



CONNAISSANCE
DU TERRITOIRE

RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE-D'AZUR

INFOLIO

JANVIER 2019

PARTENARIAT RÉGION & AGENCES D'URBANISME

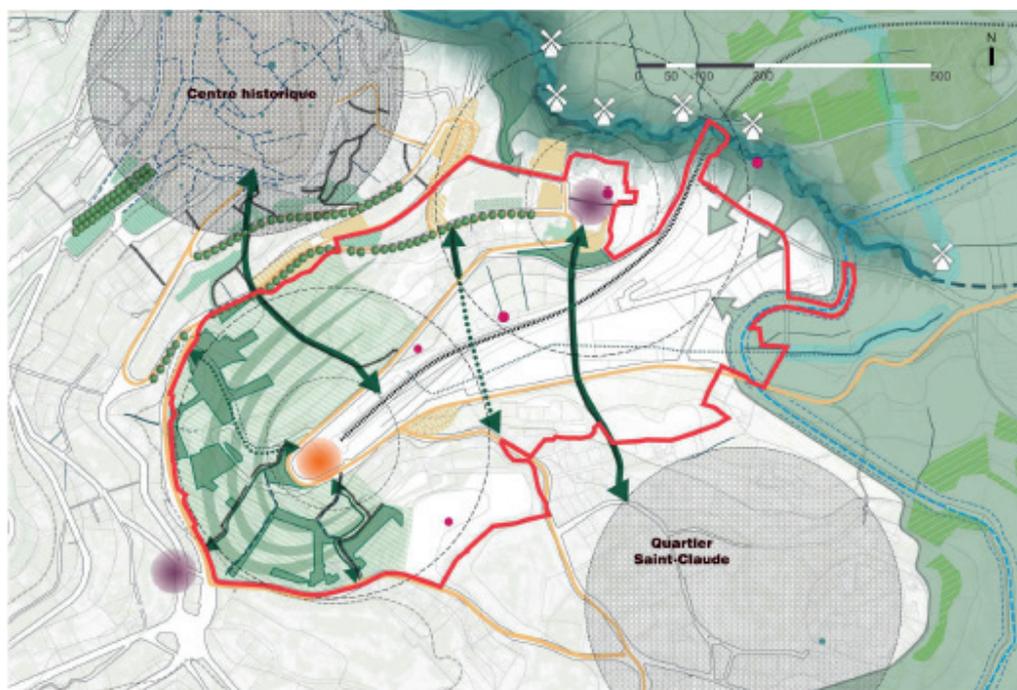
LES 7 QUARTIERS DE GARE LAURÉATS EN PHASE PROJET !

Le dispositif « Quartiers de gare » a pour objectif de promouvoir une meilleure cohérence entre l'urbanisme et l'offre de Transport TER. Dans ce cadre, la Région a sélectionné un panel de 7 sites de gare représentatif des différentes problématiques d'aménagement (grande gare urbaine, gare périurbaine, gare touristique...).

Dès le lancement du dispositif, la Région a souhaité mobiliser le réseau des agences d'urbanisme pour l'accompagner dans la mise en œuvre d'une première phase expérimentale.

En 2018, les agences ont apporté leur expertise technique sur 2 aspects :

- l'accompagnement des sept études pré-opérationnelles en amendant les projets lors de réunions de travail et en garantissant la prise en compte des attentes régionales ;*
- la capitalisation de ce dispositif expérimental en tirant les enseignements sur différents sujets comme le niveau d'exigences urbaines pour un quartier de gare fonctionnel et attractif.*



Les 7 sites de gare :

- Saint Cyr sur Mer,
- Hyères,
- Aubagne,
- Grasse,
- Morières,
- Montfavet,
- Orange.

Extrait de l'étude pré-opérationnelle Quartier de gare de Grasse : Un quartier à mailler, en interface avec un paysage agreste et un territoire urbanisé

LES PREMIERS ENSEIGNEMENTS : BIEN FIXER LES EXIGENCES ET LES EXPERTISES ATTENDUES DANS LE CADRE DES ÉTUDES DE QUARTIER DE GARE.

Le suivi des sept études préopérationnelles a permis aux agences d'urbanisme de proposer une «trame type» de cahier des charges, dont les principaux points clefs sont détaillés ci-après. Les illustrations sont issues des premiers rendus des études et témoignent de la qualité des productions obtenues.



Gare de Hyères

RAPPELER LE CONTEXTE ET LES OBJECTIFS DE L'ÉTUDE : DES ÉLÉMENTS ESSENTIELS POUR FACILITER LA COMPRÉHENSION PAR LE PRESTATAIRE ET FIXER LE CADRE DE L'ÉTUDE

Un des rôles du cahier des charges est de présenter les éléments essentiels permettant une bonne compréhension des enjeux par le prestataire et lui permettre ainsi de produire une réponse ciblée et qualitative.

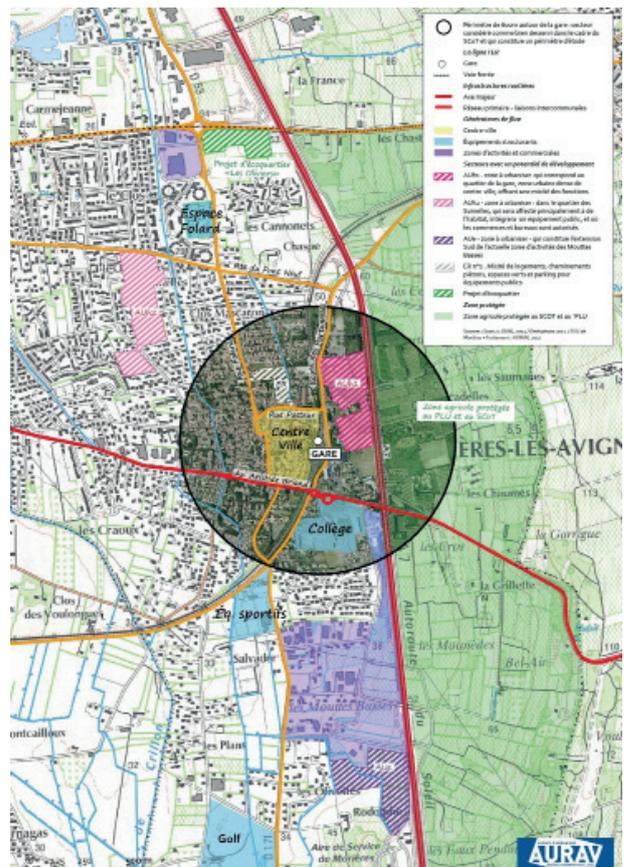
Aussi, il est souhaitable qu'il contienne à minima :

- une partie «contexte et problématique» permettant de bien cibler les enjeux d'aménagement et de mobilité, au moins à l'échelle du quartier gare ;
- un énoncé clair des différents périmètres géographiques sur lesquels la maîtrise d'ouvrage souhaite que le prestataire réalise soit ses analyses, soit ses propositions d'aménagement ;
- une précision des ambitions, objectifs et attendus politiques de l'étude ;
- la mention d'études spécifiques si disponibles et l'intégration d'une synthèse succincte des résultats le cas échéant.

Le rôle primordial de l'illustration dans le CCTP et lors de l'étude pré-opérationnelle

Pour faciliter la compréhension par le prestataire, il est souhaitable que la partie «Contexte et problématique» soit accompagnée d'illustrations et cartographies, et notamment de bien définir les différents périmètres d'étude et de réflexion, qui sont nécessaires pour bien cadrer la future étude pré-opérationnelle.

De même, les documents graphiques sont indispensables pour illustrer les enjeux et/ou les projets d'aménagement d'ores et déjà ciblés par la maîtrise d'ouvrage. Ceux-ci prendront la forme de plans masse, coupes de principes schématiques et insertion 3D.



Extrait du CCTP de l'étude pré-opérationnelle Quartier de gare de Morières-Lès-Avignon

**CIBLER LES ANALYSES «MOBILITÉ»
INDISPENSABLES POUR COMPRENDRE LE
FONCTIONNEMENT DU QUARTIER DE GARE**

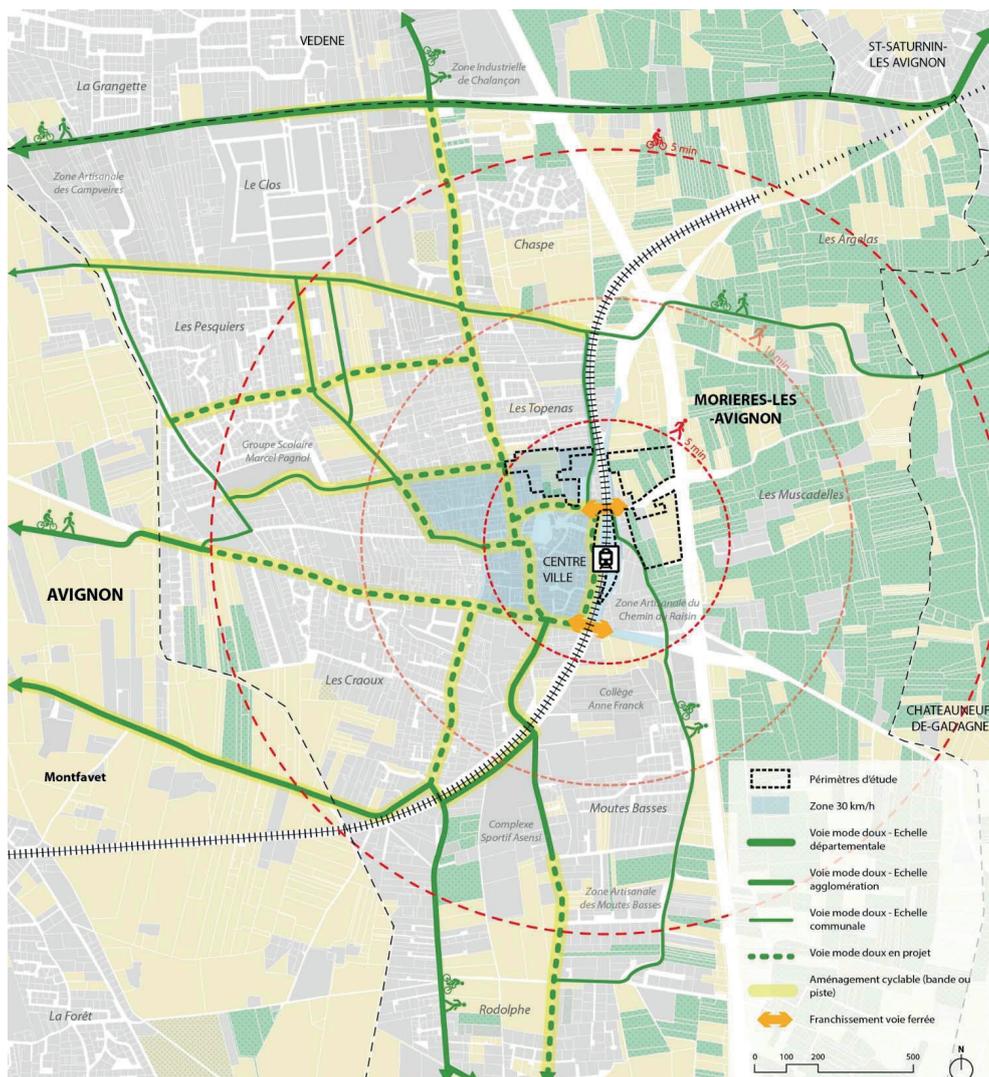
Lorsque les études de mobilité n'existent pas, notamment pour les quartiers de gare ne disposant pas encore de Pôle d'Echange Multimodal (PEM) aménagé, des analyses peuvent être ciblées afin de s'assurer de la bonne compréhension du fonctionnement des quartiers de gare :

- l'accessibilité tous modes (piéton, vélo, bus, voitures) vers et depuis la gare ;
- une étude de circulation permettant de calibrer les flux sur certains axes en vue de réaménagement ;
- une étude du stationnement permettant de quantifier l'offre existante, le taux d'occupation afin de calibrer les besoins futurs ;

- le cas échéant, les modalités de franchissement de la voie ferrée ;
- une enquête clientèle gare (niveau de services attendus...) ;
- l'analyse du jalonnement et de la signalétique vers le PEM ;
- un zoom sur le fonctionnement du PEM et de l'intermodalité actuelle.

Cette liste n'est pas exhaustive et d'autres analyses pertinentes au regard du site en question et de ses enjeux propres pourraient être menées telles des comptages piétons au niveau des franchissements de la voie ferrée, la réalisation d'un travail de benchmark, l'analyse des services et équipements autour de la gare et au niveau du pôle d'échanges, l'analyse de la qualité des services rendus au voyageur, ...

Extrait de l'étude pré-opérationnelle Quartier de gare de Morières les Avignon :
Un enjeu de renforcement et de sécurisation des connexions modes doux



APPRÉHENDER L'ENVIRONNEMENT URBAIN DANS LEQUEL S'INTÈGRE LE QUARTIER DE GARE ET DISPOSER D'UNE STRATÉGIE FONCIÈRE

L'analyse urbaine au sens large permet de comprendre l'environnement dans lequel le quartier de gare s'intègre et ainsi révéler les atouts, points d'amélioration, potentialités et enjeux de développement pour le futur quartier.

Une grande partie de l'analyse est «sensible» et fonctionnelle. Elle s'attachera ainsi à mettre en exergue d'une part le fonctionnement urbain du quartier gare (ses usages et fonctions urbaines, le rapport entretenu avec l'environnement urbain proche), et d'autre part, l'environnement urbain dans lequel s'insère le projet (formes urbaines et architecturales, qualité des espaces publics, perspectives paysagères, éléments de patrimoine remarquables, ambiances et perceptions). Enfin, elle sera complétée par une étude qualitative de l'espace public.

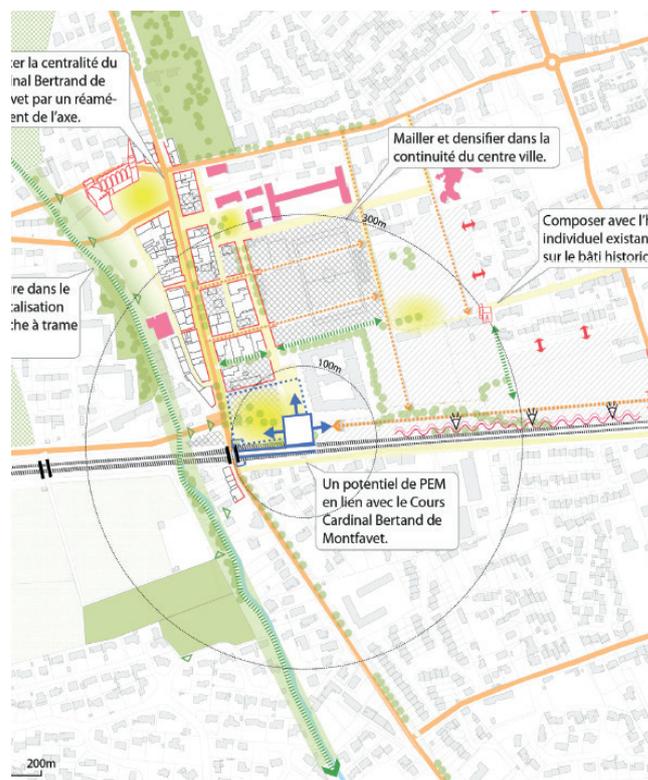
Cette partie de l'analyse devra également permettre de révéler le potentiel de développement du futur quartier, à travers un repérage du foncier et immobilier mutables, ainsi que l'évaluation du degré de dureté foncière des espaces mutables identifiés. Aussi, une étude de marché pour évaluer les besoins et potentialités de développement économique (besoins en commerces, services, activités économiques) et d'habitat (nombre et type de logements, modes de financement) s'appuyant nécessairement sur un diagnostic à une échelle plus large, pourra être utilement réalisée.

Enfin, cette approche du fonctionnement urbain du quartier sera complétée par une analyse technique identifiant la capacité des réseaux secs et humides, la desserte par le numérique (et notamment le Très Haut Débit), les contraintes particulières à prendre en compte pour envisager l'accueil de nouveaux programmes urbains (environnementales, réseaux, voiries, réglementaires, ...) et les leviers pouvant éventuellement lever ces contraintes, les études complémentaires à mener, ...

Des enjeux à révéler afin d'orienter le projet

Cette approche thématique est centrale pour la définition du futur projet. C'est sur cette base que pourront être révélés les atouts et faiblesses, mais également les opportunités et contraintes à prendre en compte pour esquisser un possible développement du quartier.

Une synthèse graphique illustrant les potentialités et enjeux de développement du quartier de gare est un des éléments clés permettant à la maîtrise d'ouvrage de se projeter et ainsi de se prononcer sur ses souhaits de développement.



Extrait de l'étude pré-opérationnelle Quartier de gare de Montfavet : Comment renforcer l'attractivité résidentielle et commerciale du centre bourg?

ELABORER UN PROJET D'AMÉNAGEMENT QUI S'INSCRIVE DE MANIÈRE PRIVILÉGIÉE DANS LES EXIGENCES D'UN ÉCOQUARTIER

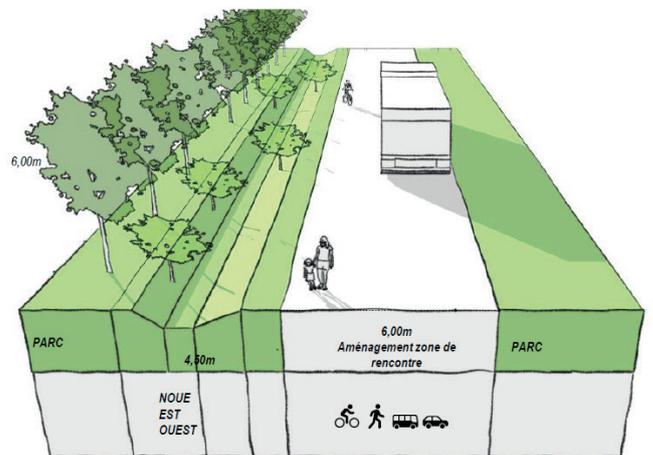
La phase d'élaboration du projet a pour objectif de définir un projet d'aménagement urbain à l'échelle du quartier de gare (rayon d'environ 600 mètres autour de la gare), complété par des zooms sur un ou plusieurs périmètres opérationnels.

Aussi, plusieurs pistes de développement pourront être étudiées et nuanceront les sujets :

- de type de développement urbain : composition urbaine et paysagère, formes et intensité urbaines, qualité des espaces publics, gestion des interfaces des espaces privés et publics, valorisation du patrimoine, ... ;
- de la nature des choix programmatiques adaptée au développement du quartier et en cohérence avec son rôle à l'échelle de la ville (capacité, mixité sociale et fonctionnelle), accompagnée d'une délimitation des périmètres opérationnels pour accueillir les programmes urbains ;
- d'accessibilité et de desserte du site à travers la réalisation d'un schéma visant l'amélioration des déplacements tous modes (véhicules, deux roues, modes doux, transports en commun, franchissement de la voie ferrée, dimensionnement des voies...), dans le secteur et son environnement immédiat. Ce schéma inclura également une réflexion sur le stationnement public et privé.

L'utilisation de l'outil 3D comme outil pédagogique et d'illustration des intentions de projet

La réalisation d'images d'insertion du projet dans le site (images 3D, coupes, maquettes ou vues perspectives, voire images de référence) est une plus-value indéniable pour la bonne compréhension du projet. Cet outil permet à la maîtrise d'ouvrage de cerner les nuances entre chaque proposition et de servir de support de choix du scénario préférentiel de développement.



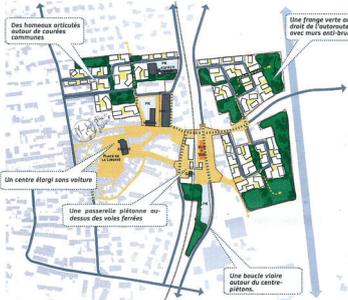
Extrait des études pré-opérationnelles
Quartier de gare d'Orange et de Montfavet
: Intérêt de l'utilisation de l'outil 3D pour
l'illustration des propos

SCÉNARIO 1

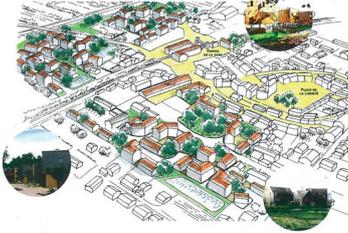
UN CHAPELET DE SQUARES ET DE HAMEAUX

Un centre élargi, sans voiture. Un quartier Gare structuré par un chapelet de squares et de hameaux, à l'esprit villageois.

SCHEMA DE CONCEPT



VUE D'ENSEMBLE_MORIÈRES EN 2030 ?

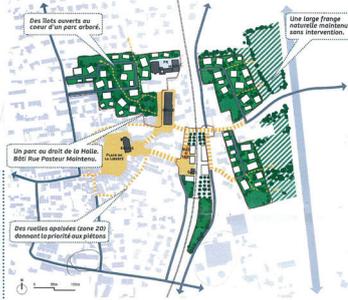


RÉFÉRENCES D'AMBIANCES

SCÉNARIO 2
3 PARCS AU COEUR DU VILLAGE

Un centre apaisé (zone 20) & une nouvelle façon d'habiter à Morières, au coeur d'un vaste parc.

SCHEMA DE CONCEPT



VUE D'ENSEMBLE_MORIÈRES EN 2030 ?



RÉFÉRENCES D'AMBIANCES



PROGRAMMATION

Périmètres
République: 3,1 Ha
Gare: 1,5 Ha
CS: 2,6 Ha
TOTAL: 7,2 Ha

SDP
République: 11814m² lgts
Gare: 2274 m² bureaux
Est: 15452 m² lgts
TOTAL: 27266m² lgts
+ 2274m² bureaux

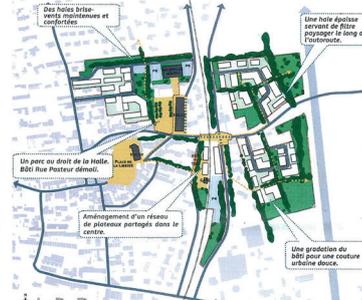
Programmation
République: 178 lgts (44 coll. + 24 interm.)
Gare: bureaux
Est: 234 lgts (197 coll. + 37 interm.)
TOTAL: 412 lgts (341 coll. + 71 interm.)

SCÉNARIO 3

ENTRE LES HAIES GOURMANDES

Un quartier structuré par des haies brise-vents & une gradation progressive du bâti, en transition douce avec le tissu existant. Une intervention minimale en hyper-centre (plateaux apaisés).

SCHEMA DE CONCEPT



VUE D'ENSEMBLE_MORIÈRES EN 2030 ?



RÉFÉRENCES D'AMBIANCES



PROGRAMMATION

Périmètres
République: 3,1 Ha
Gare: 1,4 Ha
Est: 5,4 Ha
TOTAL: 9,5 Ha

SDP
République: 12771m² lgts
Gare: 2437 m² bureaux
Est: 24162 m² lgts
TOTAL: 36933m² lgts
+ 2437m² bureaux

Programmation
République: 183 lgts (145 coll. + 16 interm.) + 21 indiv groupés
Gare: bureaux
Est: 359 lgts (303 coll. + 34 interm.) + 22 indiv groupés
TOTAL: 542 lgts (448 coll. + 50 interm.) + 43 indiv groupés

Le projet d'aménagement prendra en compte les objectifs de développement durable et d'adaptation au changement climatique.

Les composantes géographiques (orientation, exposition solaire et aux vents, ...) ainsi que les possibilités de production d'énergies renouvelables sur le site (existence ou programmation de réseau de chaleur, ...) seront étudiées.

D'autres axes environnementaux seront abordés comme la gestion de l'eau, la gestion des espaces verts et de la biodiversité, la gestion de l'énergie, la maîtrise des nuisances et risques, la gestion des déchets, ...

La dimension développement durable peut se retrouver également dans la programmation du futur quartier, en termes de nouvelles formes d'économie et de liens sociaux à impulser par exemple.

Des partenaires à associer pour garantir la réussite et l'appropriation des démarches de projet

L'implication régulière de partenaires techniques au sein des dispositifs de pilotage et d'animation de ces études sont essentiels pour leur bon déroulement. Au-delà de l'implication régulière de la Région et des agences, des partenaires techniques essentiels comme la SNCF, les transports régionaux, l'EPF Provence-Alpes-Côte d'Azur (co financeur des études de Morières-Lès-Avignon et de Montfavet), ou encore des professionnels ciblés en fonction des ateliers thématiques réalisés (bailleurs sociaux, Pôle Emploi, Chambre des métiers, etc...) doivent nécessairement être associés aux réflexions. En effet, ce travail collaboratif facilite la récolte de données nécessaires à la réalisation du diagnostic et permet d'identifier des solutions techniques réalistes et partagées.

DÉFINIR LES MODALITÉS DE MISE EN OEUVRE OPÉRATIONNELLE POUR CONCRÉTISER LE PROJET EN TERMES DE STRATÉGIE, DE FINANCEMENT, DE TEMPORALITÉ ET DE RÉGLEMENTATION

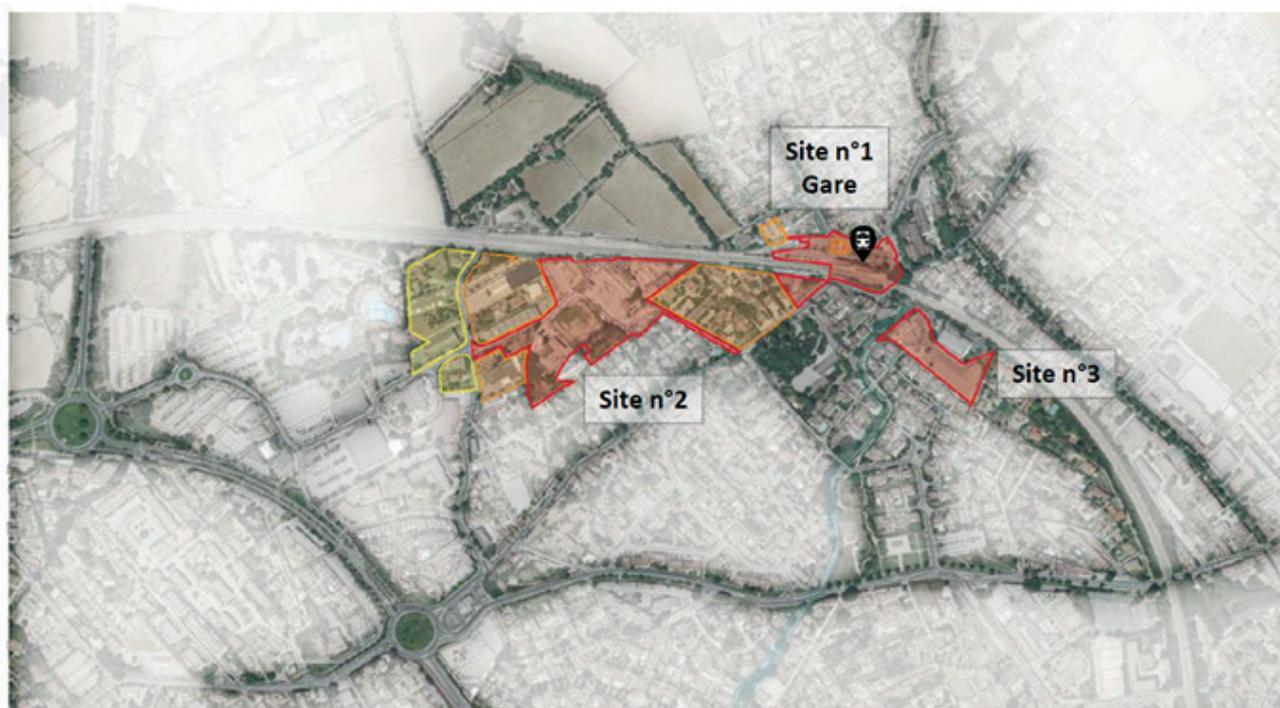
Des éléments clés sont nécessaires pour amorcer la phase opérationnelle :

- Définition des périmètres (d'intervention foncière et d'aménagement, des sous-secteurs opérationnels d'aménagement) ;
- Bilan aménageur et/ou promoteur ;
- Proposition de stratégie financière permettant d'équilibrer les bilans et les rendre soutenables et identification de sources de financement possibles ;
- Procédures d'aménagement possibles et analyse comparative des différentes propositions ;
- Echancier global et de phasage des opérations ;
- Identification d'études complémentaires à mener et de leviers à mettre en œuvre pour lever d'éventuels blocages.

Selon l'état d'avancement des réflexions, d'autres éléments, conditionnels, peuvent être abordés :

- La traduction du projet en termes d'urbanisme réglementaire s'il y a nécessité de modifier ou de réviser le PLU ou si une procédure est en cours ou à venir ;
- Selon le choix de la procédure retenue, l'élaboration de dossiers ou pièces nécessaires à la mise en œuvre opérationnelle du projet telles l'élaboration du dossier de permis d'aménager, l'élaboration du dossier de création de ZAC, l'élaboration du permis valant division primaire, la réalisation d'études environnementales des impacts du projet d'ensemble ou encore l'assistance au concours de maîtrise d'œuvre.

Extrait de l'étude pré-opérationnelle Quartier de gare de St-Cyr-sur-Mer :
Définition des différents périmètres en vue de la mise en œuvre opérationnelle du projet



	Secteur mobilisable principal	40 303 m ² -> Foncier dédié Gare + Développement du quartier	81 657 m ²
	Secteur mobilisable à envisager rang 1	+ 29 499 m ² -> Foncier dédié Gare + Développement du quartier	
	Secteur mobilisable à envisager rang 2	+ 11 855 m ² -> Développement du quartier	

LE DISPOSITIF «QUARTIER DE GARE EN PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR », UN DES OUTILS DE MISE EN OEUVRE DU SRADDET

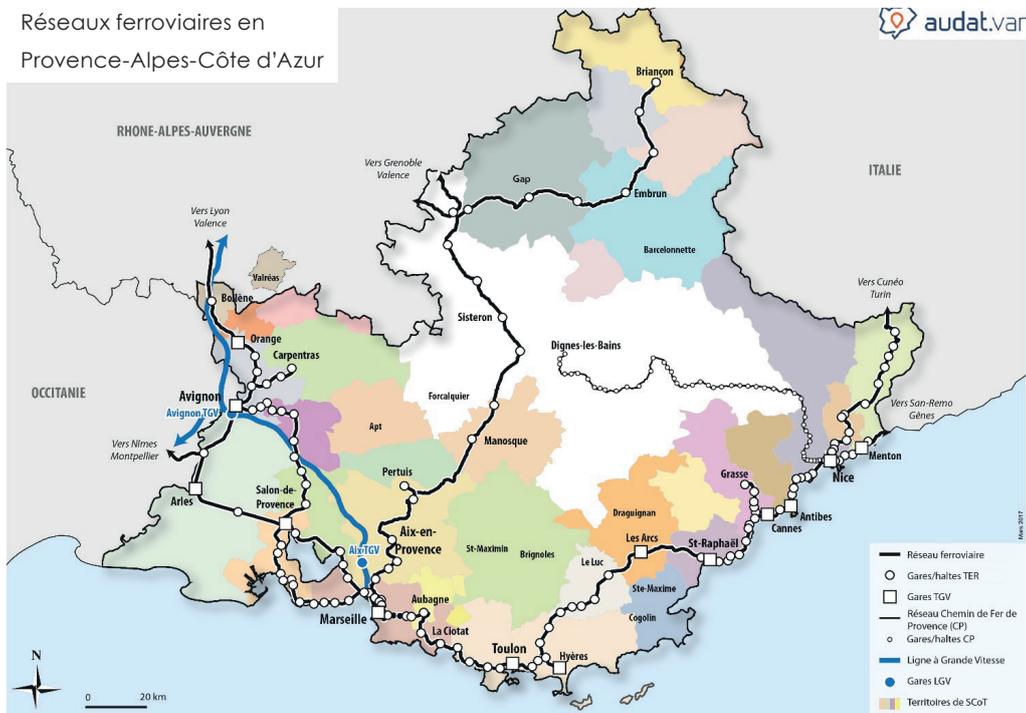
L'objectif visant à mieux articuler développement urbain et mobilité fait partie des 68 objectifs inscrits dans la stratégie d'aménagement régionale définie et formalisée dans le projet de SRADDET arrêté en octobre 2018.

Une des règles contribuant à l'atteinte de cet objectif stipule clairement de quantifier et de prioriser la part du développement et du renouvellement urbain devant être programmée dans les quartiers autour des PEM identifiés comme stratégiques par la Région et

opportuns par les SCOT.

Avec un maillage de 196 gares en Région Sud, les potentialités de recentrage de développement urbain doivent être mobilisées de manière à lutter contre l'étalement urbain. Le confortement et l'organisation d'un quartier de gare contribue également dans bien des cas

En 2019, la Région reste impliquée aux côtés des 7 collectivités lauréates pour faire aboutir les études pré-opérationnelles. Les agences d'urbanisme seront également mobilisées jusqu'à la définition des projets, ainsi que l'ensemble des autres partenaires tels que la SNCF, l'EPF, ... Un moment d'échanges sera également organisé entre les équipes.



Le partenariat entre les agences d'urbanisme et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et les quatre Agences d'urbanisme présentes sur le territoire régional sont engagées depuis 2014 dans un partenariat d'une ampleur inédite en France. La mutualisation des capacités d'études et d'observation à l'échelle régionale produit de la mise en commun d'expertises, de productions de données et d'analyses. Ces actions couvrent des thèmes variés et transversaux, comme la mobilité, la planification, le développement durable, l'aménagement ou l'économie. L'objectif de ces travaux est de permettre une meilleure coordination des politiques publiques au niveau régional.

