

# BAHN.VILLE 2

Octobre 2009



Développement d'un urbanisme orienté vers le rail et intermodalité en région stéphanoise  
Schiengestützte Siedlungsentwicklung und Verkehrsverknüpfung in der Region Frankfurt

# Intervention sur Bahn.Ville2

- Ce qu'est Bahn.Ville 2
- Des exemples concrets de croisement de culture dans Bahnville :
  - des difficultés
  - des propositions d'outils

# Qu'est-ce que Bahn.Ville 2 ?

- Un programme franco-allemand
- Projet français
  - de février 2007 à octobre 2009
  - financement partenarial associant l'Etat et des partenaires locaux (Région Rhône-Alpes, Saint-Etienne Métropole, EPORA, EPA de Saint-Etienne)
  - une équipe technique : CETE, INRETS, Epures

# Qu'est-ce que Bahn.Ville 2 ?

- L'objectif :

- > promouvoir « un urbanisme orienté vers le rail »

- > 3 composantes :

- l'offre ferroviaire (Bahn) / la ville / la station

- Un programme de Recherche/Action

- > accompagner l'action locale

- > des connaissances et méthodes transposables sur d'autres territoires

# Le site d'expérimentation

## Ligne Firminy – Saint-Etienne

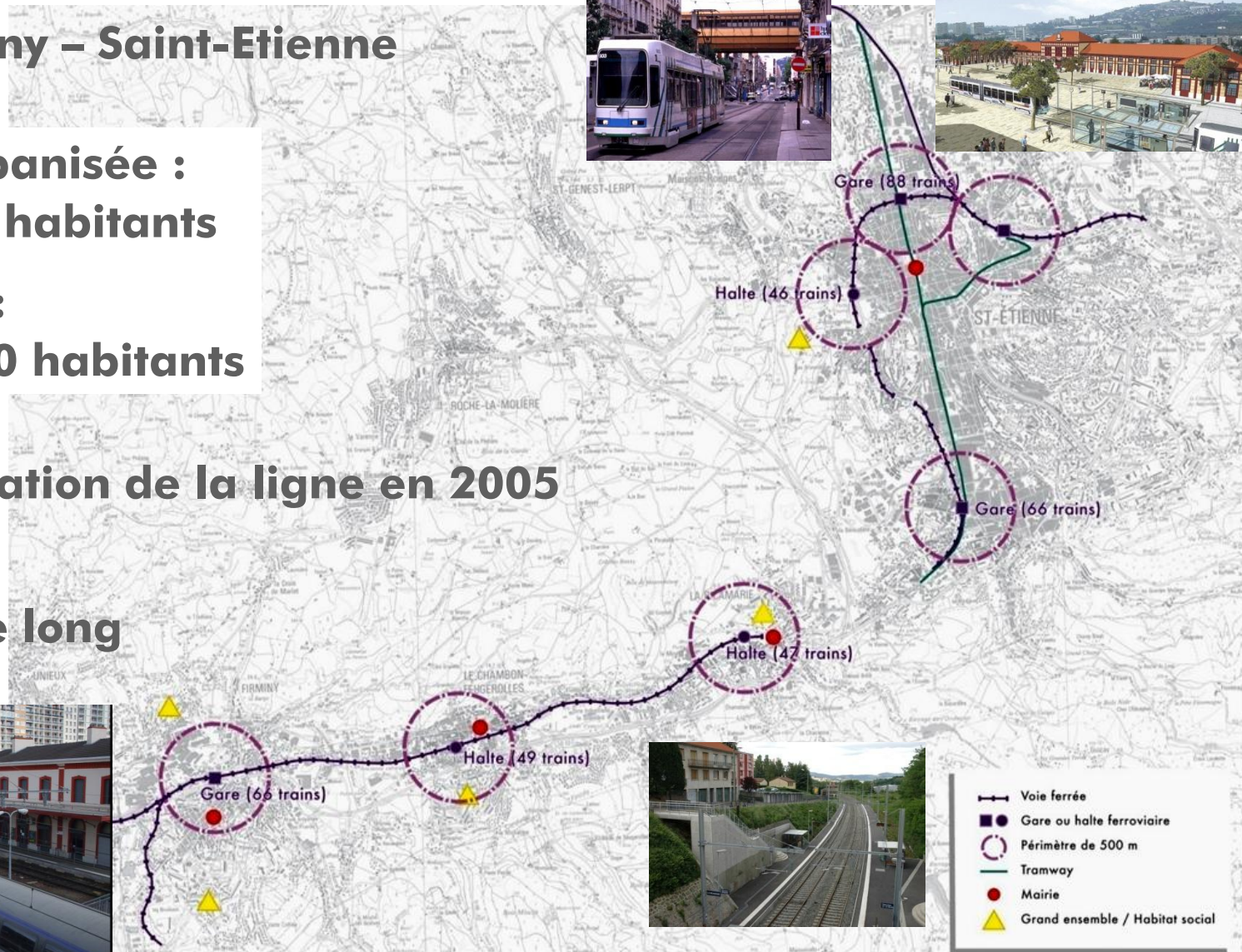
Une vallée urbanisée :  
55 000 habitants

Saint-Etienne :  
180 000 habitants

modernisation de la ligne en 2005

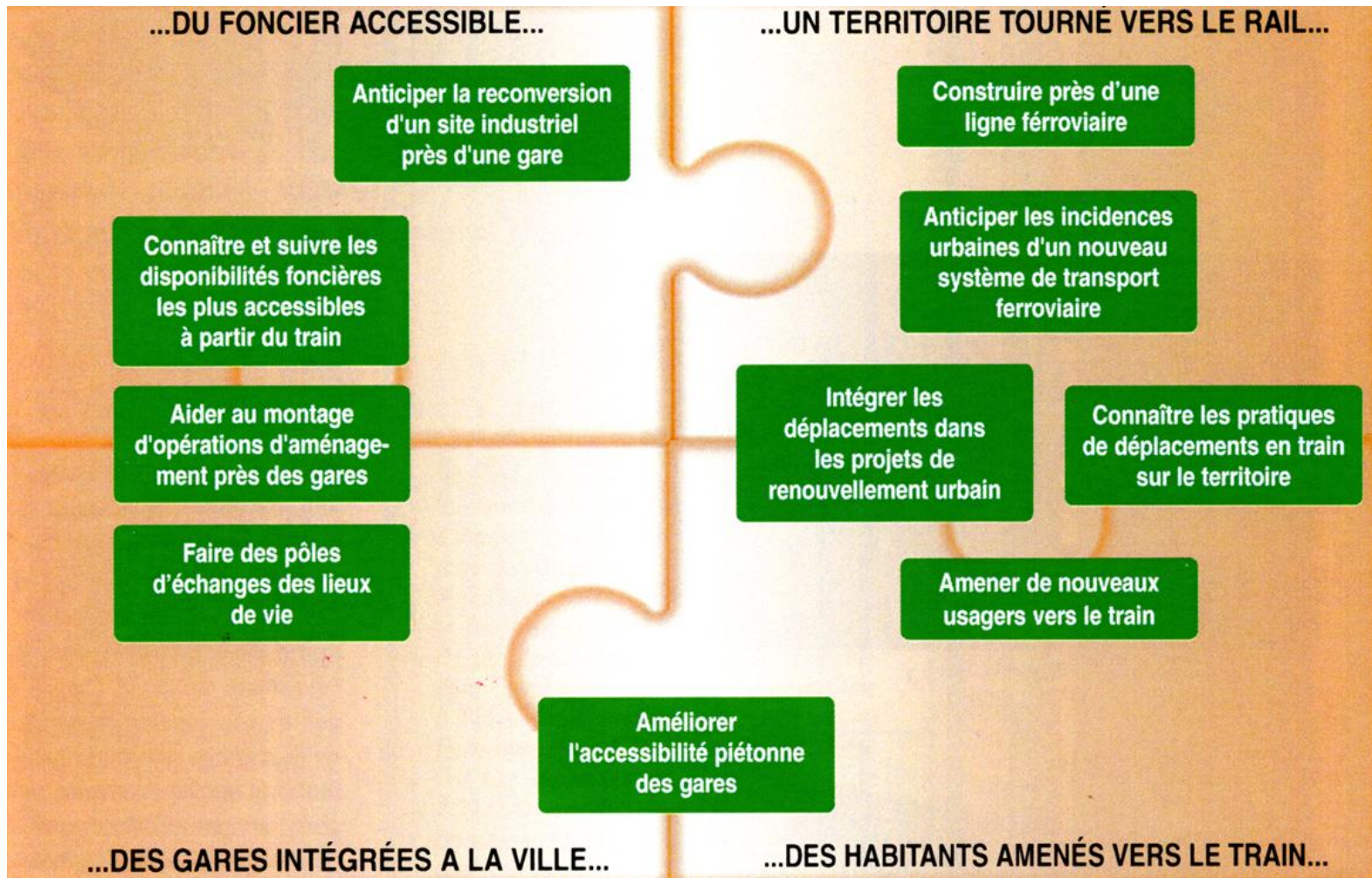
7 gares

15 km de long



# Le contenu de Bahn.Ville

## Des actions variées



# Bahn.Ville 2

Des exemples  
de croisement de culture

# « Créer un observatoire des temps de parcours intermodaux et du foncier »

## ■ Objectif de l'action

proposer une méthode pour un observatoire des temps de parcours intermodaux et du foncier autour d'une gare (3 fonctions)

## ■ les difficultés

se faire rencontrer les acteurs (déplacements, urbanisme...)

## ■ proposition d'indicateurs combinant transport et urbanisme

exemple : périmètre / correspondance

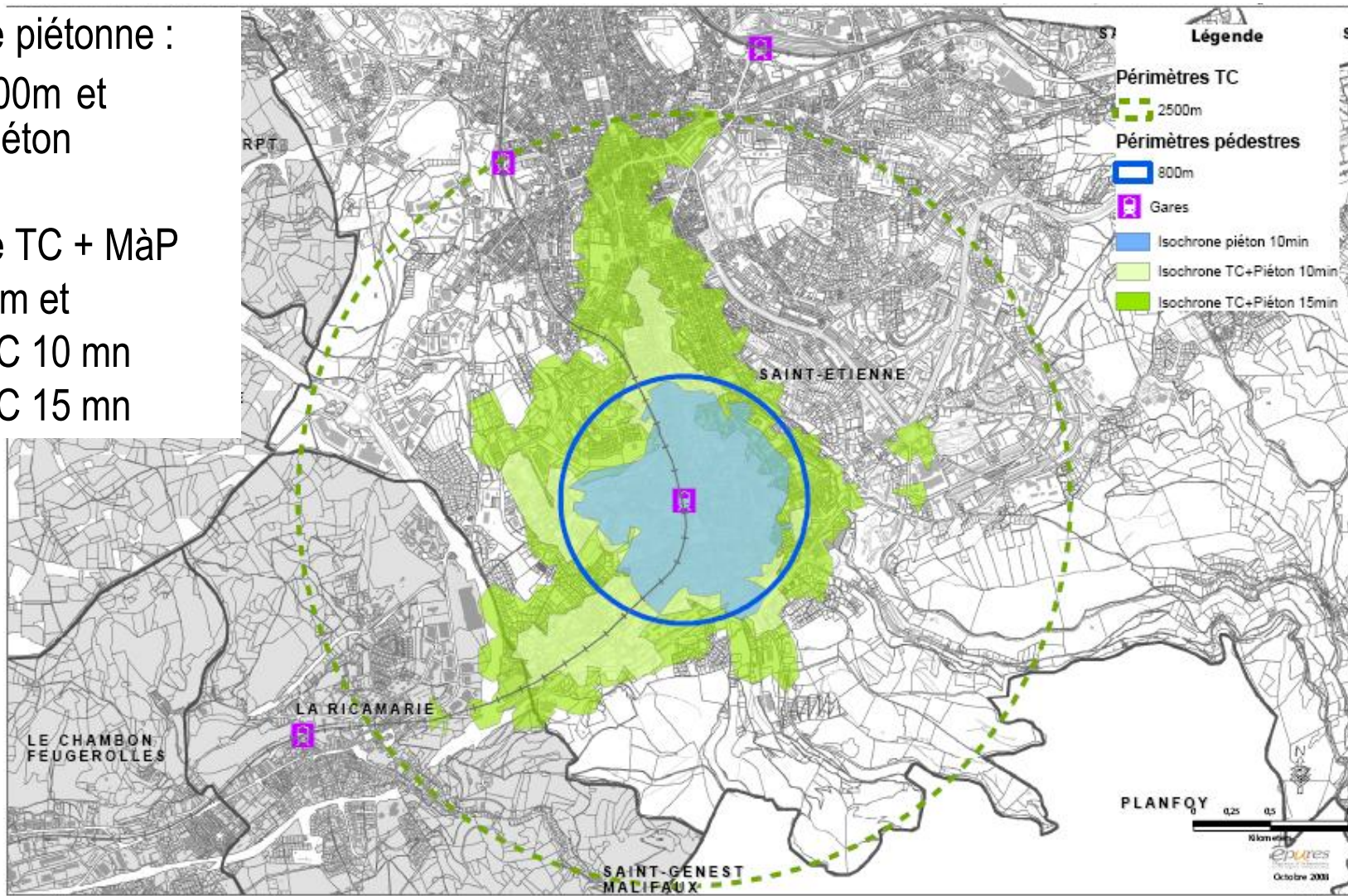
# « Créer un observatoire des temps de parcours intermodaux et du foncier »

Accessibilité piétonne :

Cercle de 800m et  
isochrone piéton

Accessibilité TC + MâP

Cercle 2,5 km et  
isochrone TC 10 mn  
isochrone TC 15 mn



horaires	Ligne 35	Ligne 18	Ligne 1	Ligne 5	tra	Ligne 14	Ligne 18	Ligne 4	tra	Ligne 4	tra	Ligne 7	Somme	Moyenne
	LE	BERNA	COTONNE	EGLISE	CI	CHATEAU	MALACUSSY	CHATEAU	SOLAURE	HOPITAL	I	PORTAIL	I	
5:55	0	0	1	1	1	0	0	0	1	1	1	0	5	56%
6:05	0	1	1	1	1	0	0	0	1	1	1	0	4	44%
6:17	0	1	1	1	1	1	0	0	0	1	1	0	6	67%
6:21	0	0	1	1	1	1	0	0	0	1	1	0	3	33%
6:33	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	7	78%
6:36	0	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	5	56%
6:47	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	7	78%
7:01	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	7	78%
7:06	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	7	78%
7:17	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	6	67%
7:27	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	8	89%
7:36	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	8	89%
7:47	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	6	67%
8:01	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	7	78%
8:06	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	8	89%
8:17	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	7	78%
8:23	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	8	89%
8:33	0	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	5	56%
8:36	0	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	6	67%
8:47	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	6	67%
8:59	0	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	5	56%
9:15	0	0	1	1	1	1	0	0	1	1	1	0	4	44%
9:23	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	7	78%
9:50	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	7	78%
10:02	0	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	5	56%
10:17	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	6	67%
10:20	0	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	5	56%
11:17	0	0	1	1	1	1	0	0	1	1	1	0	4	44%
11:20	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	7	78%
11:51	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	7	78%
11:55	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	7	78%
12:28	0	0	1	1	1	1	0	0	1	1	1	0	4	44%
12:31	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	6	67%
12:47	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	7	78%
12:53	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	8	89%
13:33	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	7	78%
13:41	0	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	5	56%
14:17	0	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	5	56%
14:52	0	0	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	5	56%
15:03	0	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	5	56%
16:03	0	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	6	67%
16:20	0	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	6	67%
16:32	0	0	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	5	56%
16:55	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	8	89%
17:11	0	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	6	67%
17:13	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	7	78%
17:33	0	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	6	67%
17:35	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	7	78%
17:47	0	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	6	67%
17:53	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	6	67%
18:06	0	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	6	67%
18:17	0	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	7	78%
18:27	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	8	89%
18:36	0	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	0	5	56%
18:47	0	0	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	5	56%
19:03	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	7	78%
19:06	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	6	67%
19:22	0	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	6	67%
19:33	0	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	5	56%
19:36	0	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	5	56%
19:47	0	0	1	1	1	1	0	0	1	1	1	0	4	44%
20:00	0	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	0	5	56%
20:06	0	0	1	1	1	1	0	1	0	1	1	1	4	44%
20:28	0	0	1	1	1	1	0	0	1	0	0	0	3	33%
20:36	0	0	1	1	1	1	0	0	0	1	1	0	3	33%
21:03	0	0	1	1	1	1	0	0	0	1	0	0	2	22%
22:02	0	0	1	1	1	1	0	0	1	0	0	0	3	33%

-> de mauvaises correspondances pour les lignes :

14 (ZA malacussy)

35 (quartier le Bernay)

18 (sens vers la cotonne)

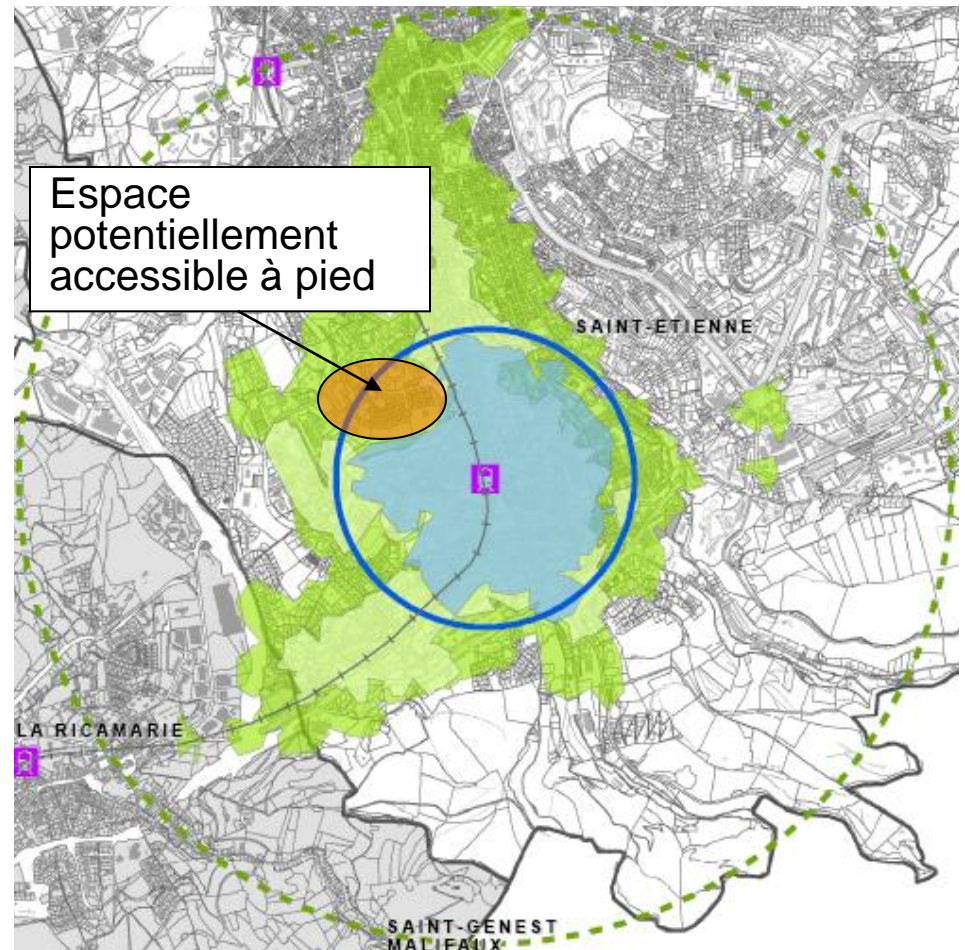
« Créer un observatoire des temps de parcours intermodaux et du foncier »

## Repérage d'espaces potentiellement accessibles

Ecart entre isochrone piétonne et cercle 800m

-> Le quartier de la Cotonne est potentiellement accessible

si création et sécurisation de cheminements piétons (dans la pente)



# « Connaître les pratiques de déplacements en train sur le territoire »

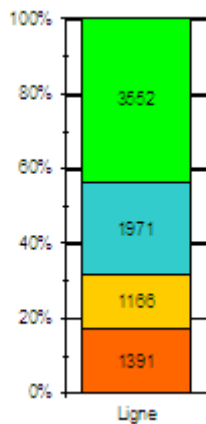
## ■ Objectif de l'action

analyser les « enquêtes photos » sous l'angle déplacement ET urbain

## ■ Les difficultés

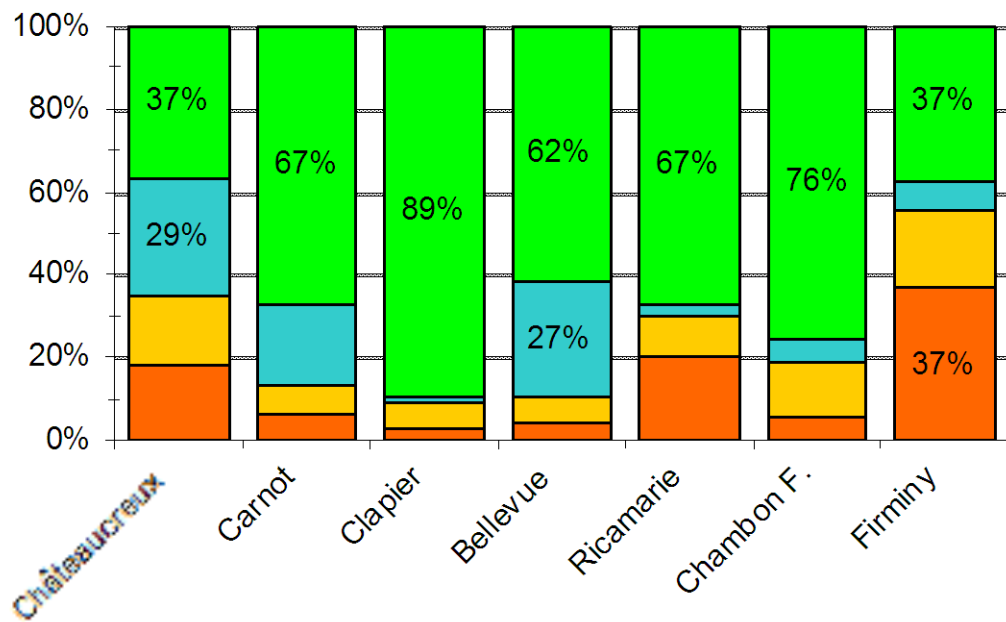
une enquête « trop » réservée au monde du déplacement ?

des outils existants mais pas assez exploités



modes d'accès et de diffusion à la gare  
(trafic interne et d'échange)

■ conducteur VP ■ passager VP ■ TC ■ piétons & 2roues

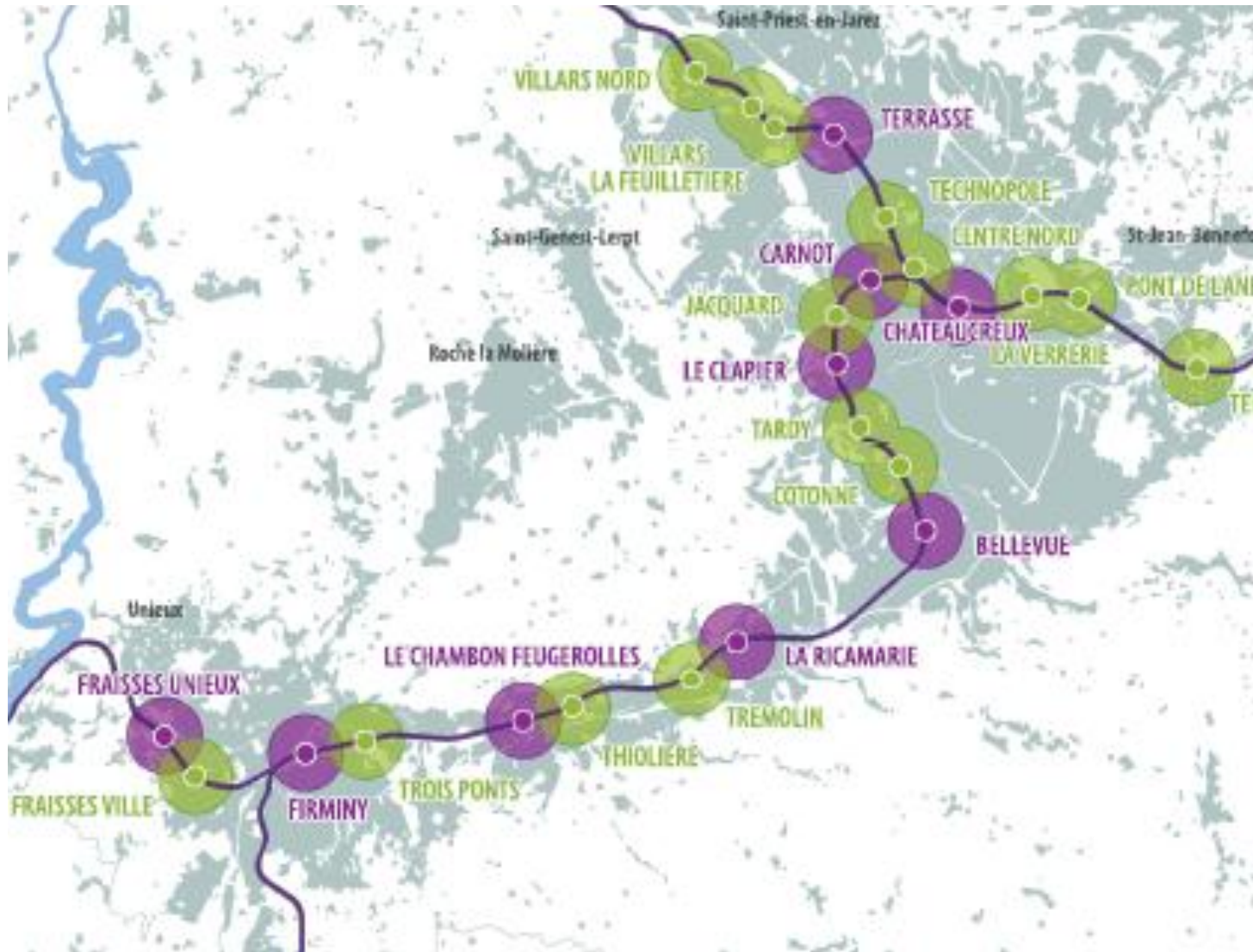


# « Incidence urbaine d'un nouveau système de transport »

## ■ Objectif de l'action

identifier les impacts urbains liés à l'arrivée d'un nouveau système de transport (desserte type tram-train avec implantation de nouvelles haltes)

# « Incidence d'un nouveau système de transport »



Proposition  
arrêts étude  
TTK

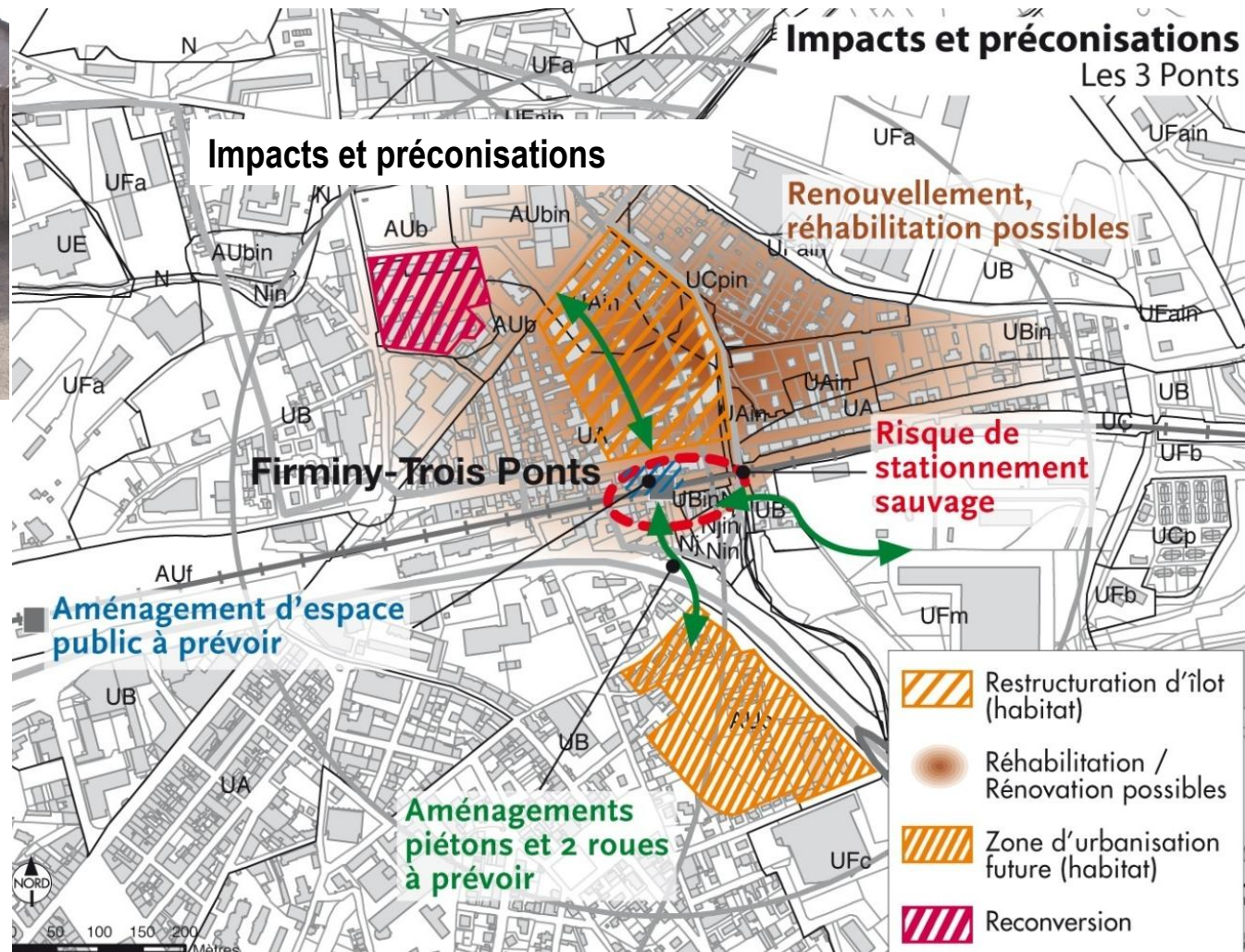
# « Incidence d'un nouveau système de transport »

## Un exemple d'outil : tableau multicritère pour analyser les haltes

		nom de l'arrêt	Fraisses gare	Fraisses centre	Firminy	Les ponts	Chambon- F	Thiolière	Tremolin	La Ricamarie	Bellevue	La Cotonne	entre cotonne et tardy	Tardy	Clapier	Jacquard	Carnot	
		Type de desserte ferroviaire prévue	TER + tram-train	Tram-train	TER + tram-train	Tram-train	TER + tram-train	Tram-train	Tram-train	TER + tram-train	TER + tram-train	Tram-train	Tram-train	Tram-train	TER + tram-train	Tram-train	TER + tram-train	
SITUATION EXISTANTE	LIEN AVEC L'URBAIN	Population desservie	3400	1800 (1000)	10000 7400	3200 (700)	7300 4300	3600 (600)	1400 (1050)	6300 6000	18600 15600	10400 (3900)		7500 (2700)	18500 10200	9500 (500)	19500 8000	
		Emplois desservi	500	400 (200)	6400 5500	1200 (300)	2500 1800	950 (200)	450 (300)	900 750	11900 10900	3800 (2300)		1000 (350)	16200 11500	4800 (80)	12200 4900	
		Centre urbain et habitat																
		Equipement majeur																
		Zones d'activités																
SITUATION FUTURE	DEVELOP. URBAIN FUTUR	Habitat réhabilitation et rénovation																
		Habitat nouvelle zone ou renouvellement urbain sur friche	 (60 lgts)	 (35 lgts)		 (470 lgts)				 (40 lgts)								
		Zones d'activités nouvelles ou restructuration																
ACCESSIBILITE		Modes doux																
		TC																
		Desserte routière																
		stationnement																
TEMPS		Gain temps de parcours																
		Incidence sur temps de parcours global de la ligne																
COUT		Facilité d'aménagement de l'arrêt																

# « Incidence d'un nouveau système de transport »

## les 3 ponts

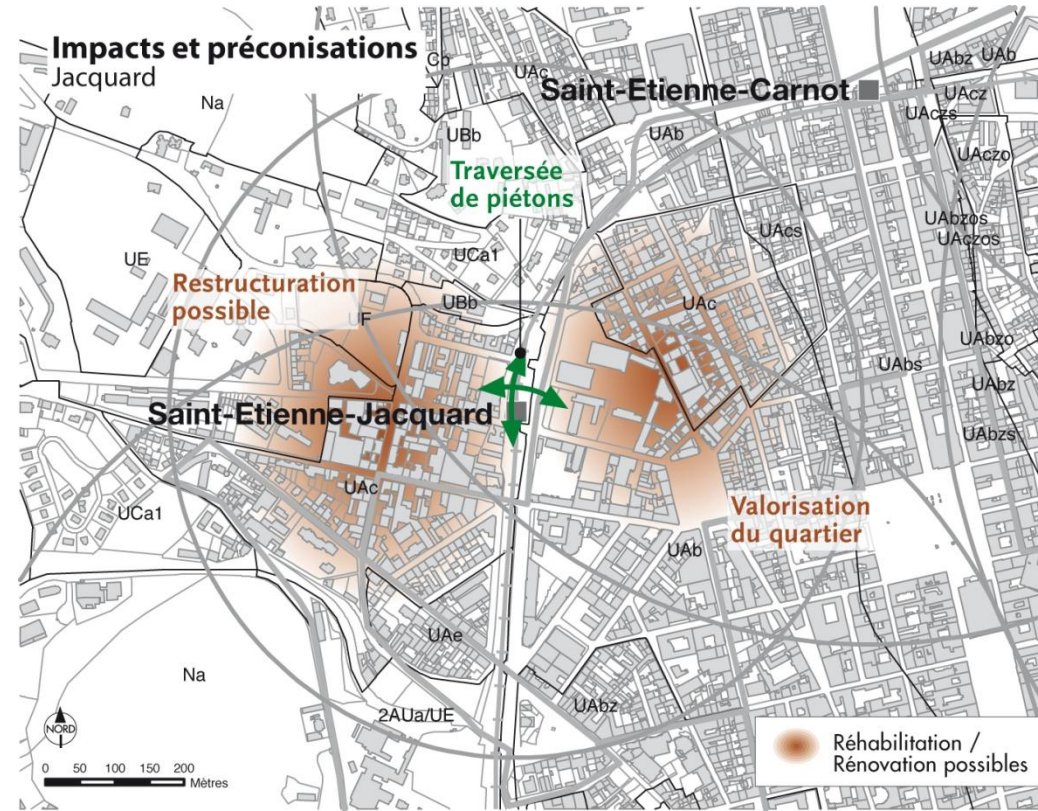
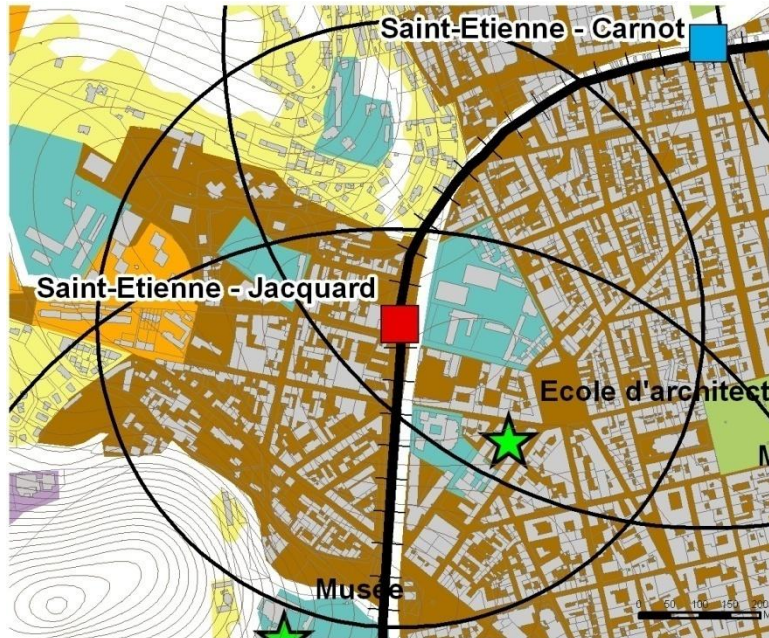


- intérêt / aux projets urbains
- arrêt de proximité

# « Incidence d'un nouveau système de transport »

## Jacquard

Pop : 9500 / 500\*  
Emplois : 4800 / 80\*  
Halte en surélévation



- arrêt bien situé / à l'urbain  
mais population déjà  
desservie par Carnot et  
Clavier

# « Incidence urbaine d'un nouveau système de transport »

## ■ Des difficultés :

- liées au temps : temps de maturation d'un projet transport et temps des projets urbains opérationnels (ex : halte pas encore décidée mais projet urbain en cours)