



PICARDIE
LA RÉGION

Directive Régionale d'Aménagement



Développer les fonctions de centralité autour des quartiers de gare

Cahier d'intentions

Septembre 2010



Sommaire

1. Quartiers de gare et métropole en réseau *page 3*

2. Éléments de diagnostic : les quartiers de gare,
un formidable potentiel pour l'instant peu investi *page 5*

3. Les objectifs *page 9*

4. Rendu et mode de production *page 10*



Les Directives Régionales d'Aménagement (DRA) sont des **outils de mise en cohérence des politiques régionales et locales**, issues du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT) adopté lors de la séance plénière du Conseil régional de Picardie du 27 novembre 2009. Elles se veulent être des **documents cadres**, que le Conseil régional de Picardie souhaite co-élaborer avec les partenaires régionaux. Les DRA visent à construire une **gouvernance et une coopération de l'expertise régionale** pour développer des **outils innovants d'aménagement**, notamment en influençant les futurs projets de développement territorial.

1 ► Quartiers de gare et métropole en réseau

Le SRADDT porte l'idée d'une **métropole picarde multipolaire**, dans laquelle les villes piliers de la région sont porteuses des grands services publics et des fonctions d'excellence. Or, le modèle picard est un modèle plutôt rural : les villes sont relativement fragilisées et voient leurs périphéries se développer par le biais de la périurbanisation, au détriment de leurs centres. Pour que le réseau des villes soit en mesure de structurer fortement le territoire picard, il s'agit, d'une part, de réfléchir aux modalités de **redynamisation des villes-centres** via le renforcement de leurs fonctions de centralité, et d'autre part, de fluidifier les relations et les mobilités au sein de la métropole en réseau.

L'entrée par les quartiers de gare est particulièrement intéressante dans cette optique, puisque :

- d'une part, ce sont des sites où **l'urbanité peut être renforcée**. Les quartiers de gare présentent des capacités de densification importantes : les friches et les terrains autour des gares constituent une potentialité foncière à exploiter. De plus, ce sont des lieux à fort potentiel économique encore à développer (quartiers tertiaires à haute valeur ajoutée, zones d'activités, ...). La densification urbaine est non seulement possible autour des gares, mais elle est également très « efficace » pour l'émergence de la métropole en réseau : les quartiers de gare constituent en effet **les portes d'entrée de la métropole multipolaire picarde**, et doivent se présenter comme tels, en accueillant des fonctions urbaines de type métropolitain.

⇒ **Les quartiers de gare peuvent participer du renforcement de la métropole multipolaire picarde.**



- d'autre part, **les quartiers de gare sont les nœuds du réseau** (figure 1), organisant les mobilités entre les villes picardes, et au sein même de ces villes grâce aux transports urbains et aux liaisons interurbaines. Ils doivent ainsi relever le **défi de la multimodalité**, en proposant des **offres de transport combinées** : train, voiture, bus urbains, vélo, cheminements piétonniers, ...
- ⇒ **Les quartiers de gare peuvent contribuer à renforcer les liens entre les différents pôles de la métropole picarde.**

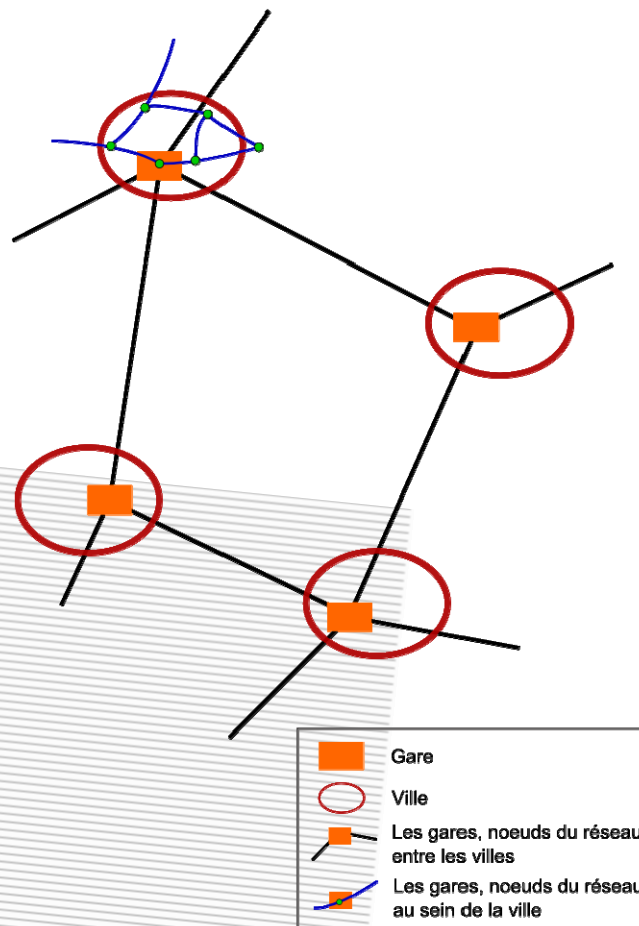


Figure 1 : Les gares, nœuds du réseau
(Source : CRP)



L'enjeu pour le quartier de la gare, intrinsèquement souvent excentré par rapport au centre historique, est de gagner une véritable place de centralité, que ce soit par les activités qui s'y trouvent, par la forme urbaine ou encore parce que, depuis le quartier de gare, doivent s'organiser les déplacements vers l'ensemble de la ville.

L'articulation de ces problématiques, fonctions urbaines et intermodalité, sur un même site, sera permise par :

- la **transversalité entre deux compétences du Conseil régional** : le transport régional et l'aménagement du territoire ;
- l'**articulation de deux échelles** : l'échelle régionale (pour les mobilités inter-cités, les grands projets d'aménagement, les grands projets de développement économique) et l'échelle locale (pour l'intermodalité avec les services de mobilité urbaine, l'aménagement urbain, l'offre de services,...).

2 ► Éléments de diagnostic : les quartiers de gare, un formidable potentiel pour l'instant peu investi

Un diagnostic est à réaliser, afin de disposer d'un état des lieux et d'identifier les conditions stratégiques nécessaires à la mise en place de la métropole en réseau. Pour cela, un approfondissement des connaissances des quartiers de gare est à effectuer et doit croiser trois entrées :

- une **analyse urbaine**
 - quel est le foncier disponible autour de chacune des gares concernées ?
 - quel type de bâti autour de la gare ?
 - quels liens avec le reste de la ville, et plus particulièrement avec le centre-ville ?
 - quels espaces naturels à proximité du quartier de la gare ?
 - ...
- une **analyse des mobilités**
 - quelle offre de mobilité (intermodalité, étoile ferroviaire, ...) ?
 - quels services à la mobilité ?
 - quels types de passagers fréquentent la gare ?
 - ...



- une **analyse économique**

- quelles filières économiques développer autour des quartiers de gare ?
- quelles complémentarités économiques entre les villes (tourisme d'affaires, ...) ?
- quels services, commerces, activités dans le quartier de gare ?
- quelle offre développer (bâti, ressources humaines,...) ?
- ...

2.1. Les quartiers de gare, des sites qui présentent un double enjeu...

Les quartiers de gare sont, pour les villes picardes, un formidable potentiel, et ce, pour plusieurs raisons : ce sont les portes d'entrée dans les villes et des quartiers qui présentent une capacité de développement.

A. Des portes d'entrée dans la métropole en réseau

Les quartiers de gare sont des territoires importants pour la métropole en réseau, puisque ce sont à la fois les **portes d'entrée dans la métropole en réseau** et le moyen qui permet d'y circuler. En effet, ce sont les **nœuds du réseau ferroviaire** et donc un moyen pour fluidifier les relations inter-urbaines. De plus, ce sont les portes d'entrée dans la ville pour nombre de travailleurs, de touristes ou encore de personnes se rendant dans un pôle de services, et ce sont donc souvent les premiers contacts que l'on a de la ville dans laquelle on arrive.

B. Des quartiers qui présentent souvent un fort potentiel de densification et de développement

Les quartiers de gare sont souvent des sites qui concentrent un grand nombre de friches exploitables et qui sont donc favorables au **développement de projets mixtes**, mêlant logements, activités, services, transports,... De plus, les quartiers de gare sont une opportunité, de par leur localisation sur le réseau ferré, pour l'installation de pôles économiques à haute valeur ajoutée (quartiers tertiaires, zones d'activités, ...).



2.2. ... mais un potentiel d'appui à la métropolisation pas encore assez investi

Malgré un potentiel important, les quartiers de gare sont pour l'instant peu investis et ne constituent donc que des lieux de passage.

A. Des quartiers de gare peu urbains

Les quartiers de gare sont souvent des **espaces peu denses, peu attractifs**. Le tissu urbain y est généralement lâche et desserré, tandis que les formes architecturales et la morphologie urbaine y sont hétéroclites. De plus, ce sont des sites où les fonctions sont relativement peu concentrées et donc peu structurantes pour le quartier. Plus que des portes d'entrée, ils ne sont donc pour l'instant généralement que des **lieux de passage**.

B. Des quartiers de gare qui ne fonctionnent pas toujours avec le centre-ville

Les quartiers de gare sont parfois **isolés du centre-ville**, que ce soit parce que les liaisons sont peu travaillées (cheminements piétonniers et pistes cyclables) et que des obstacles physiques existent (*figure 2*) ou que l'intermodalité à l'échelle du bassin de vie n'est pas suffisamment pensée : on est plus souvent dans une logique de rabattement des périphéries vers le centre que de mise en place d'un véritable réseau de transport qui se déploie à partir de la gare. La façon de cheminer et de relier la gare et le reste de la ville est à investir.

De plus, une **complémentarité des fonctions** est à trouver entre le centre-ville et le quartier de la gare : il ne s'agit bien sûr pas de vider le centre-ville de ses fonctions structurantes pour les déplacer dans le quartier de gare, mais bien de créer des complémentarités et des synergies entre les fonctions de ces deux types de centres.



Développer les fonctions de centralité autour des quartiers de gare

Cahier d'intentions – septembre 2010

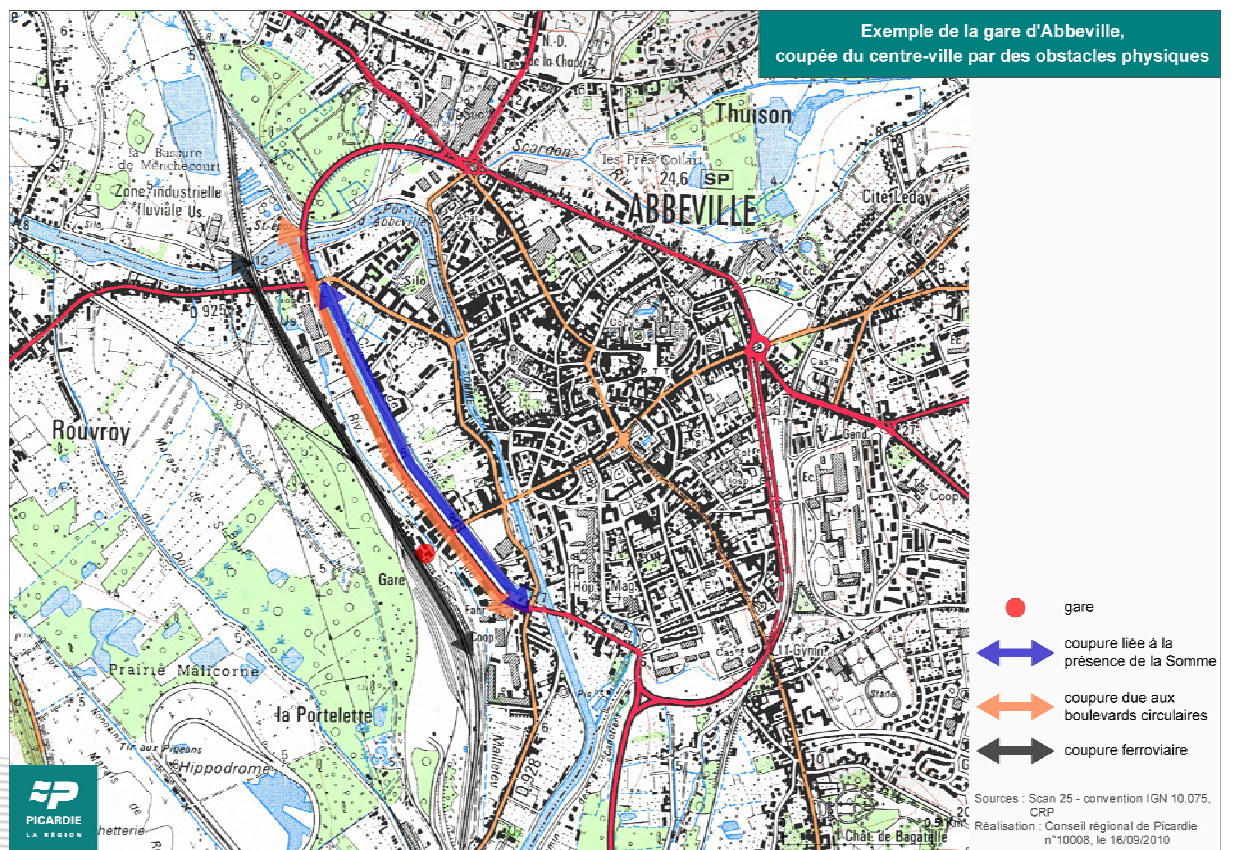


Figure 2 : Exemple de la gare d'Abbeville, coupée du centre-ville par des obstacles physiques



3 ► Les objectifs

Les objectifs de la DRA visent à redynamiser les villes-centres, en y facilitant les déplacements et en participant de l'aménagement de quartiers attractifs. En répondant à ces objectifs, la DRA participera du second parti pris du SRADDT : la mise en œuvre de la métropole en réseau. La DRA sera en effet l'occasion d'un dialogue entre villes piliers, afin de travailler sur la complémentarité entre les quartiers de gare et plus largement entre les villes. Un des objectifs de la DRA est que chaque ville pense l'aménagement de son quartier de gare à l'échelle de la région.

- **Rendre les quartiers de gare plus attractifs et plus urbains via des politiques d'aménagement**

Les quartiers de gare constituent de formidables portes d'entrée pour l'instant délaissées et il est nécessaire de les réinvestir. Ce réinvestissement doit se faire aussi bien sur le plan de la forme urbaine que des fonctions qui y sont présentes. Les quartiers de gare, pour l'instant lieux de passage, doivent ainsi devenir de véritables quartiers de vie dans la ville.

- **Faciliter les déplacements au sein de la ville et au sein du réseau de villes picardes**

La DRA a pour objectif de fluidifier les déplacements entre les villes picardes et à l'intérieur même des villes. En effet, il est nécessaire pour les Picards de pouvoir voyager facilement d'une ville à l'autre mais aussi de se déplacer aisément au sein des villes : l'intermodalité autour de la gare doit être pensée afin de permettre aux personnes de gagner facilement leur destination (lieu de travail, commerces, centre-ville, destination touristique, ...), en maximisant le report modal vers un autre mode que la voiture individuelle.



4 ► Rendu et mode de production

4.1. La nature du référentiel

La DRA peut se traduire dans un référentiel de bonnes pratiques pour l'aménagement des quartiers de gare. Enrichi d'exemples, ce document présentera également une approche méthodologique dont l'objectif sera de permettre de construire avec l'ensemble des intervenants (acteurs du transport, de l'urbanisme, du monde économique, ...) une démarche intégrée. Il s'agit d'un document qui se veut concret et qui visera à apporter des pistes de réponses aux problématiques rencontrées par les collectivités locales.

4.2. Le processus de coproduction

La DRA, afin d'aboutir, doit être partagée et co-élaborée avec l'ensemble des partenaires régionaux. Pour cela, le groupe projet interne au Conseil régional s'appuiera sur des partenaires privilégiés, notamment :

- les agences d'urbanisme (qui peuvent de surcroît animer un groupe témoin),
- la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) et les DDE (Directions Départementales de l'Équipement),
- les Conseils généraux,
- l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie),
- la CRCI (Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie) et les CCI (Chambres de Commerce et d'Industrie),
- l'EPFL (Établissement Public Foncier Local) de l'Oise,
- des grands opérateurs (SNCF, RFF et La Poste en particulier),
- les autorités organisatrices de transport,
- les collectivités concernées.