

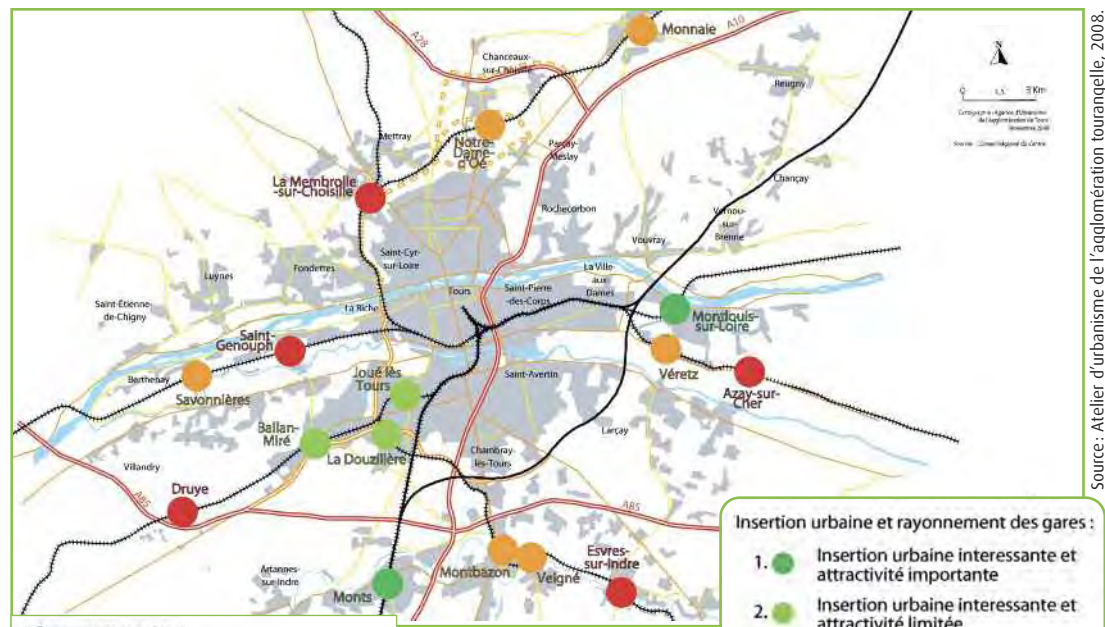
Les typologies de gares Quels enjeux ? Quelles méthodes ?

Avec la loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010, l'accent a été mis sur l'intérêt d'une organisation des territoires s'appuyant sur les réseaux structurants de transports collectifs, et en particulier les dessertes ferroviaires existantes. Mais la présence d'une gare ou d'une halte suffit-elle à conférer à un site un caractère stratégique pour le développement urbain ? Comment déterminer des secteurs préférentiels de densification, sur un axe ou une étoile ferroviaire, en réponse à un enjeu global de maîtrise de l'étalement urbain ? La présente fiche présente un outil spécifique permettant de répondre à ces questions : la typologie de gares.

L'expression « typologie de gares » renvoie à un regroupement des gares selon plusieurs profils, définis en fonction de divers indicateurs. Elle fait ainsi écho à l'idée de classification, de segmentation, voire de hiérarchisation des gares et haltes selon leurs caractéristiques dominantes. Si les opérateurs de transport ferroviaire recourent usuellement à des typologies fondées sur le niveau de fréquentation, une typologie peut s'appuyer sur bien d'autres critères pour permettre de définir, sur

un territoire donné, les sites présentant un potentiel tant en terme de transport qu'en terme de développement urbain. Une telle démarche suppose un regard croisé entre le fonctionnement du système ferroviaire, actuel et futur, et les potentiels fonciers mobilisables. Mais que peut-on attendre d'une typologie ? Comment, à quelle échelle et à partir de quels indicateurs l'élaborer ? Ce document abordera successivement ces deux questions.

Typologie des gares TER du SCoT de l'agglomération tourangelle



En 2011, le Certu, le Cete de Lyon et le Cete Nord-Picardie ont mis en place et animé un atelier d'échanges sur le thème des stratégies territoriales et de la valorisation foncière aux abords des gares TER. Cet atelier a été conçu en appui aux directions du ministère du Développement durable chargées des transports et de l'aménagement.

La présente série de fiches, issue de l'atelier, a pour objectif de capitaliser les expériences locales visant à (re) composer la ville autour des gares, et d'en tirer des enseignements.

Source: Atelier d'urbanisme de l'agglomération tourangelle, 2008.

Certu 2012/25

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES ET DU LOGEMENT

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Des utilisations variables selon les enjeux territoriaux

Une typologie est un outil d'aide à la décision dont l'utilité dépend avant tout des objectifs que les acteurs veulent atteindre. Préalablement à son élaboration, la formulation des attentes de chacun permet de cadrer la méthodologie à déployer par la suite, et en particulier la nature du référentiel d'indicateurs à constituer.

Les retours d'expériences montrent que si une typologie vise avant tout à améliorer et à partager la connaissance du fonctionnement territorial des gares, elle constitue aussi un outil de dialogue entre acteurs et, au-delà, un moyen de définir des priorités dans une stratégie d'aménagement.

Un instrument de connaissance du fonctionnement territorial des gares

Avant même de pouvoir cibler les gares stratégiques pour une politique d'aménagement, il importe de bien cerner le fonctionnement de l'ensemble des gares irriguant le territoire étudié. Les typologies peuvent ainsi être au service de la connaissance du fonctionnement territorial des gares ferroviaires, en combinant différents regards et informations issus de différents acteurs.

Le fonctionnement territorial des gares doit s'entendre aussi bien du point de vue des déplacements (pour lequel il est important de pouvoir analyser le niveau de service proposé, l'usage, les conditions d'accessibilité...) que sous l'angle de leur inscription territoriale (localisation, organisation spatiale et socio-économique, aire d'attraction de la gare, territoire desservi, dynamique de développement observée...) et du potentiel de développement urbain à proximité (foncier disponible et mutable).

La typologie doit alors conduire à l'établissement d'un diagnostic précis qui dépasse la simple juxtaposition de données produites par différents organismes, afin de constituer un socle de connaissance partagé entre les différents acteurs en présence.

Un outil de dialogue entre acteurs de l'urbanisme et des transports

L'établissement d'un diagnostic fonctionnel des gares sous forme de typologie constitue également une étape très utile pour réfléchir aux évolutions possibles et souhaitables de ce fonctionnement à court, moyen et long termes. Ce travail peut en effet inciter les différents acteurs du monde des transports et de l'aménagement du territoire (intercommunalités, Régions, RFF, SNCF, etc.) à expliciter et partager leurs stratégies et vision du territoire, tant sur le fonctionnement et les perspectives d'évolution des services ferroviaires que sur les politiques de développement urbain.

Ce temps d'échanges permet de faire émerger les convergences et points de désaccord autour de quelques questions clés : quelles améliorations sont prévues (ou devraient l'être) en matière de niveau de service ? Faut-il envisager la fermeture ou le déplacement de haltes ? Quelles sont les fonctions souhaitées pour les gares demain ? Quel lien avec les potentialités de densification urbaine aux abords ? Ce faisant, de nouvelles coopérations peuvent s'amorcer sur le devenir des gares ferroviaires. Instrument de diagnostic, une typologie de gares a vocation à être un support de dialogue et de pédagogie pour construire progressivement un projet territorial commun à partir des gares identifiées comme stratégiques.

Objectifs de la démarche

« pour un aménagement et un urbanisme orientés vers le rail en Picardie »

La maîtrise d'ouvrage de la typologie des gares picardes a été assurée par la DREAL Picardie, en partenariat avec la Région et l'Ademe. Cette étude a été confiée au Cete Nord-Picardie.

« Pour l'État, il s'agit de traduire concrètement les principes du développement durable en terme d'aménagement, et d'intégrer les enseignements de l'étude dans le "porter à connaissance" de l'État lors de l'élaboration des documents d'urbanisme et de planification.

Pour le conseil régional : cette étude permet d'enrichir le Schéma régional de l'intermodalité et des transports (SRIT), et d'alimenter le projet de Directive régionale d'aménagement (DRA) "nouvelles campagnes" proposé dans le cadre du Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT).

Pour l'ensemble des collectivités locales : il est question de lancer une dynamique de réflexion sur les liens entre rail et aménagement et de les inciter à penser l'urbanisation de leur commune et l'organisation de leur territoire par rapport aux gares. »

Source : propos de Rémi Couailler, responsable du pôle habitat et territoires à la DREAL Picardie, lors de l'atelier gares du 31 mars 2011.

Un moyen de définir des priorités d'actions pour le territoire

Une typologie de gares peut aussi constituer un outil d'aide à la décision au service de l'action foncière. Elle participe à la définition d'un projet de territoire que les acteurs souhaiteraient organiser et mettre en œuvre. Par la classification des gares qu'elle propose, elle permet une hiérarchisation des enjeux identifiés, puis la définition des priorités d'actions à différentes échelles territoriales.

Ainsi, si une typologie de gares permet de produire une vision stratégique globale à long terme pour le dévelop-

pement ferroviaire et urbain, elle peut aussi prendre une dimension très opérationnelle.

C'est par exemple le cas en région tourangelle. L'étude de l'agence d'urbanisme de Tours (2008-2009) s'est inscrite dans la démarche d'élaboration du SCoT. Les élus ont validé une typologie qui inclut les périmètres de certaines gares TER, dans lesquels l'urbanisation, tant en extension qu'en renouvellement, devient prioritaire. Ce travail a permis de remettre en question plusieurs zones d'extension urbaine inscrites dans les PLU en cours, au motif notamment de leur éloignement par rapport aux gares identifiées comme « à développer » dans le SCoT.

Une méthode d'analyse qui permet de vérifier la compatibilité des zones d'urbanisation future avec les ambitions du SCoT

La typologie des gares réalisée par l'agence d'urbanisme de l'agglomération de Tours a permis d'amorcer un scénario d'organisation du territoire. La démarche SCoT a ensuite ouvert une concertation avec les acteurs impliqués pour élaborer un projet associant développement urbain, protection du socle agro-naturel et desserte multimodale, et s'appuyant sur quatre niveaux de territoires à enjeux : les communes du cœur métropolitain ; les pôles-relais (trois communes) ; les périmètres des gares TER inscrites comme « à développer » (rayon de 1 000 m) ; les centres-bourgs (rayon de 500 m).



Source : Atelier d'urbanisme de l'agglomération tourangelle (ATU), 2011

Une typologie permet de déterminer des secteurs préférentiels de développement urbain qui doivent être intégrés dans des schémas de planification. Du fait de l'ambition normative, la méthode, les critères, les seuils et l'échelle d'application doivent faire l'objet d'une concer-

tation avec les acteurs concernés. La typologie peut également s'accompagner d'analyses territoriales plus fines, fondées sur des observations et relevés effectués sur le terrain, ou encore d'enquêtes spécifiques menées auprès des usagers, etc.

Méthodes et exemples

L'élaboration d'une typologie répond à des objectifs précis qui guident les choix méthodologiques et déterminent les données à recueillir. Les méthodes sont donc aussi variées que les attentes des utilisateurs. Elles se trouvent néanmoins traditionnellement confrontées à trois problématiques récurrentes : l'échelle d'observation, l'équilibre des approches urbanisme et transport, et enfin la diversité des thématiques d'analyse permettant de classer les gares.

L'échelle d'observation

L'échelle territoriale d'élaboration d'une typologie de gares est variable. Elle peut correspondre à des échelles de planification (échelle des schémas régionaux d'aménagement du territoire ou d'infrastructures de transport) ou à une échelle géographique définie selon la morphologie du réseau ferroviaire (étoile ferroviaire autour d'une agglomération, axe). Même si elle est généralement calée sur le périmètre institutionnel du commanditaire, l'échelle de la typologie doit être choisie avec précaution étant donné le fonctionnement en réseau du système ferroviaire : les gares sont en interaction les unes par rapport aux autres au-delà des limites dans lesquelles les périmètres de planification ou les échelles institutionnelles les inscrivent. Une même gare pourra alors relever de profils différents selon l'échelle d'analyse (cf. exemple page ci-contre).

L'équilibre des approches urbanisme et transport

Un des intérêts de la réflexion sur les gares est de mobiliser une double connaissance sur le réseau ferroviaire et sur le territoire. D'ailleurs, le croisement de ces deux approches constitue souvent une finalité de la typologie des gares ferroviaires, même si l'équilibre est à ajuster selon les cas : on peut privilégier une entrée territoriale avec des problématiques transports moins étoffées... ou l'inverse. Il apparaît alors que plus l'articulation de ces deux dimensions est privilégiée, plus la méthode d'analyse doit intégrer des données issues de différentes sources et parfois de différents acteurs.

La diversité des thématiques d'analyse

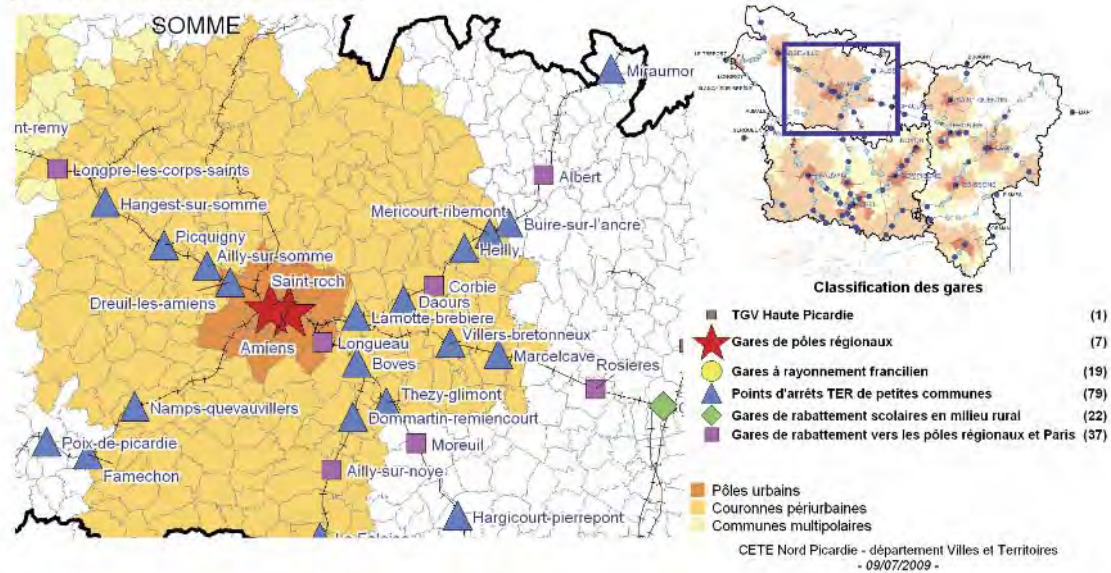
Les objectifs attendus de la typologie ont une incidence sur la méthode d'analyse à adopter, et donc sur les données et indicateurs à étudier. Niveau de service ferroviaire, qualité de l'accessibilité et de l'intermodalité, habitudes de mobilité des usagers, nature de l'occupation du sol aux abords des gares, localisation des principaux sites de projet..., les éléments pouvant être abordés sont nombreux. Sans viser l'exhaustivité, une typologie doit chercher à mobiliser différentes thématiques d'analyse pour établir un diagnostic du fonctionnement territorial des gares. Quelques illustrations sont présentées ci-après pour chacune d'entre elles.



Gare de Saint-Amand-les-Eaux (Nord) © Cete Nord-Picardie - Cyprien Richer

Confrontation de typologies de gares à deux échelles territoriales : l'échelle de la région Picardie et l'échelle de l'étoile ferroviaire d'Amiens

Typologie des gares ferroviaires en Picardie (zoom sur l'étoile ferroviaire d'Amiens) (CETE Nord-Picardie pour DREAL Picardie)



Typologie de l'étoile ferroviaire d'Amiens (Egis Rail pour Région Picardie)



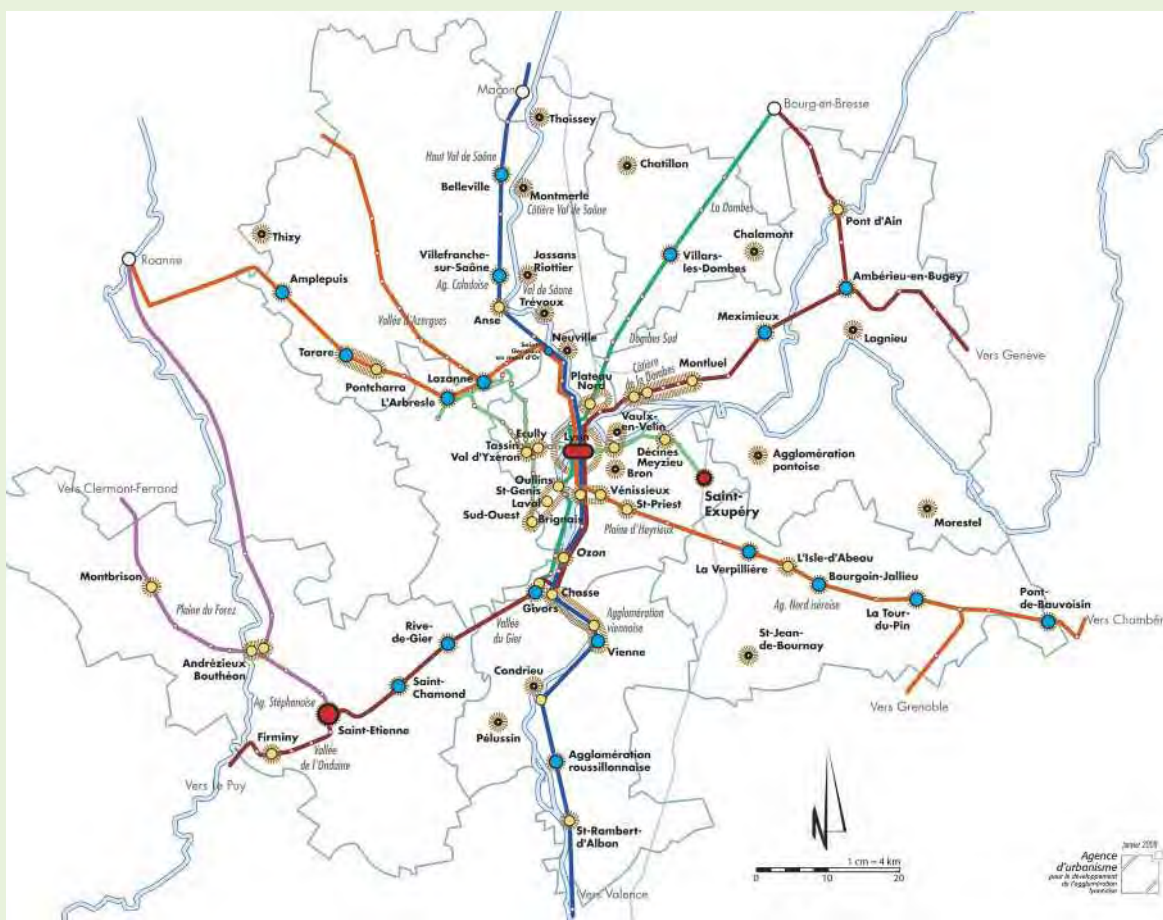
La comparaison de ces deux démarches conduit à identifier des fonctions différentes d'une même gare ou halte ferroviaire selon l'échelle territoriale concernée. Ainsi un point d'arrêt TER d'une petite commune peut se révéler d'une importance plus marquée à une petite échelle.

Sources : - étude du Cete Nord-Picardie pour le compte de la DREAL Picardie (2011)
- étude Egis-Rail pour le compte de la Région Picardie (2008)

Connaître la dynamique des projets des différents acteurs. Il s'agit de prendre connaissance des différents découpages institutionnels et démarches déployées sur le territoire d'étude : périmètres de planification (SCoT approuvé ou en projet, PDU...), référentiels fonciers (EPF, agences d'urbanisme...), stratégie régionale (SRIT, CPER...) et autres projets de territoire. Cette connaissance permet

de cibler les enjeux identifiés sur le périmètre de la typologie mais aussi de mobiliser ces sources d'information. La mise en relation des POS et PLU avec la localisation des gares peut également permettre d'identifier des décalages entre le développement urbain envisagé par les communes et la desserte ferroviaire.

Les polarités définies par les SCoT de l'aire métropolitaine lyonnaise et les gares desservies par le futur RER



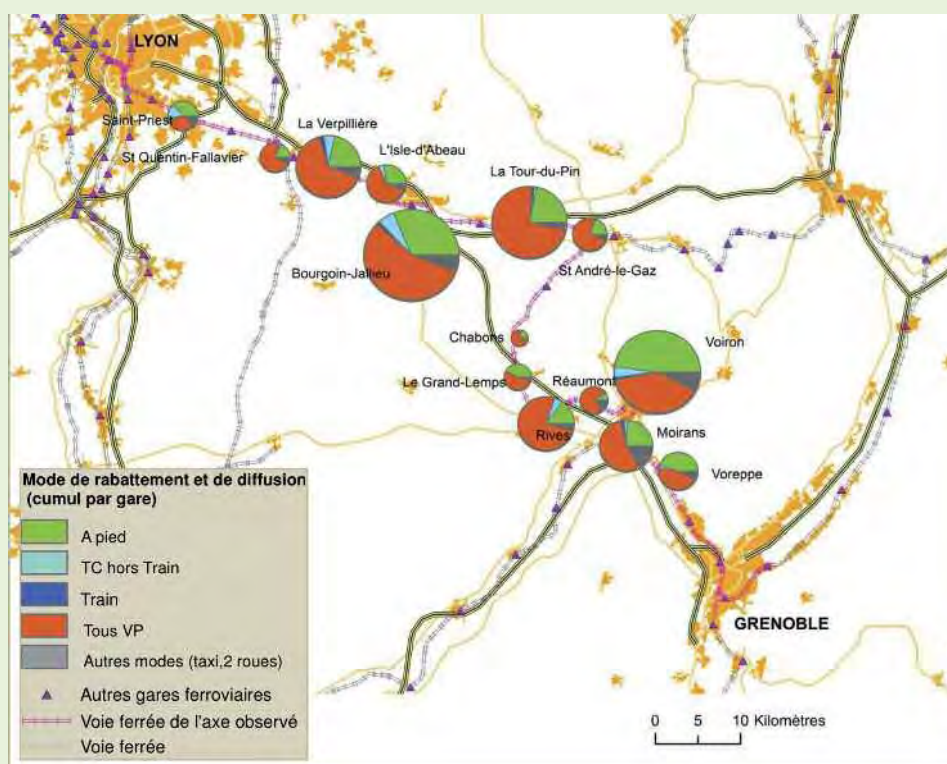
Le développement d'un réseau de transport collectif structurant de type RER à horizon 2030 constitue l'armature du système de mobilité durable de l'aire métropolitaine lyonnaise. La carte ci-dessus, élaborée dans le cadre de l'inter-SCoT de l'aire métropolitaine, illustre la bonne adéquation générale des polarités identifiées dans les SCoT avec les gares et haltes du réseau ferroviaire. Les polarités disposant de gares de niveau régional (en bleu sur la carte) revêtent un intérêt plus important que les autres en termes de transport puisque le niveau d'offre y est supérieur, avec à la fois des services directs et des services omnibus pour les gares lyonnaises et stéphanoises. Certaines polarités sont toutefois dépourvues de gare. Se pose donc, pour les territoires correspondants, la question de leur connexion au système de transport métropolitain.

Source : Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 2007

Comprendre les habitudes de mobilité, en particulier la fréquentation de la gare, les principales origines-destinations des usagers et les pratiques de rabattement des usagers. Les grandes enquêtes de mobilité, type Enquêtes-Ménages Déplacements (EMD), lorsqu'elles existent, fournissent des éclairages sur les pratiques de mobilité de la zone enquêtée mais ne permettent pas de caractériser le fonctionnement spécifique d'une gare.

La mobilisation de données plus précises sur leur fréquentation et les types de rabattement suppose de se tourner vers les Régions et vers les directions régionales de la SNCF, sachant que la finesse des données est très variable d'une région à une autre. Il peut être également envisagé de mettre en œuvre des enquêtes ciblées, notamment pour améliorer la connaissance de l'accès à la gare.

Modes de déplacements utilisés en complément du train par les usagers de la ligne Lyon-Grenoble



L'exploitation des enquêtes origine-destination de la Région Rhône-Alpes permet notamment d'analyser les modes d'accès aux gares et de diffusion des usagers du TER. Pour les gares situées hors des grands centres urbains, les modes de déplacements utilisés en complément du train sont essentiellement la voiture et la marche. La ligne Lyon-Grenoble est un des axes sur lequel l'utilisation de la voiture se révèle le plus dominant. Mais, entre les gares, se dessinent des différences significatives qu'il est alors intéressant d'étudier plus finement pour mieux comprendre les ressorts des choix modaux faits en complément du TER.

Source : Cete de Lyon pour la Région Rhône-Alpes, 2012

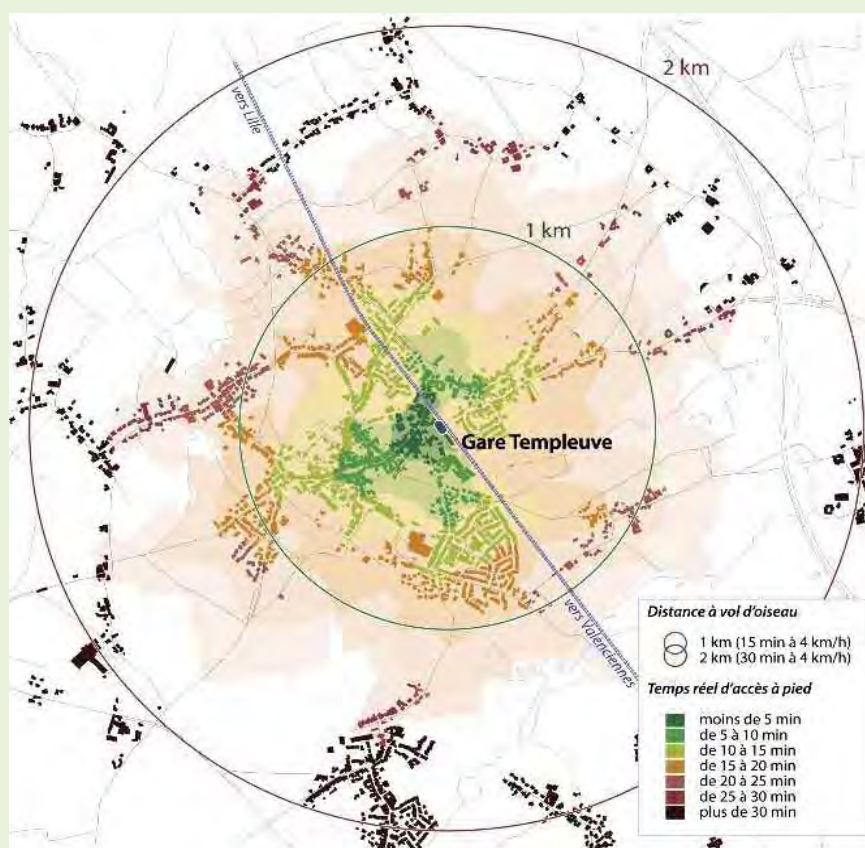
Mesurer l'accessibilité de chaque gare en fonction des différents modes de transport. Au-delà de l'offre de trains proposée en gare, la connaissance de la desserte du territoire peut être enrichie par des études plus approfondies sur l'accessibilité de la gare selon le mode de rabattement considéré et l'organisation du réseau viaire (prise en compte des coupures urbaines) permettant de qualifier la « couture » urbaine entre la gare et son quartier. L'accessibilité à partir de la gare peut être abordée de manière plus large à travers des indicateurs plus ou moins élaborés : temps de trajet vers un pôle attracteur, fréquence de l'offre à certaines heures de la journée, mesure d'accessibilité topologique (nombre de gares accessibles directement à partir de chaque gare étudiée; nombre de gares accessibles en moins de 30 minutes, etc.) ou sur contrainte horaire (« À quelle heure dois-je partir de chaque gare pour accéder à la principale gare avant 9h ? »

« Puis-je effectuer l'aller-retour dans la journée ou la demi-journée vers les autres gares ? »...). Mesurer l'accessibilité des gares par les transports collectifs est plus complexe et nécessite de disposer des grilles horaires de l'ensemble des lignes la desservant (bus urbains, cars, etc.), et d'un logiciel adapté aux calculs d'itinéraires.

L'accès à la gare peut être également évalué en tenant compte des autres modes non tributaires de grilles horaires (marche, vélo et voiture). La connaissance de l'accès à la gare à pied ou à vélo donne une image précieuse de l'ancrage territorial de la gare. Au-delà, l'accessibilité en voiture particulière détermine une aire de chalandise qui permet d'alimenter les réflexions sur le dimensionnement de l'offre de stationnement. L'utilisation de SIG est nécessaire pour définir les zones d'accessibilité à pied, à vélo et en voiture autour de la gare.

Accessibilité à pied et à vélo de la gare de Templeuve dans le périurbain lillois

Les cartes « ZAP » (Zone d'accessibilité à pied) et « ZAV » (Zone d'accessibilité à vélo) développées au Cete Nord-Picardie et à Lille Métropole sont réalisées à l'aide d'outils intégrés dans un logiciel de SIG. À partir d'une base voie (ex. : Teleatlas) contenant le réseau viaire de la zone d'étude et distinguant les voies accessibles à pied ou à vélo, les cartes permettent d'observer la qualité du rabattement par les modes actifs et les effets de coupure. Dans le cas de la gare de Templeuve, la coupure des voies ferrées et le faible maillage du réseau viaire limitent fortement l'accessibilité pédestre à la gare. En outre, l'identification de potentiel foncier stratégique doit aussi tenir compte de la facilité d'accès au réseau ferroviaire : certains terrains, proches à vol d'oiseau, nécessitent d'importants détours qui pénalisent l'accès à pied et même l'utilisation du train.



Source : Cete Nord-Picardie, 2011 (d'après Palmier P., 2001)

Déterminer l'intensité urbaine autour des gares.

La connaissance de la densité de population, d'emploi et d'activités autour des gares, souvent appelée « intensité urbaine », est une thématique récurrente des typologies de gares. Elle suppose la définition d'une échelle d'observation et la mobilisation de données géolocalisées sur les emplois, la population, les commerces et services... Ces informations ne sont toutefois souvent disponibles qu'à une échelle communale, ce qui pose un problème d'estimation de l'intensité urbaine dans les abords immédiats de la gare. La typologie des gares du SCoT de Tours définit « l'intensité urbaine » comme le niveau de présence humaine autour d'un axe de transport. Dans ce cas, l'indicateur est calculé en additionnant le nombre d'habitants, le nombre d'emplois et le nombre d'étudiants-scolaires, que l'on rapporte à la surface en hectares du périmètre d'étude. L'utilisation de fichiers de l'INSEE croisés avec des bases de données économiques (issues des chambres consulaires, par exemple) permet de géolocaliser les emplois et activités, donc de connaître précisément la dynamique des quartiers de gares.

Observer l'usage du sol autour de la gare. Cette analyse vise à caractériser, plus ou moins précisément, la morphologie urbaine et l'usage du sol à travers le bâti, le parcellaire, les coupures urbaines ou les grands types d'espaces. Le recueil de ces données nécessite l'analyse de bases de données telles que la BD Majic (fichiers fonciers de la Direction générale des impôts accessibles dans les services de l'État) permettant de qualifier l'intensité foncière, de photographies aériennes, des PLU ou du cadastre en complément d'un travail de terrain qui peut s'avérer utile selon les critères retenus. L'estimation des réserves foncières et des parcelles mutables revêt un caractère stratégique pour l'identification des potentiels de valorisation. La difficulté est alors d'obtenir avec précision les limites de propriétés foncières souvent multiples et morcelées.

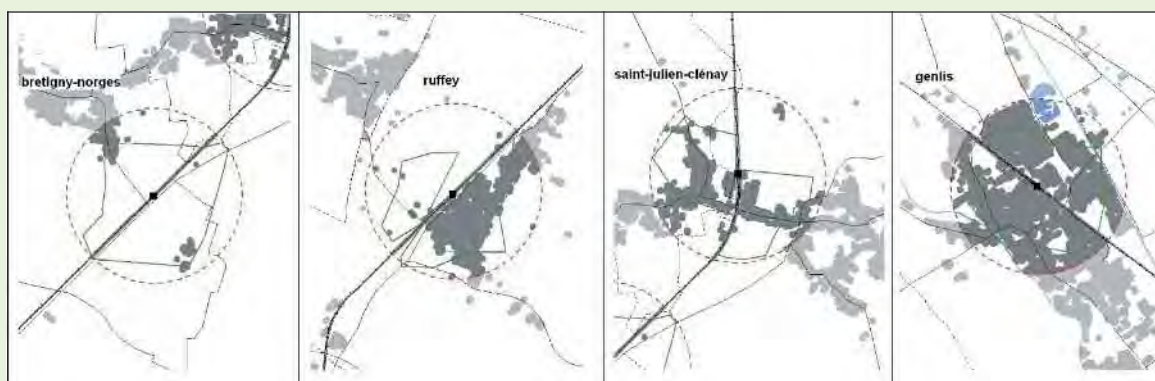
Si l'échelle de territoire et le nombre de gares à étudier permettent, l'enquête in situ sera très précieuse pour affiner les analyses.

Potentiel d'urbanisation autour des gares des aires urbaines de Dijon et Beaune

Le Cete de Lyon a mené une étude pour la DDT de Côte-d'Or ayant pour objectif la recherche de potentialités d'urbanisation autour des 27 gares des aires urbaines de Dijon et Beaune. Une typologie des gares a ainsi été dressée pour orienter le positionnement de l'État dans les documents d'urbanisme. Par rapport à leur potentiel d'urbanisation, trois types de gares ont été distingués : les gares hors tissu urbain, les gares rattrapées par l'urbanisation (en situation de confins ou d'entre deux) et les gares dites urbaines.

Part de la surface non urbanisée dans un rayon de 800 mètres autour de la gare

Gares hors tissu urbain	Gares rattrapées par l'urbanisation : confins	Gares rattrapées par l'urbanisation : entre-deux	Gares urbaines
ex. Brétigny-Norges	ex. Ruffey	ex. Saint-Julien-Clénay	ex. Genlis
92 %	72 %	72 %	14 %



Source : Cete de Lyon et DDT 21, 2011

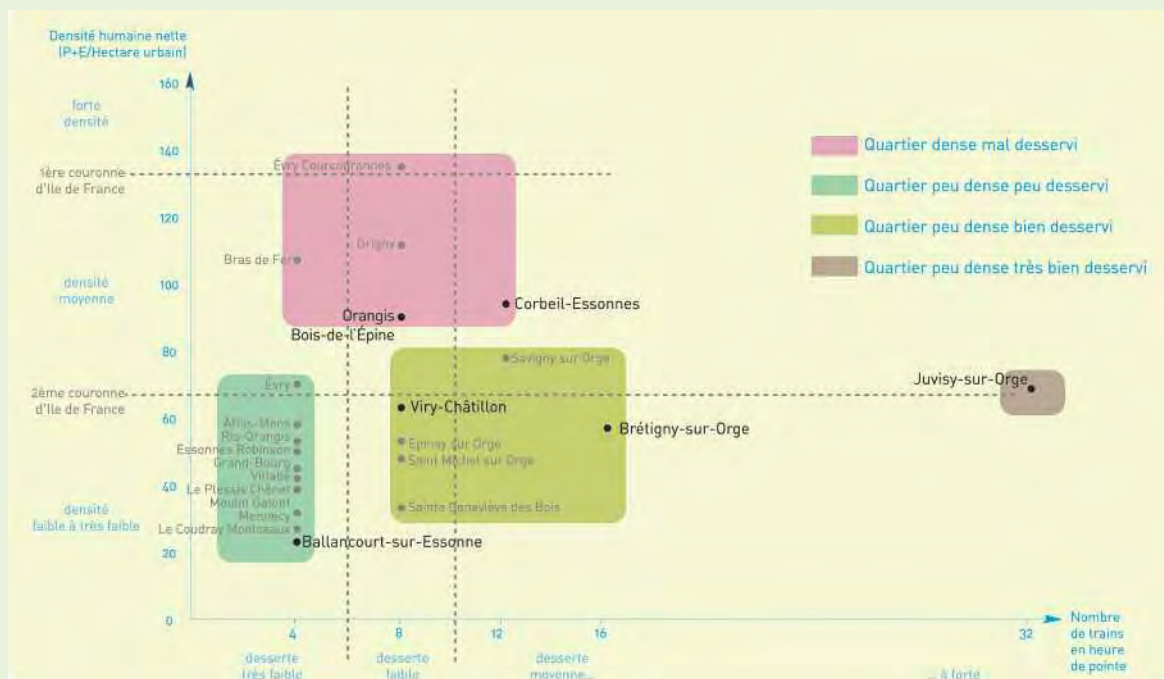
Sélectionner les indicateurs discriminants pour classer les gares. Les données correspondant aux différentes thématiques d'analyse retenues doivent donc être sélectionnées, collectées puis mises en commun. Mais c'est en les croisant que l'on voit se dessiner des rapprochements porteurs d'enseignements précieux sur le fonctionnement et la vocation des gares dans le territoire.

Il n'existe pas de méthode type pour établir une classification des gares. Le choix entre un travail « à la main » de croisement de quelques indicateurs clés et le déploiement d'une méthode statistique d'analyse de données dépend des objectifs de la démarche et surtout

de l'échelle de territoire prise en compte. À titre d'exemple, la présence de près de 180 gares ou haltes sur le territoire régional picard a orienté le choix vers une procédure statistique. Ainsi, après avoir constitué un référentiel d'une cinquantaine d'indicateurs, la première étape a permis de mettre en avant les corrélations entre indicateurs et d'identifier les indicateurs les plus explicatifs des contrastes entre gares étudiées (méthode dite d'analyse factorielle en composantes principales). Sur la base de ces indicateurs les plus discriminants, un regroupement des gares selon cinq classes homogènes a ensuite été réalisé à partir d'une procédure statistique (méthode de classification ascendante hiérarchique).

Croisement de la desserte et de la densité des quartiers de gares en centre Essonne – Seine – Orge

En Île-de-France, les travaux sur les gares du territoire centre Essonne – Seine – Orge s'appuient sur le croisement de données sur les transports (offre et usage du RER), sur l'occupation foncière (MOS : mode d'occupation du sol) et sur les activités et la population (ERE : enquête régionale emplois et recensement Insee). La lecture du graphique permet de distinguer des grandes catégories qui mettent notamment en évidence des déséquilibres entre densité et niveau de desserte.



Source : Agence d'urbanisme et de développement Essonne – Seine – Orge (AUDES0) (2007)

En conclusion

La méthode d'analyse à déployer pour parvenir à une classification des gares dépend avant tout des objectifs que l'on souhaite atteindre. Quelle que soit la méthode adoptée, l'aboutissement de la réflexion doit demeurer compréhensible et synthétique pour qu'elle soit partagée. Les commanditaires et utilisateurs de la typologie doivent notamment pouvoir identifier facilement les critères utilisés pour établir une discrimination entre les gares ferroviaires. Une attention particulière doit être portée au rendu cartographique pour en faciliter la lecture et en augmenter les qualités pédagogiques.

Cette portée pédagogique permet de dépasser une approche isolée de la gare et de ses abords, au profit d'une réflexion plus large sur l'optimisation de la desserte ferroviaire en lien avec le territoire. Les diverses expériences de démarches typologiques montrent en effet qu'elles contribuent à éclairer les acteurs sur le rôle des gares au sein d'un territoire et à les aider dans la définition et la mise en œuvre de leurs stratégies de valorisation du ferroviaire. Face à la multiplicité des acteurs impliqués, elles sont aussi des outils de dialogue et d'arbitrage de nature à favoriser l'élaboration d'un projet partagé.



Gare d'Ambérieu-en-Bugey (Ain) © Cete de Lyon - Séraphine de Luca

Pour en savoir plus...

Agence d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise, 2007, *Les SCoT de l'aire métropolitaine lyonnaise. Polarités et RER.*

www.urbalyon.org

Agence d'urbanisme et de développement Essonne – Seine – Orge (AUDESO), 2007, *Regards sur... le chemin de fer et les quartiers de gare en Essonne – Seine – Orge.*

www.audeso.org

Atelier d'urbanisme de l'agglomération tourangelle (ATU), 2008, *Les gares TER dans le périmètre du SCoT de l'agglomération tourangelle : quel potentiel d'urbanisation dans un rayon de 500 m ?*

www.atu37.org

Atelier d'urbanisme de l'agglomération tourangelle (ATU), 2009, *Les gares TER dans le périmètre du SCoT de l'agglomération tourangelle : quel potentiel d'attractivité ?*

www.atu37.org

Atelier d'urbanisme de l'agglomération tourangelle (ATU), 2011, *Réflexions sur le développement du territoire tourangeau autour de l'armature ferroviaire : méthode de classification des gares et perspectives d'évolutions urbaines*, présentation à l'atelier du Certu du 31 mars 2011.

Certu, 2008, *Les déplacements dans les SCoT. Retour d'expériences à partir de dix-sept premiers SCoT*, éd. du Certu, 120 p.

www.certu.fr

Cete de Lyon, 2011, *Potentiel d'urbanisation autour des gares des aires urbaines de Dijon et Beaune*, étude pour la DDT de Côte-d'Or.

Cete Nord-Picardie, 2011, *Typologie des gares ferroviaires picardes*, étude pour la DREAL Picardie.

Hanin Y., Clette V., Daems A., Dawance T., Grandjean M., Rousseaux V., 2007, « Requalifier les quartiers de gare pour favoriser le report de mode », *Territoire(s) wallon(s)* n°1, pp. 63-80.

<http://cpdt.wallonie.be>

Lufkin S., 2010, *Entre ville et campagne : stratégies de densification qualitative ciblée des friches ferroviaires régionales*, thèse de l'École polytechnique fédérale de Lausanne, 351 p.

<http://library.epfl.ch/theses>

Palmier P., 2001, *Cartes ZAP : mode d'emploi*, Lille Métropole Communauté Urbaine, Cete Nord-Picardie, Lille, 25 p.

Van der Poorten S., Nédellec M., 2011, « Penser la stratégie foncière à l'échelle régionale », *Études foncières* n°150, pp.48-53.

Fiche rédigée par Sophie Hasiak & Cyprien Richer (Cete Nord-Picardie), Ameline Rodes & Emmanuel Perrin (Cete de Lyon), Gilles Bentayou (Certu).

Nos remerciements à l'ensemble des participants à l'atelier « Valorisation foncière aux abords des gares TER » du Certu, en particulier Olivier Schampion (ATU Tours), Marie Bonnifet (AUAT), Nicolas Pech (Urbalyon), Rémi Couaillier (DREAL Picardie), Anne Misseri et Séraphine de Luca (Cete de Lyon), Anne Grillet-Aubert (IPRAUS - École d'architecture Paris-Belleville), Charlotte Girerd et Juliette Maulat (RFF), Marc Morain, Martine Meunier-Chabert et Géraldine Bonnet (Certu) pour leur contribution à la présente fiche.

Contact :

Gilles Bentayou - département urbanisme & habitat

urb.certu@developpement-durable.gouv.fr

Tél. secrétariat : 04 72 74 59 11

Certu
Centre d'Études
sur les réseaux,
les transports,
l'urbanisme et
les constructions
publiques
9, rue Juliette Récamier
69 456 Lyon
Cedex 06
Tél. : 04 72 74 58 00
Fax : 04 72 74 59 00
www.certu.fr

Département
Urbanisme Habitat

© Certu 2012
La reproduction totale
ou partielle du
document doit être
soumise à l'accord
préalable du Certu.

N° ISSN : 0247-1159

Mise en page :
Cete Lyon

