

# Favoriser le développement d'un urbanisme orienté vers le rail

## Le projet

Expérimenter de nouvelles façons de faire de l'aménagement et du développement urbain autour des gares ? C'est l'objectif du projet franco-allemand Bahn.Ville 2, recherche-action qui vise à promouvoir « un urbanisme orienté vers le rail ». Valoriser les investissements faits sur les lignes ferroviaires régionales périurbaines par des mesures d'accompagnement dans le domaine de l'urbanisme, optimiser les conditions d'accessibilité aux gares de ces lignes, améliorer la qualité du service rendu aux usagers dans les lieux d'échanges autour de ces gares, telles sont les ambitions de ce projet prévu sur 2007-2009.

## Une coopération franco-allemande

Bahn.Ville 2 s'inscrit dans un programme de coopération franco-allemande dans le domaine de la recherche en transports : DEUFRAKO (Deutsch-Französische Kooperation). Il est soutenu en France par le programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT).

C'est la région stéphanoise qui a été retenue comme site d'expérimentation côté français.

## Le protocole

Le coup d'envoi de Bahn.Ville 2 a été donné en France le 26 février 2007 à Saint-Étienne, par la signature d'un protocole d'intention entre l'État, la Région Rhône-Alpes, Saint-Étienne Métropole et les établissements publics locaux EPORA et EPA de Saint-Étienne.

« Lors de la restitution des conclusions du Grenelle Environnement, le 25 octobre 2007 dernier, l'État a renforcé ses engagements dans la lutte contre les changements climatiques et pour la maîtrise de l'énergie.

À ce titre, l'initiative forte prise par la DDE de la Loire pour faire exister ce projet franco-allemand Bahn.Ville 2 dans l'agglomération stéphanoise, avec la mobilisation soutenue des ressources et compétences des différents services du ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables, est exemplaire.

Avec le projet Bahn.Ville 2, l'État souhaite en effet promouvoir l'expérimentation décentralisée et l'innovation locale dans :

- l'articulation des différentes politiques publiques, pour des projets de territoires plus économes de l'espace et des ressources ;
- la lutte contre l'étalement urbain, en favorisant notamment le renouvellement et la densification de l'habitat et des activités autour des gares et des pôles d'échanges.

Bahn.Ville 2 s'inscrit ainsi parfaitement dans les différentes mesures nationales qui seront prises pour le développement des transports collectifs, en invitant les modes de conceptions de l'urbanisme et de l'aménagement à privilégier l'offre de déplacements ferroviaires.

Soulignons enfin l'importance d'associer recherche et actions concrètes sur le terrain, pour préparer et accompagner les changements nécessaires de notre modèle de développement.

L'État, avec ses partenaires régionaux et locaux, contribue ainsi à faire de l'agglomération stéphanoise un « laboratoire » dynamique et innovant en matière de développement urbain durable. »

Christian Decharrière,  
 préfet de la Loire

## De Bahn.Ville « 1 » à Bahn.Ville 2

La première phase du projet franco-allemand Bahn.Ville (2001-2004) a permis d'étudier les conditions d'une meilleure intégration des politiques d'urbanisme et de transport ferroviaire régional dans les régions urbaines allemandes et françaises.

Ce projet s'est appuyé sur une démarche comparative entre les deux pays, fondée sur un état des lieux bibliographique, un panorama de bonnes pratiques et des enquêtes plus approfondies sur quatre sites :

- Strasbourg (ligne Strasbourg/Molsheim) et Nantes (ligne « Métrocéane ») en France ;
- Bonn (« Voreifelbahn ») et Friedrichshafen (« Bodensee-Oberschwaben-Bahn ») en Allemagne.

Les partenaires du comité DEUFRAKO (la DRAST côté français et le BMBF côté allemand)\* ont soutenu le principe d'une deuxième phase, qui mettrait les enseignements de Bahn.Ville « 1 » à l'épreuve de situations concrètes dans le cadre d'un projet soutenu par les collectivités locales. C'est ainsi qu'est née l'idée de Bahn.Ville 2.

Les enseignements de Bahn.Ville « 1 » sont présentés dans un ouvrage de synthèse consultable et téléchargeable sur le site [www.bahn-ville.net](http://www.bahn-ville.net)

\* DRAST : Direction de la Recherche et de l'Animation Scientifique et Technique  
BMBF : Bundesministerium für Bildung und Forschung

“ Le projet Bahn.Ville est une opération de recherche-action originale, visant à organiser une coopération exemplaire entre chercheurs et opérationnels des domaines du transport et de l'urbanisme. Ce projet, complexe par la richesse de son partenariat et de ses thématiques de recherche, représente une excellente opportunité de rencontre et de travail coopératif entre le Réseau Scientifique et Technique du ministère et les collectivités locales. Nous sommes particulièrement attentifs à voir les résultats de recherche de Bahn.Ville 2 servir des projets opérationnels locaux mais aussi permettre la transposition de la démarche de l'agglomération stéphanoise auprès d'autres collectivités locales engagées dans des initiatives de développement durable. ”

André Pény,  
chef de la mission de la recherche  
et de l'innovation dans les transports  
de la DRAST

## En quoi Bahn.Ville 2 est-il une « recherche-action » ?

L'idée de la recherche-action est d'associer deux objectifs dans un même programme : la production de connaissances et leur application dans un but opérationnel.

En ce sens, Bahn.Ville 2 ne cherche pas uniquement à étudier mais aussi à mettre en œuvre les conditions de développement d'un urbanisme orienté vers le rail.

Il s'agit donc :

- d'accompagner l'action locale, en mettant à son service des apports scientifiques et techniques spécifiques ;
- de proposer des connaissances, des méthodes et outils originaux qui puissent aider à prendre des décisions là où il existe un fort enjeu entre opérations d'urbanisme et réseaux de transports ;
- d'assurer l'appropriation des éléments scientifiques du programme par les acteurs locaux en charge de ces politiques sectorielles, tout en veillant à leur coordination.

Au-delà de l'expérimentation locale, l'autre apport scientifique du projet sera de développer des connaissances transposables à d'autres territoires sur les possibilités de développement d'un urbanisme orienté vers le rail.

“ Les gares régionales TER nécessitent une attention renouvelée et une approche novatrice pour répondre aux exigences d'un transport public performant, véritable alternative au « tout voiture ». Pour la SNCF, l'obligation d'un changement par l'action accompagne cette volonté d'innovation, c'est pourquoi la SNCF s'est engagée sur Bahn.Ville 2 aux cotés de ses partenaires. Avec les travaux réalisés récemment et les améliorations de desserte qui ont suivi, l'axe Firminy - Saint-Étienne remplit les conditions pour mener la réflexion et l'action pour un urbanisme tourné vers le rail. Au-delà de son expertise, la SNCF apportera donc par ses gares le terrain d'action pour des mises en œuvre concrètes. ”

Bruno Mercader,  
directeur délégué TER  
Rhône-Alpes

## La région stéphanoise comme site d'expérimentation

Choisie parmi plusieurs sites pressentis, la région stéphanoise constitue le terrain d'expérimentation français de Bahn.Ville 2.

“ Un important programme de modernisation des infrastructures ferroviaires s'est concrétisé en 2006 par l'électrification de la ligne Saint-Étienne - Firminy et la rénovation d'un certain nombre de gares. Associé à la mise en service de la 2<sup>e</sup> ligne de tramway, le territoire a été transformé, Châteaumeux devenant de surcroît un pôle intermodal. Dans une nouvelle façon de faire la ville, les politiques d'urbanisme doivent aujourd'hui être cohérentes avec les politiques de déplacements, et privilégier les transports collectifs. Notre territoire, retenu comme site d'expérimentation, est en effet représentatif d'une telle dynamique et des nouvelles façons de faire de l'aménagement et du développement urbain autour des gares. C'est aussi une opportunité de participer au développement de nouvelles pratiques et de permettre la valorisation de nos projets au niveau Européen. ”

Le vice-président de Saint-Étienne Métropole en charge de l'aménagement du territoire, PDU et déplacements

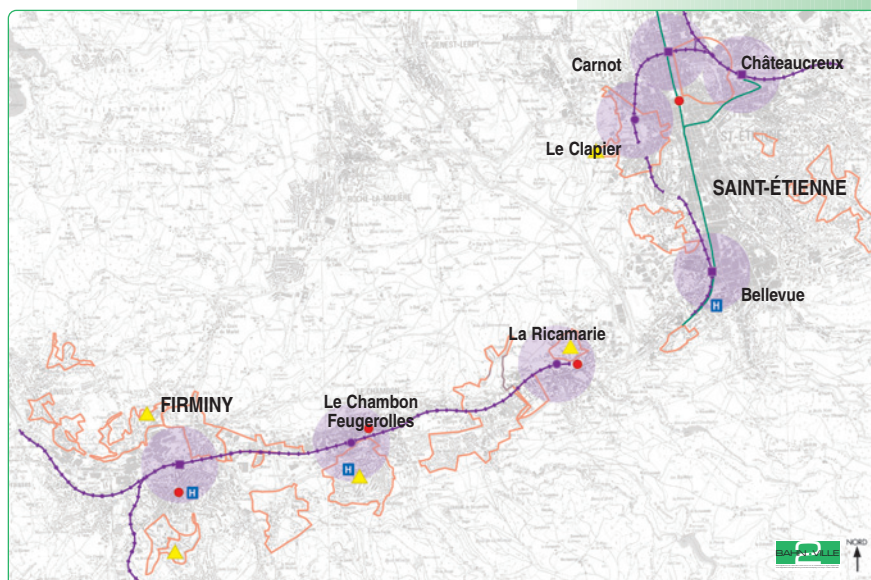
La raison de ce choix tient à l'existence d'une dynamique créée par l'amélioration de l'offre ferroviaire périurbaine, susceptible d'interagir de manière intéressante avec les dynamiques de développement du territoire.

C'est le cas sur la ligne ferroviaire Saint-Étienne - Firminy, longue d'environ 15 kilomètres et desservant 7 gares. Une densification des dessertes périurbaines ferroviaires et un réaménagement des gares en lieux d'échanges ont été réalisés en 2006. Cette nouvelle desserte s'est appuyée sur un programme d'investissement pour la modernisation des infrastructures ferroviaires inscrit dans le Contrat de Plan État-Région 2000-2006.

L'amélioration de cette desserte ferroviaire pourrait aussi se poursuivre sous la forme d'un projet de tram-train, inscrit au Plan de Déplacements Urbains 2004 de Saint-Étienne - Métropole.

Mais l'intérêt de ce site tient aussi à son inscription dans une vallée (l'Ondaine) densément peuplée et confrontée aujourd'hui à des problématiques de reconversion économique et de renouvellement urbain. Il offre ainsi des potentialités de développement et de régénération urbaine à proximité des gares, à même d'augmenter les chances de succès des projets touchant l'offre de transport ferroviaire.

C'est sur ce territoire stéphanois en mouvement, où coexistent, s'imbriquent ou s'ignorent aujourd'hui des projets très différents, que Bahn.Ville 2 entend travailler à une plus grande intégration entre urbanisme et transport ferroviaire. Dans cette optique, plusieurs actions seront menées sur tout ou partie de l'axe ferroviaire Saint-Étienne - Firminy et de son territoire, tout en tenant compte de leur appartenance à des échelles plus larges. Pour cela, le dernier atout du territoire stéphanois est d'avoir montré une forte mobilisation des acteurs locaux autour de ce projet, et ce dès ses prémises.



Le territoire d'expérimentation de Bahn.Ville 2 autour de la ligne Saint-Étienne - Firminy

## Contenu et objectifs du projet

Le programme d'actions de Bahn.Ville 2 a été défini de manière concertée avec l'ensemble des partenaires du projet. Cette démarche a permis de décliner et de préciser ses objectifs généraux en fonction des problématiques locales.

Treize actions constituent le corps du projet Bahn.Ville 2 en région stéphanoise. Elles peuvent être regroupées en quatre familles correspondant aux quatre conditions à réunir pour promouvoir concrètement « un urbanisme orienté vers le rail ».

### Offrir du foncier accessible

La question du foncier est rarement considérée en relation avec le train et avec l'offre de déplacements qu'il propose. Pourtant, il apparaît crucial de regarder la question de la disponibilité et des opportunités foncières par rapport à leur accessibilité en transports collectifs autour de la ligne ferroviaire.

C'est pourquoi Bahn.Ville 2 entend croiser ces dimensions dans l'analyse et développer notamment des outils permettant de repérer, analyser, observer et suivre les potentialités foncières les mieux placées et les plus accessibles, dans l'espoir d'optimiser leur utilisation et leur destination au regard des développements urbain et ferroviaire.

### Intégrer les gares à la ville

Les gares constituent non seulement les portes d'entrée du réseau ferroviaire, qui participent de son image et de son attractivité, mais elles sont aussi partie prenante de l'espace urbain. Cependant, il apparaît nécessaire de renforcer l'insertion des gares dans la ville d'aujourd'hui.

Dans cette optique, Bahn.Ville 2 entend aider à mieux traiter les espaces de la gare et ses abords pour favoriser l'accès à la gare, la rendre attractive et hospitalière et mieux l'intégrer à la ville. Bahn.Ville 2 s'intéressera plus particulièrement à la façon dont la ville se développe et s'organise à proximité des gares mais aussi à la qualité des cheminements qui sont proposés pour accéder à ces lieux.



*Un TER à quai à la Ricamarie*



*Halte ferroviaire du Chambon-Feugerolles*



*Bellevue, mise en place de la passerelle urbaine...*

*...pour l'accès aux personnes à mobilité réduite*



*Accueil de la halte ferroviaire du Clapier*

## Amener les habitants vers le train

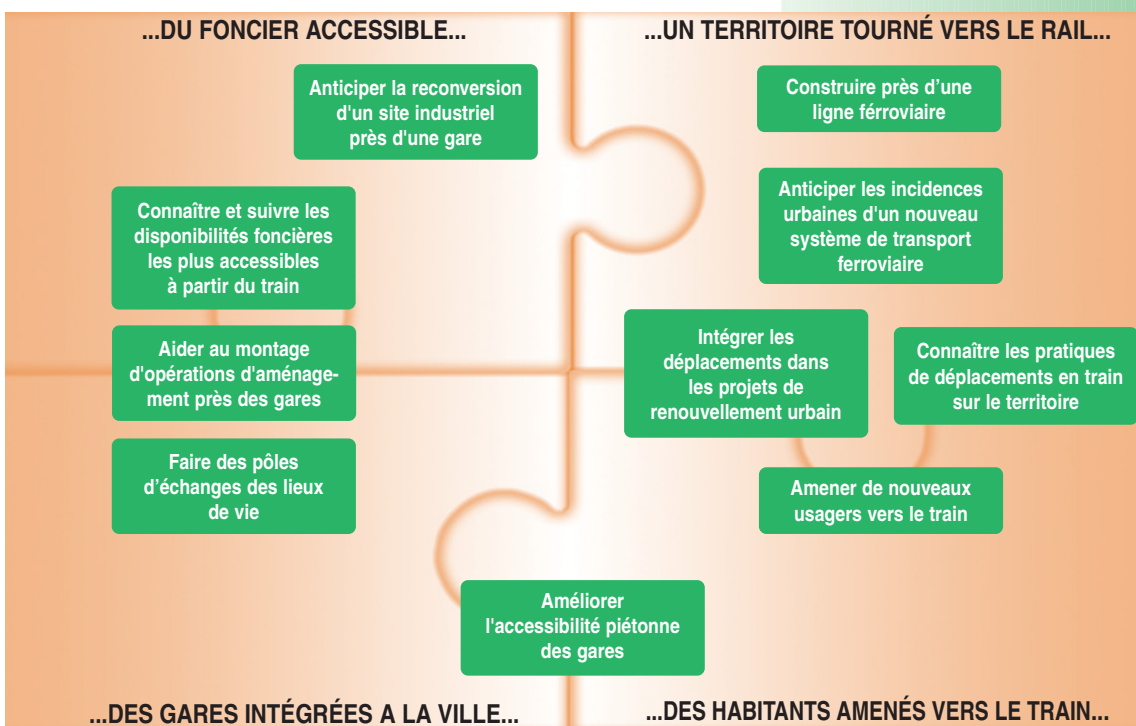
Prendre le train n'est pas une évidence pour tout le monde et constitue parfois une solution de déplacement mal connue. De plus, un certain nombre d'éléments plus ou moins objectifs peut amener une partie de la population à considérer ce moyen de transport comme peu attractif ou inadapté à ses besoins de déplacements.

Bahn.Ville 2 propose d'inciter à l'usage du train des habitants de la région stéphanoise non-utilisateurs de ce mode, à partir d'une étude de leurs comportements actuels de déplacements. Il s'agit en particulier d'identifier les facteurs clés d'attractivité mais aussi de rejet du train sur le territoire, afin de valoriser au mieux l'offre ferroviaire auprès des habitants et d'améliorer la connaissance et l'appréhension qu'ils peuvent en avoir.

## Tourner le territoire vers le rail

Alors que la ville s'est développée pendant longtemps autour du rail, elle a aujourd'hui souvent tendance à lui tourner le dos pour lui préférer d'autres territoires et d'autres solutions de déplacements.

Bahn.Ville 2 cherche à resserrer les liens qui existent entre l'offre ferroviaire et la façon dont s'organise et fonctionne la ville. Cela se traduit par exemple par des interventions pour favoriser l'intégration de la ligne dans les opérations de renouvellement urbain menées à proximité ou encore par un travail plus global sur les conditions techniques de construction autour de la ligne.



À travers ces objectifs et les actions qui les accompagnent, Bahn.Ville 2 vise donc à développer toute une panoplie d'outils de réflexion et d'aide à la décision à même de favoriser effectivement un « urbanisme orienté vers le rail ». Chaque action a un objectif précis mais s'inscrit dans ce canevas d'ensemble en veillant à ce que l'urbanisme et le transport soient traités de façon combinée.

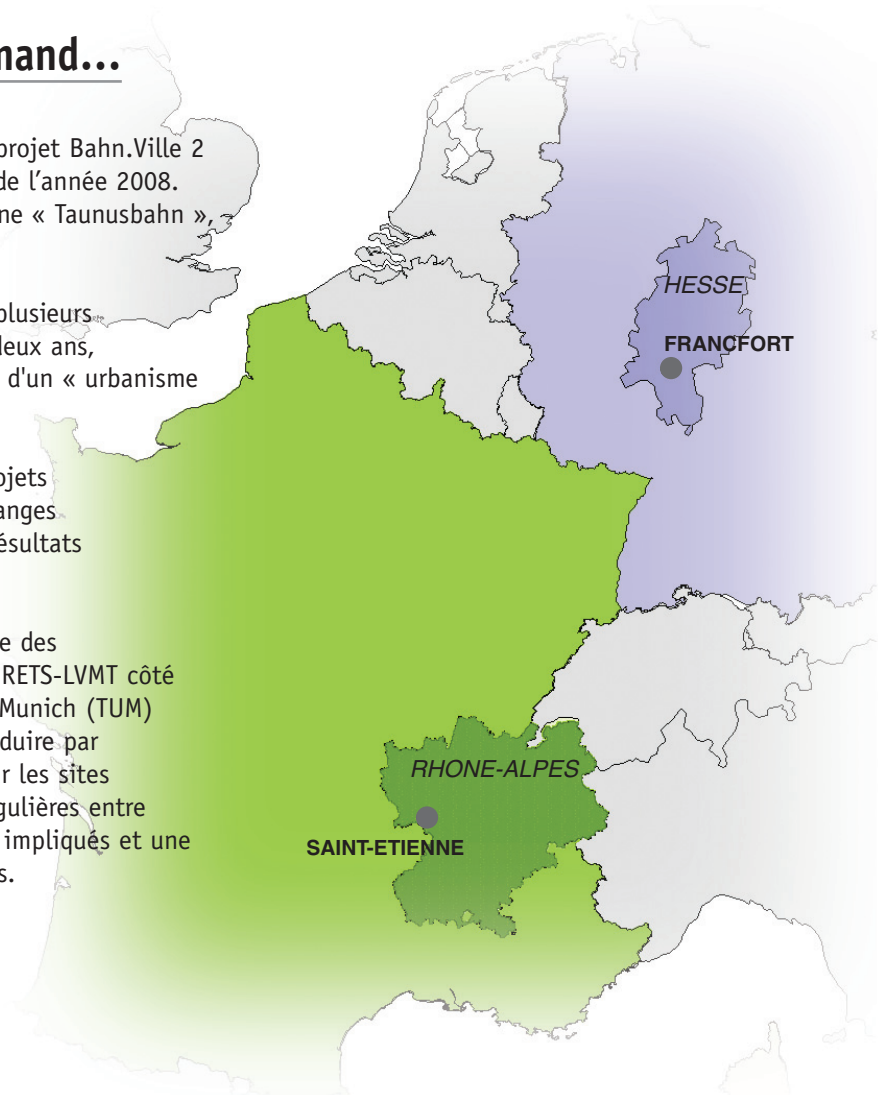
## Bahn.Ville 2 côté allemand...

Parallèlement au projet français, un projet Bahn.Ville 2 va démarrer en Allemagne au début de l'année 2008. La ligne ferroviaire retenue est la ligne « Taunusbahn », située dans la région de Francfort.

Ce projet allemand associe lui aussi plusieurs partenaires régionaux et locaux sur deux ans, avec un même objectif de promotion d'un « urbanisme orienté vers le rail ».

La conduite en parallèle des deux projets français et allemand prévoit des échanges sur l'avancement, le contenu et les résultats des deux programmes d'action.

Cette coopération, menée sous l'égide des deux coordinateurs scientifiques, l'INRETS-LVMT côté français et l'université technique de Munich (TUM) côté allemand, doit également se traduire par l'organisation de voyages d'études sur les sites d'expérimentation, des rencontres régulières entre les partenaires français et allemands impliqués et une évaluation commune des deux projets.



Gare de Firminy



Réaménagement du parvis de la gare de Saint-Étienne-Châteaucreux (tramway)

“ La Région Rhône-Alpes, collectivité éco-citoyenne, voit dans Bahn.Ville 2 l'opportunité de mettre en application concrètement les principes d'intégration des politiques de transports et d'urbanisme, enjeu prioritaire pour la maîtrise de l'étalement urbain. À l'heure de l'élaboration de son Schéma Régional des Services de Transports, elle porte un intérêt constant à la qualité du service rendu aux usagers, en particulier dans les centres d'échanges (accessibilité, intermodalité...). Bahn.Ville 2 lui fournira des apports méthodologiques qu'elle pourra capitaliser, mutualiser et transposer à d'autres territoires. ”

Bernard Soulage,  
premier vice-président  
de la Région Rhône-Alpes délégué aux  
transports, déplacements et infrastructures

## Les partenaires qui financent le projet

Le budget global de Bahn.Ville 2 est de 650 000 euros sur deux ans, répartis entre :

- l'État, contributeur à hauteur de 350 000 euros ;
- la Région Rhône-Alpes, à hauteur de 150 000 euros ;
- la communauté d'agglomération de Saint-Étienne Métropole, à hauteur de 75 000 euros ;
- l'EPORA (établissement public foncier de l'ouest Rhône-Alpes), à hauteur de 45 000 euros ;
- l'EPA de Saint-Étienne (établissement public d'aménagement), à hauteur de 30 000 euros.

À ces contributions financières s'ajoutent un soutien technique de la SNCF.

## L'équipe qui réalise le projet

Trois organismes sont chargés de la réalisation du projet Bahn.Ville 2, en associant des compétences pluridisciplinaires dans les domaines de l'urbanisme et des déplacements :

- l'INRETS, institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, et en particulier le LVMT, laboratoire ville mobilité transport conjoint à l'INRETS, l'école nationale des ponts et chaussées et l'université de Marne-la-Vallée ;
- le CETE de Lyon, centre d'études techniques de l'Équipement qui appartient au ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables (MEDAD) ;
- l'EPURES, agence d'urbanisme de la région stéphanoise.

“ La conduite de politiques foncières publiques efficaces doit être concentrée sur des secteurs à enjeux, et c'est la raison pour laquelle l'EPORA mobilise depuis 8 années des moyens importants pour maîtriser des gisements fonciers autour des gares de Saint-Étienne et de la vallée de l'Ondaine.

Cette orientation sera poursuivie, et l'EPORA attend du projet Bahn.Ville 2 une réflexion concrète sur les articulations entre desserte ferroviaire, marchés fonciers et développement urbain, afin de proposer des modes d'action pertinents, éclairés par un travail de recherche et d'échange très partenarial. ”

Stéphan Muzika,  
directeur de l'EPORA

“ Le soutien de l'EPA de Saint-Étienne à Bahn.Ville 2 constitue l'occasion d'étudier concrètement, avec tous les partenaires concernés, les perspectives de densification des quartiers desservis par le fer, à travers en particulier l'exemple du site de Châteaureux à Saint-Étienne, dont l'aménagement incombe désormais à l'EPA. Il est évident que l'accessibilité ferroviaire est un atout majeur pour attirer sur de telles opérations (près de 200 000 m<sup>2</sup> SHON dans la première phase) investisseurs, entreprises du secteur tertiaire et nouveaux habitants. Encore faut-il se donner tous les moyens de réussir l'interface entre modes de déplacement et développement urbain durable. Bahn.Ville 2 a tout à fait vocation à apporter des réflexions-pilotes en la matière. ”

Nicolas Ferrand,  
directeur général de l'EPA  
de Saint-Étienne

## L'agenda

► **Début du projet**

**26 février 2007**

Signature du protocole  
Bahn.Ville 2

**décembre 2007**

Choix des sites d'application  
pour les actions de  
Bahn.Ville 2

**septembre 2008**

Échanges Franco-Allemands

**février 2009**

Résultats du projet

**fin 1<sup>er</sup> trimestre 2009**

Événement grand public

► **Fin du projet**



Un tramway stéphanois

## Contacts

- **Direction départementale de l'Équipement de la Loire (DDE 42)**

Service Environnement et Aménagement

Etudes et planification stratégique

Courriel : [EPS.SEA.DDE-Loire@equipement.gouv.fr](mailto:EPS.SEA.DDE-Loire@equipement.gouv.fr)

Tél. : 04 77 43 81 01

- **Région Rhône-Alpes**

Direction des Transports et des technologies de l'information (DTCI)

Courriel : [dcti@rhonealpes.fr](mailto:dcti@rhonealpes.fr)

Tél. : 04 72 59 40 58

- **Saint-Étienne Métropole**

Service aménagement du Territoire

Courriel : [amenagement@agglo-st-etienne.fr](mailto:amenagement@agglo-st-etienne.fr)

Plus d'informations sur le projet Bahn.Ville 2 seront disponibles prochainement (premier trimestre 2008) à l'adresse [www.bahn-ville2.fr](http://www.bahn-ville2.fr)



Rhône-Alpes



E P A  
Saint-Étienne



centre d'études techniques de l'Équipement de Lyon - département villes et territoires  
25, avenue François Mitterrand - Case n° 1- 69 674 Bron CEDEX  
Tél. : 04 72 14 30 30 - télécopie : 04 72 14 30 35 - mél : [dvt.cete-lyon@equipement.gouv.fr](mailto:dvt.cete-lyon@equipement.gouv.fr)  
Conception PAO : CETE de Lyon/groupe communication  
Rédaction : CETE de Lyon/DVT - Crédits photos : CETE de Lyon/groupe communication  
Cartographie : CETE de Lyon/groupe urbanisme - EPURES