet,
Bâtiment Eurobase 2
54810 LONGLAUVILLE

AUDRR

Agence d'urbanisme de Reims

Président : **Cédric Chevalier**
Directeur : **Christian Dupont**
agence-reims@audrr.fr
03.26.77.42.80
www.audrr.fr
Place des Droits de l'Homme
51 084 REIMS cedex

AGURAM

Agence d'urbanisme d'agglomérations de Moselle

Président : **Pierre Fachot**
Directrice : **Patricia Gout**
contact@aguram.org
03.87.21.99.00
www.aguram.org
Immeuble Ecotech, 3 rue Marconi
57070 METZ

AUDC

Agence d'urbanisme et de développement de l'agglomération et du pays de Châlons-en-Champagne

Président : **René Doucet**
Directeur : **Eric Citerne**
planification@audc51.org
03.26.64.60.98
26 rue Joseph-Marie Jacquard
51000 CHÂLONS-EN-CHAMPAGNE

AURM

Agence d'urbanisme de la Région Mulhousienne

Président : **Jean Rottner**
Directrice : **Viviane Begoc**
aurm@aurm.org
03.69.77.60.70
www.aurm.org
33 Avenue de Colmar
68200 MULHOUSE

SCALEN

Agence de développement des territoires Nancy Sud Lorraine

Présidente : **Chaynesse Khirouni**
Directeur : **Pascal Taton**
contact@agencescalen.fr
03.83.17.42.00
www.agencescalen.fr
49 Boulevard d'Austrasie CS 20516
54008 NANCY