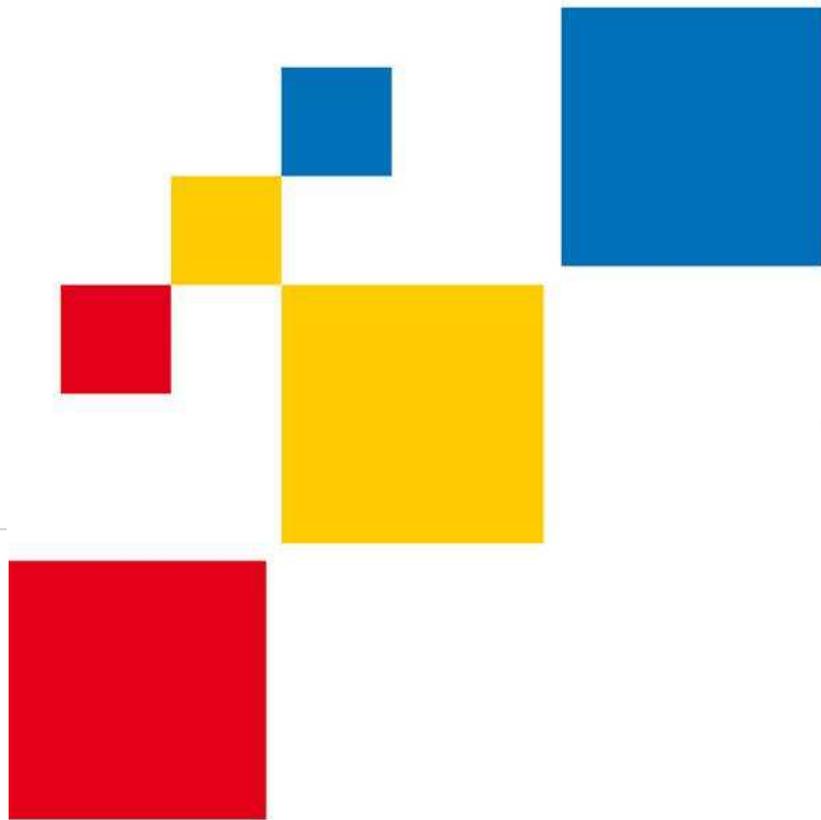


# SCOT agglomération tourangelle

atu.

23  
e  
octobr  
2012

**Réflexions sur le développement  
du territoire tourangeau autour de  
l'armature ferroviaire**



# Mars 2009 : rapport de F. Keller sur la gare contemporaine

Mesure n°1 :

*« affirmer la gare comme un centre de la ville, un espace public continu, avec des circulations facilitées et des services à la population diversifiés. Comme une place publique, la gare doit être un lieu d'échanges et de rencontres (donc propre et sécurisé), avec des circulations et des zones d'attente, des espaces commerciaux, restaurants, bureaux et des services au public (poste, crèche,...). L'organisation d'évènements culturels (exposition, concert, cinéma,...) permettra d'affirmer leur nouveau statut. »*

Partie 1. Le constat d'un paradoxe local : une étoile ferroviaire dense sur un territoire qui lui « tourne le dos »

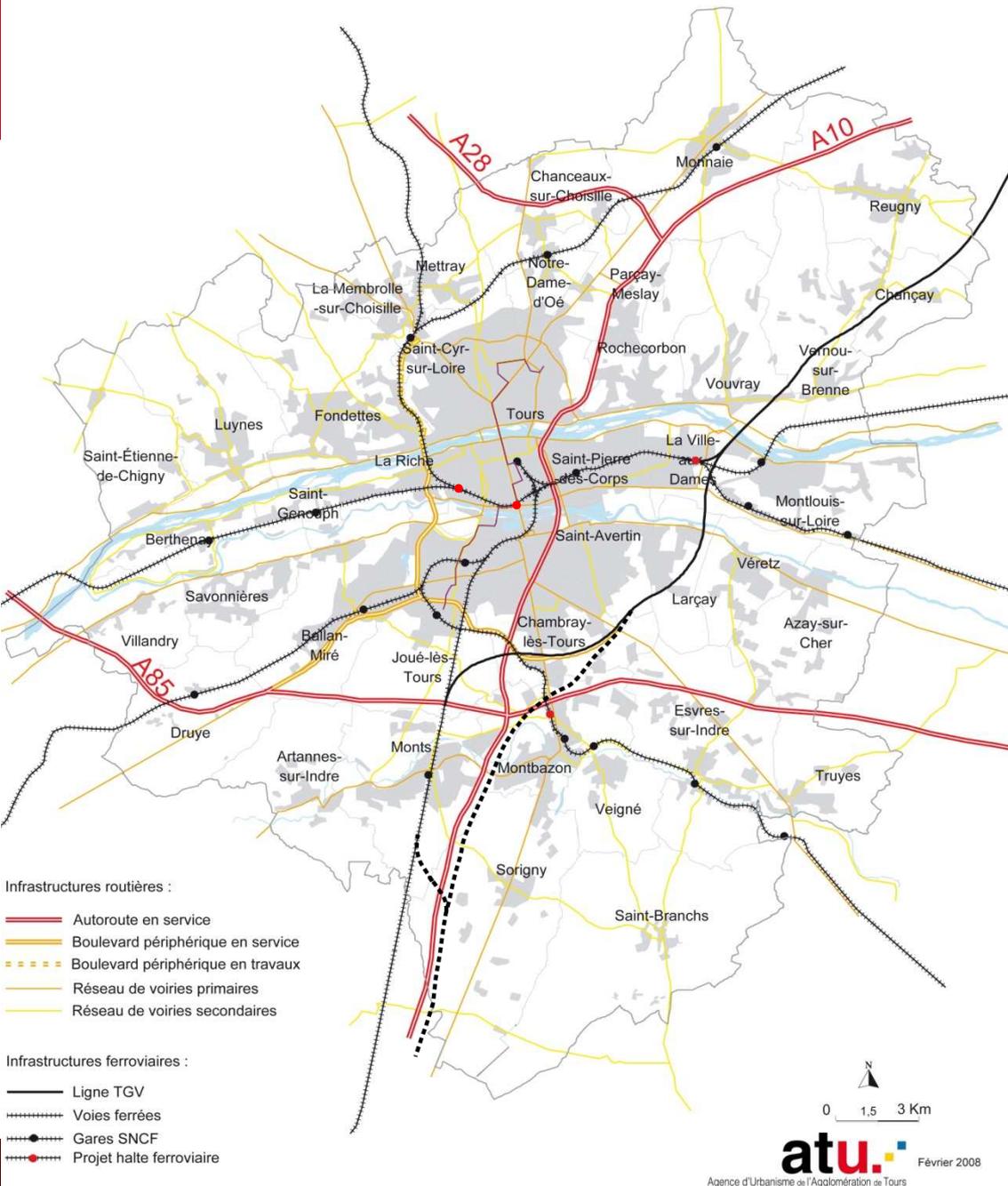
Partie 2. Le projet du SCOT de Tours : un document de planification pour les 20 prochaines années

Partie 3. Des initiatives locales, ici et ailleurs... pour un urbanisme en cohérence avec les offres de transport

Partie 1. Le constat d'un paradoxe local : une étoile ferroviaire dense sur un territoire qui lui « tourne le dos »

Partie 2. Le projet du SCOT de Tours : un document de planification pour les 20 prochaines années

Partie 3. Des initiatives locales, ici et ailleurs... pour un urbanisme en cohérence avec les offres de transport



- **Un carrefour autoroutier (A10, A28, A85)**
- **8 branches ferroviaires (qualité inégale) + LGV (jusqu'à Tours)**
- **2 gares TGV + 16 gares TER...et quelques haltes ferroviaires en réflexion**
- **Réseau Fil Bleu (lignes urbaines et suburbaines)**
- **Réseau Fil Vert (lignes départementales)**
- **3 coupures naturelles : Loire, Cher et Indre**
- **T1 en construction (mise en service septembre 2013)**
- **LGV SEA (mise en service prévue en 2017)**

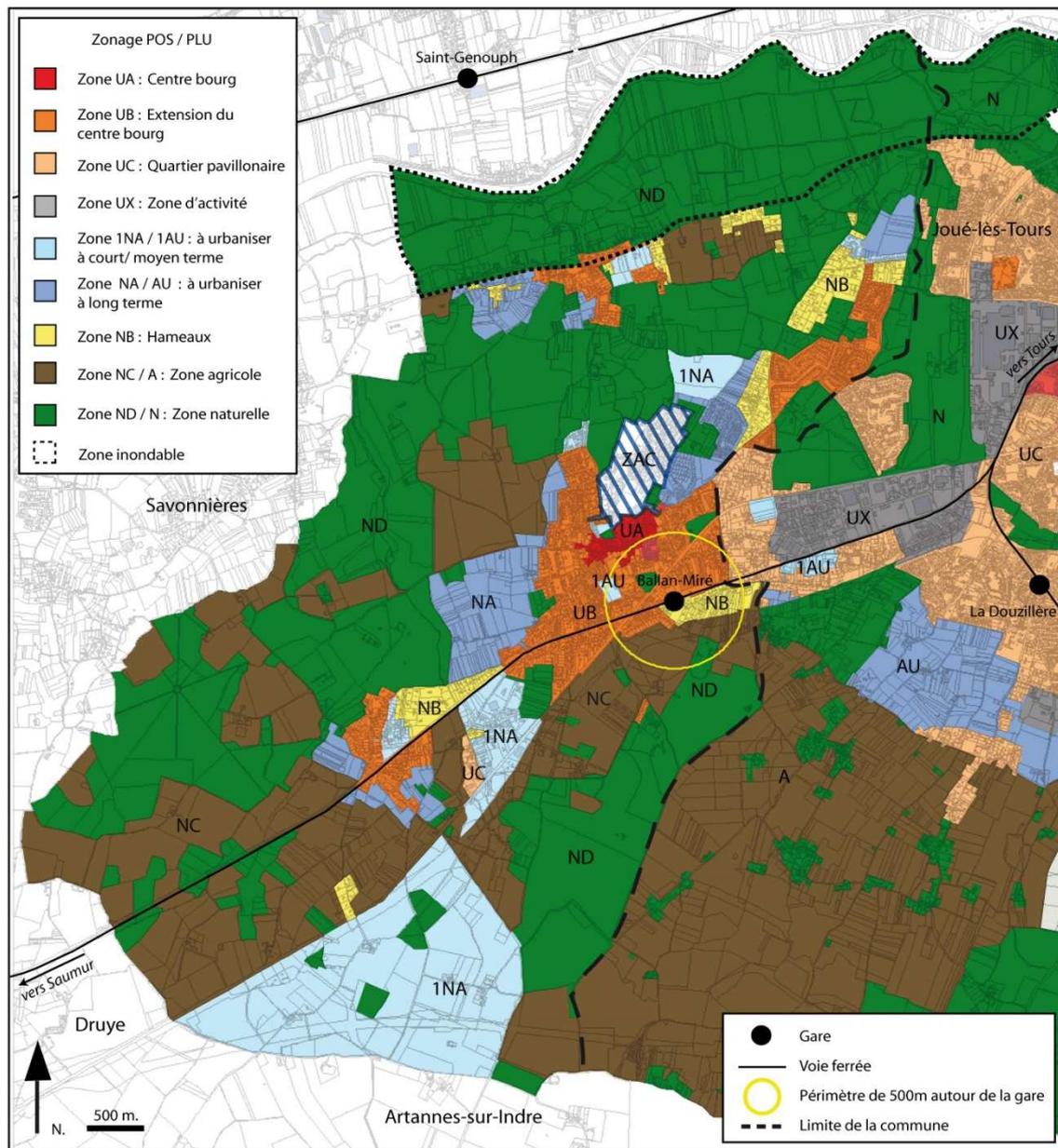
# Une étude diagnostic autour des gares TER

## Volet « urbain » (ex : Ballan-Miré)

Positionnement de la gare dans le zonage POS / PLU

Prise en compte des contraintes (PPRI)

=> Souvent, des projets d'extensions urbaines en contradiction avec la localisation de la gare



# Une étude diagnostic autour des gares TER

Gare de Ballan-Miré

## Volet « desserte » (ex : Ballan-Miré)

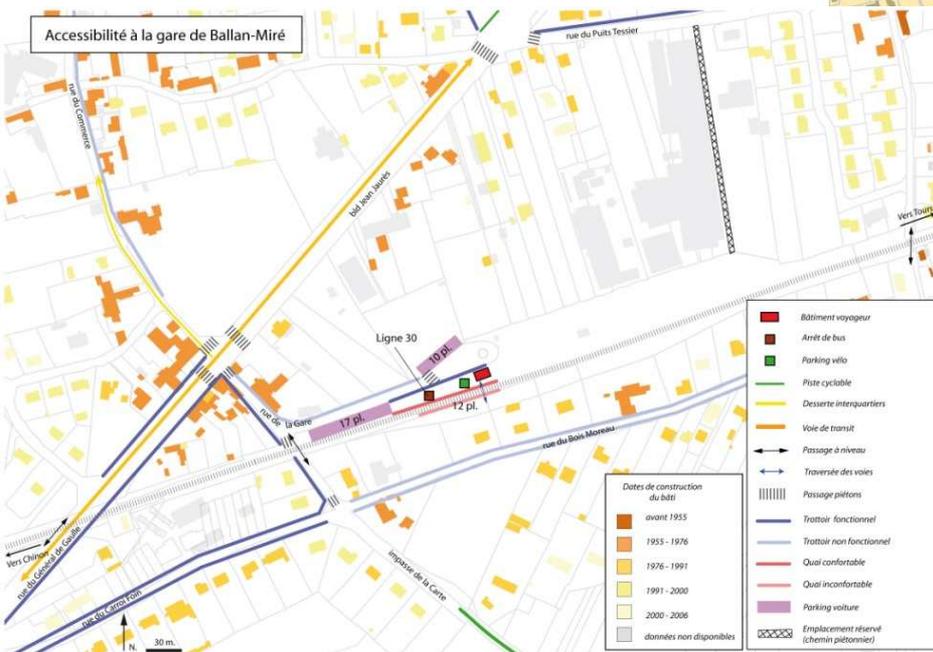
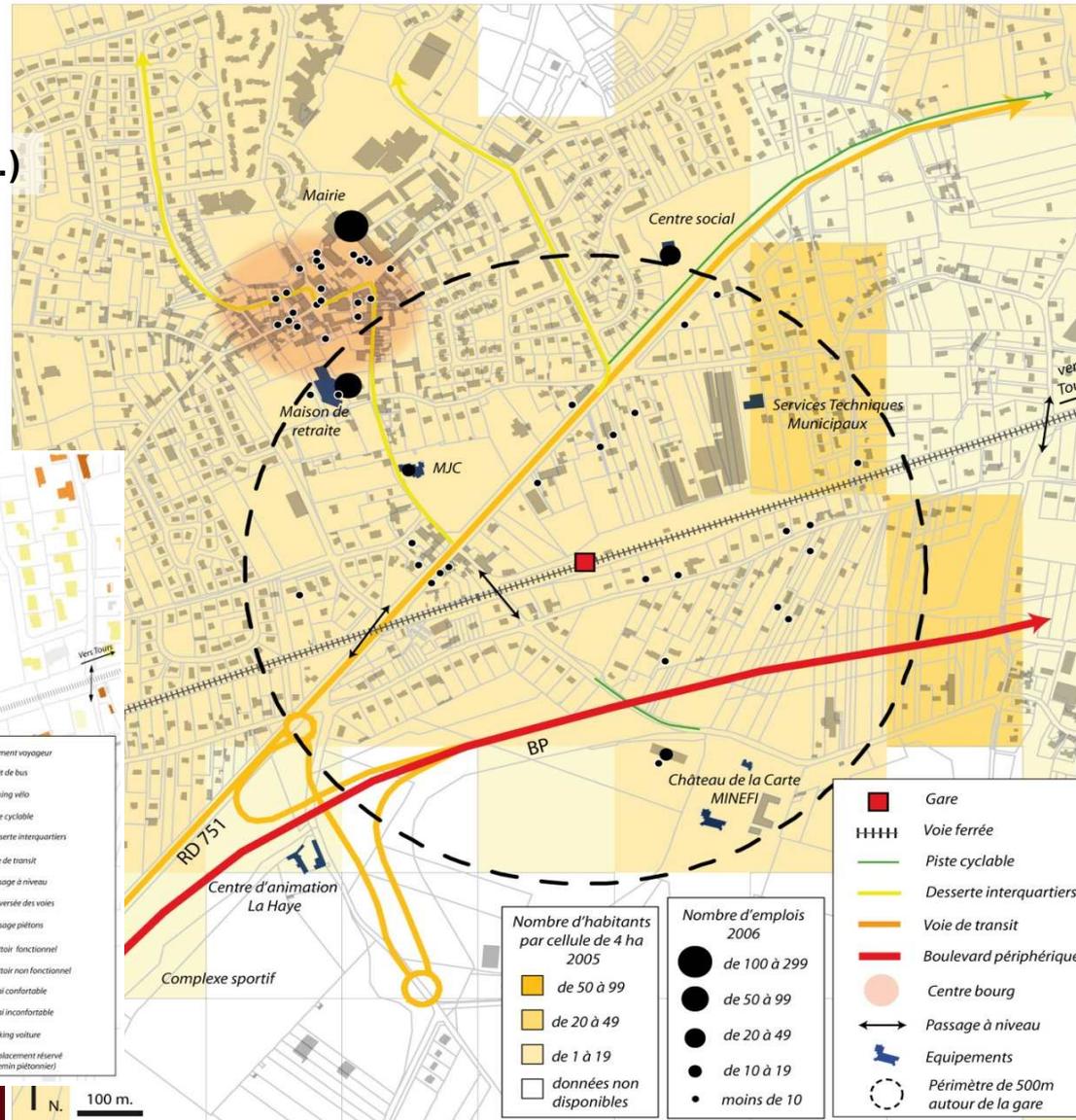
L'accessibilité multimodale à la gare

Accueil en gare (stationnements, services,...)

Desserte TC et fréquentation de la gare (à partir des données billettiques + comptages)

⇒ Une accessibilité principalement routière

⇒ Très peu d'intermodalité



Sources : Population 2005 estimée à partir des données INSEE-ILOTS 99, DRE-SIRENE 2001 à 2005  
 Nombre d'emplois 2006 tiré des données OZT-BASILE 2006, INSEE-SIRENE

# Une étude diagnostic autour des gares TER

## Volet « humain »

**Nombre d'habitants, d'emplois et scolaires (supérieur et universitaire)...**

**...dans un rayon de 500 m (à vol d'oiseau)**

**=> Une « présence humaine » à renforcer**



Esvres-sur-Indre



Ballan-Miré



# Une étude diagnostic autour des gares TER

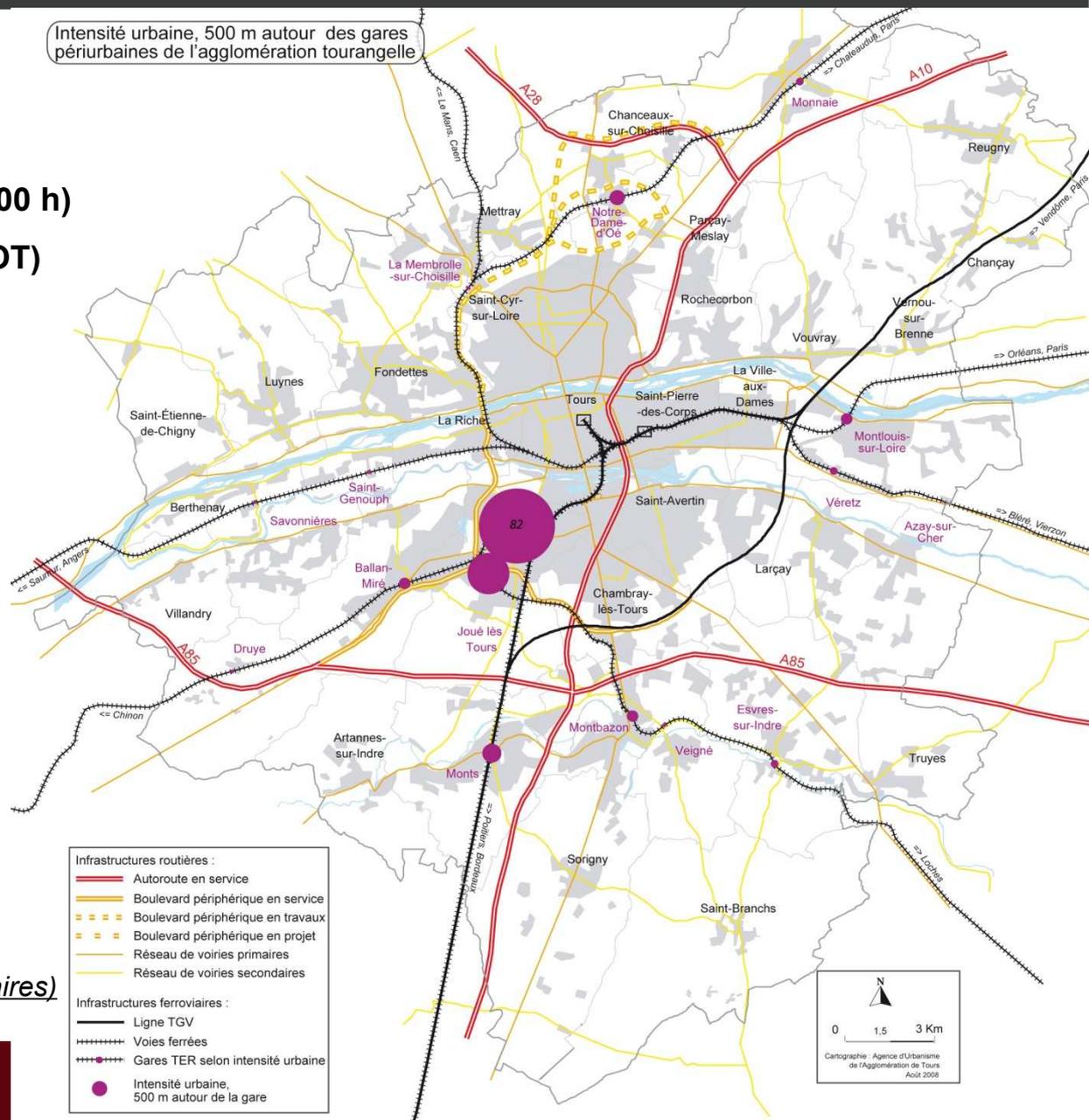
Intensité urbaine, 500 m autour des gares périurbaines de l'agglomération tourangelle

## Données d'intensité urbaine\* de chaque gare (rayon 500 m)

~ 12 000 habitants (pop SCOT : 340 000 h)

~ 4 200 emplois (150 000 dans le SCOT)

**=> De très fortes disparités entre les gares (de 2 à 82 !)**



\*Intensité urbaine =  $\frac{\text{habitants} + \text{emplois} + \text{scolaires}}{\text{surface en ha}}$

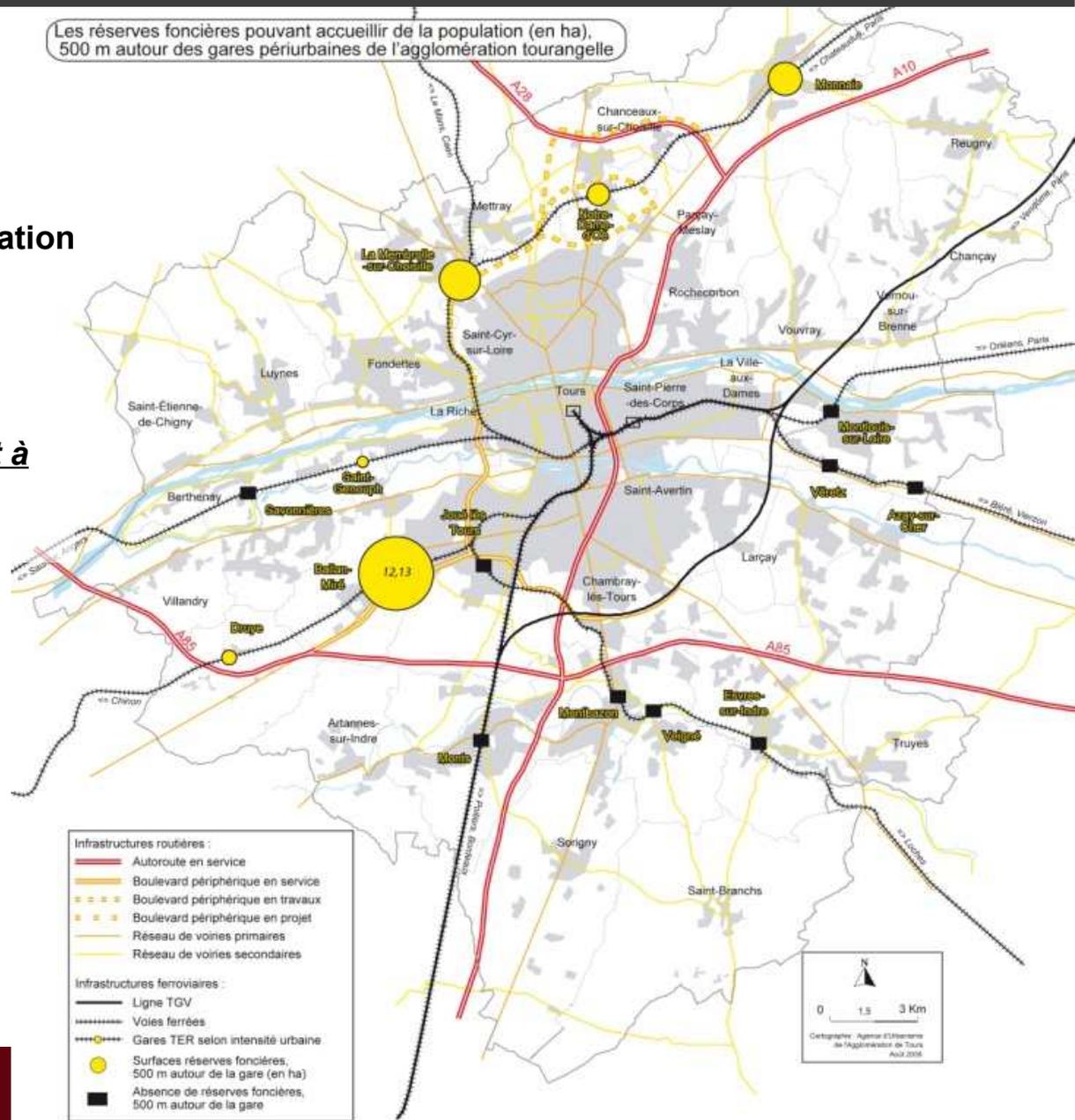
# Une étude diagnostic autour des gares TER

## Données sur les réserves foncières (rayon 500 m)

32,78 ha pouvant accueillir de la population

17,39 ha pouvant accueillir des équipements ou des activités

=> Potentiel concentré principalement à Ballan-Miré et le long de la ligne vers « Châteaudun »



# Une étude de Potentialité d'attractivité des gares

**Objectif : déterminer la zone de « chalandise » de chaque gare TER**

## **9 critères utilisés pour l'analyse** *(pas de classement par ordre de priorité)*

- Comparaison des temps de trajet en voiture et en train, entre chaque gare et la gare de Tours
- Les destinations principales des actifs de la commune sur laquelle se trouve la gare *(RGP 99)*
- La localisation de la gare par rapport aux principaux flux *(ex : flux dominant vers le centre de l'agglomération)*
- La desserte ferroviaire de la gare *(nombre de trains par jour)*
- La proximité d'autres gares et leur attractivité
- La localisation de la gare par rapport au centre de la commune *(et l'accueil en gare)*
- Les infrastructures permettant d'accéder à la gare *(tous modes)*
- La présence de « coupures » pour accéder à la gare *(cours d'eau, voies rapides,...)*
- La desserte par d'autres réseaux TC permettant de rejoindre le centre de la commune ou les zones d'emplois voisines
- **Et la connaissance du territoire.....!**

Typologie des gares TER du SCOT de l'agglomération tourangelle et estimation de leur zone de rabattement

- Insertion urbaine et rayonnement des gares :
1. ● Insertion urbaine intéressante et attractivité importante
  2. ● Insertion urbaine intéressante et attractivité limitée
  3. ● Insertion urbaine limitée et attractivité importante
  4. ● Insertion urbaine limitée et attractivité limitée

Des périmètres sous influence des gares TER

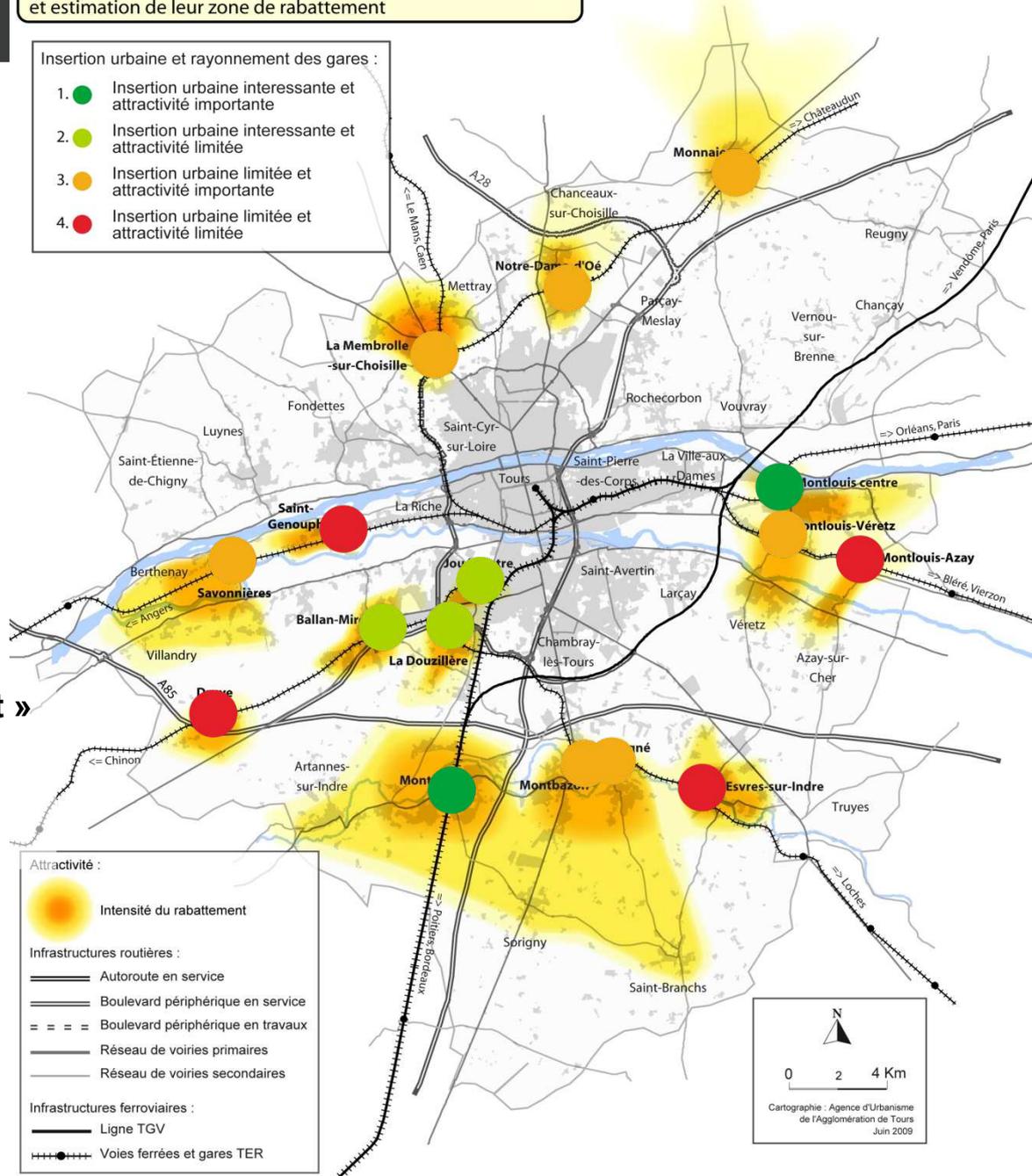
Chaque gare TER possède un périmètre dans lequel les habitants sont susceptibles de se rabattre.

Une typologie des gares établie à partir des documents d'urbanisme en vigueur

Chaque gare TER est ainsi classée selon son insertion dans le tissu urbain de la commune et selon son accessibilité actuelle

~ 30% du territoire du SCOT est « couvert »

~ 22% des habitants résident dans ces périmètres



0 2 4 Km  
 Cartographie : Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours  
 Juin 2009

# Synthèse de l'ensemble de l'étude sur les gares TER

## 3 enjeux dégagés

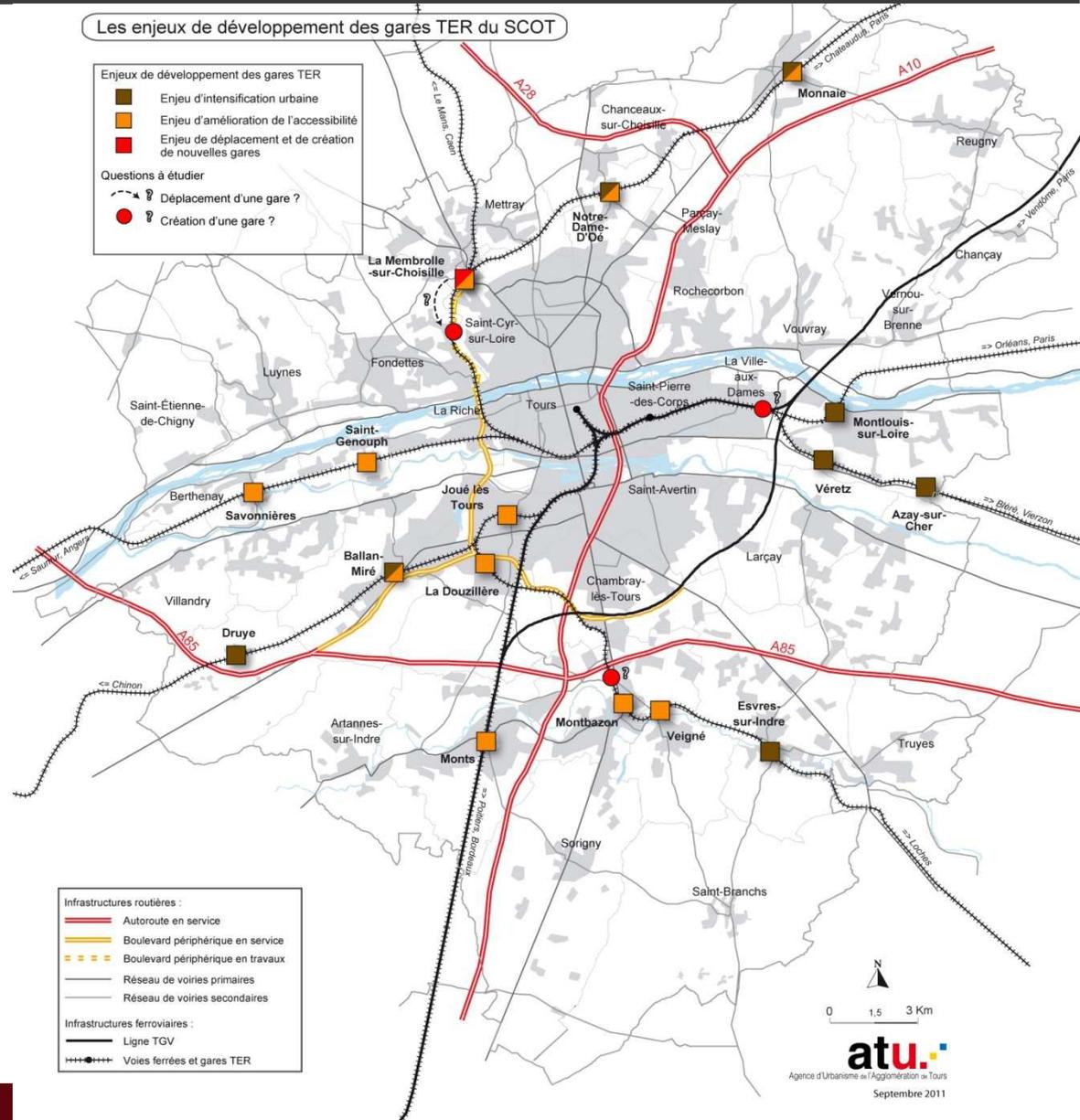
### Intensification urbaine :

*Le renforcement de l'urbanisation autour de la gare (habitants, emplois, équipements...)*

### Accessibilité :

*L'amélioration de l'accessibilité multimodale à la gare*

### Déplacement ou création d'une gare / halte ferroviaire



## Limites et contraintes de l'étude

- **Pas prise en compte du potentiel de renouvellement autour des gares** (*travail uniquement sur le foncier « disponible » selon les documents d'urbanisme en vigueur en 2008*)
  - **Les contraintes naturelles** (*beaucoup de gares dans des zones inondables*)
  - **L'urbanisation autour des gares est parfois encore mal perçue** (*gare = trains = nuisances !*)
- => Nécessité d'approfondir l'analyse urbaine au « cas par cas »**

## La constitution d'un groupe de travail dédié spécifiquement à l'analyse des branches ferroviaires

- RFF
- SNCF (Direction du développement)
- Région Centre
- Conseil Général 37
- SITCAT (*AOTU*)
- SMAT (*SCOT*)
- ATU (*agence d'urbanisme*)

**=> Pilotage assuré par les 2 co-présidents de la commission « infrastructures déplacements » du SCOT**

## La méthode : *Une analyse par branches ferroviaires « emboîtées »*

### □ Pour chaque gare ( $r=1\ 000\ m$ ) :

- Présentation du potentiel urbain actuel et projeté (en lien avec les réflexions en cours dans le SCOT)
- Présentation des contraintes agronaturelles
- Présentation de l'offre et de la fréquentation en transport (en 2010)



### □ Pour chaque branche :

- Mise en perspective des interrogations et des points de difficultés (ATU)
- Information sur les projets en cours (Région Centre, SNCF, RFF)

=> Un document de synthèse et d'enjeux (ATU / SMAT)

**Les réflexions du groupe de travail ont incité l'engagement de 2 études :**

1. Schéma directeur du patrimoine ferroviaire Tours/Saint-Pierre-des-Corps  
**(MO : RFF/SNCF)**

2. Etude prospective sur le potentiel de la demande sur l'étoile ferroviaire de Tours  
**(MO: Région Centre)**

Partie 1. Le constat d'un paradoxe local : une étoile ferroviaire dense sur un territoire qui lui « tourne le dos »

Partie 2. Le projet du SCOT de Tours : un document de planification pour les 20 prochaines années

Partie 3. Des initiatives locales, ici et ailleurs... pour un urbanisme en cohérence avec les offres de transport

## La question fondamentale du SCOT : quel développement (où, comment, combien ?) pour les centralités de demain

### Prise en compte de 6 fonctions urbaines

Commerces, Équipements, Espaces publics, Nœuds d'infrastructures de transport,  
Activités économiques (emploi), Habitat (densité)

### Évaluation de :

- **la polarité du lieu** = fréquentation, rayonnement de l'ensemble des 6 fonctions urbaines
- +
- **et de la mixité du lieu** = diversité des fonctions urbaines à 250 m

**= centralité**

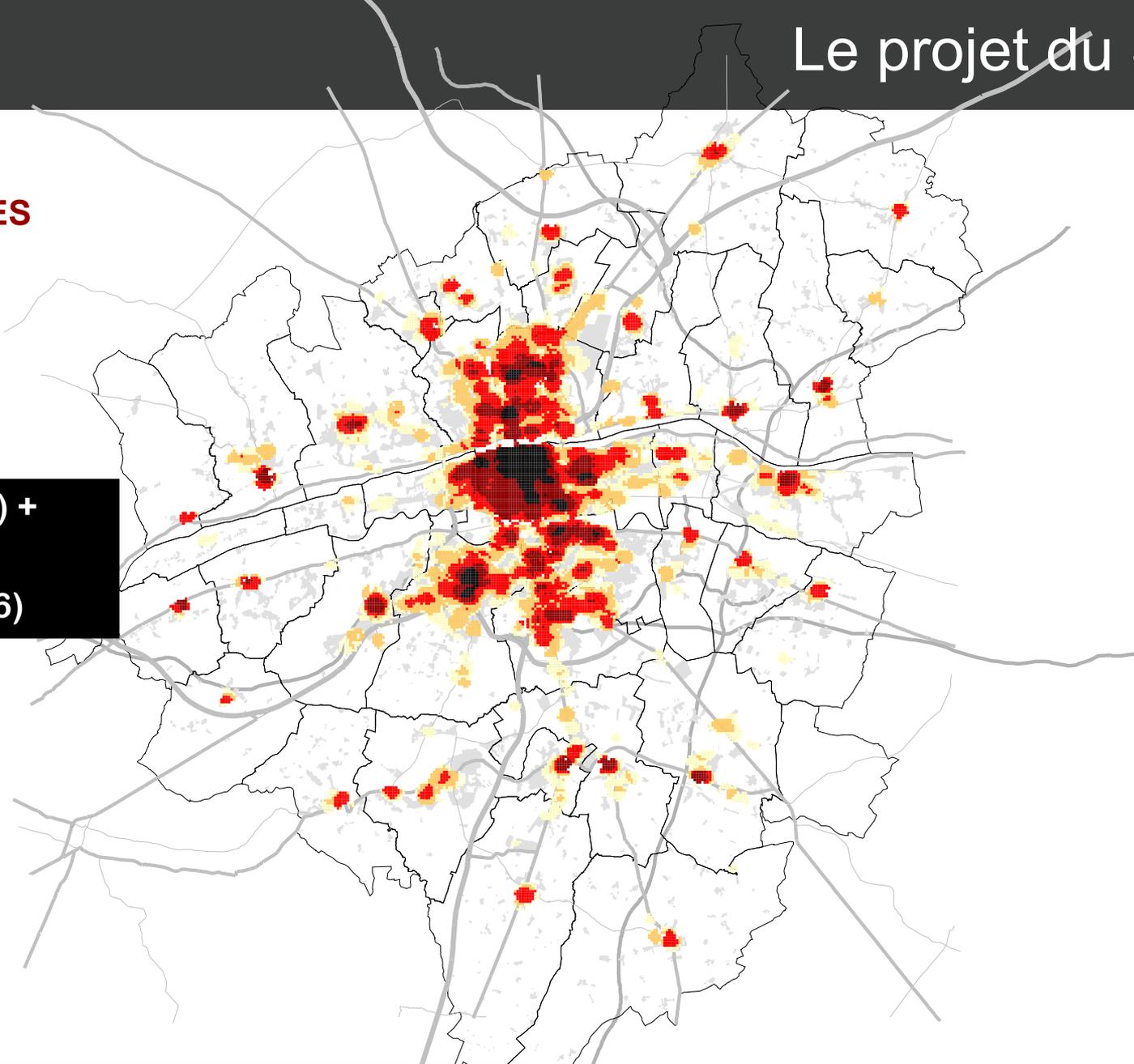
# LA RESULTANTE

**Commerces, équipements, espaces publics, TC,  
emplois, habitat**

**Polarité, Mixité, Centralité**

## CENTRALITES

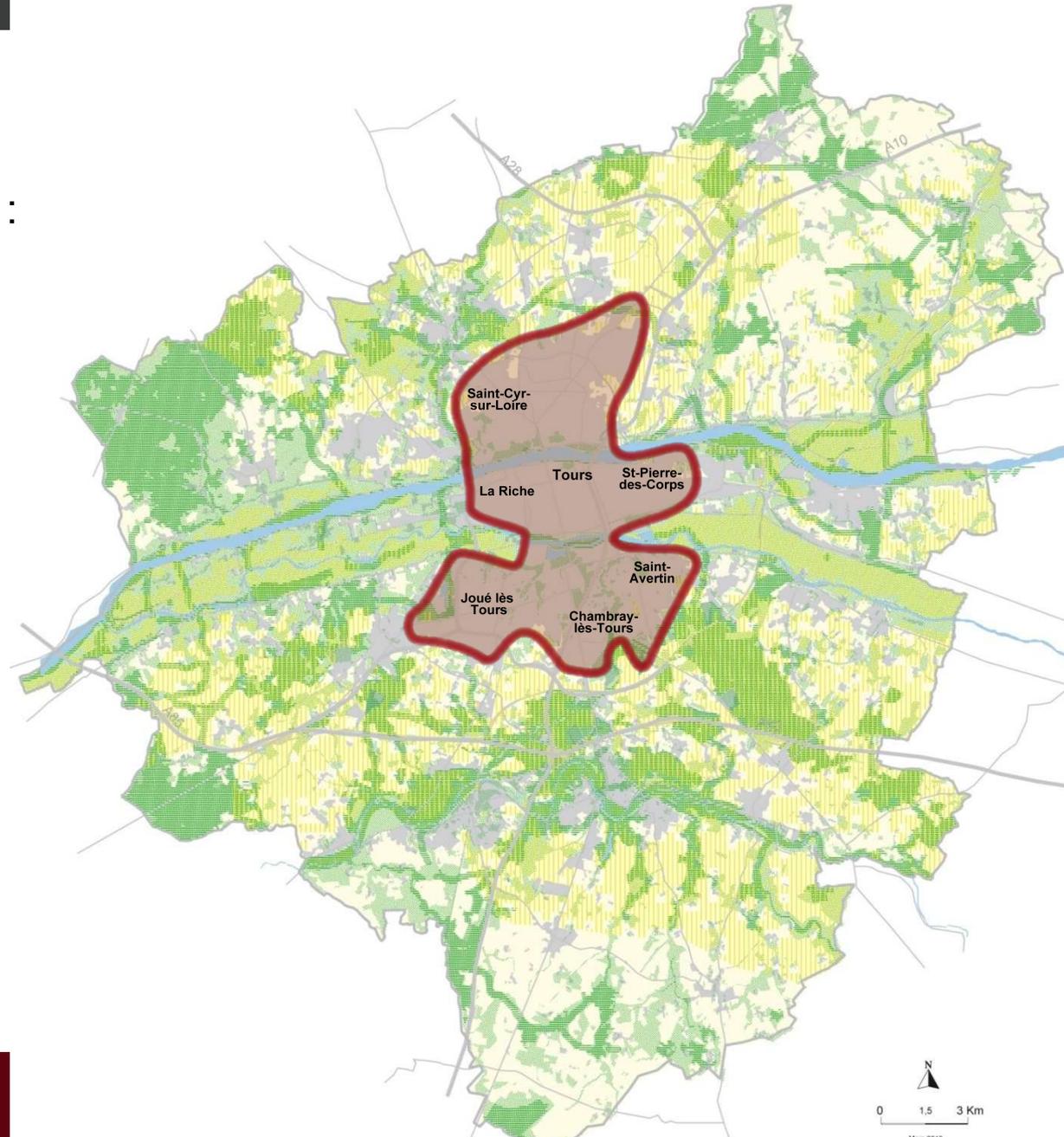
Polarité (1 à 6) +  
Mixité (1 à 6)  
1 à 12 / 2 (1 à 6)



Données sources : Calculs Atu d'après SITCAT- réseaux de bus 2009, SNCF – gares 2008, d'après INSEE-SIRENE 2008, OE2T-BASILE 2008, données cadastre 2005, données terrain

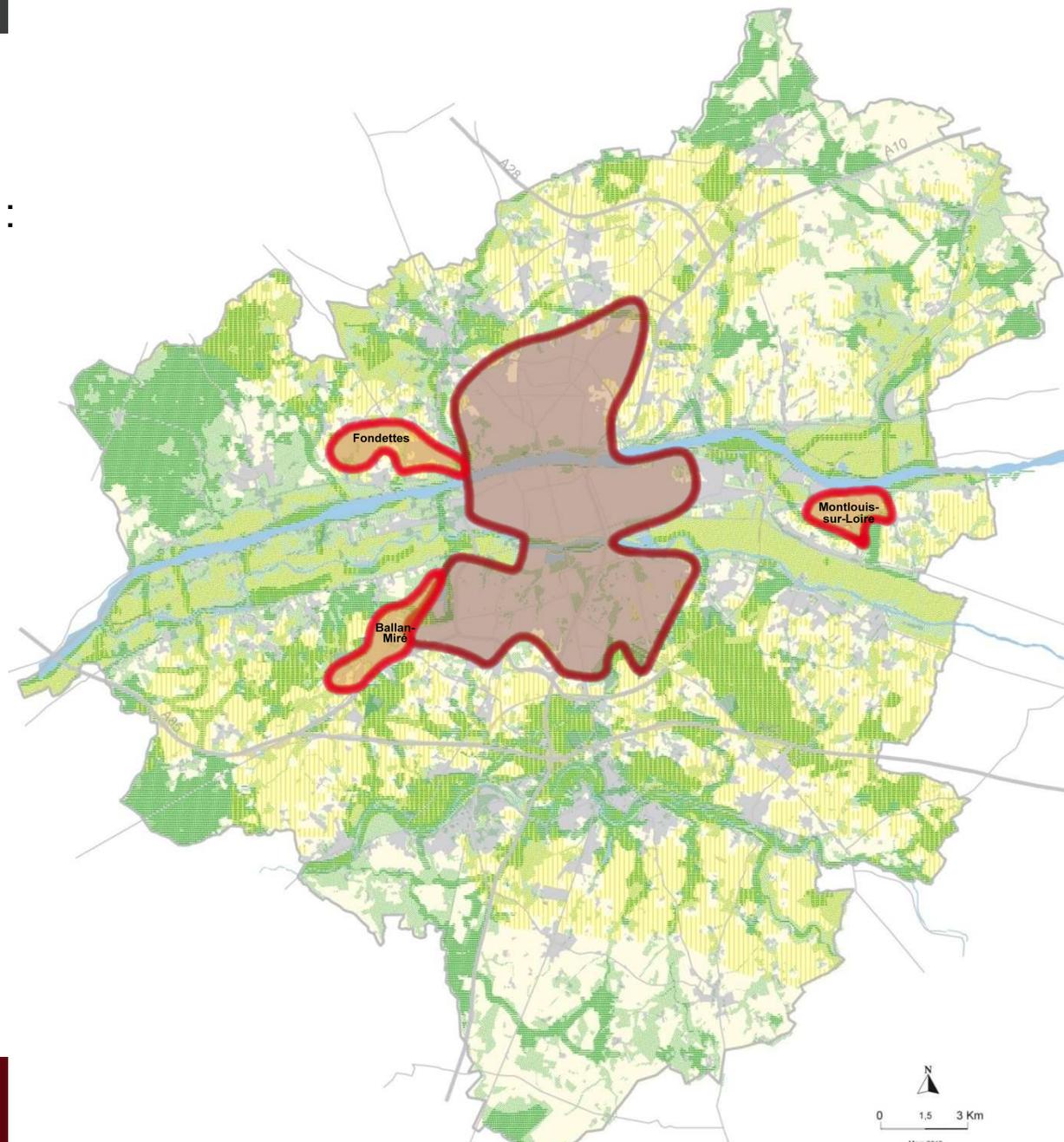
Associer aussi le projet de développement urbain avec la protection du socle agronaturel :

## Le cœur métropolitain



Associer aussi le projet de développement urbain avec la protection du socle agronaturel :

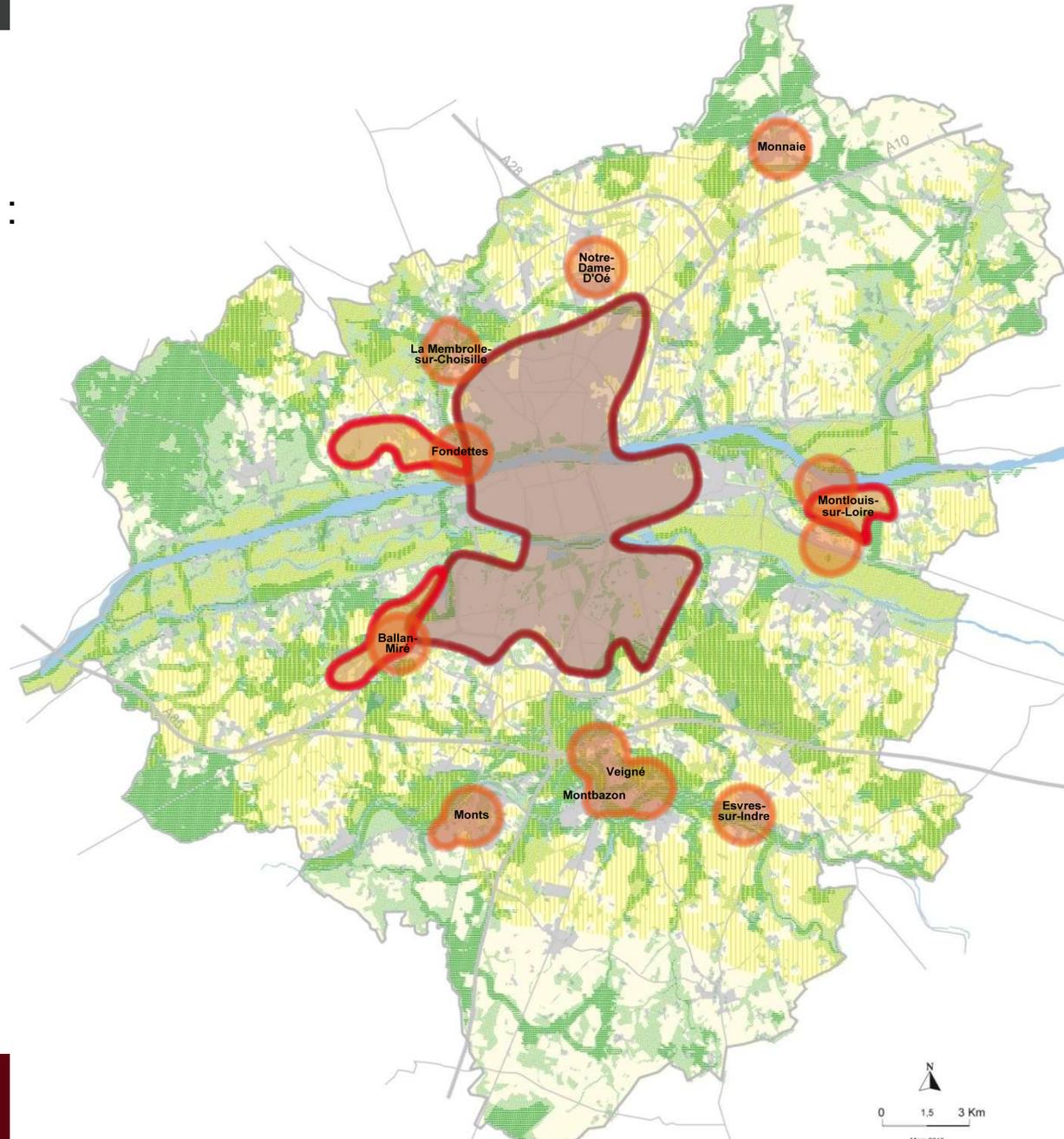
## Les pôles relais



Associer aussi le projet de développement urbain avec la protection du socle agronaturel :

**Les centralités périurbaines avec gares aptes à se développer**

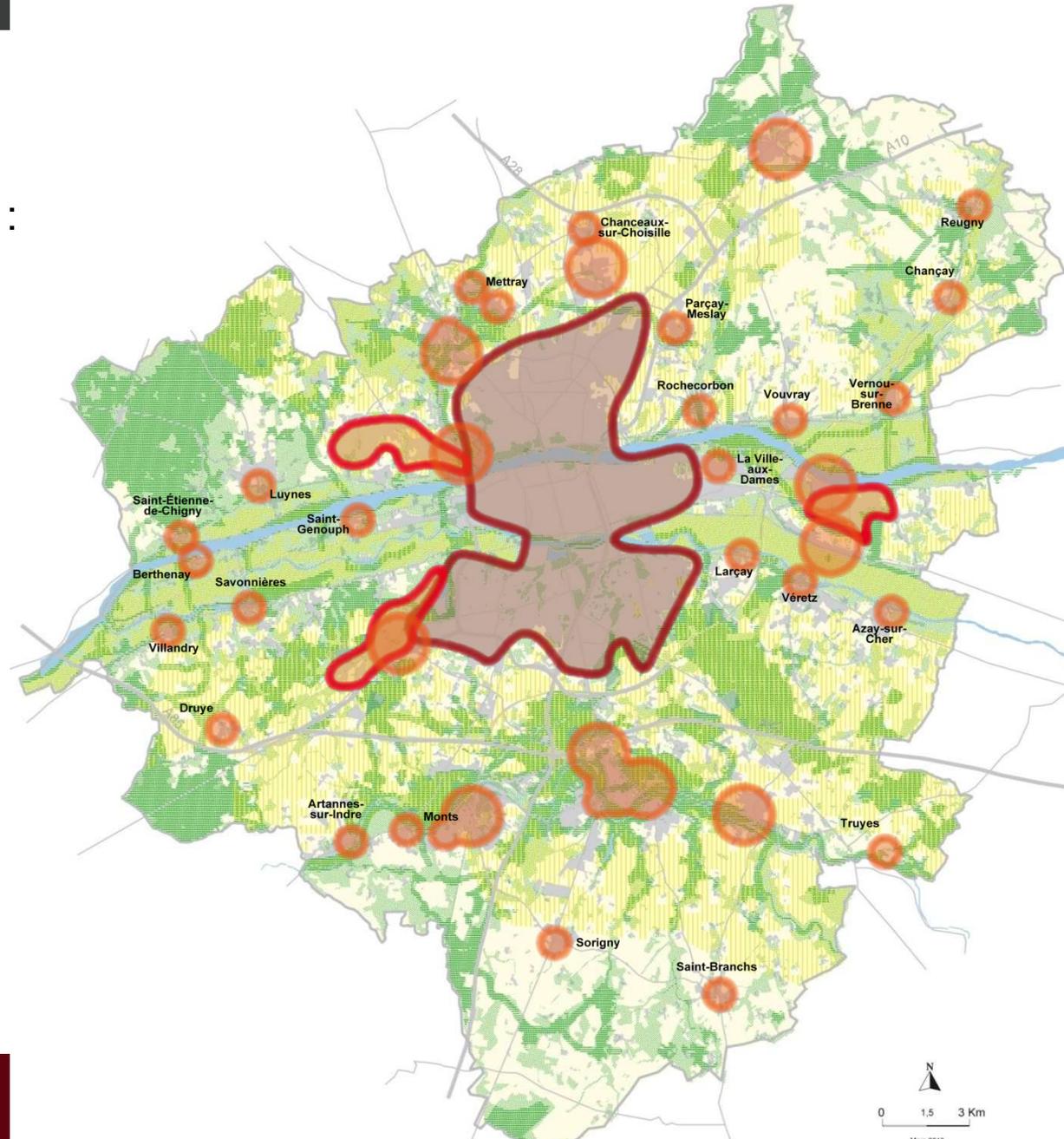
*R = 1000 m autour des gares*



Associer aussi le projet de développement urbain avec la protection du socle agronaturel :

## Les centre-bourgs périurbains

*R= 500 m autour du point central (mairie, église)*

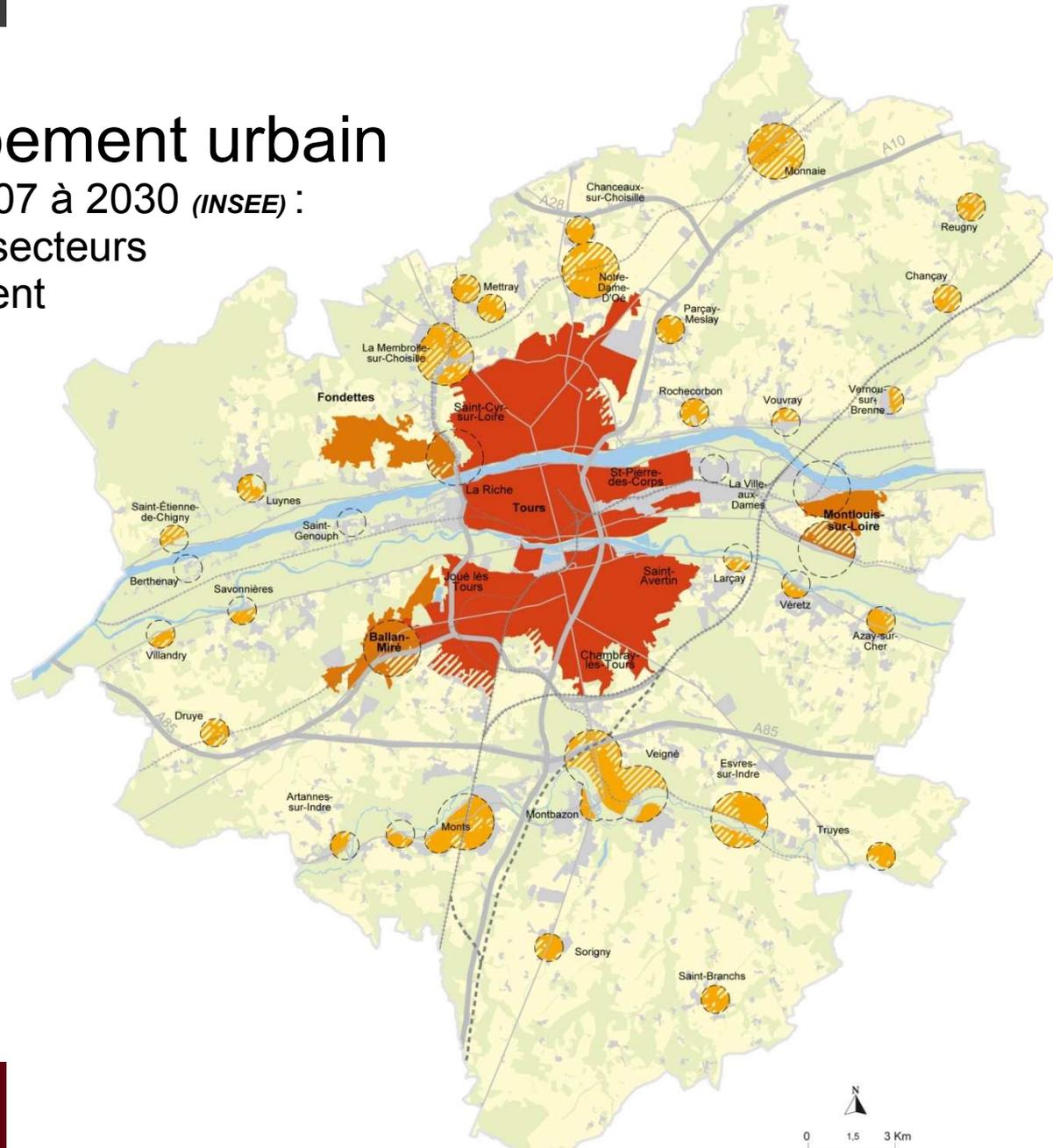


## Projet de développement urbain

objectifs de logements de 2007 à 2030 (INSEE) :

**44 000 logements** dans les secteurs  
préférentiels de développement

-  Cœur métropolitain
-  Pôle relais
-  Centre-bourg et centralité périurbaine
-  Rayon 1000 m autour des gares (à développer)



## Des points forts à valoriser

- Des transports collectifs en développement (tram, Bus à haut niveau de service, TER, Fil vert)
- Une volonté de développer les alternatives à l'automobile
- Une part de la marche et du vélo importante au centre de Tours
- Une étoile ferroviaire dense (8 branches)
- Un réseau routier globalement fluide

## Des points de fragilité

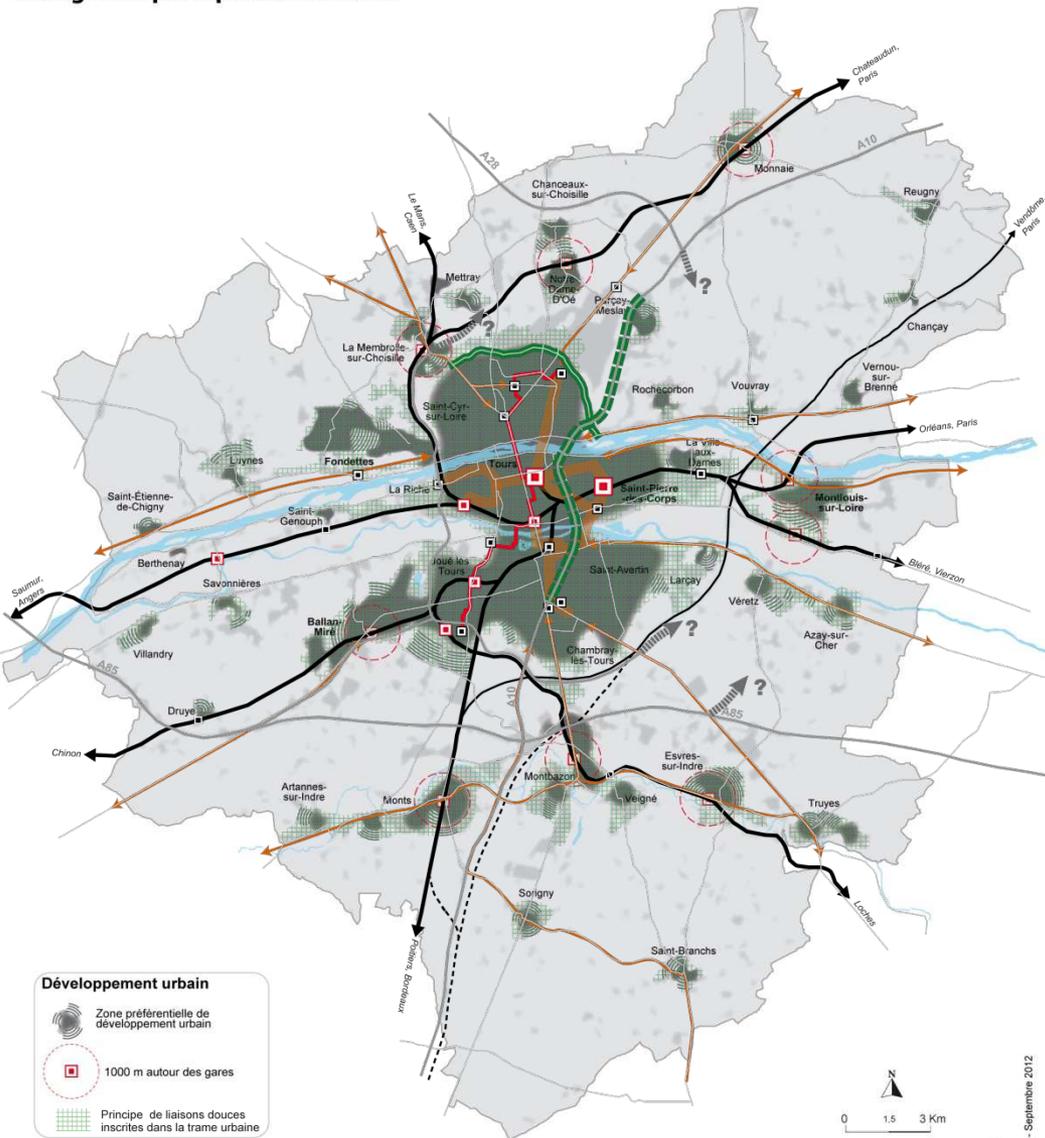
- Une structure urbaine qui ne favorise pas les déplacements de proximité
- Une prédominance de l'usage de la voiture, y compris à Tours Centre
- Une offre de stationnements propice à l'usage de la voiture
- Des zones économiques difficilement accessibles autrement qu'en voiture
- L'A10, une autoroute à fortes nuisances avec peu de mesures de protection pour les

## Les axes du PADD

- Limiter l'usage de la voiture
- Hiérarchiser le réseau de voiries de façon à optimiser l'apaisement de certaines voies
- Prioriser le développement urbain dans les corridors desservis par les transports collectifs "performants" \*
- Articuler les offres de mobilité
- Adapter l'offre de stationnements publics aux dessertes en transports collectifs
- Donner les moyens aux modes doux de devenir de réelles alternatives à l'automobile

\* TC "performants" : fréquence maximum de 10 mn en HP pour les TC urbains et 30 mn maximum pour les TC interurbains  
(fréquence réalisée par 1 ou plusieurs lignes)

Modes	Orientations / Principes	Cohérence avec le développement du territoire
Transports collectifs	<p><u>Etoile ferroviaire</u> : scénario du cadencement renforcé en cours d'étude par la Région Centre. Liaison entre les 2 gares TGV à améliorer</p> <p><u>Réseau urbain</u> : développement de lignes structurantes dans le cadre du PDU</p> <p><u>Réseau départemental</u> : mise en œuvre du schéma directeur approuvé en 2010</p> <p><u>Intermodalité</u> : nouvelles haltes ferroviaires, pôles d'échanges et parkings-relais, tarification, billetterie</p>	<p>Urbanisation en priorité dans les secteurs desservis par les transports collectifs "performants"</p> <p>Inscription de normes de densités minimales dans ces secteurs</p> <p>Adaptation des règles de stationnement</p>
Infrastructures routières et autoroutières	<p>Optimisation du réseau existant</p> <p><u>Contournement Est</u> : contournement A10 ou pas, la réduction des nuisances de l'A10 devient un objectif</p> <p><u>Contournement Nord</u> : études à approfondir, car intérêt semble limité</p> <p><u>Voiries urbaines</u> : apaisement</p>	<p>Création d'un logiciel de modélisation multimodal (outil d'aide à la décision)</p> <p>Des voiries adaptées à leur contexte</p>
Modes doux	<p><u>Piéton</u> : augmentation des espaces piétons et de leur confort</p> <p><u>Vélo</u> : amélioration de la qualité du réseau et de son entretien. Des actions sur les services (PDU)</p> <p><u>Accessibilité</u> : des actions prévues par les documents en cours (PAVE, SDATC,...)</p>	<p>Ville des courtes distances (<i>proximité et perméabilité</i>)</p> <p>Mixité et densification urbaine</p>



- Une organisation territoriale polarisée et hiérarchisée
- Des déplacements doux favorisés par un urbanisme "de proximité"
- Une armature ferroviaire qui structure l'organisation du territoire
- T1 en service en 2013 et des corridors TC "performants" identifiés dans les études PDU
- Un réseau interurbain complémentaire au rail et aux TCU
- Optimisation des voiries existantes et réduction des nuisances pour les populations
- Des points d'intermodalité à organiser et à gérer conjointement entre AOT

**Développement urbain**

- Zone préférentielle de développement urbain
- 1000 m autour des gares
- Principe de liaisons douces inscrites dans la trame urbaine

**Réseau de Transports collectif**

- Etoile ferroviaire
- LGV actuelle
- LGV SEA (projet)
- Ligne 1 de tramway
- Corridors TCU à potentiel TCSP
- Ligne interurbaine structurante

**Articulation des mobilités**

- Pôle d'échange métropolitain
- Pôle d'échange d'agglomération
- Pôle d'échange local
- Halle ferroviaire de proximité

**Infrastructures routières**

- Principale infrastructure
- Prolongement à interroger
- Corridor à ré-urbaniser
- Infrastructure à requalifier



**atu.**  
 Agence d'Urbanisme et d'Agglomération de Tours - Septembre 2012

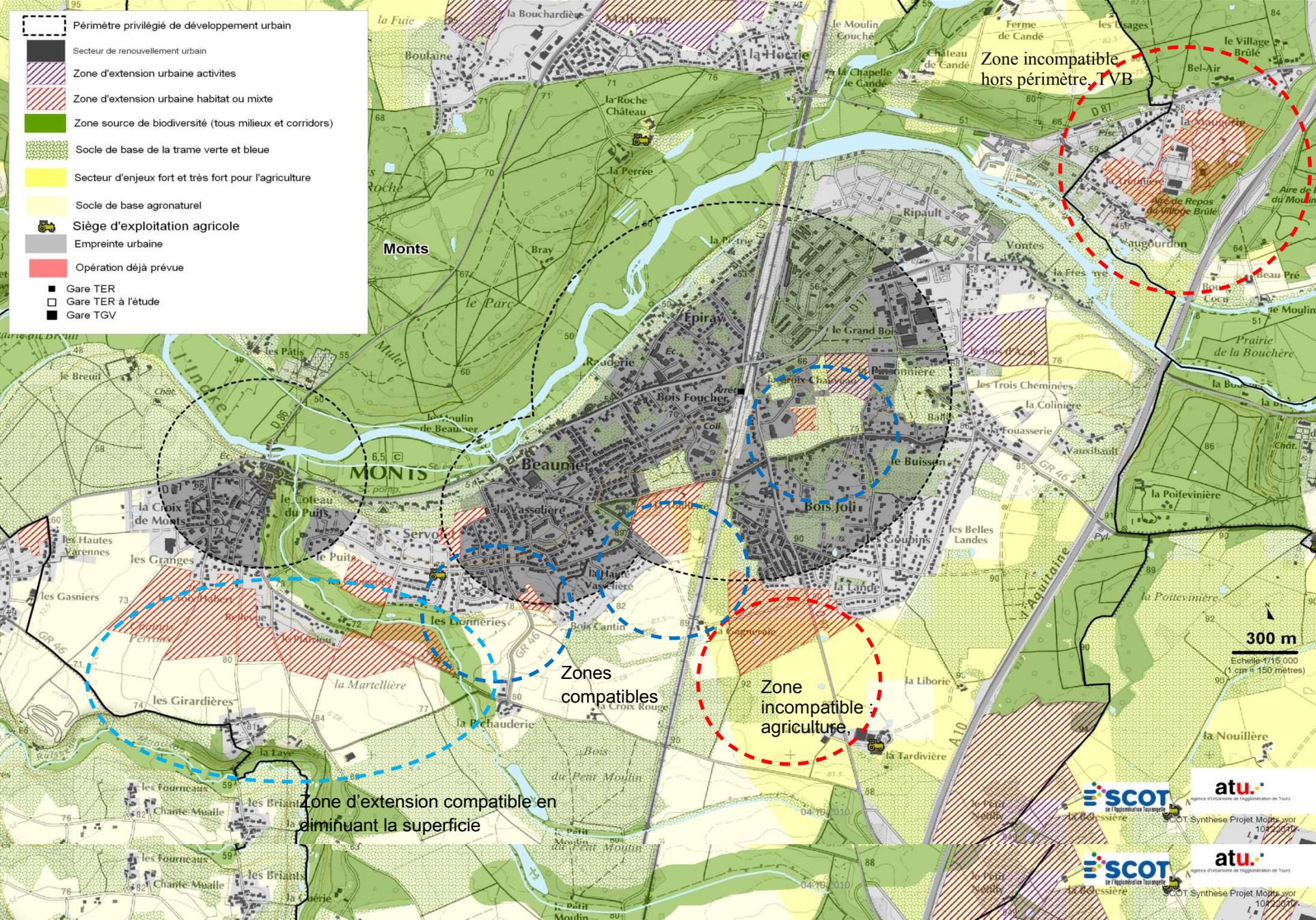
Partie 1. Le constat d'un paradoxe local : une étoile ferroviaire dense sur un territoire qui lui « tourne le dos »

Partie 2. Le projet du SCOT de Tours : un document de planification pour les 20 prochaines années

Partie 3. Des initiatives locales, ici et ailleurs... pour un urbanisme en cohérence avec les offres de transport

# Exemple d'application locale (Monts)

71.07



# Exemple d'application locale (*Ballan-Miré*)

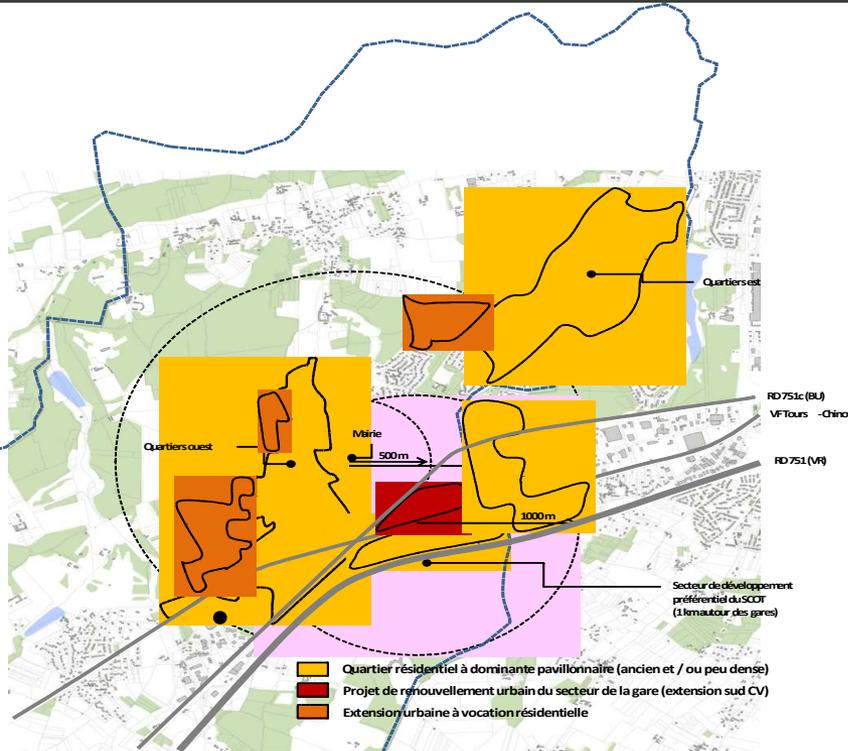
## Constat :

- Déconnexion entre centre-bourg et gare
- Une gare confidentielle et à l'étroit
- Une entreprise qui cherche à se relocaliser

## Objectif : repenser le projet urbain communal dans le cadre de la révision du PLU

- Protection et mise en valeur du socle agro-naturel
- ville des proximités
- Mixité sociale et urbaine

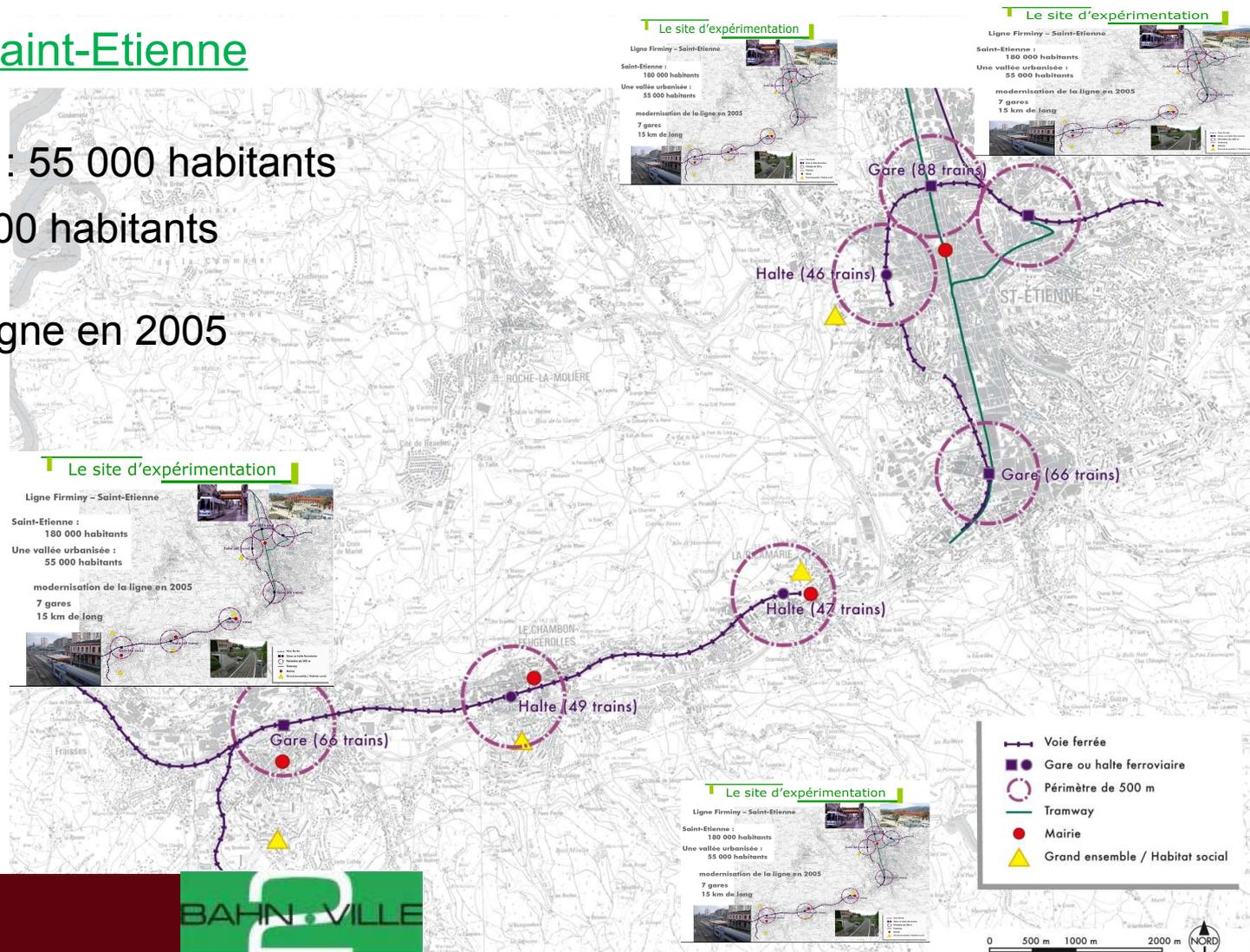
=> Renouveau du tissu urbain existant  
=> Organisation du pôle d'échange



Un programme franco-allemand sur 4 sites, dont l'objectif est de promouvoir un urbanisme orienté vers le rail

## Exemple de Saint-Etienne

Une vallée urbanisée : 55 000 habitants  
Saint-Etienne : 180 000 habitants  
modernisation de la ligne en 2005  
7 gares  
15 km de long



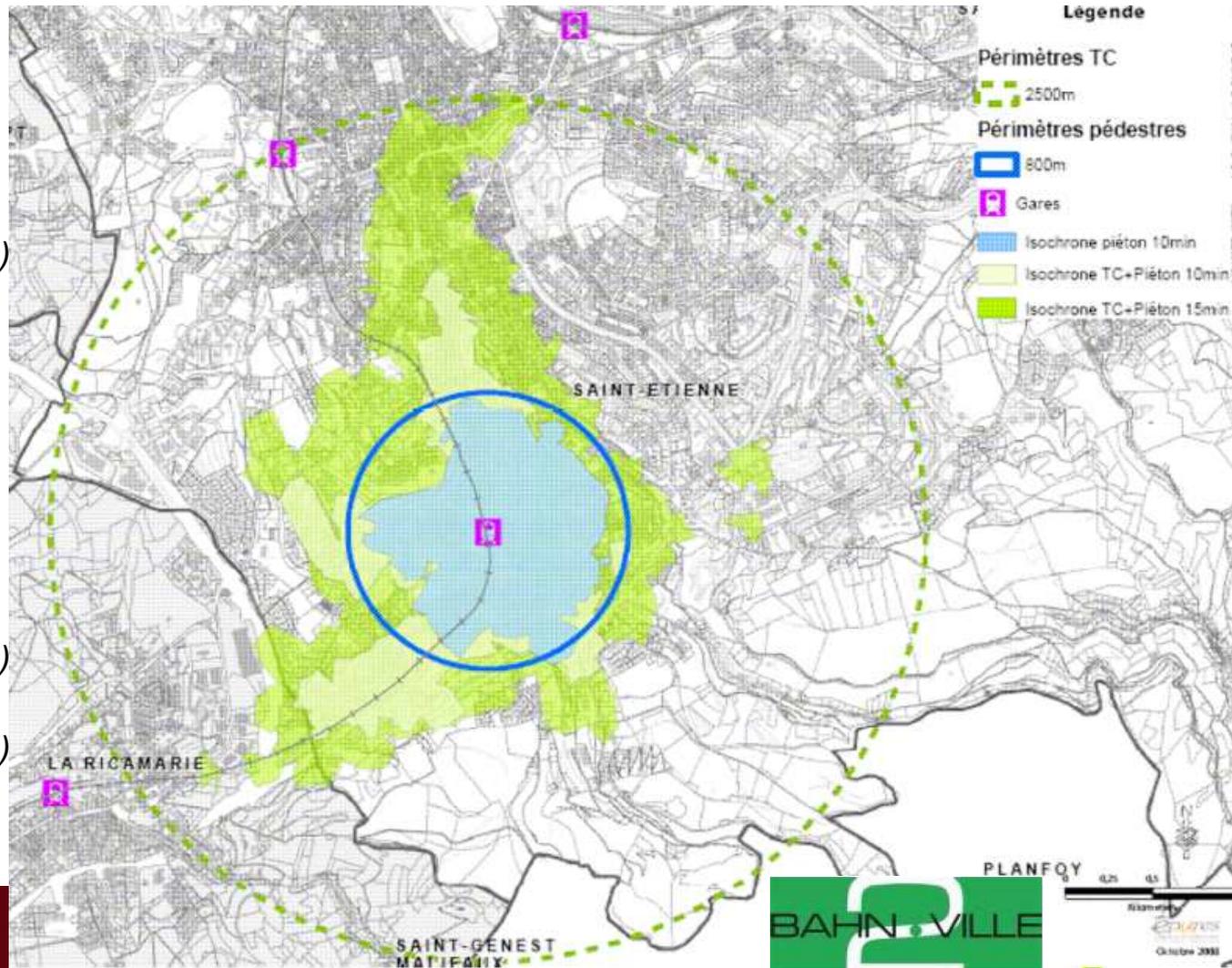
## Définition d'un périmètre d'observation *(cas de la gare Saint-Etienne Bellevue)*

### Pour l'accessibilité piétonne :

- un cercle de 800 m (« vol d'oiseau »)
- un isochrone (10 minutes)

### Pour l'accessibilité TC + piéton :

- un cercle de 2500 m (« vol d'oiseau »)
- un isochrone (10 minutes)
- un isochrone (15 minutes)



## Définition d'indicateurs pour l'observation

### Suivi des évolutions démographiques :

- Nombre d'habitants
- Nombre de ménages
- Densité de population
- Densité « humaine » (*population + emplois*)

### Suivi des évolutions foncières et immobilières :

- Nombre de logements
- Nombre de logements sociaux
- Nombre de résidences principales
- La vacance
- La densité résidentielle
- Volume des biens échangés
- Taille moyenne des terrains échangés (*terrains nus*)
- Prix moyen au m<sup>2</sup> des biens échangés

## Définition d'indicateurs pour l'observation

### Suivi des évolutions de l'offre « transport »

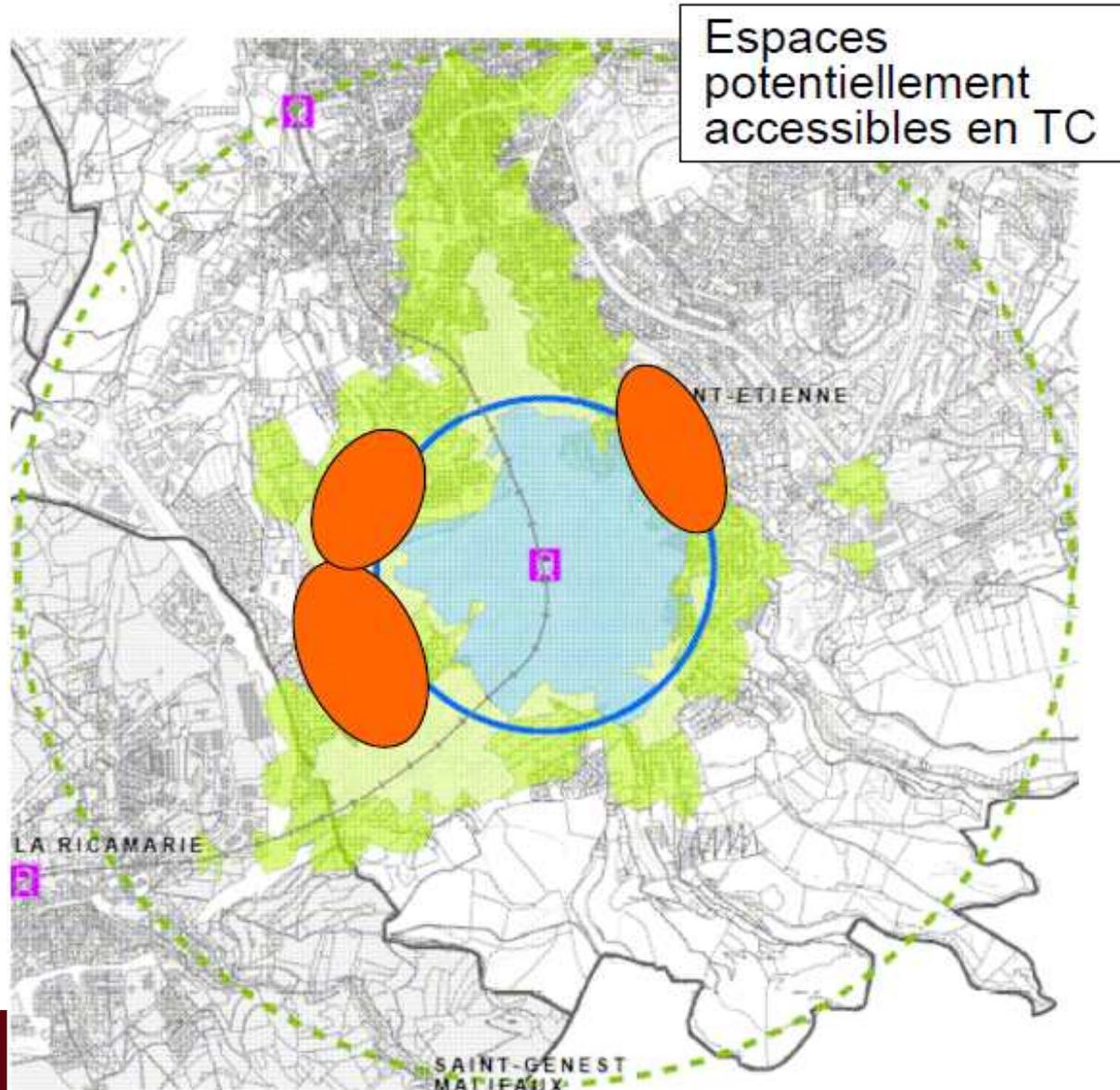
- Nombre de trains en gare
- Nombre de lignes TC à proximité de la gare (ventilation bus/tram/métro)
- Fréquence des dessertes
- Amplitude horaire des lignes

=> Comparaison du niveau d'articulation entre l'offre « train » et l'offre TC « urbaine »

## Repérage des secteurs où l'accessibilité piétonne est à améliorer

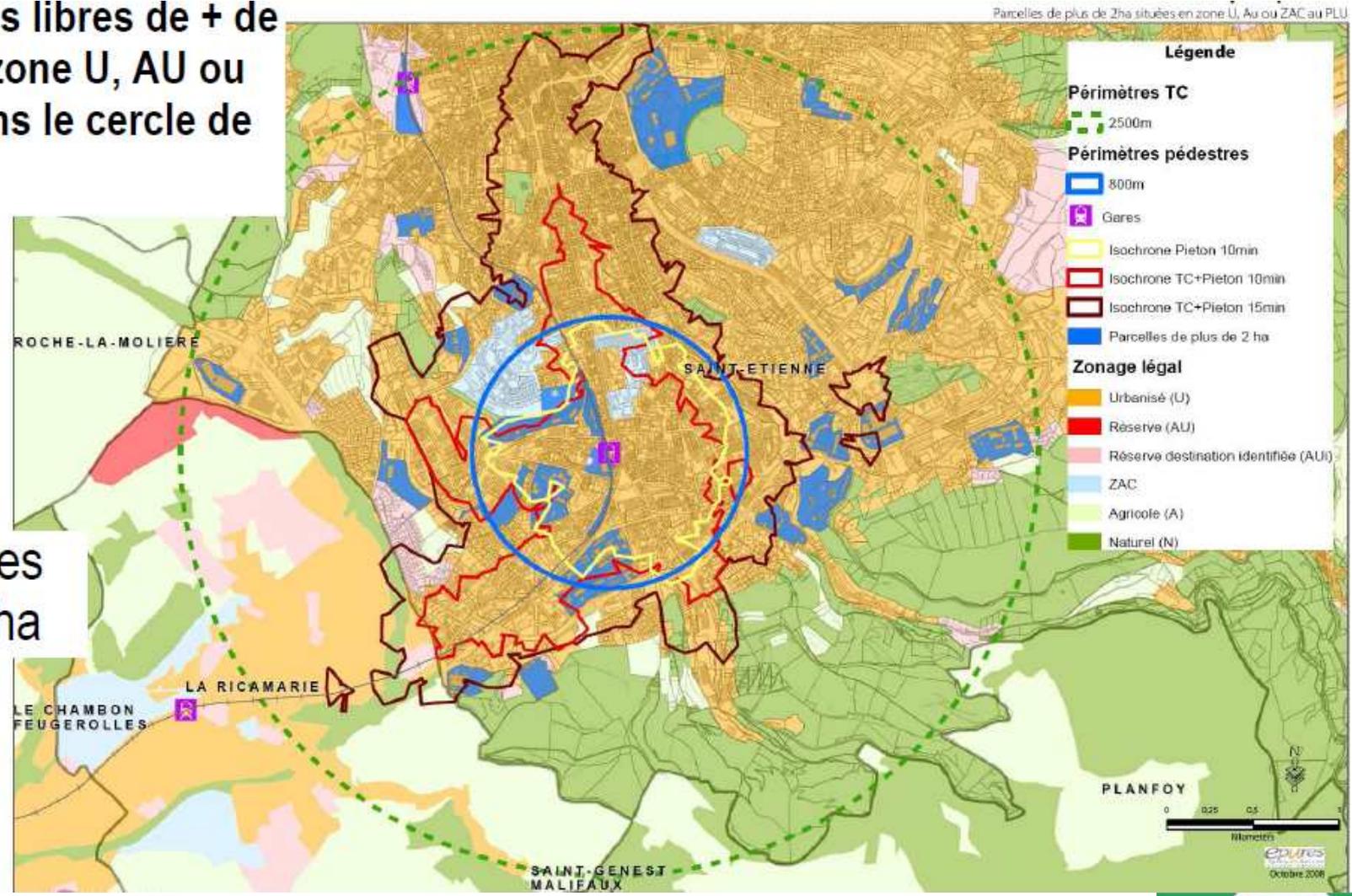


## Repérage des secteurs où l'accessibilité TC est à améliorer



## Repérage des parcelles « mutables »

- Parcelles libres de + de 2ha en zone U, AU ou ZAC dans le cercle de 2,5 km



29 parcelles pour 129 ha

## Veille à mettre en place sur les secteurs identifiés

### Pour le foncier

- Informer les services urbanisme en charge de la préemption pour maîtriser et développer des opérations d'urbanisme

### Pour le transport

- Informer les services urbanisme, les autorités organisatrices et les gestionnaires de réseau de transport pour améliorer les temps de parcours et les correspondances