

Revisiter l'accessibilité à la gare et la densité urbaine de son quartier

Chiffres clés

70 % des actifs travaillent hors de leur commune de résidence (INSEE).

En France, les transports routiers des personnes et des marchandises émettent le quart des émissions de gaz à effet de serre et la majorité de ces émissions est le fait de déplacements domicile-travail et de déplacements professionnels.

La menace climatique impose de diviser par 4 nos émissions de GES (MEPLT plan climat).

L'accessibilité à la gare

Si dans un couple l'un travaille près du domicile, l'autre n'a pas forcément un emploi à proximité. Il est peu probable que les actifs restent toute leur vie professionnelle chez le même employeur, beaucoup souhaitent rester dans le même logement. La voiture, moyen de transport privilégié, est émissif.

Même si l'on prend pour hypothèse que les constructeurs automobiles divisent par deux les émissions de gaz à effet de serre de leurs véhicules, alors il faudra encore diviser par deux la distance des trajets ou les reporter sur les transports bas carbone (marche, vélo, bus, covoiturage) pour diviser par 4 nos émissions. Ceci conduit à une multiplication par deux de la fréquentation des gares franciliennes et par 4 de celles des villes de province ⁽¹⁾.

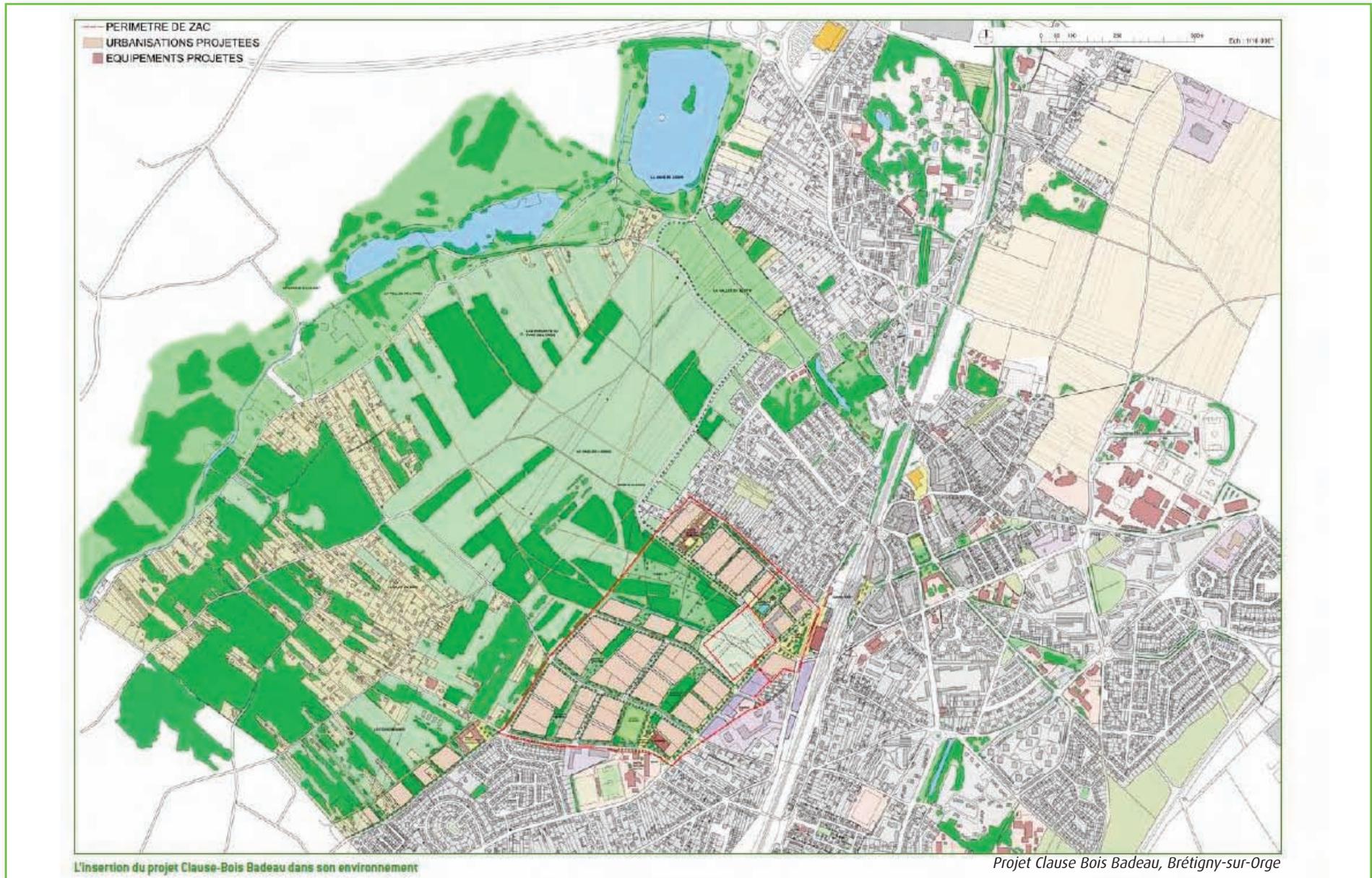
L'accessibilité à la gare est donc stratégique.

La densité humaine urbaine du quartier de la gare

Le meilleur besoin est celui que l'on n'a pas à satisfaire. L'équilibre habitat-emploi sur un territoire, la densité humaine urbaine de ce territoire, la mixité des fonctions urbaines et la mixité sociale sont autant de facteurs réducteurs de besoins de déplacements routiers à la source. D'autant plus si l'on peut se rendre à la gare à pied ou à vélo: la densité humaine urbaine du quartier de la gare est stratégique.

Dans le quartier de la gare, chaque mètre carré compte, pour l'éco-mobilité ou pour l'écoquartier.

(1) Rapport Keller - <http://www.gare-ensemble.fr>





Clause Bois Badeau – Brétigny sur Orge (91)

Le Site

Le quartier de Clause Bois Badeau se situe à Brétigny-sur-Orge, en deuxième couronne d'Île-de-France, au contact de la gare RER C. Le site actuel est une friche agro-industrielle de 42 hectares, qui correspond à l'emprise historique de l'usine et graineterie Clause et de ses jardins d'essais. Îlot dans la trame urbaine, le site est d'un côté coupé du centre ville par la voie ferrée, de l'autre il a une porte d'entrée vers la vallée de l'Orge et l'espace naturel sensible des Joncs Marins.

Enjeux de l'écoquartier

- Proposer un habitat dense proche de la gare combinant mixités sociale et fonctionnelle ;
- Créer une nouvelle centralité avec des commerces, des équipements publics et des locaux d'activités ;
- Relier le centre ville, la gare et la vallée de l'Orge par des corridors de biodiversité ;
- Favoriser le cheminement doux depuis la gare, jusqu'à l'Orge ;
- Valoriser le patrimoine agricole et industriel du site.

Le programme

Avec un projet mixte de 2400 logements (initialement 1600) dont plus de 700 logements sociaux, il est l'un des plus grands projets de logements en Île-de-France. Programmé sur 15 ans, il comprend également l'établissement de 6 000 m² de commerces, 15 000 m² d'activités et 5 000 m² d'équipements.

La première réalisation est le groupe scolaire Aimé Césaire de 15 classes livré en 2012. Une première phase de l'opération sera achevée en 2014 (870 logements, la place de la Gare et ses commerces, le grand parc de 7 ha...). Ce programme pourrait être complété à terme, d'une restructuration des franges et de l'emprise RFF-SNCF du quai de la gare.

Spécificités du projet

- Un standard de construction durable ambitieux (BBC, approche bioclimatique et réalisation d'un lot de 54 logements sociaux à «énergie 0» par le bailleur social I3F) et évolutif dans un développement de quartier sur 15 ans, la trame des espaces publics et des circulations restant stables ;
- Un réseau de chaleur basse température énergie bois d'une puissance de 5 MW, approvisionné par une filière bois locale. Cette solution permet une réalisation du réseau de chaleur en deux tranches, s'adaptant au rythme de construction des immeubles ;
- Un cahier de prescriptions environnementales contractualisé avec les opérateurs : objectifs environnementaux, bioclimatiques et architecturaux ; prescriptions techniques détaillées ; etc.

- Une charte de gestion des terres organise un stockage des terres issues des travaux et leur réutilisation sur les espaces naturels (jeux de niveau) et les voiries pour limiter les envois en décharge.
- Une valorisation du patrimoine agricole et industriel du site en réhabilitant l'essentiel des anciens bâtiments et en employant une centaine de personnes à des activités de tradition agro-industrielle inaugurées au 19^{ème} siècle.

Description de l'effet de levier organisé sur le territoire

Clause Bois Badeau est un projet de territoire qui se concrétise en un éco quartier. Il permet de **redynamiser la frange ouest de la ville où habite 30 % de la population** alors qu'il ne comprend ni équipement ni commerce. **Les équipements publics sont disposés sciemment en bordure d'éco-quartier, vers la gare**, afin de favoriser la venue de personnes hors de l'éco-quartier et la ville.

L'accessibilité en transport en communs est étendue et intègre des modes de déplacement doux: cheminements piéton et vélos favorisés, partage de la voirie, locaux à vélos aux pieds des immeubles collectifs, pistes cyclables de la gare à la vallée de l'Orge, certaines voies limitées à 30 km/h, une seule place de stationnement par logement social et ½ par logement en accession, etc.

Le projet permet également de relier les rives de l'Orge à l'ensemble de la ville.

L'écoquartier recrée du lien urbain, favorise le développement de l'ouest de la ville (services, activités) et facilite l'accès à la gare.

Idées clés de l'effet de levier

- L'amélioration du temps de parcours et de la qualité du cheminement depuis les habitats vers les commerces, la gare, l'autre partie de la ville mais aussi la vallée de l'Orge ;
- Des négociations en cours avec la SNCF et la RFF pour réaménager les quais de gare en même temps que l'écoquartier.

En savoir plus

Site de l'aménageur, la SORGEM: <http://www.sorgem.fr>

Site de l'écoquartier: www.ecoquartierbretigny91.com

Saint-Quentin-en-Yvelines (78)

Le Site

Situé à 20 km à l'ouest de Paris, le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines, ancienne ville nouvelle aujourd'hui communauté d'agglomération, occupe une superficie identique à celle de Paris intra-muros (près de 7 000 ha). Intégrée à l'OIN Paris-Saclay, la communauté d'agglomération regroupe 7 communes, 147 000 habitants, 7 500 entreprises et 105 000 emplois et compte 62 % de surfaces naturelles.

Le périmètre de l'Ecopôle SQYES (Saint-Quentin-en-Yvelines ÉcoSystème) est à cheval sur deux communes (Montigny-le-Bretonneux et Guyancourt) et couvre une surface d'environ 300 ha sur un centre ville construit autour de la gare. Fortement équipée et desservi par les transports en commun (RER C, SNCF, projet de métro automatique Grand Paris), la gare est le principal pôle de centralité de Saint-Quentin-en-Yvelines mais il est aujourd'hui daté et difficilement lisible à cause des empilements successifs de fonctions et de réseaux. Les infrastructures (corridor ferroviaire, A12, RN12, RD10) créent une importante césure urbaine qui contribue à l'enclavement de certains quartiers, pourtant proches de la gare.

Enjeux de l'écoquartier

- Résorber la césure urbaine créée par les infrastructures ;
- Améliorer le maillage des transports en commun ;
- Affirmer la position du pôle universitaire ;
- Développer des infrastructures de sports et de loisirs ;
- Réintroduire la nature en ville ;
- Maintenir et développer l'attractivité de la ville.

Le programme

Le projet d'Ecopôle prévoit la construction de 1 500 logements dont 700 logements sociaux, la rénovation/reconstruction de 53 000 m² d'immobilier tertiaire, la construction de 40 000 m² de tertiaire neuf et de 25 000 m² de commerces supplémentaires. Le projet s'appuie sur plusieurs projets structurants comme la requalification du pôle gare, la construction d'un vélodrome international, la construction d'une faculté de médecine dans l'université de Versailles Saint-Quentin; et d'autres équipements sont prévus comme la création d'une nouvelle gare routière au nord du faisceau ferroviaire ainsi que des stations de véhicules électriques en auto partage.

Spécificités du projet

- Donner un 2^{ème} élan au quartier périphérique de la gare en résorbant les «erreurs» du passé et en améliorant l'intermodalité et la multimodalité ;
- Repositionner SQY comme territoire de projet en le réintégrant à Paris-Saclay et développant de nouveaux services urbains ;
- Créer un écosystème durable dans un tissu existant en alliant biodiversité, trames vertes et bleues, circulations douces, performance énergétique du bâti existant et un système économique et urbain ;
- Mettre en synergies les principales fonctionnalités de l'Ecopôle: quartier d'affaires, commerces, théâtre, campus universitaire, etc ;
- Mise en place d'une opération de programmation d'amélioration thermique et énergétique des bâtiments (OPATB) et de partenariats avec les acteurs locaux pour rénover le bâti existant.

Description de l'effet de levier organisé sur le territoire

Les opérations menées dans le cadre de l'Ecopôle doivent initier, à différentes échelles de temps, des reconversions de friches urbaines, du renouvellement urbain, la réhabilitation de quartiers existants à moyen terme et une extension urbaine maîtrisée.

La gare est le cœur de l'activité de Saint-Quentin-en-Yvelines et la création de l'Écopôle permet non seulement de **réintégrer ce pôle à la ville** mais également de démultiplier son rayonnement. Les réflexions sur la **mobilité durable** ont pour objet de multiplier les possibilités de déplacement et d'accès à la ville. Un Contrat de mobilité durable en 23 actions a été mis en place dans cette optique: il porte, dans un rayon d'environ 250 m, sur les gares SNCF et routières et leurs abords. Ces actions sont organisées selon trois grands enjeux : la cohérence, l'**harmonisation** du niveau de qualité de service, l'amélioration de l'accessibilité du pôle, en particulier pour les usagers des modes doux. Le projet prévoit en outre de transformer ou requalifier plusieurs voiries: les accès et les abords de la gare, la desserte du futur vélodrome et de la base de loisirs, la RD 10 qui deviendra un boulevard urbain, etc.

La **restructuration des espaces publics** permet de rétablir une **trame urbaine** agréable mais s'attache également au développement de la biodiversité: les Jardins du Parc seront requalifiés, les abords du canal restructurés pour créer une trame bleue entre l'étang de Saint-Quentin et la Vallée de la Bièvre, la trame verte sera renforcée depuis le Parc du Centre jusqu'à la base de loisirs afin de permettre la création d'une coulée verte.

L'éco quartier favorise les **liaisons urbaines entre les différents quartiers et la ville par sa trame d'espaces publics et les nouveaux franchissements des coupures urbaines, par une réflexion d'ensemble sur les déplacements doux, l'accès à la gare et l'implantation des services et des activités.**

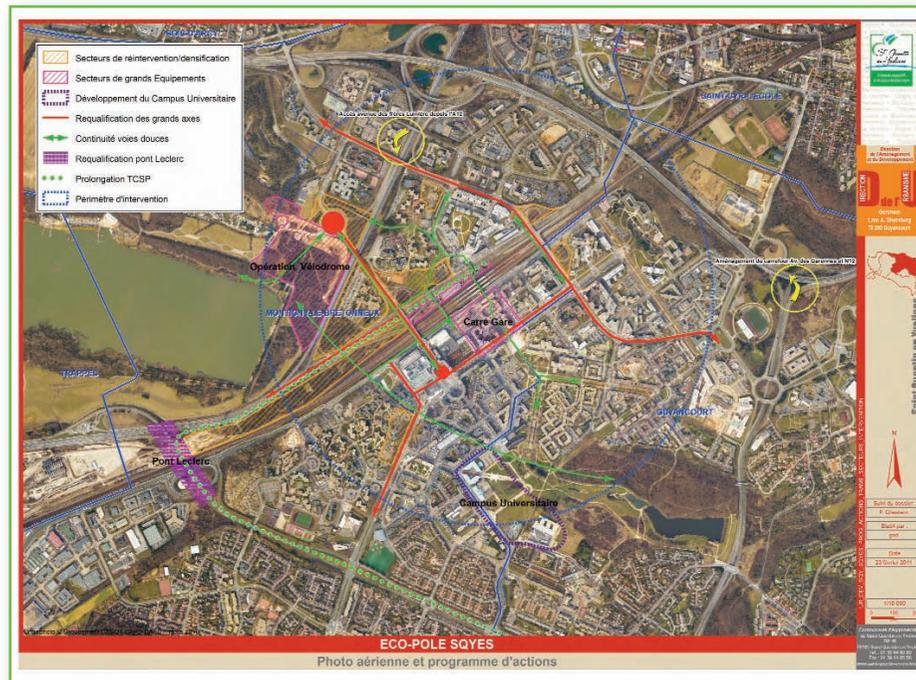


Idées clés de l'effet de levier

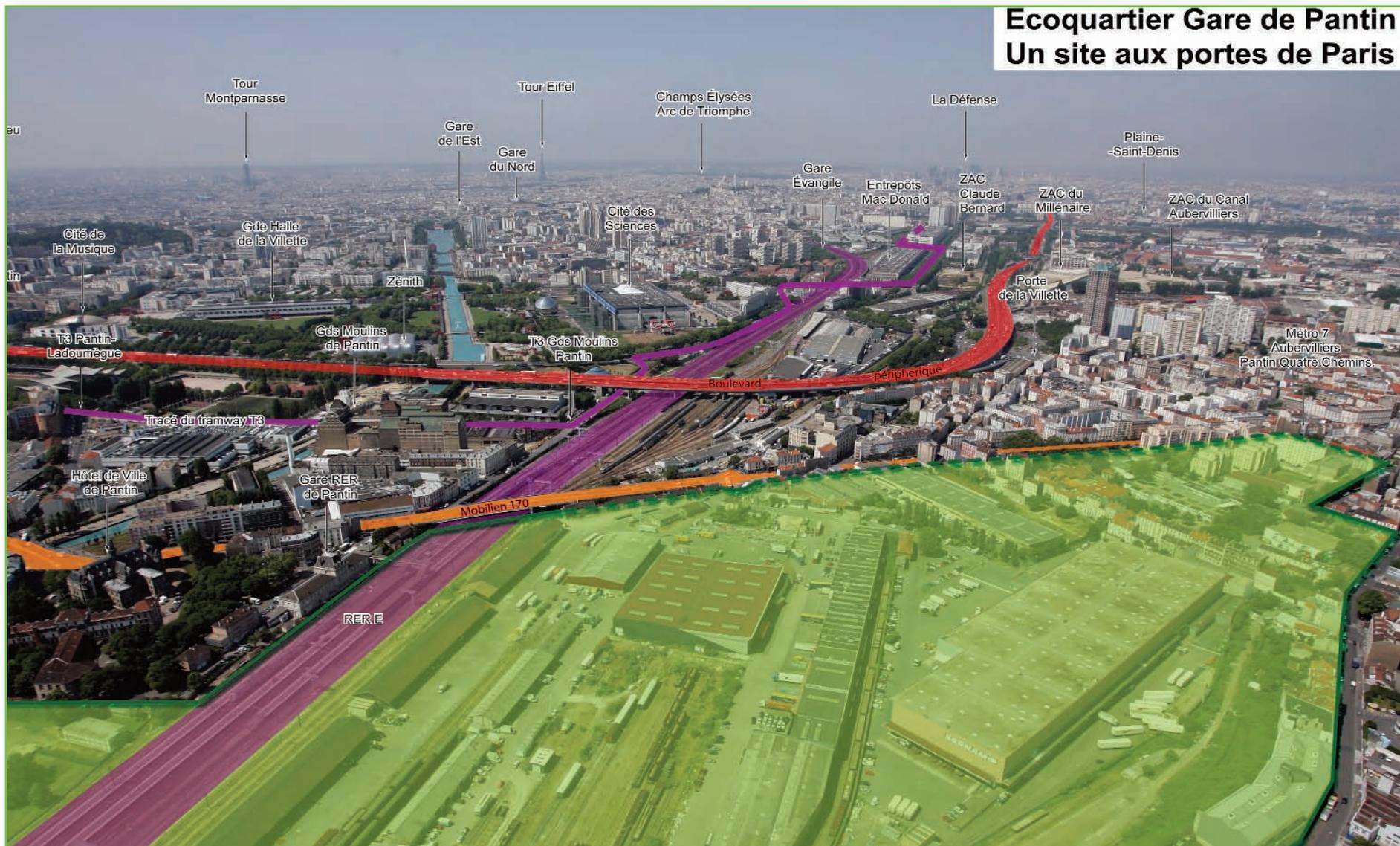
- Une densification du quartier de la gare complétée par la réhabilitation de l'existant ;
- Une approche écosystémique qui se traduit par une attractivité accrue dans des domaines variés: pédagogique, économique, scientifique et paysager ;
- Une double réponse: aux besoins des habitants et à la volonté d'attraction de personnes extérieures au quartier et à la ville.

En savoir plus

CASQY, Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (aménageur en régie depuis la disparition de l'Etablissement Public d'Aménagement): <http://www.saint-quentin-en-yvelines.fr/communaute-dagglomeration/connaitre-la-casqy/>



Plans de situation de l'éco-pôle SQYES





Écoquartier de la Gare, Pantin (93)

Le Site

La Ville de Pantin, limitrophe de Paris, souhaite développer un projet d'écoquartier de 34 ha (soit 7 % du territoire communal) au cœur du quartier des Quatre-Chemins, autour d'un futur pôle multimodal régional (actuelle gare RER E) et dans le prolongement des grands territoires de projet de Paris Nord Est et RN3-Canal de l'Ourcq. Le site est composé d'entrepôts logistiques et d'activités ferroviaires (sur 20 hectares), de propriétés publiques et de propriétés privées;

Enjeux de l'écoquartier

Le projet bénéficie d'un positionnement central dans une commune ayant hérité d'une rupture nord-sud urbaine et paysagère, renforcée par des disparités sociales et économiques. Le quartier des Quatre-Chemins, au cœur duquel doit se développer le projet, séparé du Sud de la ville par le faisceau ferré, concentre les populations les plus fragiles et une forte proportion d'habitat indigne. Créer une couture urbaine entre le quartier des Quatre-Chemins et le reste de la ville constitue l'une des premières priorités du projet d'écoquartier.

Le programme

- 5 ha d'espaces verts publics de pleine terre ;
- 1 550 logements dont 33 % de logements sociaux ;
- 133 000 m² SHON d'immobiliers d'activités (tertiaire et secondaire) ;
- 6 500 m² SHON de locaux commerciaux de proximité ;
- Des équipements scolaires ;
- 1 600m² SHON de locaux sociaux de proximité, incluant la construction d'un établissement d'accueil de la petite enfance ;
- La réhabilitation-extension de la piscine Leclerc.

L'ambition est de produire une ville mixte et durable, avec des bâtiments économes, des solutions énergétiques innovantes, la gestion économe des espaces verts et de l'eau et le traitement de la pollution.

Spécificités du projet

- Dans un rayon de 500 mètres autour de la gare, création d'un quartier dense où densité et attractivité du cadre de vie se conjuguent ;
- Gare transformée en pôle multimodal avec prolongation du RER E à l'ouest vers la Défense et arrivés du T3, restructuration du réseau de bus et accessibilité aux modes doux ;
- Création de 1 à 2 franchissements du réseau ferré par des passerelles pour amoindrir l'effet de coupure physique entre les quartiers ;

- 5 hectares d'espaces verts soit 20 % du projet avec l'intervention d'un bureau d'étude spécialisé en biodiversité et un second spécialisé en gestion alternative de l'eau ;
- Suivi environnemental du projet par une AMO AEU ⁽¹⁾ autour de 6 thèmes (énergie, eau, biodiversité, bruit et vibrations, pollution de l'air et déchets).

Description de l'effet de levier organisé sur le territoire

Il existe un réel enjeu de couture de quartiers de natures très différentes : les quatre-chemins, le centre ville, et les grands moulins de Pantin. L'enjeu est également de retisser des liens sur un territoire très morcelé (faisceau ferré, canal, zone d'activités) et de créer une nouvelle centralité autour de la gare.

Le principal effet de levier est de se saisir d'une opportunité foncière à côté d'une gare pour en faire un écoquartier mixte et un pôle multimodal, tout en poursuivant les efforts de la rénovation urbaine sur le quartier des quatre-chemins pour le raccorder au reste de la ville.

Le projet d'écoquartier, par son ampleur, prévoit la création d'une nouvelle centralité à proximité de Paris, autour d'un nouveau pôle multimodal, bénéficiant aux quartiers voisins.

Idées clés de l'effet de levier

- Création d'un quartier urbain compact autour de la gare avec une grande mixité fonctionnelle et un nouveau pôle de transports multimodal ;
- Création de 1 à 2 franchissements du réseau ferré par des passerelles pour amoindrir l'effet de coupure physique entre les quartiers.

En savoir plus

http://www.ville-pantin.fr/zoom_sur_cinq_grands_projets.html

⁽¹⁾ Approche environnementale de l'urbanisme (ADEME)

FOCUS

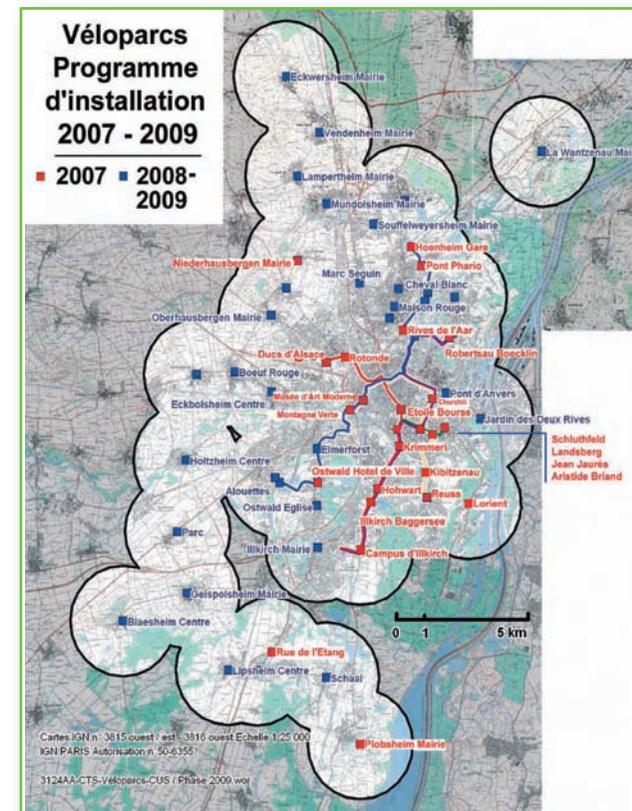
Strasbourg et la politique en faveur des déplacements doux

Strasbourg fait figure d'exception parmi les grandes villes françaises avec plus de 17 % des déplacements en centre-ville réalisés en vélo. Cette performance est le résultat d'une politique de long terme en faveur des déplacements doux menée depuis 1978 avec le **premier schéma directeur vélo**. La ville compte aujourd'hui 500 kilomètres de pistes cyclables pour 300 000 habitants dont 130 000 cyclistes. Elle en construit 10 kilomètres de plus chaque année. Mais surtout elle compte 18 000 places de stationnement pour vélos dans la ville (22 000 dans l'agglomération) et souhaite en construire davantage. Ces parcs à vélos sécurisés, qui comprennent chacun de 20 à 40 places, sont situés à proximité des principales stations de tramway et de certains arrêts de bus, pour favoriser les combinaisons tram-vélo et bus-vélo. Les véloparcs sont accessibles 24 h/24 et leur accès est réservé aux porteurs de la carte Badgéo (titre de transport de la Compagnie de Transports Strasbourgeois). Pour lutter contre le vol, la ville tente de développer le marquage des vélos en achetant elle-même des machines de marquage, afin de diminuer la facture pour les utilisateurs.

Rédaction DRIEA Ile-de-France



Parc à vélos



Véloparcs, Strasbourg

