

**Colloque GART / FNAU / FNAUT**  
**Les gares périurbaines :**  
**points d'appui du développement urbain durable et du réseau ferré**  
**29 septembre 2010**

*« Par méconnaissance, on aborde souvent cette métropole de plus de 11 millions d'habitants qu'est l'Île-de-France comme un vaste magma urbain au centre duquel trône Paris, qui serait une ville s'étendant indéfiniment vers l'extérieur. Or ce schéma est dépassé et les modes de vie des Franciliens s'inscrivent aujourd'hui davantage dans un pavage de territoires infra-régionaux. Si la métropolisation en province conduit au rapprochement de villes fonctionnant de plus en plus en synergie, elle conduit ici au processus inverse d'autonomisation progressive de vastes bassins de vie vis-à-vis de la capitale. Ici la question n'est pas d'une étoile ferroviaire mais d'une galaxie !*

*Notre territoire d'étude, le CESO, est situé à environ 25 km au sud de Paris, autour de l'ex-ville nouvelle d'Évry. C'est un territoire très complexe : ville nouvelle, grands ensembles, tissus pavillonnaires, ZAE, espaces naturels et agricoles, etc. Il compte 500 000 habitants et 200 000 emplois et présente la particularité d'être desservi par 2 lignes de RER et 24 gares. Une grande attention est aujourd'hui portée à l'inter-modalité avec la mise en œuvre de nouveaux projets de tramways, tram-train et BHNS, en complément à ces RER.*

*Un habitant sur 2 et un emploi sur 3 se trouvent à moins d'un km de ces 24 gares. Nos travaux ont par ailleurs montré le fort potentiel de développement de ces quartiers de gares, susceptibles d'accueillir 10 000 logements supplémentaires et 8 000 emplois et donc de répondre aux objectifs d'intensification urbaine des secteurs les mieux desservis par les transports en commun.*

*Il faut toutefois soulever la dichotomie qui existe entre la fréquentation des réseaux ferrés en Île-de-France et les tissus urbains dans lesquels sont implantées ces gares, au sein desquels les projets de densification ne recueillent pas une acceptation locale immédiate. Citons le cas de Juvisy-sur-Orge, commune de 15 000 habitants mais exceptionnelle à deux titres : elle permet un accès à l'aéroport international d'Orly, son pôle d'emploi et sa future gare TGV, et sa gare est, avec 50 000 voyageurs par jour soit plus de 15 millions par an, l'une des plus importantes de la métropole en dehors de Paris, car à l'interconnexion des lignes C et D du RER.*

*Autre exemple, certes sur une gare moins fréquentée qu'est celle de Brétigny-sur-Orge qui vient d'être réaménagée dans le cadre des pôles d'échanges du PDUIF. Ce quartier de gare a déjà connu un phénomène de densification dans cette commune repérée au SDRIF de 1994 comme pôle-relais de la ville nouvelle d'Évry. À proximité directe de la gare émerge actuellement un important projet de plus de 2 500 logements sur les terrains de l'ancienne graineterie Clause. Cette ZAC communautaire est un des projets-phares du CESO.*

*En conclusion, j'aimerais insister sur deux points, en plus de celui de la question du coût pour l'usager, toujours plus élevé alors que les temps de transports sont de plus en plus longs (il est plus rapide d'aller à Reims !) :*

- 1. Qu'en est-il de la notion de gares péri-urbaines et de grandes gares dans nos territoires franciliens ? Les lignes de RER ne sont plus utilisées uniquement de façon radiale vers Paris mais de façon totalement multi-directionnelle. Faire fonctionner le RER tout en satisfaisant l'ensemble des usagers relève de la quadrature du cercle.*
- 2. Nous affirmons des choix urbains qui peuvent s'avérer en totale inadéquation avec la desserte de ces gares. Les lignes de RER ont déjà à l'heure actuelle des fonctionnements erratiques et les parcs de stationnement autour des gares sont saturés : quelles seront les conséquences de la densification sur le fonctionnement ultérieur du transport ? Un partenariat étroit entre acteurs du développement urbain et acteurs du transport est donc indispensable. »*

Anne-Véronique Vernardet

À signaler lors de ce colloque, la présentation du cas de Karlsruhe :

Sur l'agglomération de Karlsruhe, le réseau de tram et tram-train est long de 600 km et très perméable avec les réseaux doux. Les investissements routiers sont limités (Karlsruhe, Stuttgart et Munich n'ont pas de rocade autoroutières). À Karlsruhe, plus aucune construction de programme immobilier n'est autorisée à plus de 500 m d'une station de tram ou de tram-train. Une logique vertueuse est ainsi enclenchée : on a augmenté le nombre de voyageurs mais le coût par voyageur a diminué. D'anciennes friches ferroviaires ont été reconverties. Des arrêts tous les 300 m permettent une desserte fine. Les trames restent 15 à 20 s en station. On met autant de stations que nécessaire ; leur aménagement est très sommaire, voire minimaliste. L'accent est mis sur les espaces publics dans les quartiers. La ville nouvelle de Wörth est citée : elle date des années 1970 et se trouve à proximité de Karlsruhe. Le tram-train s'est adapté à son urbanisme. D'autres lieux sont cités : Linkenheim et Waldstadt, notamment.