

Club technique régional des SCOT approuvés

28 novembre 2013

DREAL Centre

Étude du potentiel de densification aux abords des gares ferroviaires de voyageurs de la Région Centre



Service Bâtiment, Logement, Aménagement Durables – DREAL Centre

Déroulé de l'intervention

1. Contexte et objectifs de l'étude
2. Gares et infrastructures ferroviaires en région Centre
3. Structure de l'étude
4. Premiers enseignements

Déroulé de l'intervention

1. **Contexte et objectifs de l'étude**
2. **Gares et infrastructures ferroviaires en région Centre**
3. **Structure de l'étude**
4. **Premiers enseignements**

Éléments de contexte

Au plan national :

- **Loi Solidarité et renouvellement urbain**

⇒ localisation prioritaire du développement urbain à proximité des secteurs bénéficiant d'un bon niveau de desserte en transport en commun

- **Lois Grenelle I et II**

⇒ lutte contre l'étalement urbain et la consommation abusive d'espace

- **Montée en puissance de la problématique de vulnérabilité énergétique, avec une contribution non négligeable du poste « déplacement »**

Au plan régional :

- **Une consommation d'espace importante sur les dernières années**

⇒ Stagnation voire diminution du nombre d'habitants dans les unités urbaines de 10 000 à 90 000 hab

⇒ Accélération de l'artificialisation de plus de 40% entre 1995-2003 et 2006-2010

- **Près de 30% des communes présentent des caractéristiques « à risques » du point de vue de la vulnérabilité énergétique**

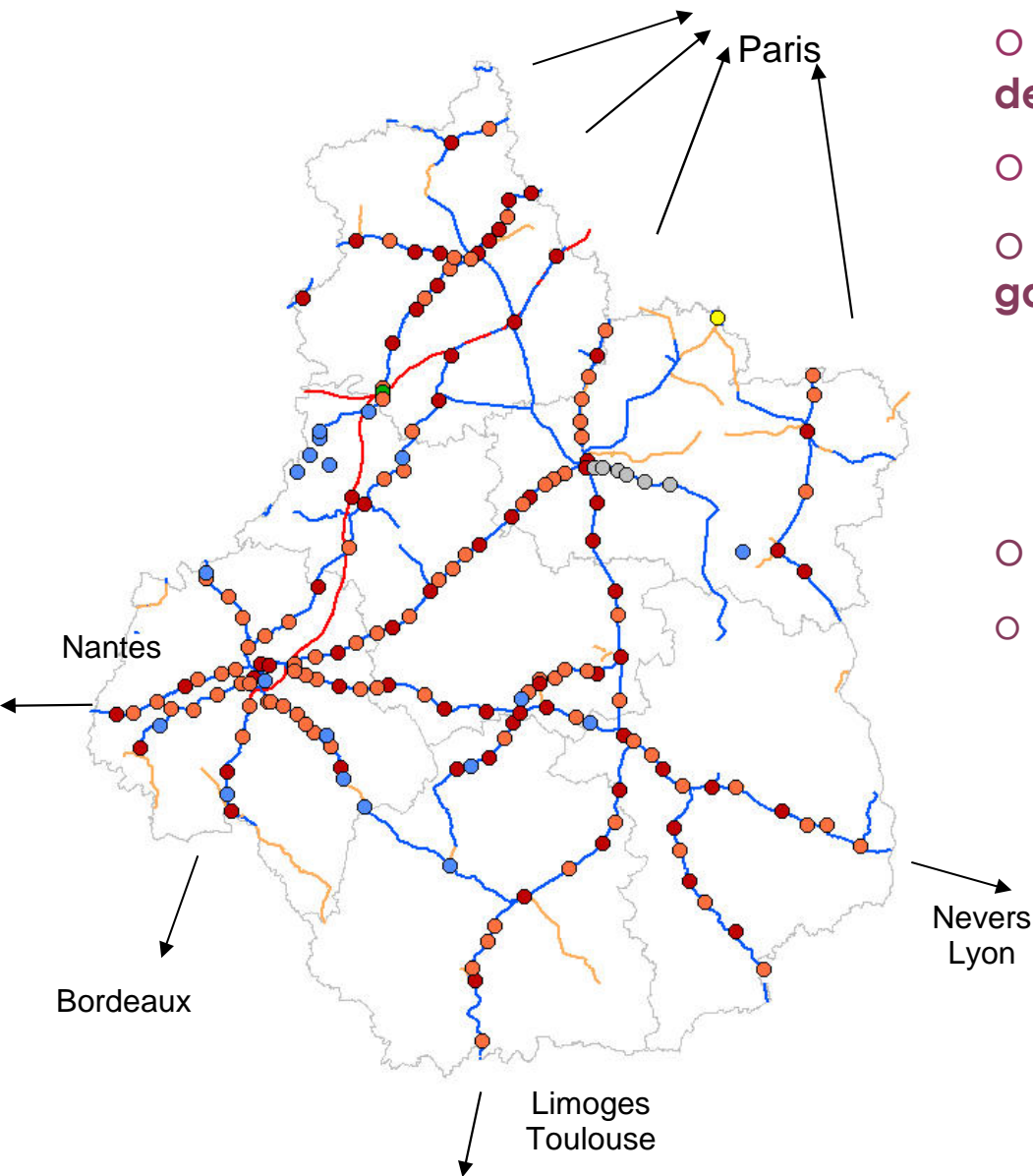
Enjeux et besoins régionaux

- **Mieux connaître les situations et les opportunités de densification disponibles au sein des secteurs « gare »**
 - ⇒ Objectiver le ressenti, produire un état des lieux partagé
- **Produire de la connaissance et des éléments concrets mobilisables dans le cadre de l'élaboration des documents de planification**
 - ⇒ Accompagnement, portés à connaissance, consultation des personnes publiques associées
- **Mettre à disposition des intervenants locaux des éléments leur permettant, le cas échéant, d'engager un dialogue avec les acteurs**

Déroulé de l'intervention

1. Contexte et objectifs de l'étude
2. Gares et infrastructures ferroviaires en région Centre
3. Structure de l'étude
4. Premiers enseignements

Gares et infrastructures ferroviaires en région Centre



- Un réseau maillé malgré quelques zones moins desservies
- Une influence de l'Île-de-France qui reste forte
- Une seule ligne à grande vitesse et deux gares TGV

⇒ Les gares TER et InterCités conservent une importance prépondérante dans le système de desserte

- Deux étoiles ferroviaires relativement denses
- Des projets de réouverture en cours ou à l'étude

Au total

165 gares ferroviaires dont :

⇒ 67 gares

⇒ 95 haltes ferroviaires (dont 6 en projet)

⇒ 2 gares TGV

⇒ 1 gare RER (Malesherbes)

+ 19 haltes routières bénéficiant de services de dessertes ferroviaires par car

Une grande variabilité de situations



Gare de Fleury les Aubrais (Loiret)



Gare de Salbris (Loir-et-Cher)



Halte ferroviaire de Chaingy Fourneaux (Loiret)



Halte ferroviaire de Saint Antoine du Rocher (Indre et Loire)

Déroulé de l'intervention

1. Contexte et objectifs de l'étude
2. Gares et infrastructures ferroviaires en région Centre
3. Structure de l'étude
4. Premiers enseignements

Structure de l'étude

- *Une étude structurée en 3 phases :*
 - Phase 1 : Panorama des gares de la région Centre
 - Phase 2 : Définition des gares à enjeux
 - Phase 3 : Une analyse fine de certaines gares à enjeux
- *Une étude confiée au groupement « Avant Projet – CODRA »*
- *Une réunion de lancement le 26 septembre 2013*
- *Un rendu prévu dans le courant du second trimestre 2014*

Structure de l'étude

Phase 1 : Panorama des gares de la région Centre

Objectif :

- Disposer d'indicateurs permettant d'estimer la densité et le potentiel de densification aux abords des gares de la région
- Aboutir à une typologie des gares en fonction de leurs paramètres de densités et de potentiel de densification

Pour cette phase :

- Travail sur l'ensemble des 165 gares et haltes ferroviaire
- Données à la parcelle dans un rayon de 800 à 1000 m autour des gares
- Utilisation d'une méthode statistique pour réaliser le traitement de données
- Test de raisonnement sur différents indicateurs : surfaces foncières, COS, nombre d'habitants, éventuellement nombre d'emplois
- Arrêt d'une typologie des gares

Structure de l'étude

Phase 2 : Définition des gares à enjeux

Objectif :

- Mettre en lumière un ensemble de gares sur lesquelles des réflexions de densification paraissent pertinentes
- Identifier 5 gares pouvant faire l'objet d'études de cas plus détaillées

Pour cette phase :

- Travail à partir de la typologie de l'étape 1
- Croisement avec des données d'évolution territoriale et des indicateurs « transports »
- Analyse et choix en comité de suivi

Structure de l'étude

Phase 3 : Analyse fine de certaines gares à enjeux

Objectif :

- Donner un aperçu opérationnel des effets qui pourraient être attendus dans divers contextes et stratégies de densification
- L'étude n'a pas pour vocation de se substituer aux collectivités compétentes pour planifier et mettre en œuvre l'aménagement urbain

Pour cette phase :

- Travail sur les 5 gares identifiées en étape 2
- Approche de terrain pour préciser l'état des lieux de la densité
- Prise en compte du contenu des documents de planification ou de portée réglementaire
- Approche suivant un scénario au fil de l'eau et un scénario volontariste
- Si possible, questionnement sur les types de densification envisageables (habitat, activités...)

Déroulé de l'intervention

1. Contexte et objectifs de l'étude
2. Gares et infrastructures ferroviaires en région Centre
3. Structure de l'étude
4. Premiers enseignements

Premiers enseignements

(données provisoires et à valider)

o Une part moyenne de surface urbanisée qui apparaît modérée sur les secteurs gares

Dominante	Total quartiers gares		
	Parcelles	Surface en ha	Pourcentage
Surfaces urbanisées	181 706	15 789	36%
Surfaces agricoles	30 306	21 888	49%
Surfaces forestières	9 937	6 018	14%
Surfaces en eau	882	517	1%
Total	222 831	44 212	100%

o Environ 29 000 ha de surfaces non bâtie aux abords des gares

o En moyenne **11% de surfaces urbaine non bâtie** à proximité des gares

	Pourcentage de surface urbaine non bâtie
Grands pôles	14%
Couronnes de grands pôles	10%
Communes multipolarisées aires urbaines	11%
Pôles moyens	14%
Couronnes de pôles moyens	6%
Petits pôles	13%
Autres communes multipolarisées	8%
Communes isolées	7%

	Densité moyenne (COS) des surfaces urbaines des secteurs de gares
Grands pôles	0,44
Couronnes de grands pôles	0,21
Communes multipolarisées aires urbaines	0,23
Pôles moyens	0,44
Couronnes de pôles moyens	0,13
Petits pôles	0,3
Autres communes multipolarisées	0,18
Communes isolées	0,24



MERCI