

DE NOUVELLES OPPORTUNITÉS POUR LES GARES RURALES FRANCILIENNES

EN BOUT DE LIGNE MAIS PAS EN BOUT DE COURSE



DÉCEMBRE 2022

1.21.007

ISBN 978 2 7371 2349 8



institutparisregion.fr

**L'INSTITUT
PARIS
REGION**

De nouvelles opportunités pour les gares rurales en Ile-de-France

En bout de ligne mais pas en bout de course

Décembre / 2022

INSTITUT PARIS REGION

15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15

Tél. : + 33 (1) 77 49 77 49 - Fax : + 33 (1) 77 49 76 02

<http://www.institutparisregion.fr>

Directeur général : Nicolas Bauquet

Département urbanisme, aménagement et territoires : Cécile Diguët, directrice

Étude réalisée par Stéfan Bove

Avec la collaboration de Nicolas Laruelle, Audrey Gauthier, Florian Tedeschi

Maquette réalisée par : Stéfan Bove

Cartographie réalisée par Gianluca Marzilli et Xavier Opigez

N° d'ordonnancement : 01.21.007

Crédit photo de couverture : ©l'Ancienne Gare

En cas de citation du document, merci d'en mentionner la source :

Bove Stéfan / De nouvelles opportunités d'aménagement et de mobilités pour les gares rurales en Ile-de-France / Institut Paris Region / 2022



Crédit photo : archives départementales de Seine-et-Marne, 2Fi4116

"Ces trois âmes se retrouveront, n'en doutez pas, toutes saisies, toutes ravies d'avoir été chantées.

Je les chercherai toujours autour de la gare abandonnée.

Je veux revoir la grosse lampe de la ferme qui s'allume à l'arrivée du premier train du matin.

J'y gagnerai par l'étroit sentier trempé de rosée les voix qui se lèvent tôt pour la bienvenue qui coupe le pain bis dans le bol de lait encerclé de mouches.

C'est l'heure où l'odeur qui vient de l'allée des tilleuls fait vaciller la lumière." [...]

Léon-Paul Fargue, la gare abandonnée, extrait du recueil "Poésies" (Gallimard, 1963)

Remerciements pour leurs échanges, relectures ou apports :

Charlotte Girerd, Olivia Mulet, Maxime Morlot de SNCF Immo

Denis Carpentier de SNCF Gares et Connexions

Mathilde Tournyol du Clos de la Preuve par 7

Virginie Cioni, Julie Sarris, Joséphine Grupp, Sylvie Castano de L'Institut Paris Region

Sommaire

Introduction	5
1. Commande/méthodologie	11
1.1 Contexte de la commande et objectifs de l'étude	11
1.2 Méthodologie	11
2. Identification des gares rurales	13
2.1 Ensemble de définition, dans quel espace rural s'inscrire	13
2.2 Critères de définition des gares rurales	14
3. Critères de distinction entre gares rurales, typologie et seuils significatifs	19
3.1 Critères de distinction des gares rurales	19
3.2 Typologie des gares rurales	29
3.3 Nuancer la typologie par une approche spatiale et les caractéristiques propres à la fonction transport	36
4. Acteurs et échelles de fonctionnement des gares rurales : qui intervient où ?	39
4.1 Les 3 échelles d'observation	39
4.2 Complexité et fragmentation des acteurs institutionnels	40
4.3 Acteurs informels et locaux	42
5. Les différents rôles susceptibles d'être joués par les gares rurales... ..	43
5.1. Une « porte ouverte sur la ville » pour les ruraux	44
5.2 Une « porte ouverte sur la campagne » pour les urbains	46
5.3 Un « pôle d'animation de l'espace rural »	48
5.4. Frictions potentielles entre les trois rôles des gares rurales	53
6. Benchmark de dispositifs ou outils relatifs à l'aménagement des gares rurales et de leurs abords.....	55
6.1 Des outils associant porteurs de projets à des locaux vacants en gare mis en œuvre par les opérateurs transport : un premier bilan contrasté	55
6.2 Des expériences de co-construction in situ	55
6.3 Les financements européens, Etat, et collectivités locales	56
7. Recommandations en matière d'aménagement et de mobilité	61
7.1 Structuration des propositions par grands enjeux.....	61
7.2 Structuration des propositions par rôles et type de gares (portant sur la typologie principale)	66
7.3 Propositions relatives à la gouvernance	69
Conclusion.....	71
Annexe 1 Fiches types par famille de gare	73
Annexe 2 Définition des secteurs 1 à 7 du découpage morphologique ..	85
Références Bibliographiques.....	87

Introduction

Prendre le train est toujours une invitation au voyage.

À mesure qu'on s'éloigne du cœur de la métropole parisienne, la densité des tissus urbains laisse de plus en plus de place à des espaces ouverts, péri-urbains, puis ruraux en franchissant la ceinture verte régionale. En bout de ligne ou lors d'un arrêt avant terminus, la sortie du train s'effectue généralement sur un quai bordé par un bâtiment voyageur, sauf configuration particulière quand le centre-bourg ou la route principale se situe du côté des trains arrivant de Paris¹. À la fois un lieu vivant et symbolique, la gare reflète autant un ancrage local qu'un lien interterritorial, une porte d'entrée vers l'ailleurs, une quête de paysages inconnus.

Elle représente des symboles de temps, d'échelles et de flux variés qu'il est souvent difficile d'appréhender dans leur globalité. La gare permet d'abord de connecter des territoires entre eux, du plus rural à l'urbain dense à la fois pour des navettes domicile-travail ou domicile-études, mais aussi de faire le lien entre le local, la localité dont elle porte le nom, et le plus global, en se branchant au réseau ferroviaire, ainsi qu'entre les différentes offres territoriales qui existent au sein de la Région Île-de-France. Les « plus petites gares » représentent un maillon symbolique de la vie des territoires ruraux, un espace public, des potentiels lieux de services ou de rencontres.

Dans le cadre de la lutte contre le changement climatique, la poursuite de l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050 au niveau national concerne particulièrement le secteur du transport. Celui-ci doit largement contribuer à l'atteinte de cet objectif en réduisant ses émissions de CO₂ et promouvoir les déplacements alternatifs dont le train tant pour les passagers que les marchandises. La pérennité de certaines lignes de desserte de territoires peu denses, la réouverture de lignes de trains de nuit ou l'accessibilité globale des gares sont autant d'objectifs à poursuivre pour améliorer à la fois la qualité du réseau ferroviaire et les différents usages qui en sont faits.

La constitution du 2^e réseau ferré le plus dense du monde

Historiquement, les grandes gares parisiennes sont globalement héritières des mutations des territoires dans lesquels elles s'insèrent : au 19^e siècle, en marge de l'évolution haussmannienne de Paris (hygiénisation, modernisation, densification) et de la naissance du mouvement impressionniste, les gares ont eu à démontrer leur utilité et leur capacité à devenir des monuments urbains pour s'insérer dans le paysage parisien. Dans l'imaginaire collectif de l'époque, « une gare, c'est moche », ce n'est qu'un lieu de transit de marchandises, de flux de voyageurs, voire un non-lieu. La mobilisation d'architectes de renom va permettre aux grandes gares parisiennes de s'insérer dans la ville, d'exister non plus comme simples lieux de flux mais comme monuments à part entière qui vont créer l'usage de nouvelles normes dans l'architecture, le verre, l'acier, la pierre de taille et asseoir la puissance économique des territoires. Hors de Paris, l'histoire des gares franciliennes est avant tout liée à celle de l'émergence du train. D'abord les premiers wagons transportent des marchandises avec la ligne Saint-Etienne-Andrézieux en 1823 (notamment de la houille et du charbon), puis débute la création des grands réseaux après l'ère Napoléonienne : l'inauguration de la ligne Paris - Saint-Germain-en-Laye le 24 août 1837 est un tournant dans l'histoire du train à vapeur, c'est la première ligne conçue exclusivement pour le transport de voyageurs en France. L'année suivante, Baptiste-Alexis-Victor Legrand trace le réseau de grandes lignes en étoile centrée sur Paris, connu sous le nom d'Étoile Legrand, similaire au réseau routier du XVIII^e siècle, qui va fortement influencer la géographie économique et sociale de la France. Il reprend l'essentiel du travail engagé dans le mémoire du polytechnicien ingénieur des Mines de Saint-Etienne, Pierre-Michel Moisson-Desroches², adressé à Napoléon en 1814. De l'apparition historique des gares sur les territoires et leur position dans le réseau, vont émerger différentes morphologies urbaines : la gare triage pour l'organisation du réseau, la gare silo pour les marchandises, la gare rattrapée par l'urbanisation des lotissements, les gares RER de villes nouvelles etc... Aujourd'hui le réseau ferré français est le 2^e plus dense d'Europe derrière l'Allemagne (en kilomètres pour 1 000 habitants), et le réseau francilien est le plus dense du monde après celui de Londres (en nombre de gares pour 1 000 km² de surface urbanisée). Les modes ferrés régionaux auxquels on peut ajouter le métro et tramway occupent la part la plus importante dans la mobilité (ils représentent 70% des déplacements en transports collectifs seuls ou combinés à d'autres

1 Par exemple à Bonnières-sur-Seine ou à Méré-Montfort

2 "Sur la possibilité d'abréger les distances en sillonnant l'empire de sept grandes voies ferrées."

modes). C'est ce qui explique que l'Île-de-France est une région où les transports ferrés jouent un véritable rôle structurant pour la desserte du territoire, dans toutes ses composantes, qu'il soit très dense ou rural.³

Les gares restent des lieux complexes car hybrides, mi-industriels, mi-urbains, semi-privés, semi-publics, à la fois des espaces de flux et de stocks, ouverts sur la ville et pouvant en même temps segmenter l'espace urbain, remplissant des fonctions multiples qui ne sont pas uniquement économiques (sociales, culturelles etc...). L'identité urbaine de la ville desservie y est parfois associée, pouvant exprimer un potentiel touristique. On y passe aujourd'hui de plus en plus de temps, elles sont globalement de plus en plus fréquentées.

Des gares au cœur de la planification et de la coordination urbanisme-transport

En Île-de-France, dans l'histoire de la planification régionale, les quartiers de gares sont progressivement devenus des lieux particulièrement stratégiques. L'urbanisation en priorité au plus près des axes de transport est réaffirmée par la loi SRU en 2000. Les quartiers de gares focalisent l'attention dans le Sdrif⁴ 2013 par leur rôle structurant pour l'aménagement des territoires franciliens, depuis la zone dense jusqu'à l'espace rural. Ils deviennent les lieux privilégiés de la densification et de la mixité fonctionnelle, tant en termes d'offre d'espaces résidentiels que d'activités avec une exigence accrue de densification attendue dans un rayon de 1 000 mètres et une autorisation d'extension urbaine dans un rayon de 2 000 mètres autour des gares. Cette orientation avait vocation à renforcer le modèle polycentrique esquissé par la mise en place des villes nouvelles et poursuivi par un maillage qui s'appuie sur les villes petites et moyennes, ainsi que les polarités de l'espace péri-urbain et rural. Il s'agissait aussi de "viser l'équilibre habitat-emploi dans les projets d'aménagements", pour essayer de structurer une offre d'emplois (pour partie résidentiels) à proximité de son lieu de vie et ainsi limiter les navettes quotidiennes pour se rendre sur son lieu de travail. Or, l'essor d'une nouvelle offre structurante de transports en commun comme le Grand Paris Express (GPE) ou les possibilités offertes pour les actifs en capacité de télétravailler, viennent bouleverser la donne territoriale existante sans que l'on soit aujourd'hui en mesure, faute de recul suffisant, d'en mesurer précisément les impacts spatiaux. Ces nouveaux éléments se greffent à une situation actuelle de polarisation forte de l'emploi dans le cœur de métropole et de desserrement de l'agglomération parisienne où les distances domicile-travail continuent d'augmenter (sauf pour les cadres)⁵ et les stratégies résidentielles sont elles-mêmes le résultat d'un arbitrage complexe entre de nombreux facteurs (situation familiale, lieux de travail existants, budget, choix d'une offre territoriale etc...). L'articulation urbanisme-transport fait aussi partie des objectifs portés par les orientations du PDUIF⁶, en insistant notamment sur l'aménagement des espaces publics et l'intensification des quartiers de gare, afin d'agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture.

L'enjeu de favoriser la mobilité par les transports collectifs en réduisant le recours à la voiture individuelle tout en rentabilisant davantage les investissements publics réalisés ou à venir fait aussi écho au concept du Transit-Oriented Development (TOD)⁷. C'est le principe d'une urbanisation structurée par les réseaux de transports collectifs, dont l'aménagement des quartiers met en avant plusieurs caractéristiques comme la densité, la mixité fonctionnelle, ainsi qu'un environnement propice aux modes de déplacements actifs marche-vélo combiné à l'usage des transports publics ou privés (voiture). Ce modèle d'urbanisation à l'œuvre dans de nombreuses métropoles mondiales a aussi connu son lot de critiques, notamment car l'application d'une recette miracle en matière de coordination urbanisme-transport peut montrer un décalage entre idéal théorique et la réalisation concrète, entre intentions et objectifs atteints, notamment parce que la gouvernance est un sujet.

En Île-de-France, on distingue plusieurs types de gares, des grandes gares parisiennes qui sont aussi des gares TGV, des gares d'interconnexion, des gares du RER ou Transilien, des gares péri-urbaines ou rurales situées en dehors de la zone dense qui revêtent des spécificités dont il faut tenir compte : elles sont globalement plus fréquentées que les gares desservant des communes de population comparable sur le territoire français, du fait d'une bonne organisation de la desserte.

3 Benchmark mass transit rapport_FinalV2_20180727.pdf - Institut Paris Région (institutparisregion.fr)

4 Schéma directeur régional d'Île-de-France approuvé le 27 octobre 2013

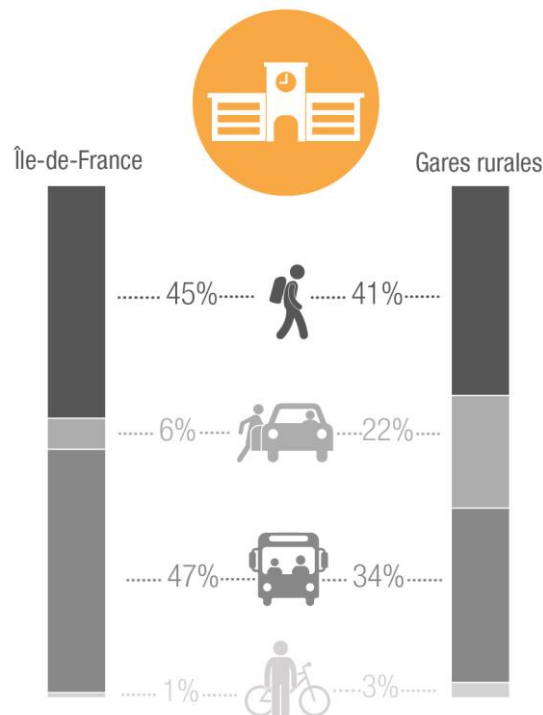
5 Navettes domicile-travail : les cadres grands bénéficiaires du recentrage des emplois – L'Institut Paris Région (institutparisregion.fr)

6 Plan de déplacements urbain d'Île-de-France, actuellement en cours de révision

7 Concept élaboré par l'architecte-urbaniste américain Peter Calthorpe (1993) et décrit dans son livre *The Next American Metropolis: Ecology, Community and the American Dream*

Comment se déplacent les franciliens et les non-franciliens pour aller en gare ?

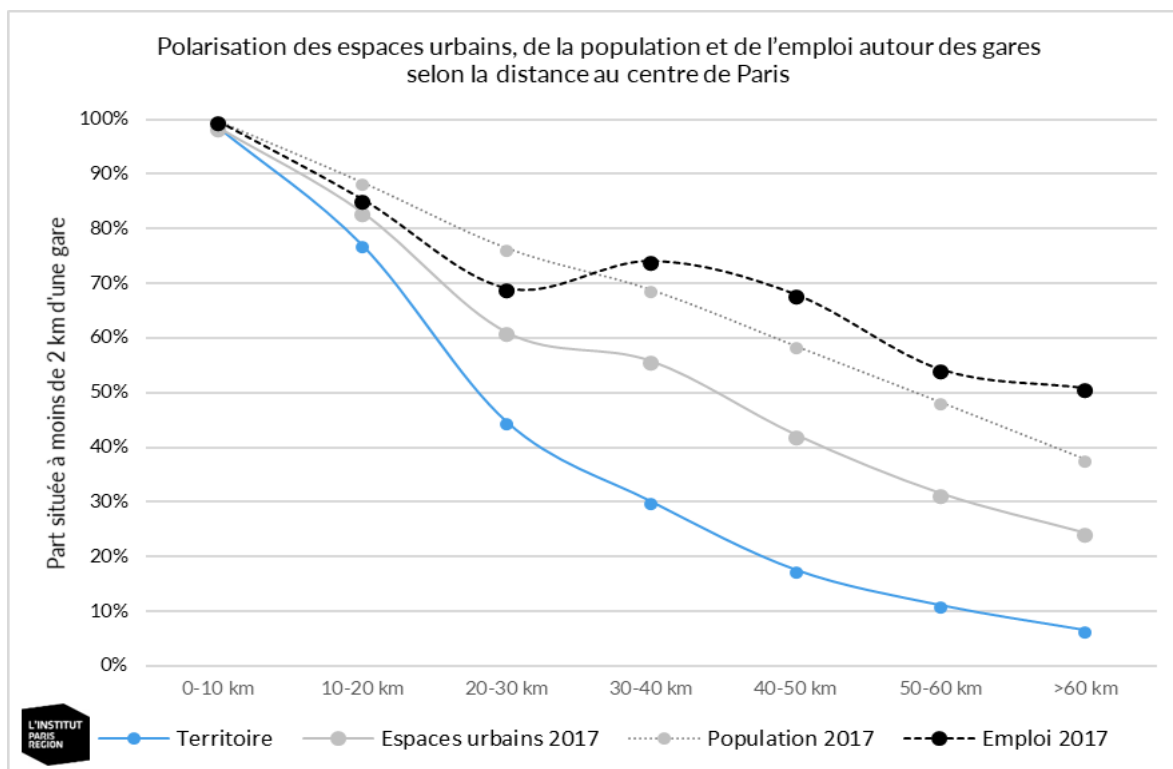
Comparaison entre la moyenne des parts modales régionales et celle des gares rurales



Pour se rabattre vers l'ensemble des gares franciliennes, les voyageurs utilisent très majoritairement la marche à pied ou les transports en commun (respectivement 45 et 47%), tandis qu'ils sont seulement 6% à se rabattre en voiture et 1% via un autre mode dont le vélo. Pour les gares considérées comme « rurales » dans cette étude, les parts modales de rabattement sont très différentes de la moyenne francilienne, du fait de leur insertion dans des tissus bien moins denses : si la part de marche à pied reste élevée (41%), la part voiture grimpe à 22%, tandis que la part en TC descend à 34%. On peut également ajouter que les Franciliens restent globalement fidèles à leurs modes et habitudes de transport, bien qu'ils soient nombreux à reconnaître disposer d'alternatives.

En 2017, 552 000 Franciliens⁸ habitent dans une commune rurale, soit seulement 5 % de la population totale (contre 33% en France métropolitaine). Si l'opposition stricte entre urbain et rural n'est plus complètement opérante en Île-de-France, du fait de l'apparition d'espaces intermédiaires, notamment de tissus péri-urbains et des modes de vie urbains à la campagne, un certain nombre de traits communs caractérisent les espaces ruraux : une faible densité de population mais aussi des faibles densités thématiques ou fonctionnelles, un ancrage local qui serait autant spatial que social. Mais **contrairement à l'imaginaire collectif, les gares de la couronne rurale restent très polarisantes** : par exemple, entre 40 et 50 km du centre de Paris, les espaces situés à moins de 2 km d'une gare représentent moins de 20% du territoire mais rassemblent près de 60% de la population et près de 70 % de l'emploi (INSEE 2016). Au-delà de 60 km de Paris, ils ne représentent plus que 5% du territoire mais encore 50% de l'emploi.

⁸ INSEE 2017



Cet effet polarisant des gares est à nuancer dans les mouvements pendulaires, dans la mesure où de nombreux ruraux vont travailler dans des communes qui ne sont, soit pas accessibles en transports en commun, soit pour lesquelles les transports en commun restent peu compétitifs par rapport à un temps de trajet en voiture.

Dès lors, des enjeux spécifiques d'aménagement pèsent sur ces gares, tant en termes de potentiels fonciers que de potentiels d'accessibilité, de qualité d'espaces publics ou de dynamisme de l'offre en commerces et services du territoire. Localement, leurs positions parfois excentrées des tissus urbains peuvent-elles permettre d'envisager, en fonction du contexte, d'y implanter de nouvelles fonctions urbaines, par exemple des activités génératrices de nuisances à leurs abords ?

En Île-de-France, à l'heure du renforcement de l'offre ferroviaire avec la mise en service progressive du Grand Paris Express, de nombreuses études s'intéressent aux enjeux et conséquences de ce nouveau réseau de rocade qui vient se connecter sur les radiales existantes de RER et de Transilien. L'observation des gares plus péri-urbaines ou rurales est souvent absente du débat aménagement-transport sur les mobilités franciliennes alors même qu'elles peuvent jouer un rôle non négligeable dans les dynamiques urbaines locales. La gare ferroviaire des secteurs périurbains et ruraux renvoie à la fois à une notion de connexion avec le cœur de métropole et avec d'autres territoires voisins mais aussi à la notion de proximité, de cadre de vie, de quotidien. Par ailleurs, ces gares rurales, bien que plus excentrées, seront pour la plupart connectées aux lignes de rocades du Grand Paris Express, et bénéficieront aussi de l'amplification de « l'effet réseau ».

Dans la perspective d'une crise énergétique pouvant engendrer des hausses significatives des prix de l'énergie qui concerneront particulièrement les transports du quotidien, peut-on faire le pari d'un report substantiel vers le réseau de transport collectif devenu plus compétitif pour les déplacements domicile-travail, domicile-études ou domicile-loisirs ? Et en parallèle, profiter de ce recours accru au train pour (re)découvrir la qualité de l'offre d'évasion en Île-de-France, sur la base des propositions déjà existantes (Parcs Naturels Régionaux franciliens, *Enlarge Your Paris*, *Helloways* etc....).

Si l'installation durable du télétravail va peut-être jouer un rôle dans l'organisation spatiale des habitants et des emplois de la Région, en lien avec le renforcement de l'offre ferroviaire structurante du GPE, elle pourrait aussi bien amplifier le niveau de fréquentation des transports voir animer davantage certains espaces de proximité. Le phénomène de massification de l'usage du vélo, de ses bienfaits reconnus sur la santé par les déplacements de proximité, peut aussi constituer une nouvelle alternative de rabattement vers les gares dans l'espace rural.

Pour autant, comment les gares rurales peuvent-elles être considérées comme parties intégrantes du réseau de mobilité d'un plus Grand Paris ? Quelle contribution peut-on attendre des gares et de leurs abords dans la structuration territoriale des polarités de grande couronne ? Comment renforcer les différents rôles des gares rurales tant pour les habitants plutôt ruraux du territoire (animation, centralité, accessibilité) que pour les urbains en quête d'excursions et de loisirs, et parvenir à mieux les articuler entre eux chaque fois qu'ils sont pertinents ? L'enjeu serait sans doute d'offrir une expérience apaisée, efficace et enrichissante du passage de la campagne à la ville tout comme offrir une expérience surprenante, enthousiasmante du passage de la ville à la campagne.

La présente étude se propose d'apporter des éclairages sur ces différents points à partir de choix méthodologiques, de croisements de données statistiques, d'observations de terrain et d'entretiens avec les acteurs concernés.

1. Commande/méthodologie

1.1 Contexte de la commande et objectifs de l'étude

Au sein du Conseil régional d'Ile-de-France, les services de la direction de l'aménagement et de la direction agriculture, ruralité, forêts s'interrogent sur les dispositifs d'aide à la revitalisation rurale. Si le « Pacte rural » avait permis de flécher des aides spécifiques vers le soutien au commerce de proximité en milieu rural, les gares pourraient être, par leur rôle à la fois symbolique d'interface et de polarités, un point d'entrée pour un soutien en investissement aux territoires ruraux.

Quelles politiques publiques et dispositifs d'investissement mettre en place autour des gares dans les territoires ruraux franciliens, pour quels effets attendus ?

Par ailleurs, cette étude, en tant qu'état des lieux de l'existant, vient également alimenter la place des gares franciliennes de la couronne rurale dans le cadre de l'élaboration de la révision du SDRIF-E ainsi que l'analyse des documents d'urbanisme locaux.

1.2 Méthodologie

L'étude met en avant une approche multicritères permettant de :

- Définir l'objet « gare rurale » et ses abords,
- Estimer leur capacité à assumer certaines fonctions pour répondre aux grands rôles et enjeux qu'on leur assigne,
- Distinguer les gares rurales entre elles et aboutir à une typologie afin de constituer un support de réflexion pour l'action régionale : mobilisation ou adaptation de dispositifs régionaux ou création de nouveaux dispositifs,
- Effectuer des propositions d'aménagement en matière de fonctionnement urbain et de mobilités qui pourraient éclairer l'action publique.

2. Identification des gares rurales

2.1 Ensemble de définition, dans quel espace rural s'inscrire

Avant de définir ce qu'est une gare rurale, il s'agit de définir au préalable « l'espace rural » dans lequel sont situées ces gares. De multiples approches quantitatives et/ou qualitatives ont été successivement abordées dans différentes études pour définir l'espace rural (unité paysagère rurale IAU, MOS rural, niveau de service PUCA etc.), dans les dispositifs européens ou régionaux (Feader, Leader, Pacte rural) ou encore dans la planification francilienne (couronne rurale et bourgs, villages hameaux dans le SDRIF 2013 par exemple). L'INSEE a mis au jour plusieurs définitions possibles. Elles font ressortir globalement l'idée que l'approche du rural est une affaire de gradient de densité à l'échelle communale.

Afin d'obtenir un espace géographique cohérent à observer, tout en considérant que l'espace rural peut faire l'objet de multiples définitions, chacune susceptible d'être adaptée à une problématique particulière, le choix méthodologique retenu pour cette étude est de privilégier un ensemble de définition s'appuyant sur le nouveau découpage morphologique de l'Île-de-France de L'Institut Paris Region⁹ qui permet de rendre compte de la diversité des espaces urbanisés au sein des agglomérations franciliennes en 7 secteurs distincts. Pour dénombrer les gares au sein d'un ensemble statistique, ont été retenues les 289 gares qui sont situées au sein des secteurs 3 à 7 de ce découpage morphologique : 1 159 communes au total composées les autres communes majoritairement urbanisées de l'agglomération parisienne, des autres communes de l'agglomération de Paris, des principales communes des autres agglomérations, des autres communes de l'espace rural, les communes rurales, ce qui exclut les communes de l'agglomération centrale.



9 Voir «nouveau découpage morphologique, L'Institut Paris Region, en annexe de ce rapport

2.2 Critères de définition des gares rurales

En complément de l'ensemble morphologique retenu, deux indicateurs semblent pouvoir être à même d'éclairer l'objet « gare rurale » en Île-de-France : l'environnement plus ou moins rural dans lequel elle s'insère et la part d'entrants ruraux dans sa fréquentation, considérant qu'une gare urbaine qui accueille un certain nombre d'entrants ruraux doit également être observée.

Dès lors, est considérée comme gare rurale dans cette étude, une gare (ou un arrêt¹⁰) ferroviaire de voyageurs en activité, comprenant ou non un bâtiment-voyageur, qui présente au moins l'une des trois caractéristiques suivantes :

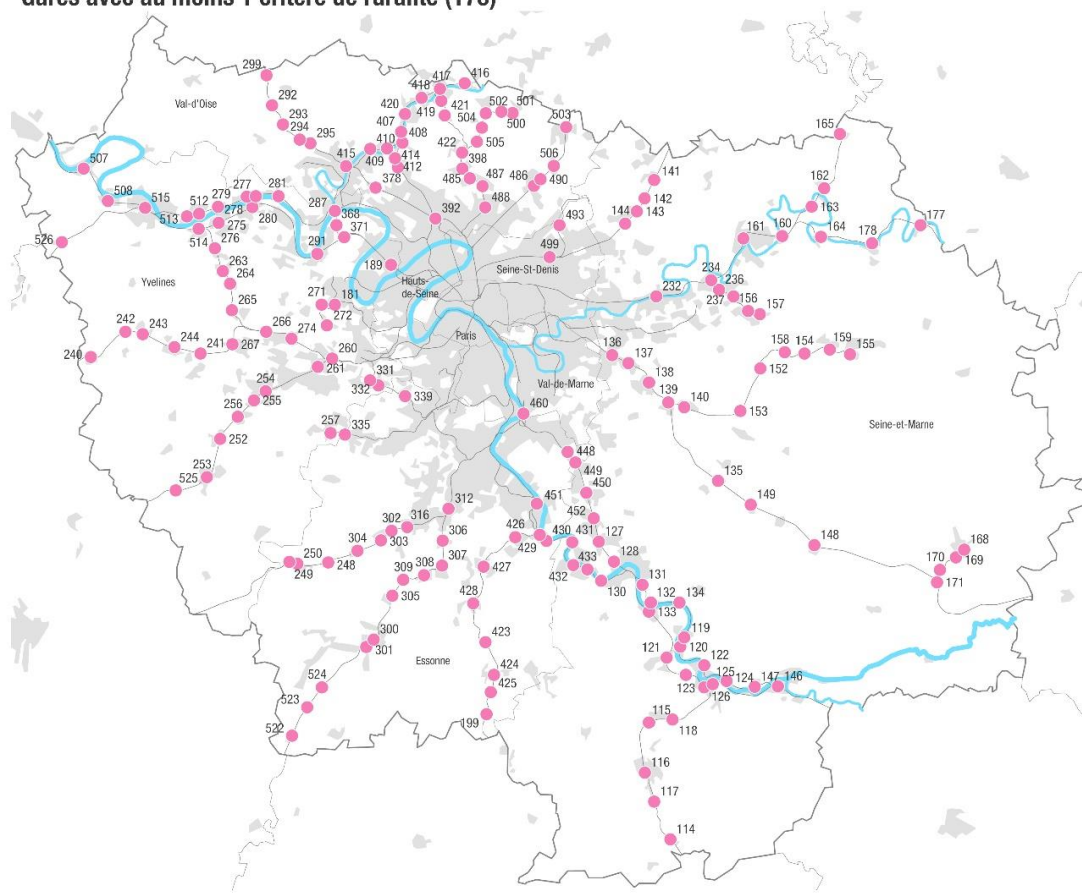
- elle est située dans une commune rurale, au sens INSEE 2020¹¹,
- elle est située dans un environnement majoritairement rural (au moins 50% d'espaces ruraux dans un rayon de 2km autour de la gare au MOS+ 2017¹²),
- elle est fréquentée par au moins 250 personnes entrantes en gare par jour qui résident dans une commune rurale (au-delà de l'objet « gare rurale », c'est plus largement la « population rurale » qui fréquente la gare pour ses déplacements qui est prise en compte).

¹⁰ Gare ou arrêt ferroviaire : lieu d'arrêt des trains comprenant diverses installations permettant la montée ou la descente des voyageurs, ou chargement et déchargement des marchandises, en plus d'assurer des fonctions de sécurité dans la circulation des trains.

¹¹ « Communes intermédiaires, peu denses à très peu denses » : une commune rurale est une commune peu dense ou très peu dense au sens de la grille communale de densité de l'INSEE (2020), ce qui représente 937 communes et environ 14% de la population régionale. Les communes denses ou de densité intermédiaire sont dites urbaines. Il a été privilégié pour cette étude une définition du rural plus extensive que celle de l'INSEE : Les communes intermédiaires ont été intégrées aux communes rurales pour prendre en compte davantage de population et de gares fréquentées par des ruraux. Cette définition présente l'avantage de pouvoir effectuer des comparaisons nationales (notamment avec les régions et départements limitrophes de l'Île-de-France) voire internationales, ainsi que des travaux communs avec d'autres organismes et collectivités territoriales.

¹² Espaces ruraux au MOS+ 2017 : Postes 1 à 4 du MOS+2017 regroupant les surfaces agricoles, boisées, espaces ouverts à végétations arbustives ou herbacées, prairies, surfaces en eau.

Gares avec au moins 1 critère de ruralité (176)



● Gares
— Transport

□ Limite départementale
■ Mos urbain

N 0 20 km
© L'INSTITUT PARIS REGION
Sources : Institut Paris Region

114 - Souppes-Château-Landon
115 - Bourron-Marlotte-Grez
116 - Nemours-St-Pierre
117 - Bagneux-sur-Loing
118 - Montigny-sur-Loing
119 - Héricy
120 - Vulaines-sur-Seine-Samoreau
121 - Fontainebleau-Avon
122 - Champagne-sur-Seine
123 - Thomery
124 - Vernou-sur-Seine
125 - St-Mammès
126 - Moret-Veneux-les-Sablons
127 - Cesson
128 - Le Mée
130 - Vosves
131 - Livry-sur-Seine
132 - Chartrettes
133 - Bois-le-Roi
134 - Fontaine-le-Port
135 - Verneuil-l'Étang
136 - Émerainville-Pontault-Com-bault
137 - Roissy-en-Brie
138 - Ozoir-la-Ferrière
139 - Gretz-Armainvilliers
140 - Tournan
141 - Dammartin-Juilly-St-Mard
142 - Thieux-Nantouillet
143 - Compans
144 - Mitry-Claye
146 - Montereau
147 - La Grande-Pairie
148 - Nangis
149 - Momant
152 - Mortcerf
153 - Marles-en-Brie
154 - Faremoutiers-Pommeuse
155 - Coulommiers
156 - Villiers-Montbarbin
157 - Crécy-La Chapelle
158 - Guérard-La Celle-sur-Morin
159 - Mouroux
160 - Trilport
161 - Meaux

162 - Lizy-sur-Ourcq
163 - Isles-Armentières
164 - Changis-St-Jean
165 - Crouy-sur-Ourcq
168 - Provins
169 - Champbenoit-Poigny
170 - Ste-Colombe-Septveilles
171 - Longueville
177 - Nanteuil-Saâcy
178 - La Ferté-sous-Jouarre
181 - L'Étang-la-Ville
189 - Houilles-Carières-sur-Seine
199 - Boigneville
232 - Lagny-Thorigny
234 - Esbly
236 - Montry-Condé
237 - Couilly-St-Germain
240 - Houdan
241 - Montfort-l'Amaury-Mère
242 - Orgueil-Richebourg
243 - Torgny-Behout
244 - Garancières-la-Queue
248 - Semaise
249 - Dourdan-la-Forêt
250 - Dourdan
252 - Le Perray
253 - Rambouillet
254 - La Verrière
255 - Coignières
256 - Les Essarts-le-Roi
257 - St-Rémy-Lès-Chevreuse
260 - St-Cyr
261 - St-Quentin-en-Yvelines
263 - Maule
264 - Mareil-sur-Mauldre
265 - Beynes
266 - Plaisir-Grignon
267 - Villiers-Neauphle-Pontchartrain
271 - St-Nom-la-Bretèche-Forêt Marly
272 - Noisy-Le-Roi
274 - Villepreux-les-Clayes
275 - Aubergenville-Élisabethville
276 - Nézé-Aulnay
277 - Thun-le-Paradis

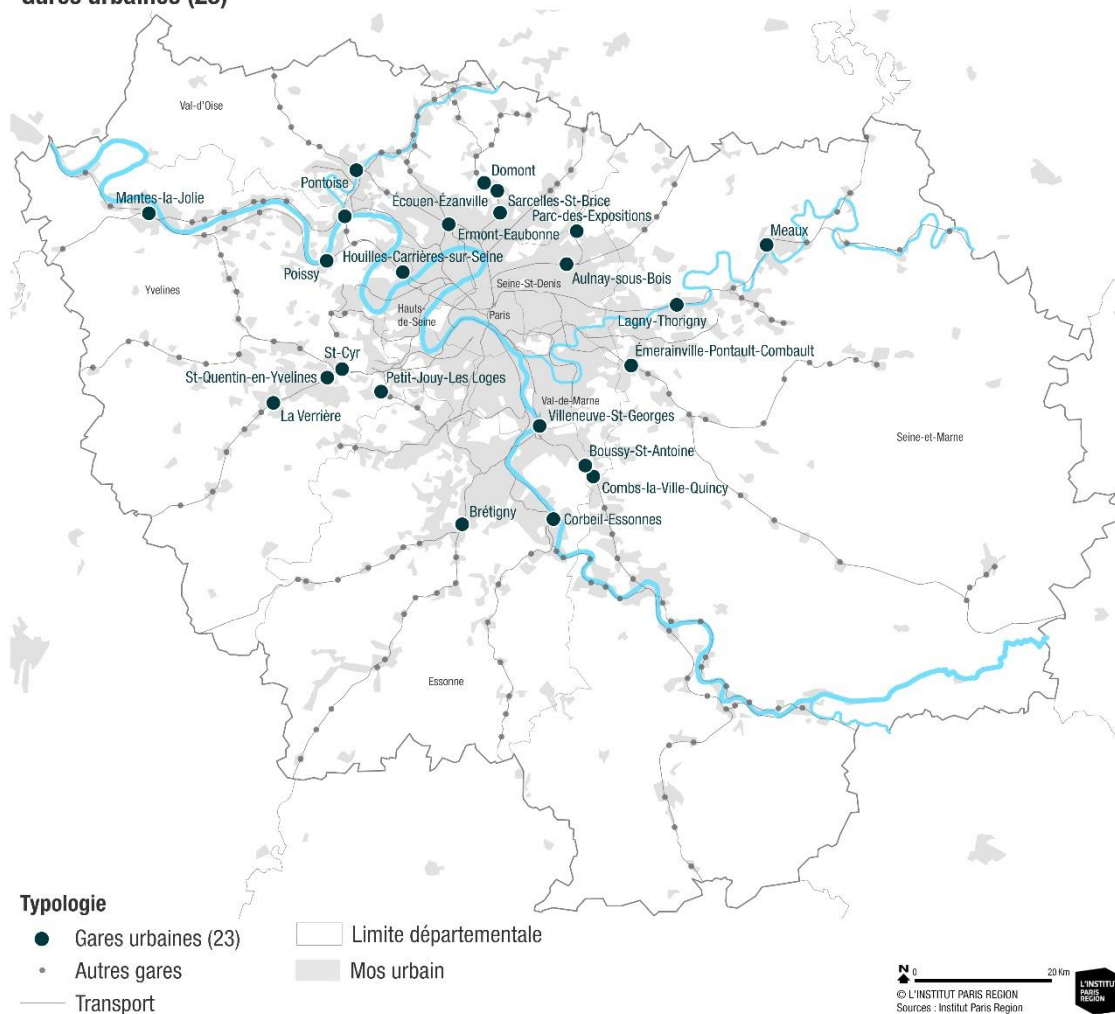
278 - Meulan-Hardricourt
279 - Juziers
280 - Les Mureaux
281 - Vaux-sur-Seine
287 - Conflans-Fin-d'Oise
291 - Poissy
292 - Santeuil-Le Perchay
293 - Us
294 - Montgeroult-Courcelles
295 - Boissy-l'Aillerie
299 - Chars
300 - Étampes
301 - St-Martin-d'Étampes
302 - Breuillet-Bruyères-le-Châtel
303 - Breuillet-Village
304 - St-Chéron
305 - Étréchy
306 - Marolles-en-Hurepoix
307 - Bouray
308 - Lardy
309 - Chamarande
312 - Brétigny
316 - Égry
331 - Petit-Jouy-Les Loges
332 - Jouy-en-Josas
335 - Courcelle-Sur-Yvette
339 - Bièvres
368 - Achères-Ville
371 - Achères-Grand-Cormier
378 - Pierrelaye
392 - Erment-Eaubonne
398 - Bouffémont-Moisselles
407 - Valmondois
408 - Mériel
409 - Auvers-sur-Oise
410 - Chaponval
412 - Méry-Sur-Oise
414 - Frépillon
415 - Pontoise
416 - Bruyères-sur-Oise
417 - Persan-Beaumont
418 - Champagne-sur-Oise
419 - Nointel-Mours
420 - L'Isle-Adam-Parmain
421 - Presles-Courcelles

422 - Montsoult-Maffliers
423 - Boutigny
424 - Maisse
425 - Buno-Gironville
426 - Mennecy
427 - Ballancourt
428 - La Ferté-Alais
429 - Le Plessis-Chenet
430 - Coudray-Montceaux
431 - St-Fargeau
432 - Ponthierry-Pringy
433 - Boissise-le-Roi
448 - Boussy-St-Antoine
449 - Combs-la-Ville-Quincy
450 - Lieusaint-Moissy
451 - Corbeil-Essonnes
452 - Savigny-le-Temple-Nandy
460 - Villeneuve-St-Georges
485 - Domont
486 - Goussainville
487 - Écouen-Ezanville
488 - Sarcelles-St-Brice
490 - Les Noues
493 - Parc-des-Expositions
499 - Aulnay-sous-Bois
500 - Seugy
501 - Luzarches
502 - Viarmes
503 - Survilliers-Fosses
504 - Belloy-St-Martin
505 - Villaines
506 - Louvres
507 - Bonnières
508 - Rosny-sur-Seine
512 - Gargenville
513 - Issou-Porcheville
514 - Epône-Mézières
515 - Mantes-la-Jolie
522 - Angerville
523 - Monnerville
524 - Guillerval
525 - Gazeran
526 - Bréval

Cette définition mène à l'identification de 178 gares franciliennes comme étant « rurales ».

Parmi ces 178 gares rurales, la méthode inclut les 2 gares de l'aéroport CDG 1et CDG 2 car ces gares ont une part d'espaces ruraux d'au moins 50% dans un rayon de 2 km. Compte-tenu de leur spécificité de gare à la fois aéroportuaire et TGV, elles sont retirées de l'observation, on retient ici 176 gares qui répondent à au moins l'un des critères de ruralité évoqués précédemment.

Gares urbaines (23)



Parmi cet ensemble de 176 gares, 23 gares ne sont situées ni dans une commune rurale ni dans un environnement majoritairement rural. Parmi les trois caractéristiques considérées, ces "gares urbaines" ne présentent donc que celle d'être fréquentées par au moins 250 personnes entrantes en gare par jour qui résident dans une commune rurale.

Ce profil de gares nécessite d'être observé de façon distincte dans la mesure où elles présentent des caractéristiques très différenciées des autres gares définies comme rurales (notamment en termes de nombre de montants et de densité des tissus urbains). La part de montants ruraux y est en proportion relativement faible au regard du nombre de montants journaliers totaux. Au total, elles accueillent une part significative (23%) des quelques 225 000 personnes résidant dans une commune rurale francilienne ou non-francilienne et prenant le train chaque jour en Île-de-France.

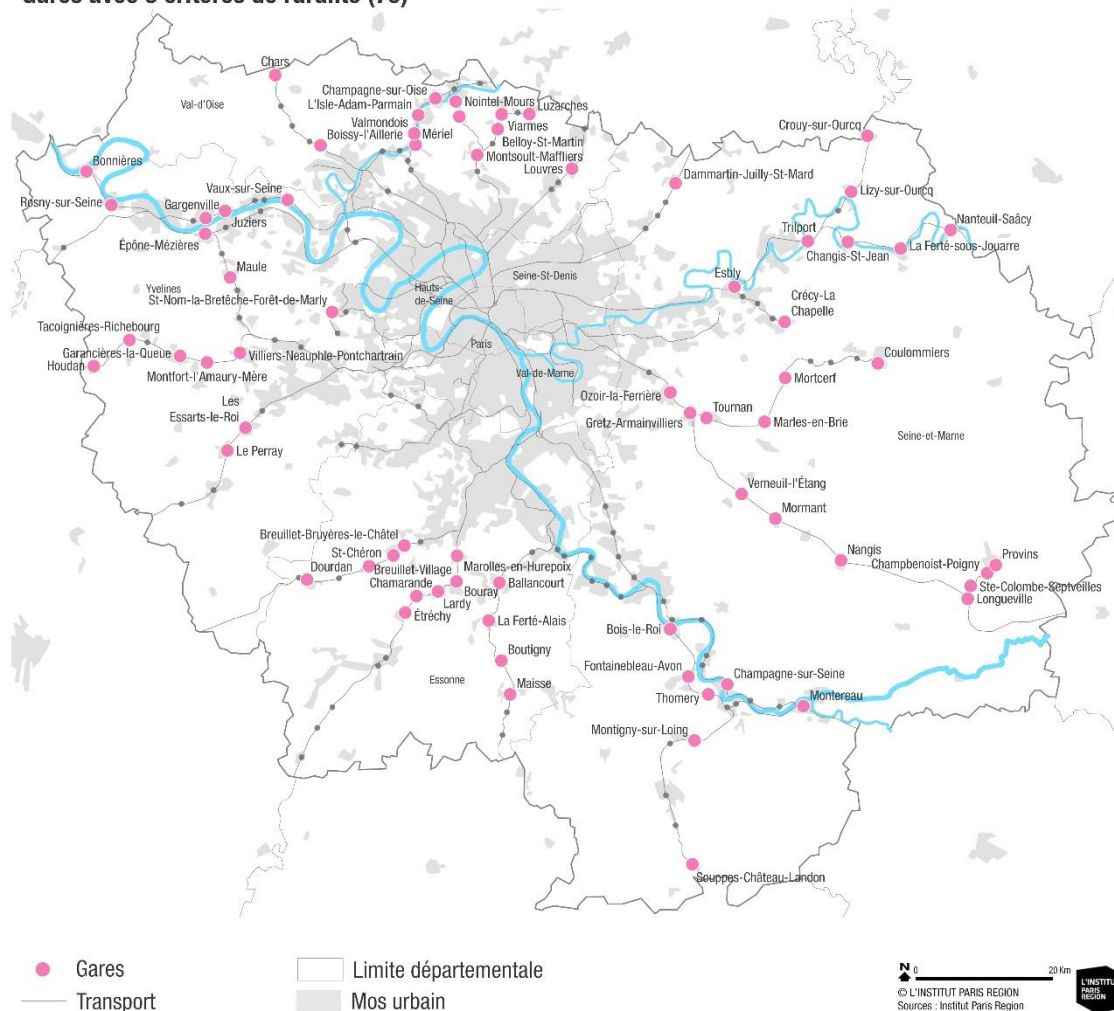
Toutefois, ces personnes entrantes rurales ne représentent que 6,5% des quelque 800 000 personnes prenant le train chaque jour dans ces "gares urbaines". Les éventuels besoins spécifiques de ces

personnes entrantes rurales, notamment en termes de services en gare et à ses abords, ont donc peu de chances d'être prises en compte dans ces "gares urbaines". Elles sont retirées de l'analyse.

Le choix méthodologique a permis d'identifier et retient **un ensemble de 153 gares rurales qui répondent à au moins un critère de ruralité** tel que mentionné précédemment.

Par ailleurs, on recense 70 gares qui répondent aux trois caractéristiques de ruralité évoquées ci-avant :

Gares avec 3 critères de ruralité (70)



Pour chaque critère de ruralité déterminé plus avant, leurs combinaisons permettent de repérer plus particulièrement que :

- 133 gares sont situées dans une commune rurale (au sens INSEE 2020),
- 130 gares comportent une part d'espaces ruraux au MOS+ 2017 dans un rayon de 2 km d'au moins 50%,
- 119 gares ont un nombre d'entrants ruraux supérieur à 250, c'est-à-dire provenant de communes rurales.
- 110 gares sont situées dans une commune rurale et comportent plus de 50% d'espaces ruraux dans un rayon de 2 km au MOS+ 2017,
- 90 gares sont situées dans une commune rurale et comptent plus de 250 entrants ruraux,
- 74 gares comptent plus de 50% d'espaces ruraux dans un rayon de 2 km au MOS+ 2017 et plus de 250 entrants ruraux.

Cette esquisse de caractérisation - selon ces 3 indicateurs - n'est pas complètement opérante : chaque critère seul ou la combinaison de 2 critères ne permet pas d'être suffisamment discriminant pour établir une typologie par grandes familles de gares, les effectifs se recoupant largement.

3. Critères de distinction entre gares rurales, typologie et seuils significatifs

3.1 Critères de distinction des gares rurales

Parmi l'ensemble des 153 gares rurales identifiées, un certain nombre de variables permet de les différencier entre elles. Les indicateurs évoqués ci-après doivent être appréhendés selon les cas avec certaines limites : les données utilisées sont celles disponibles, il faut dès lors tenir compte qu'elles ne présentent pas toutes un niveau de fiabilité absolue. Certains manques ont été identifiés pour certaines gares (absence de comptage, problème de traitement etc...).

- Données relatives aux montants dans les gares ferroviaires franciliennes, issues d'enquêtes réalisées par la RATP et SNCF (un quart des gares est enquêté tous les 4 ans), et transmises par IDFM :
 - Nombre de montants en gare.
 - Mode de rabattement des montants en gare à l'heure de pointe du matin (8h-9 h). Cette donnée est parfois lacunaire pour les gares exploitées par la RATP, ou sujette à caution (exemple : part modale du bus nulle alors qu'il existe plusieurs lignes se rabattant vers la gare). Pour ces raisons, cet indicateur est analysé préférentiellement de manière agrégée sur plusieurs gares.
 - Commune de provenance des montants en gare (mêmes remarques que pour l'indicateur précédent).
- Données issues du modèle Node-Place actualisé en 2021 : ce modèle permet de qualifier pour chaque quartier de gare, dans un rayon de 800 m ou de 2 000 m, l'intensité de la fonction transport (Node) et urbaine (Place). Chacune de ces deux fonctions est caractérisée comme une combinaison linéaire de plusieurs facteurs les décrivant.
- Le travail présenté dans la suite du rapport prend soin d'identifier les cas où la donnée n'était pas disponible pour catégoriser les gares.

Les gares rurales définies ci-avant sont d'abord différentes par la densité des tissus urbains qu'elles desservent, leur position géographique par rapport aux tissus urbains, leur rayonnement et les possibilités offertes en termes de facilité de déplacement, leurs usages en termes de parts modales, ou d'aménités de services offerts. Leurs caractéristiques résultent le plus souvent de leur histoire et leur position dans le réseau régional, ainsi que des transformations potentielles qu'elles ont connues depuis leur mise en service. On note en ce sens une série d'indicateurs cibles pour chacune des dimensions :

Indicateurs relatifs nœud de transport « node » :

- Nombre de trains à l'heure de pointe
- Nombre d'entrants
- Nombre d'entrants ruraux
- Nombre d'entrants non-franciliens

Critères intensité du quartier de gare à 800 m :

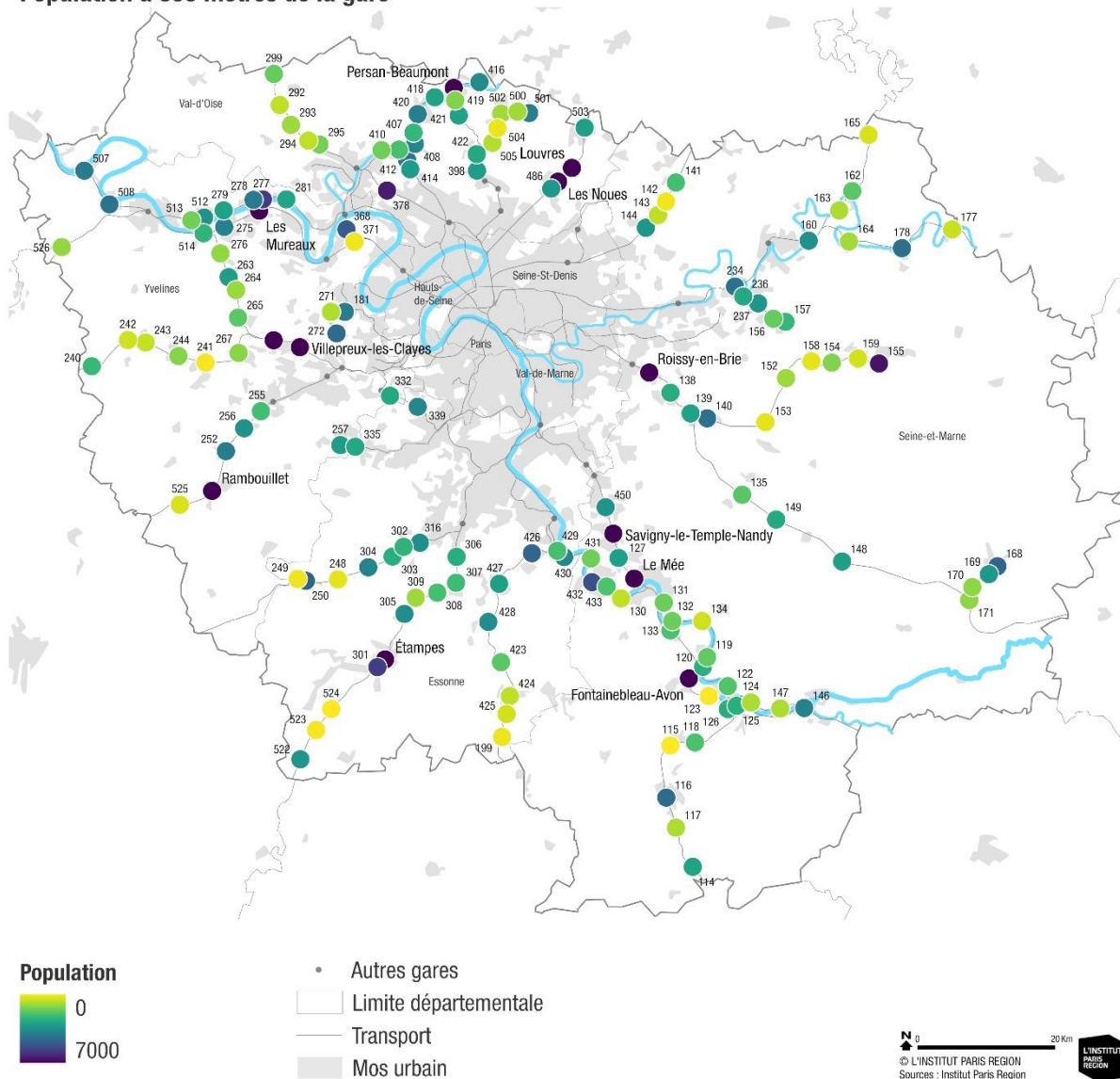
- Position de la gare à l'échelle des abords (gare "déconnectée de son tissu urbain", "en lisière du tissu urbain ou entre 2 bourgs", "insérées dans le tissu urbain voire en centre-ville")
- La population résidente
- Le nombre d'emplois

- Estimation du nombre d'actifs résidents
- Les différentes surfaces bâties du MOS dans le buffer (postes 6, 7, 8, 9)
- Le nombre d'équipements de proximité, intermédiaires et supérieurs
- Parts modales VP/modes doux de rabattement en gare

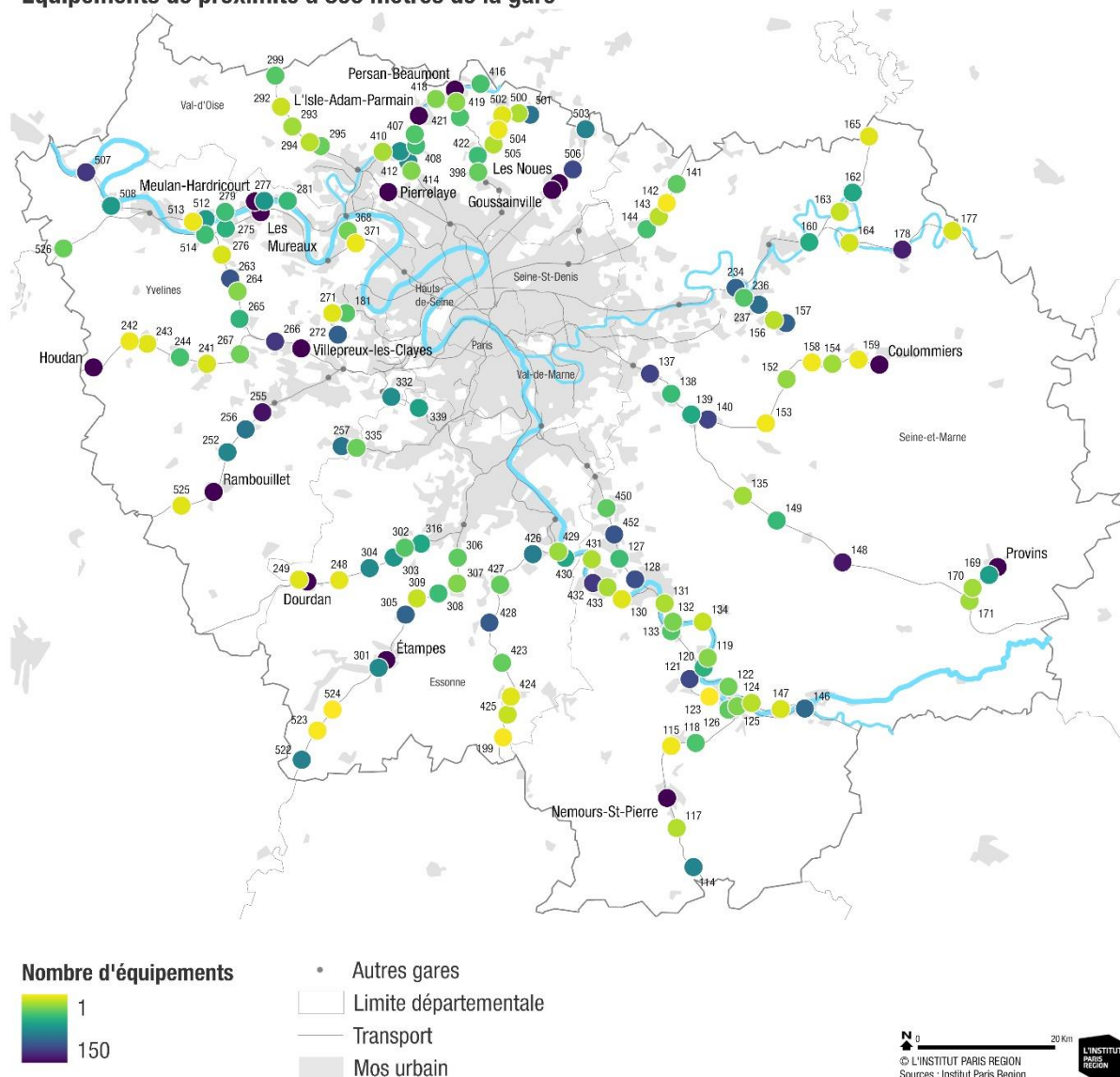
Critères « place » campagne → rôle « porte d'entrée vers la campagne »

- Distance à la forêt ouverte au public la plus proche (point d'entrée forêt)
- Présence d'un GR-GRP à moins de 100 m (distinguer typologie)

Population à 800 mètres de la gare

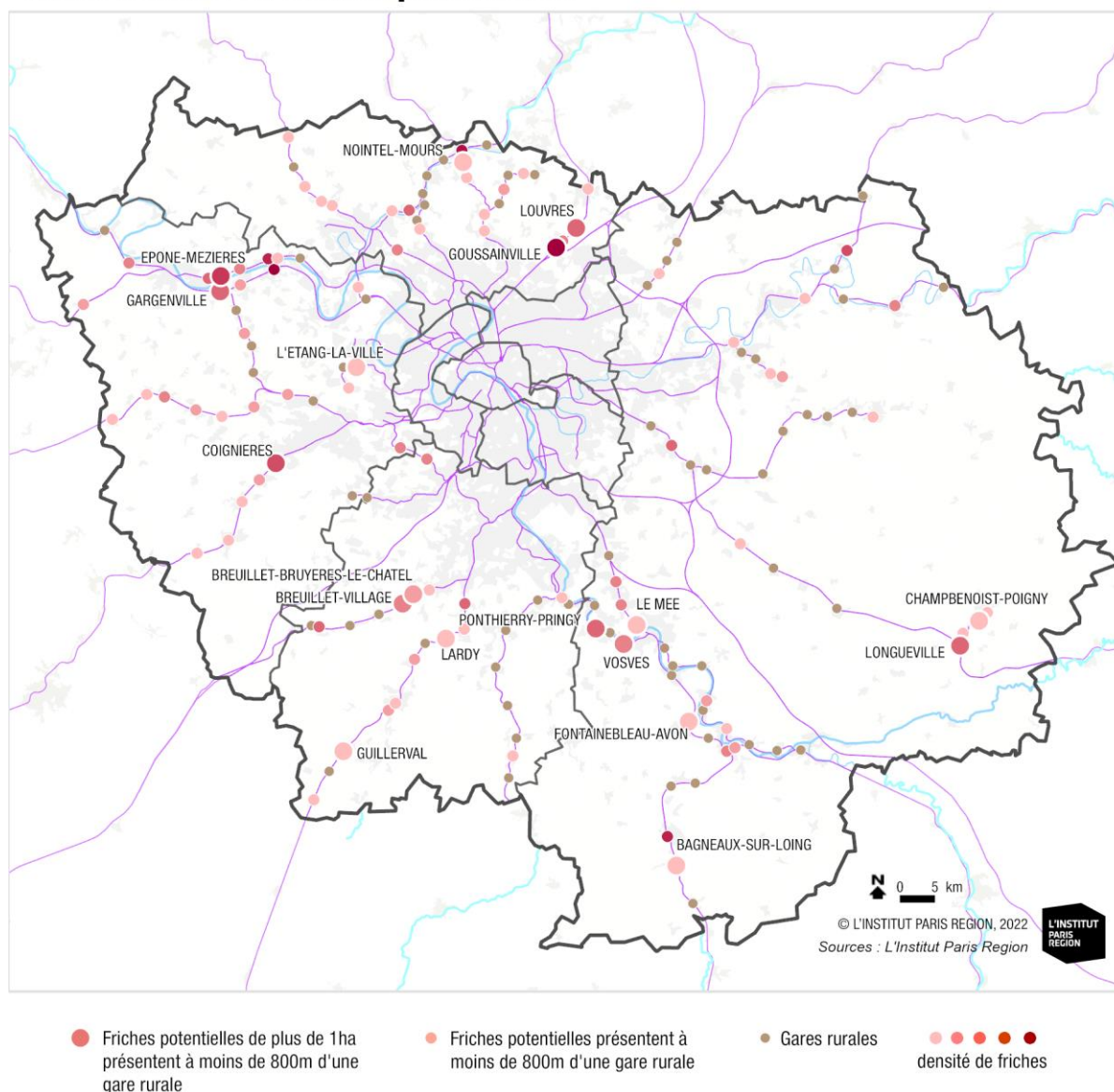


Equipements de proximité à 800 mètres de la gare



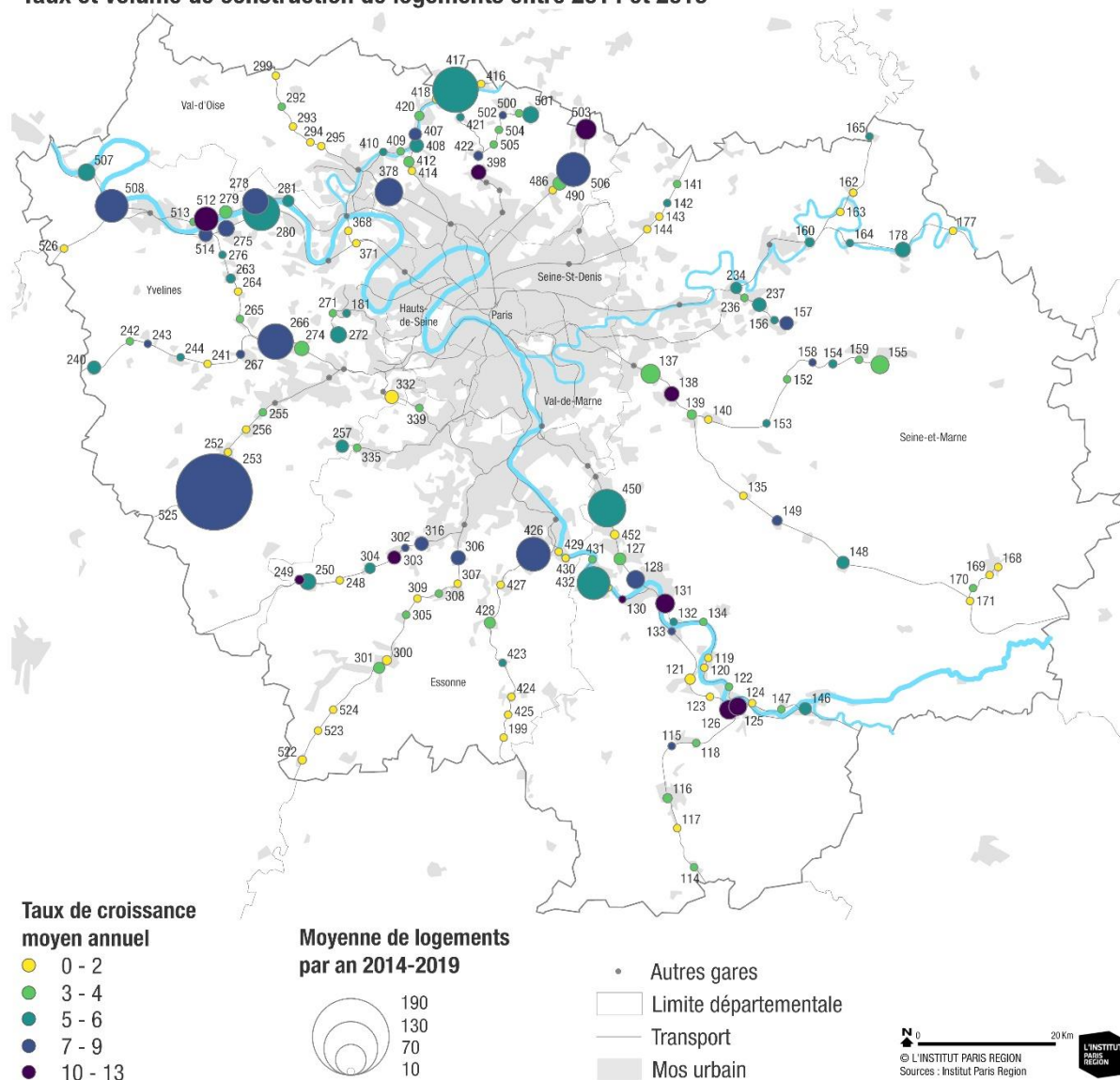
Les cartes relatives à la densité de population et d'équipements à 800 m font globalement ressortir les polarités principales de l'espace rural, notamment les pôles urbains de grande couronne. On note une corrélation assez forte entre le niveau d'équipements, commerces et services de proximité et de volume de population aggloméré dans ce périmètre de 800 m autour des gares.

Gares rurales et friches potentielles



L'existence de friches dans le périmètre du quartier de gare peut permettre de qualifier certaines opportunités foncières, sans présumer de la destination des sols qui en sera faite ou pas. Certaines gares présentent soit une densité importante en termes de nombre de friches, soit une superficie potentielle de plus de 1 ha, soit les deux. C'est notamment le cas des gares situées en vallée de la seine amont ou aval avec la présence d'un nombre de friches industrielles, incluant des sols pollués, dont un certain nombre de plus d'1 ha (Épône-Mézières, Gargenville, Vosves, Pontierry-Pringy), ou sur des gares-silo dont la vocation d'activités était prédominante (Bagneaux-sur-Loing, Longueville). Ces friches sont susceptibles d'appartenir à différents propriétaires fonciers, dont les propriétaires historiques autour de la gare (SNCF réseau, SNCF Fret).

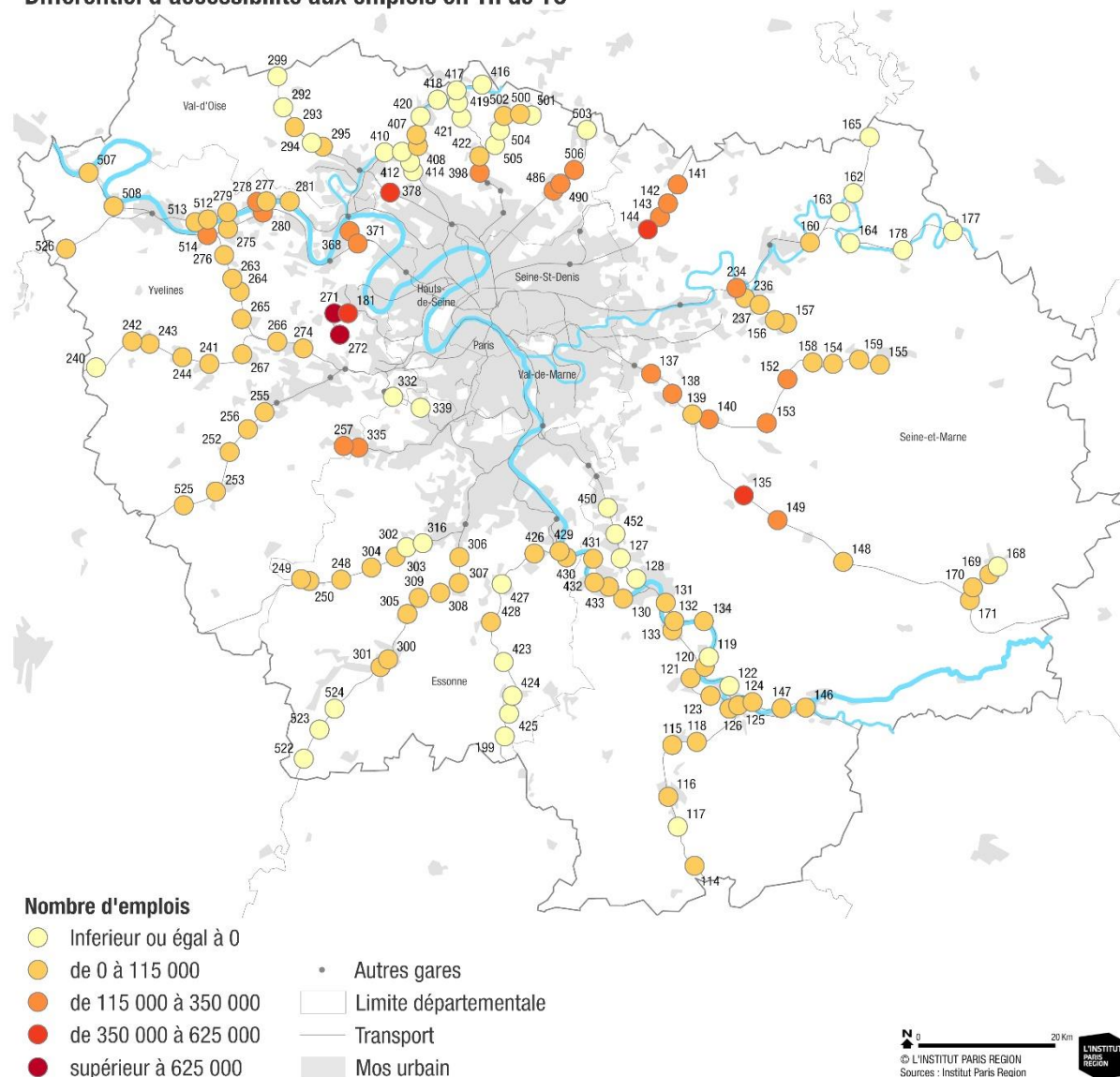
Taux et volume de construction de logements entre 2014 et 2019



On observe une évolution de la dynamique de construction de logements particulièrement importante pour certaines gares rurales qui cumulent une moyenne de construction de logements et un taux de croissance moyen annuel élevés eu égard à la taille existante de leur parc résidentiel : Rambouillet, Plaisir-Grignon, Mennecy, Rosny-sur-Seine, Gargenville et Louvres.

Gares bénéficiant d'amélioration d'accessibilité à l'horizon 2035 :

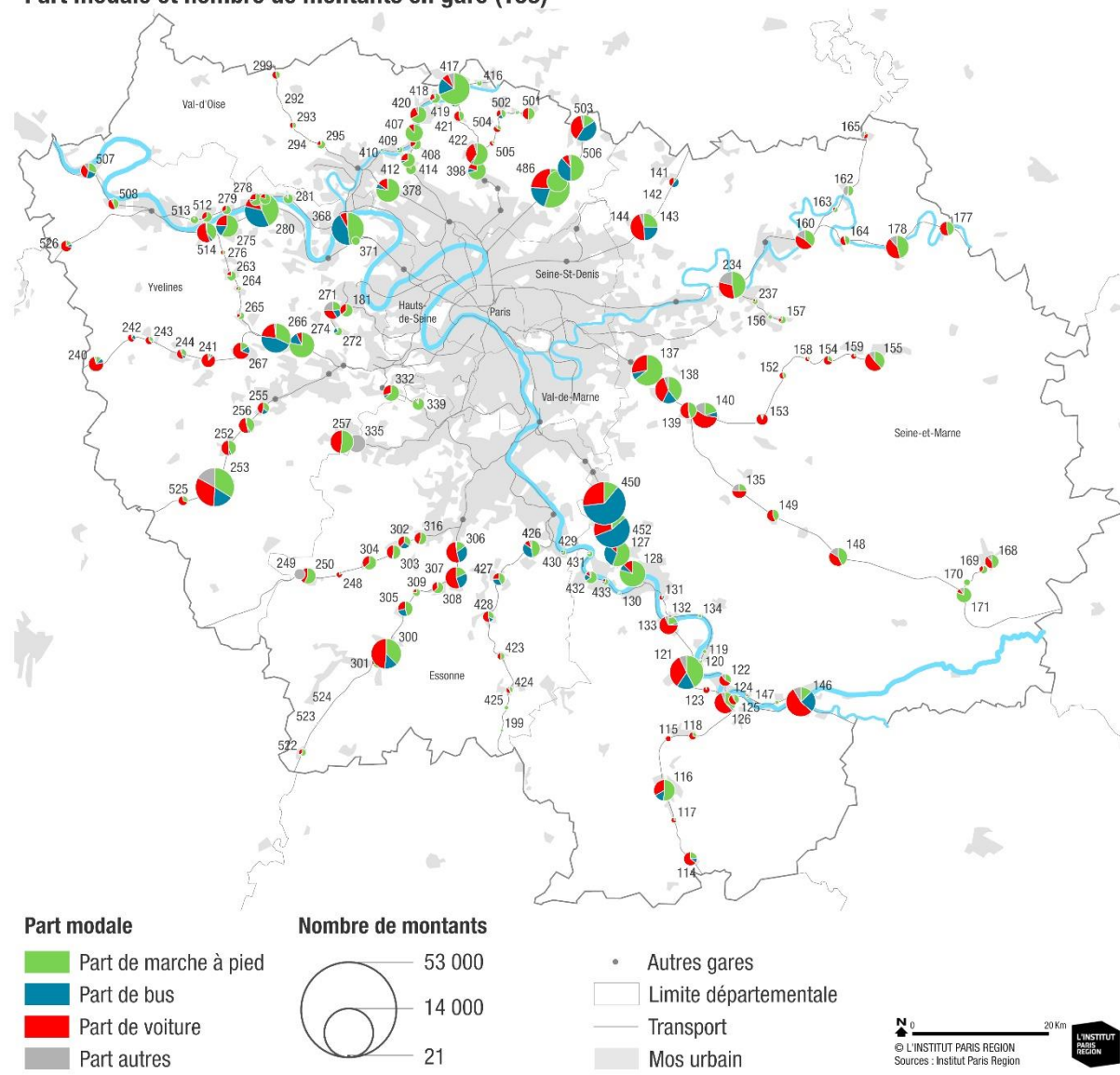
Différentiel d'accessibilité aux emplois en 1h de TC



L'arrivée du Grand Paris Express va améliorer fortement l'accessibilité des franciliens à leur Région, et notamment à ses pôles d'emploi. En proposant une offre de rocade performante, elle permettra à de nombreux voyageurs d'effectuer des trajets banlieue-banlieue sans avoir à repasser par Paris. Bien qu'implantées majoritairement en petite couronne, les nouvelles lignes du Grand Paris Express seront très bien connectées à l'ensemble des lignes radiales de Transilien et de RER, irriguant déjà l'ensemble de la Région. Ainsi, via le jeu des interconnexions, de nombreux territoires de grande couronne bénéficieront eux aussi de gains d'accessibilité aux emplois. Cet effet est particulièrement marqué pour les stations de RER et de Transilien les plus proches des futures stations du Grand Paris Express, par exemple : Saint-Nom-la-Bretèche-Forêt de Marly, Noisy-le-Roi (+625 000 emplois supplémentaires accessibles) ; L'Etang-la-ville, Pierrelaye, Mitry-Claye et Verneuil-l'Etang (entre 350 000 et 625 000 emplois supplémentaires accessibles¹³). Du fait de la forte amélioration de l'accessibilité depuis ces gares, une priorisation de l'action sur ces dernières pourrait être envisagée. L'analyse de l'amélioration de l'accessibilité aux emplois à l'échelle francilienne permet aussi de différencier les gares rurales entre elles, en considérant par exemple que 24 gares vont bénéficier d'un gain d'au moins 115 000 emplois supplémentaires accessibles en 2035.

¹³ En 2035 par rapport à la situation 2019, à volume d'emplois constants

Part modale et nombre de montants en gare (153)



La carte ci-dessus représente le nombre de montants journaliers dans chaque gare rurale (taille du cercle) ainsi que la répartition des différents modes de rabattement pour se rendre à la gare : marche à pied, bus, voiture ou autres (notamment RER et Transilien pour les gares en interconnexion). NB : ces cartes permettent de dégager certaines tendances, mais ne doivent pas être analysées gare par gare (quelques données semblent être sujettes à caution).

Globalement, les gares les plus fréquentées sont situées aux franges de l'agglomération, en lien avec la plus forte densité des territoires qu'elles desservent. Si le nombre de montants a ensuite tendance à décroître au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre, on voit tout de même ressortir sur la carte des pôles de densité secondaires pour lesquels la fréquentation reste importante (Les Mureaux, Rambouillet, Etampes, Fontainebleau, Montereau-Fault-Yonne, Meaux...).

En termes de mode de rabattement utilisé pour se rendre à la gare, la carte permet d'identifier des typologies assez différentes, fortement corrélées à la fréquentation globale de la gare. Les gares les plus fréquentées présentent les plus forts taux de rabattement en bus ou en mode TC lourd¹⁴ vers la

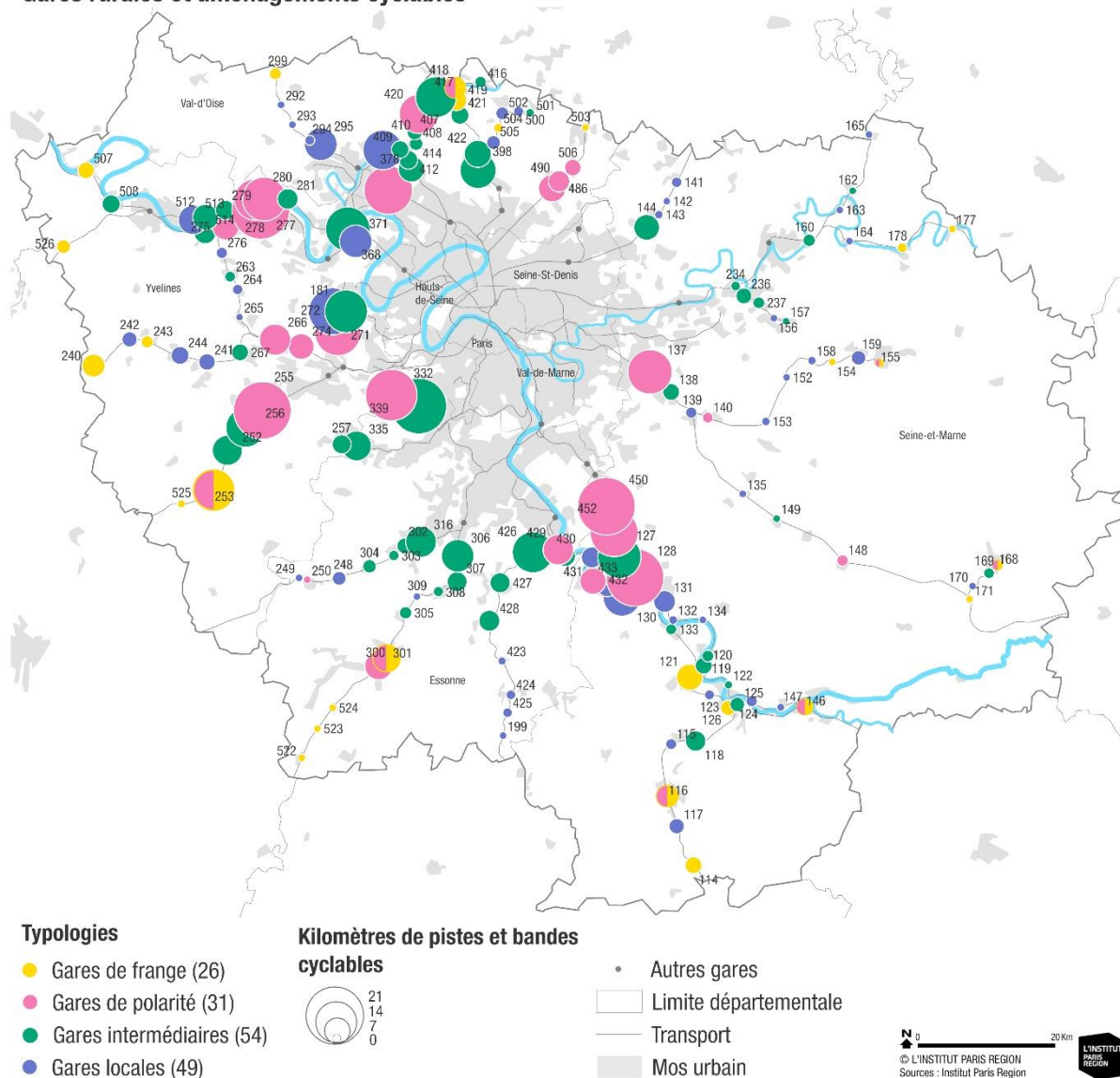
¹⁴ C'est notamment le cas sur certaines branches du RER ou du Transilien lorsqu'une correspondance est indispensable pour se rendre ensuite au centre de l'agglomération (exemple : Corbeil-Essonne), ou lorsqu'il existe une connexion avec le TER (exemple : Rambouillet).

gare, en lien avec leur inclusion dans des tissus plus denses, propices à la mise en œuvre de réseau de transport en commun de rabattement.

Sur les gares moins fréquentées, ce sont la marche à pied et la voiture qui prédominent très largement, avec un équilibre plus ou moins fort selon la configuration de la gare. Pour celles situées au cœur du tissu urbain, la part modale piéton est souvent prédominante, ou en équilibre avec la part de la voiture.

Pour les gares situées en frange ou à l'extérieur des tissus, c'est cette dernière qui est généralement prépondérante, notamment en cas d'existence de parcs-relais fortement dimensionnés (par exemple autour des gares de la ligne P sur la branche Coulommiers, à l'est de Tournan-en-Brie).

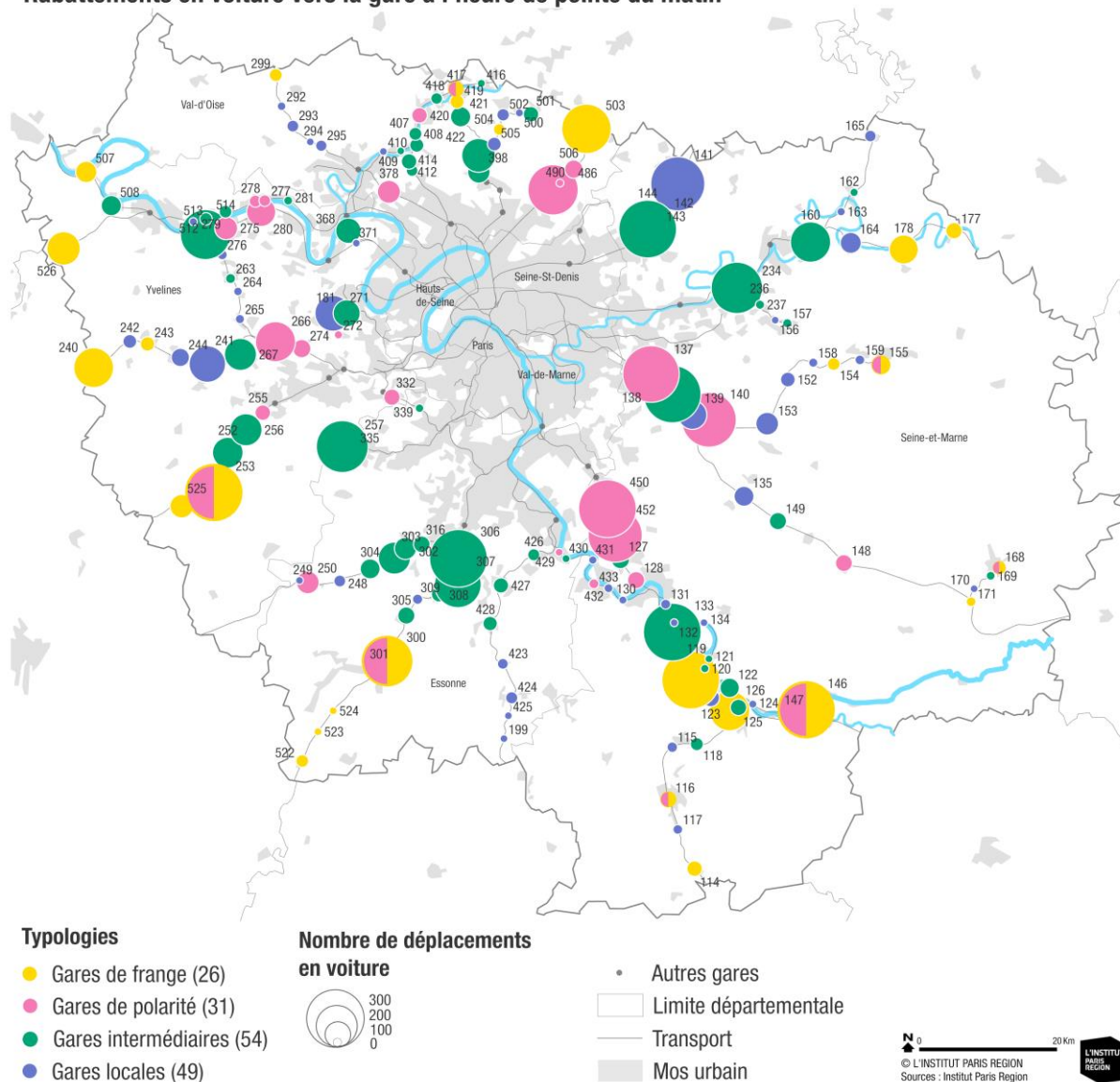
Gares rurales et aménagements cyclables



Cette carte représente le kilométrage d'aménagements cyclables existant dans un rayon de 3 km autour des gares (rayon pertinent pour un rabattement en vélo). De manière intuitive, elle met en exergue la plus grande présence d'aménagements cyclables sur les gares de polarité, généralement insérées dans les tissus les plus denses, et dans une moindre mesure sur les gares intermédiaires.

Elle fournit une première indication sur les gares pour lesquelles le déploiement d'un réseau de rabattement cyclable vers la gare pourrait être jugé prioritaire (gares intermédiaires et de polarité pour lesquelles le réseau est très peu développé : par exemple les trois gares de polarité situées au nord du RER D). Cette première revue sommaire devant bien sûr être nuancée par une analyse plus fine (répartition de la population, typologie des axes, relief, etc...).

Rabattements en voiture vers la gare à l'heure de pointe du matin



Cette cartographie représente le nombre de rabatants en voiture à l'heure de pointe du matin (8 h-9 h) vers les gares rurales. Globalement, les gares de frange et de polarité accueillent en moyenne le plus de rabatants en voiture, et dans une moindre mesure les gares intermédiaires. Sachant que ce nombre de rabatants est fortement corrélé aux capacités de stationnement présentes aux abords des gares, ainsi qu'à l'attractivité potentielle spécifique de certaines gares (bout de ligne ou terminus partiel).

On distingue d'autres configurations particulières des gares rurales :

- Effets particuliers de relief et/ou d'hydrographie éloignant la gare du village (de l'autre côté de la vallée, sur un talus au milieu d'une zone inondable : comme par exemple la gare de Maisse) ou créant une coupure forte au sein du village (gare en viaduc ou en remblai : Montigny-sur-Loing...).
- Localisation isolée entre deux ou trois villages (Belloy-Saint-Martin, Liancourt-Saint-Pierre...), position en centre-ville ou en frange du tissu urbain, parfois au milieu d'une zone d'activités (Montfort-L'Amaury-Méré...) ; gare silo (en activité PPRT, ICPE ou pas BDTPO).

3.2 Typologie des gares rurales

Effectuer un regroupement des gares par typologie permet de les réunir selon plusieurs profils types, en fonction de divers indicateurs, afin de constituer un socle de connaissances partagé sur l'état des lieux de l'existant. Cette analyse a pour objectif de réfléchir aux évolutions possibles et souhaitables du fonctionnement des gares à plus ou moins long terme et des possibilités d'actions en termes de politiques publiques. Les typologies généralement mises en place et utilisées par les opérateurs de transport s'appuient principalement sur un indicateur quantitatif, relatif au niveau de fréquentation des gares, ne croisant pas l'analyse avec d'autres indicateurs quantitatifs et qualitatifs : par exemple le nombre d'emplois ou de services accessibles depuis la gare, le potentiel de développement urbain ou la position de la gare par rapport au tissu urbain qu'elle dessert, les provenances ou destinations des flux. Sans viser l'exhaustivité, il s'agit de mobiliser prioritairement certains indicateurs d'analyse pour établir une typologie du fonctionnement territorial des gares rurales telles que définies par la méthodologie employée. Des effets de seuils peuvent interroger la position de telle ou telle gare dans la typologie principale et d'autres choix méthodologiques aboutiraient à un autre regroupement de gares.

Parmi les critères de distinction des gares entre-elles évoqués dans la partie précédente, on retient principalement que ce qui les différencie tient plus à des indicateurs de densité liés à la morphologie du site et à la constitution des tissus urbains autour de la gare. Dès lors, les indicateurs agrégés dans la méthode Node-Place¹⁵, actualisés en 2021, permettent de prendre en compte d'une part la dimension spatiale de la densité au niveau local (population, emplois, équipements...) et l'importance du nœud de transport (niveau de desserte, fréquentation, accessibilité) dans le système régional d'autre part. Considérant qu'au niveau régional le résultat de ce modèle a permis d'observer une articulation globalement cohérente entre développement des quartiers de gares et intensité du nœud de transport dans les rayons de 800 m et de 2 000 m, **l'intention pour la typologie des 153 gares rurales est moins de caractériser l'intensité du quartier avec la gare que de différencier le niveau de rayonnement de chacune des gares rurales entre elles en tenant compte des tissus urbains dans lesquels elles s'insèrent.**

Les indicateurs de densité du « PLACE » de la méthode Node-Place regroupent dans un périmètre de 800 m autour des gares :

- La population résidente
- Le nombre d'emplois
- L'estimation du nombre d'actifs résidents
- Les différentes surfaces bâties du MOS dans le buffer 800m (postes 6, 7, 8, 9)
- Le nombre d'équipements et commerces de proximité, intermédiaires et supérieurs
- Les parts modales VP/modes doux de rabattement en gare (marche, vélos)

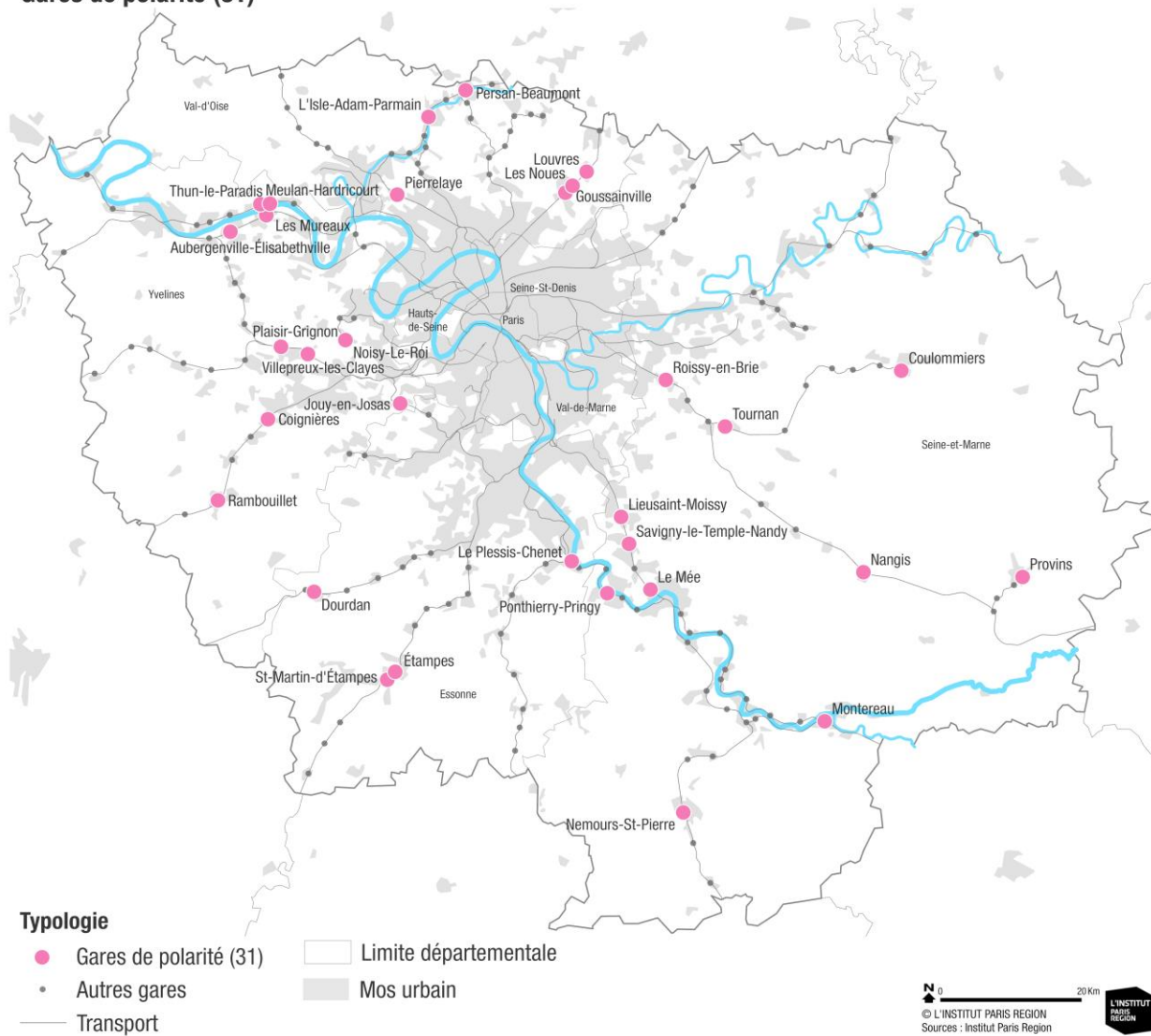
En croisant ces variables dans un indicateur unique normé, intitulé "Place", auquel on applique des seuils, on distingue une typologie de 3 familles de gares rurales par seuil de densité :



¹⁵ Voir "Articulation entre gares et quartiers de gare : la méthode node-place" Note rapide Territoires, n° 762, L'Institut Paris Region.

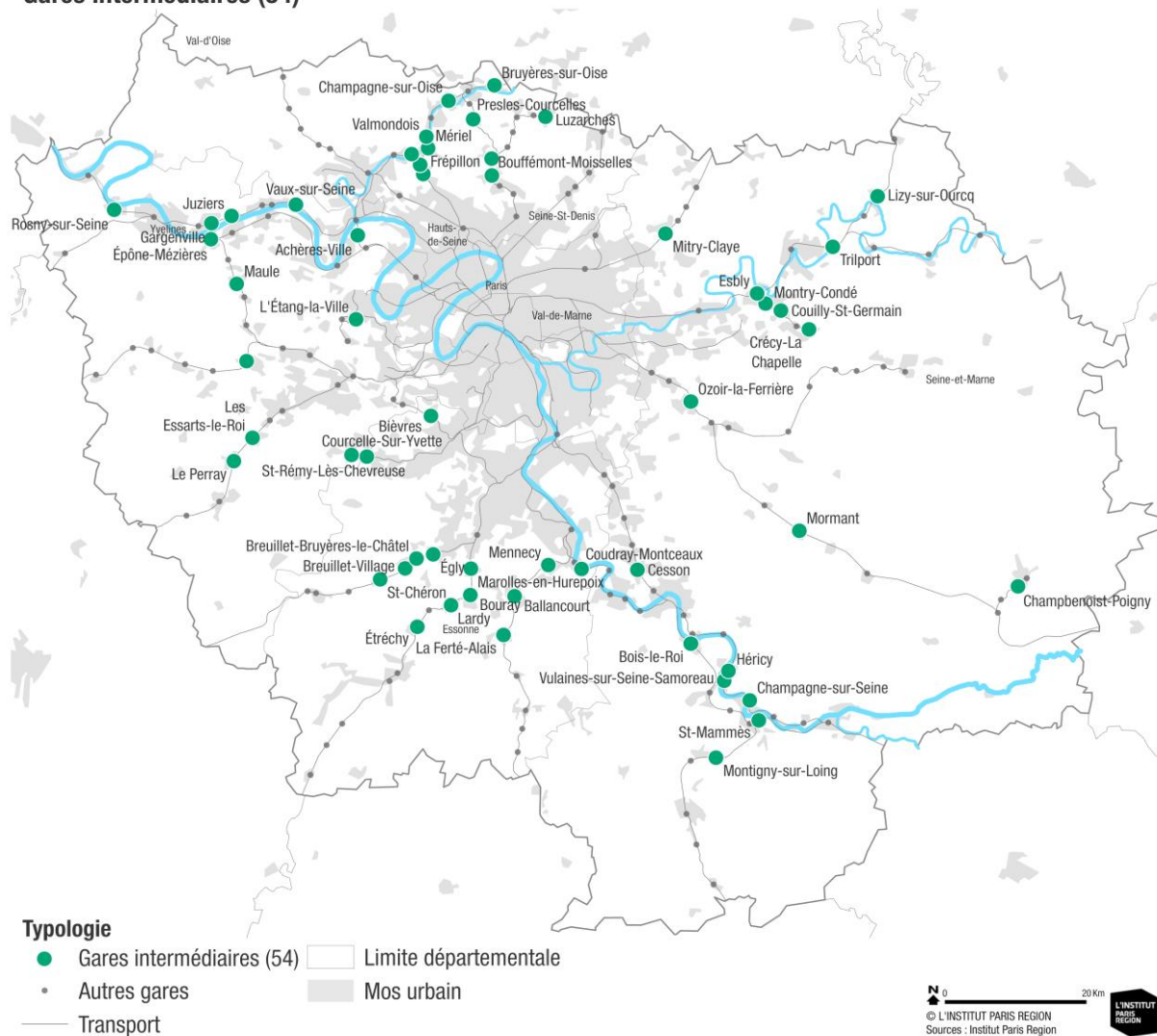
- Les gares de polarités : indicateur Place ≥ 0.40

Gares de polarité (31)



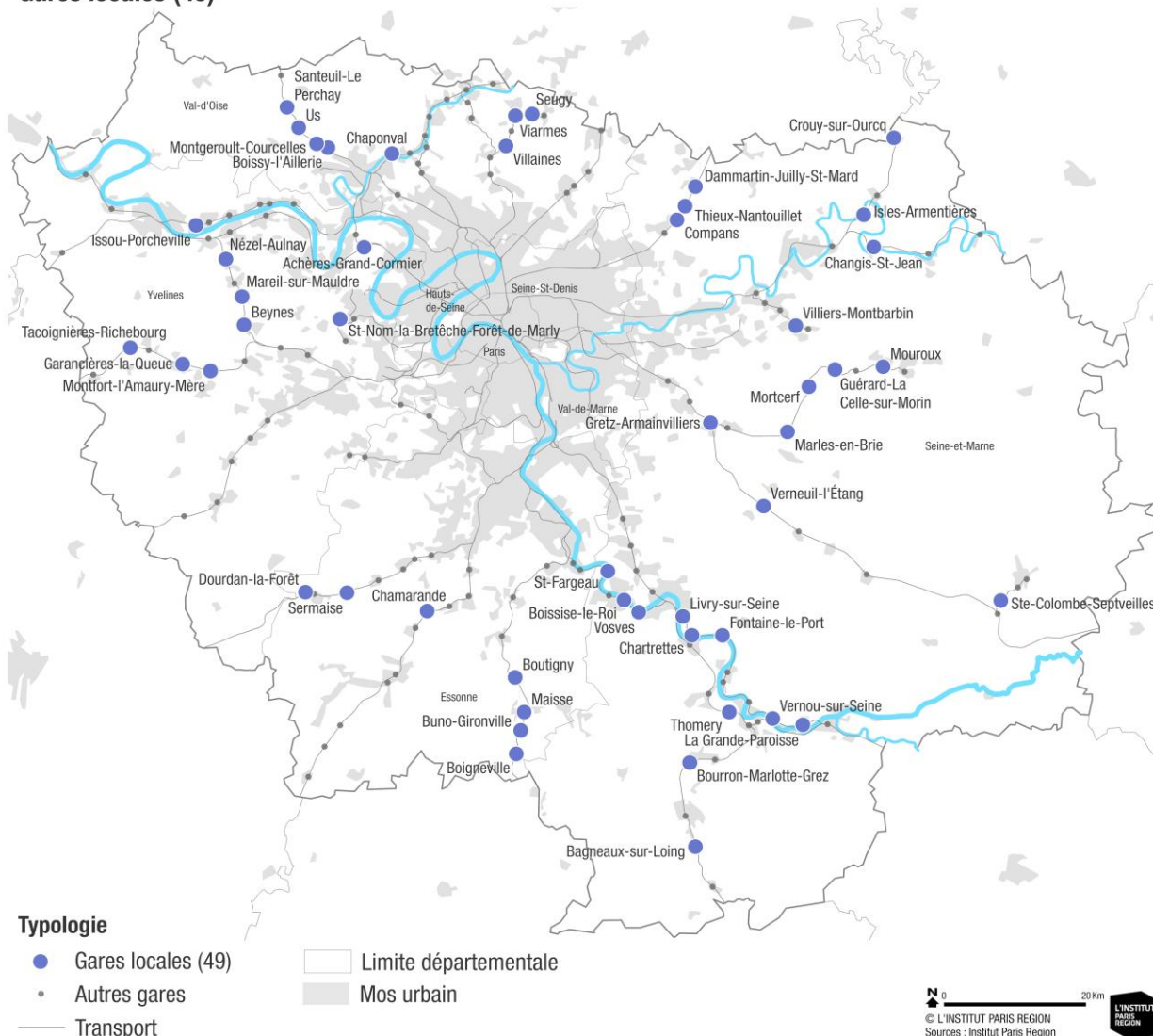
- Les gares intermédiaires : indicateur Place compris entre 0,20 et 0,39

Gares intermédiaires (54)



- Les gares locales : indicateur Place de 0 à 0.19

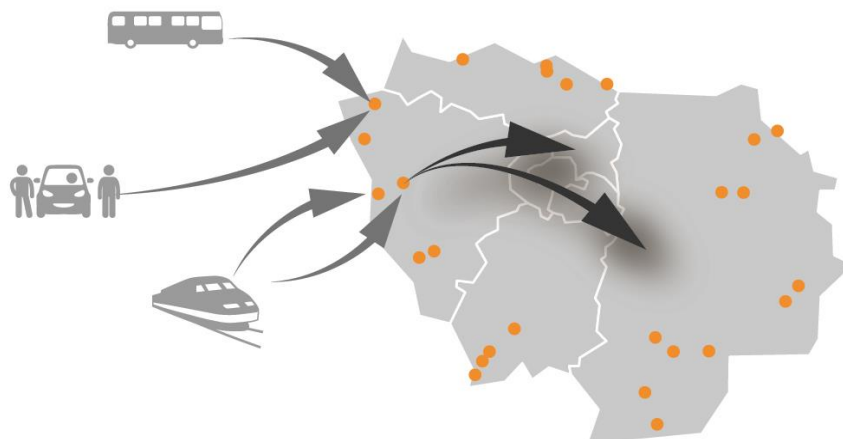
Gares locales (49)



Certaines gares sont plus spécifiques et doivent être appréhendées par d'autres indicateurs pour leurs caractéristiques particulières :

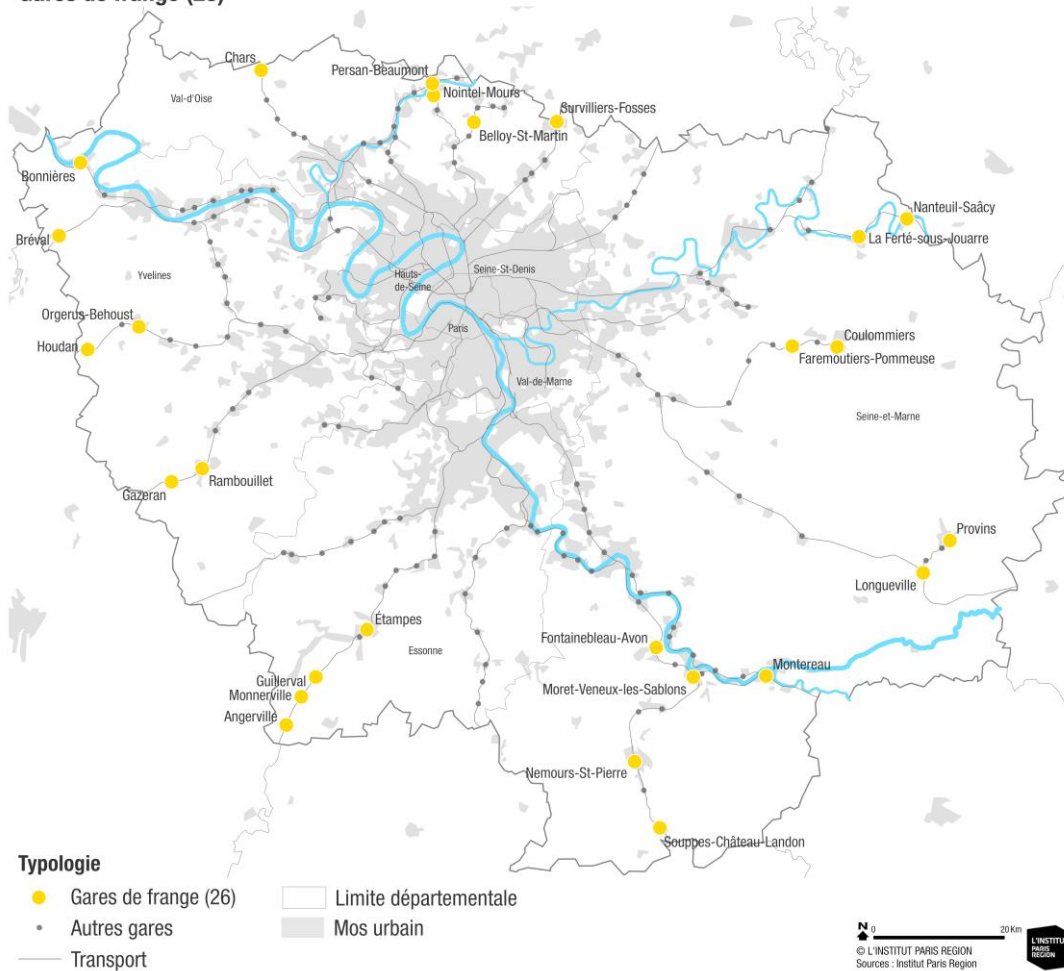
L'aire d'influence de l'Île-de-France s'étend au-delà des frontières administratives de la Région. Des territoires situés dans les départements voisins de l'Île-de-France bénéficient d'une forte attractivité résidentielle pour les habitants et les actifs franciliens, conduisant à des mouvements importants de navetteurs entre ces territoires et le cœur économique de la Région. Pour rejoindre leurs lieux de travail, ces navetteurs peuvent utiliser les gares les plus proches de chez eux, situées hors Île-de-France, mais peuvent aussi être amenés à utiliser les gares franciliennes implantées en limite de la région Île-de-France. Les gares de franges franciliennes sont attractives car elles sont situées dans la zone tarifaire du pass Navigo, bien plus avantageux que les tarifs proposés pour un départ depuis une gare située en dehors du périmètre du pass Navigo. Ces gares franciliennes implantées en limite de la région Île-de-France présentent donc des caractéristiques spécifiques liées à leur situation géographique.

Gares de frange



L'INSTITUT
PARIS
REGION

Gares de frange (26)

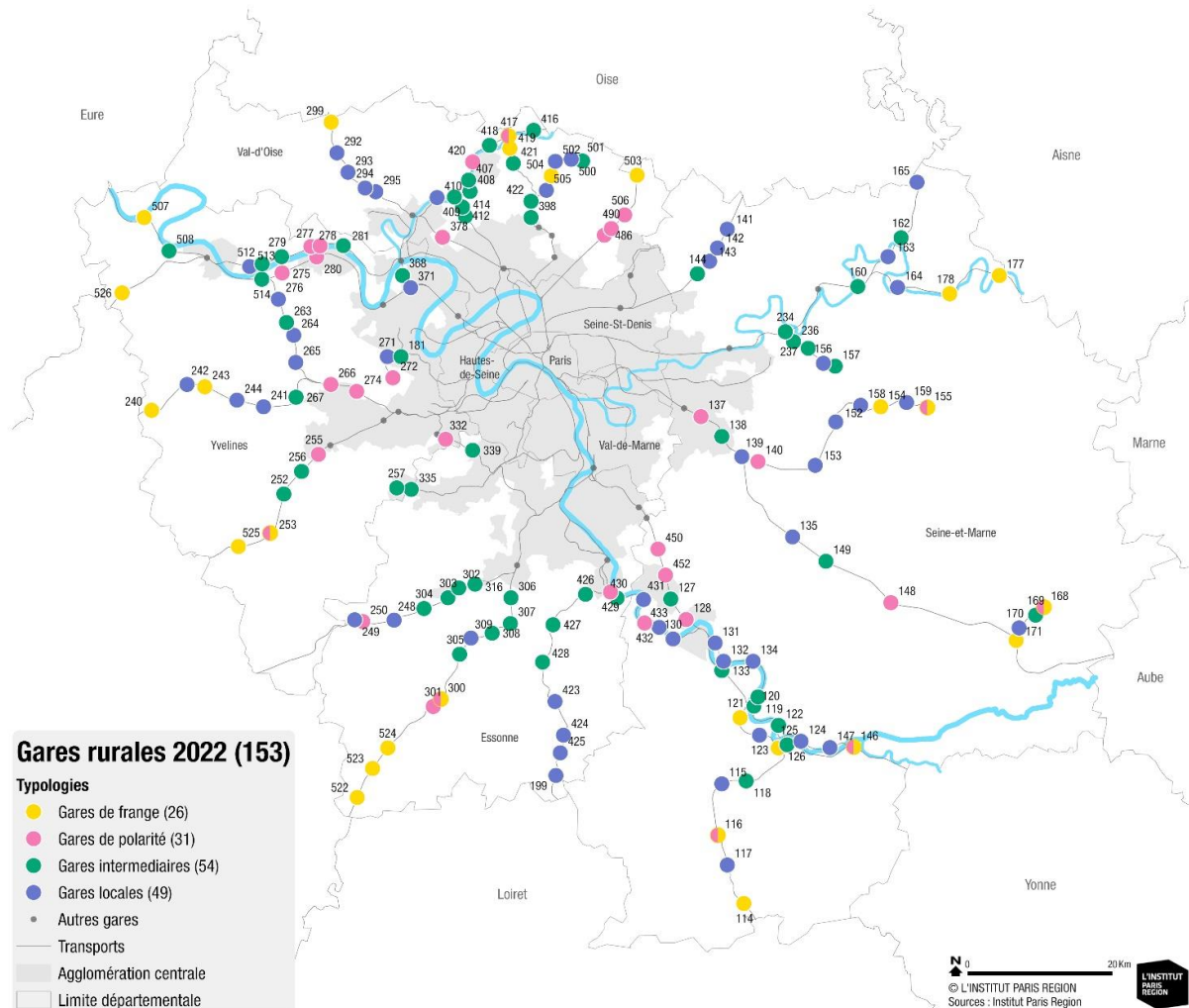


26 gares de franges de l'Île-de-France sont des gares rurales comportant au minimum 100 entrants non franciliens par jour. Ce seuil de 100 entrants non franciliens est à mettre au regard du nombre d'entrants totaux dans ces gares de franges. Elles comportent en moyenne 2 300 entrants par jour, mais avec une grande variation en fonction des gares. *NB : il existe des données insuffisamment renseignées concernant les origines-destinations.*

Les gares de franges franciliennes sont aussi des gares disposant soit de possibilités de stationnement gratuit soit d'un parking relais largement dimensionné, de l'ordre de 200 à 600 places (par exemple à Etampes, Rambouillet, Houdan, Nanteuil-Sâcy, Survilliers, Nointel-Mours, Persan-Beaumont et Souppes-Château-Landon). Le rôle de la fonction transport domine généralement les autres rôles que l'on pourrait intuitivement attribuer à ces gares (ouverture vers la campagne, pôle d'animation de l'espace rural).

7 gares de franges sont aussi des gares polarités de l'espace rural en raison de l'analyse précédente menée sur les densités des tissus urbains : Rambouillet, Etampes, Nemours-Saint-Pierre, Montereau, Provins, Coulommiers et Persan-Beaumont. Ces gares sont d'abord à considérer comme des polarités structurantes de l'espace rural francilien mais il est intéressant d'observer qu'elles répondent aussi aux conditions posées dans cette typologie pour les gares de franges franciliennes.

- On obtient ainsi la **typologie principale suivante des 153 gares rurales franciliennes** :



114 - Souppes-Château-Landon
115 - Bourron-Marlotte-Grez
116 - Nemours-St-Pierre
117 - Bagneux-sur-Loing
118 - Montigny-sur-Loing
119 - Héricy
120 - Vulaines-sur-Seine-Samoreau
121 - Fontainebleau-Avon
122 - Champagne-sur-Seine
123 - Thomery
124 - Vernou-sur-Seine
125 - St-Mammès
126 - Moret-Veneux-les-Sablons
127 - Cesson
128 - Le Mée
130 - Vosves
131 - Livry-sur-Seine
132 - Chartrettes
133 - Bois-le-Roi
134 - Fontaine-le-Port
135 - Verneuil-l'Étang
137 - Roissy-en-Brie
138 - Ozoir-la-Ferrière
139 - Gretz-Armainvilliers
140 - Tournan
141 - Dammartin-Juilly-St-Mard
142 - Thieux-Nantouillet
143 - Compans
144 - Mitry-Claye
146 - Montereau
147 - La Grande-Parioisse
148 - Nangis
149 - Mormant
152 - Mortcerf
153 - Marles-en-Brie
154 - Faremoutiers-Pommeuse
155 - Coulommiers
156 - Villiers-Montbarbin
157 - Crécy-La Chapelle
158 - Guérard-La Celle-sur-Morin
159 - Mouroux
160 - Trilport
162 - Lizy-sur-Ourcq
163 - Isles-Armentières
164 - Changis-St-Jean

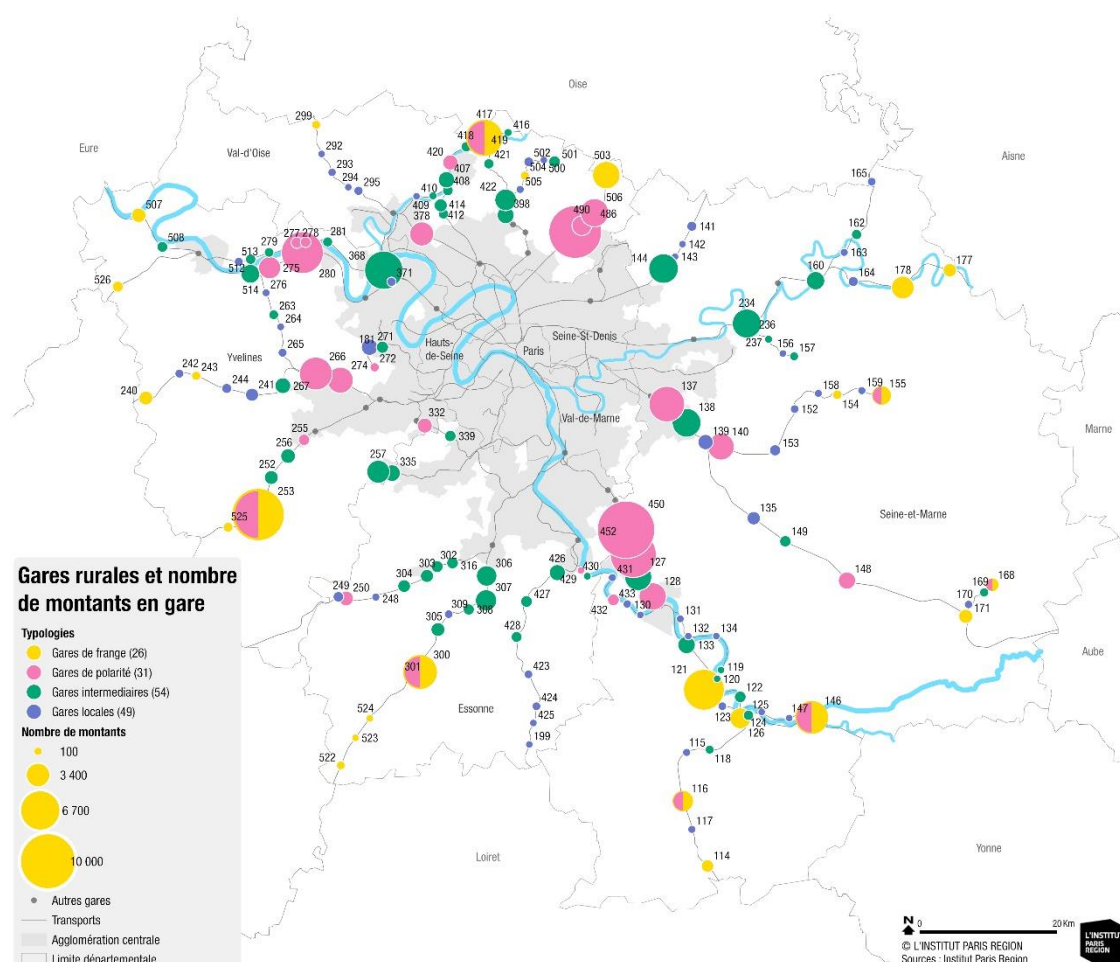
165 - Crouy-sur-Ourcq
168 - Provins
169 - Champbenoit-Poigny
170 - Ste-Colombe-Septveilles
171 - Longueville
177 - Nanteuil-Saâcy
178 - La Ferté-sous-Jouarre
181 - L'Étang-la-Ville
199 - Boigneville
234 - Esbly
236 - Montry-Condé
237 - Couilly-St-Germain
240 - Houdan
241 - Montfort-l'Amaury-Mère
242 - Tacoignières-Richebourg
243 - Orgères-Behoust
244 - Garancières-la-Queue
248 - Sermaise
249 - Dourdan-la-Forêt
250 - Dourdan
252 - Le Perray
253 - Rambouillet
255 - Coignières
256 - Les Essarts-le-Roi
257 - St-Rémy-Lès-Chevreuse
263 - Maule
264 - Mareil-sur-Mauldre
265 - Beynes
266 - Plaisir-Grignon
267 - Villiers-Neauphle-Pontchartrain
271 - St-Nom-la-Bretèche-Forêt
Marly
272 - Noisy-Le-Roi
274 - Villepreux-les-Clayes
275 - Aubergenville-Élisabethville
276 - Nézé-Aulnay
277 - Thun-le-Paradis
278 - Meulan-Hardricourt
279 - Juziers
280 - Les Mureaux
281 - Vaux-sur-Seine
292 - Santeuil-Le Perchay
293 - Us
294 - Montgeroult-Courcelles
295 - Boissy-l'Aillerie

299 - Chars
300 - Étampes
301 - St-Martin-d'Étampes
302 - Breuillet-Bruyères-le-Châtel
303 - Breuillet-Village
304 - St-Chéron
305 - Étréchy
306 - Marolles-en-Hurepoix
307 - Bouray
308 - Lardy
309 - Chamarande
316 - Egly
332 - Jouy-en-Josas
335 - Courcelle-Sur-Yvette
339 - Bièvres
368 - Achères-Ville
371 - Achères-Grand-Cormier
378 - Pierrelaye
398 - Bouffémont-Moisselles
407 - Valmondois
408 - Mériel
409 - Auvers-sur-Oise
410 - Chaponval
412 - Méry-Sur-Oise
414 - Frépillon
416 - Bruyères-sur-Oise
417 - Persan-Beaumont
418 - Champagne-sur-Oise
419 - Nointel-Mours
420 - L'Isle-Adam-Parmain
421 - Presles-Courcelles
422 - Montsoult-Maffliers
423 - Boutigny
424 - Maisse
425 - Buno-Gironville
426 - Mennecy
427 - Ballancourt
428 - La Ferté-Alais
429 - Le Plessis-Chenet
430 - Coudray-Montceaux
431 - St-Fargeau
432 - Ponthierry-Pringy
433 - Boissise-le-Roi
450 - Lieusaint-Moissy
452 - Savigny-le-Temple-Nandy

486 - Goussainville
490 - Les Noues
500 - Seugy
501 - Luzarches
502 - Viarmes
503 - Survilliers-Fosses
504 - Belloy-St-Martin
505 - Villaines
506 - Louvres
507 - Bonnières
508 - Rosny-sur-Seine
512 - Gargenville
513 - Issou-Porcheville
514 - Epône-Mézières
522 - Angerville
523 - Monnerville
524 - Guillerval
525 - Gazeran
526 - Bréval

3.3 Nuancer la typologie par une approche spatiale et les caractéristiques propres à la fonction transport

Au global et de manière intuitive, on observe une **corrélation assez forte entre la caractérisation de l'intensité du « Place » et le nombre de montants journaliers en gare**, dans la mesure où le nombre d'habitants autour de la gare détermine en grande partie le trafic (et ce d'autant plus que la gare présente une attraction limitée, locale).



	Gare de frange	Gare de Polarité	Gare intermédiaire	Gare locale
Montants jour	2 300	3 700	1 400	360
Part rabatmt Marche (HPM)	38%	44%	46%	37%
Part rabatmt Bus (HPM)	15%	24%	13%	7%
Part rabatmt Voiture (HPM)	39%	27%	35%	44%
Part rabatmt Autre (HPM)	7%	4%	7%	11%

Ainsi, la fréquentation moyenne journalière d'une gare de polarité est de 3 700 montants, contre respectivement 1 400 et 360 pour les gares intermédiaires et locales. Par ailleurs, si la part modale de marche à pied reste constante, on voit que la part modale de rabattement bus décroît avec l'intensité du Node (ce sont les territoires les plus denses qui bénéficient généralement de la meilleure desserte bus), tandis que la part de rabattement en voiture augmente.

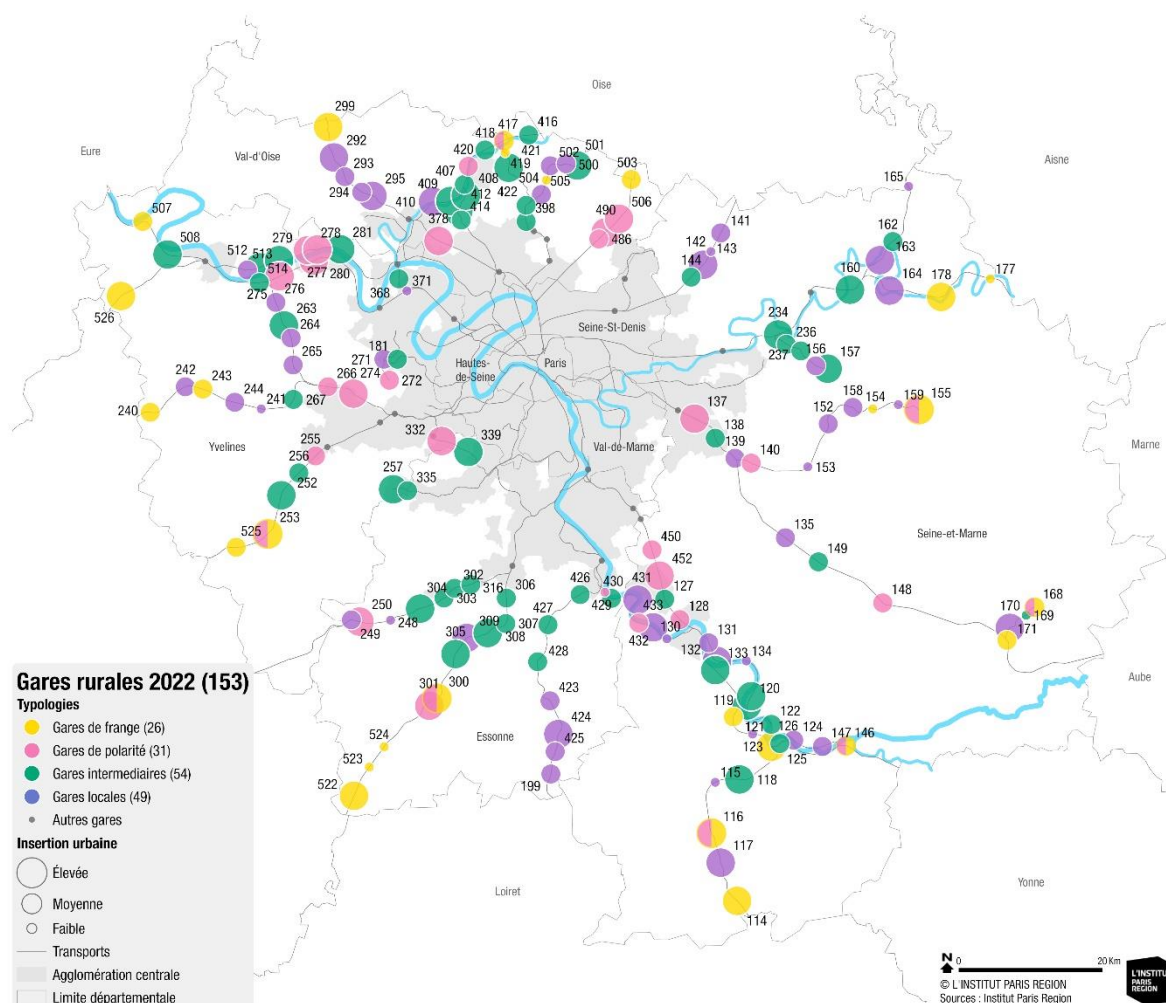
Toutefois, des caractéristiques spécifiques à certaines gares impliquent une décorrélation importante entre le « Place » et le nombre de montants, notamment dans les cas suivants :

- « Place » intense avec peu de montants, lié à la prépondérance de fonciers dédiés à l'activité plutôt qu'à l'habitat. La faible densité d'habitants implique un trafic limité. *Exemple : Le Plessis-Chenet (Place 800 m : 0,48 ; Nombre de montants jour : 78)*
- Existence d'une ligne structurante de rabattement vers la gare ferroviaire. Le nombre de montants est alors tiré vers le haut en lien avec une aire d'attraction de la gare dépassant largement le kilomètre. *Exemple : Lieusaint-Moissy, connectée au Tzen 1 (Place 800 m : 0,47 ; Nombre de montants jour : 10 800, et 62% de rabattement en bus à l'heure de pointe du matin).*
- Effet de répartition des montants entre deux gares très proches. Malgré des « Place » intenses, les trafics sont alors modestes. *Exemple : gares de Thun-le-Paradis et Meulan-Hardricourt distantes de 1,2 km (Place 800 m : 0,69 et 0,73 ; Montants jour : 700 et 900).*
- Forte attractivité d'une gare en tant que terminus partiel, mieux desservie que les gares en aval. *Exemple : gare de Goussainville, où la fréquence est deux fois plus élevée qu'à la gare suivante des Noues (Place 800 m respectifs de 0,66 et 0,7, mais 9 000 et 2 500 montants journaliers).*

Au-delà de la typologie principale, il est intéressant de tenir compte d'une approche spatiale des gares relative à leur position locale. Leur insertion urbaine par rapport aux tissus urbains qu'elles desservent et leur position dans le réseau régional (gares RER/TER terminus de lignes, terminus régional, avant une fourche, traversée...) déterminent un certain niveau d'importance, de flux et d'effets de ruptures potentiels. Ces éléments vont eux-mêmes jouer un rôle pour les comportements des usagers, leur relation à la gare, et la fréquentation en elle-même des gares.

Position de la gare dans le tissu urbain

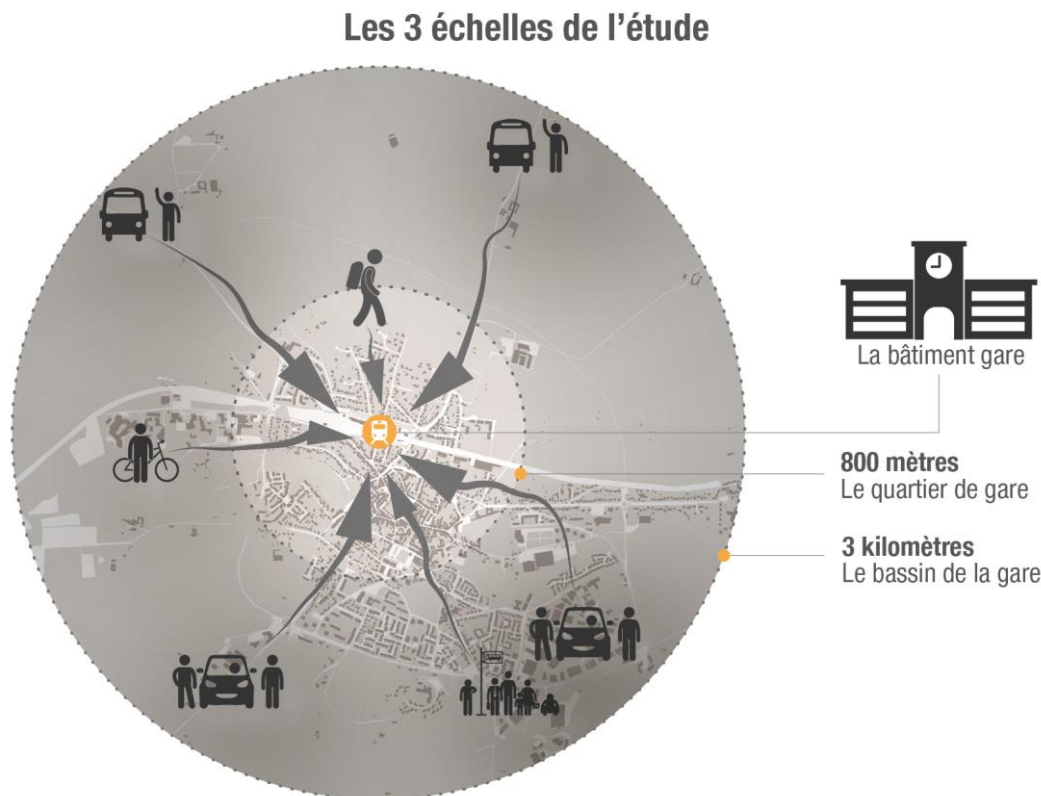




En matière d'insertion urbaine, on note que les gares de polarités et les gares intermédiaires bénéficient globalement d'une insertion urbaine moyenne ou élevée, c'est à dire situées soit en frange du tissu ou entre deux bourgs, soit directement dans le tissu urbain voire en centre-ville. Les gares locales et les gares de franges sont plus concernées par les cas de déconnexion de la gare avec les tissus urbains, ce qui leur confère une configuration particulière dont il faut tenir compte.

4. Acteurs et échelles de fonctionnement des gares rurales : qui intervient où ?

4.1 Les 3 échelles d'observation



- **Echelle du bâtiment et des infrastructures de la gare**

Au niveau de la gare elle-même, on repère un ensemble d'objets plus ou moins récurrents : quais, bâtiment voyageur en activité ou non, abris d'attente, passerelles internes, mobilier urbain, parking vélo, hubs pour livraisons colis, bornes de validation, distributeurs de gel hydro alcoolique etc..). Ces objets participent généralement au niveau de service mais peuvent aussi continuer des ruptures dans les parcours et continuités piétonnes ou cyclables.

- **Echelle du quartier de gare rurale, les abords de la gare**

La notion de quartier de gare elle-même renvoie à différents périmètres (300 m, 500 m, 800 m, 1 km, 2 km voire +) en fonction des contextes, de l'échelle fonctionnelle et des types de tissus urbains dans lesquels les gares s'insèrent. Considérant qu'un périmètre de centre-bourg historique d'une communale rurale fait environ 500 m, il est proposé de retenir le seuil de 800 m comme distance autour de la gare qui peut correspondre aux différentes fonctions ou points d'intérêt que l'on peut atteindre à pied depuis la gare : le premier sentier de randonnée, le point d'intérêt culturel, musée, grand équipement ou autre. Et inversement une distance de marche raisonnable vers la gare pour prendre le train. On y trouve des objets récurrents tels que des parcs de stationnement, une gare routière, différents franchissements ou accès...). On peut rappeler par ailleurs que la distance retenue comme périmètre fonctionnel dans les études de pôles autour des gares est de 300 m.

- **Echelle du bassin de la gare**

L'échelle plus large permet d'observer et de prendre en compte les pratiques de mobilités, notamment les parts modales de rabattement. Le rabattement en vélo sera observé de 500 m à 3 000 m autour des gares. Si l'aire de rabattement en voiture reste variable selon les gares, la plupart des trajets sont courts et durent généralement moins de 15 min.

4.2 Complexité et fragmentation des acteurs institutionnels

On distingue une certaine complexité des acteurs et une myriade d'opérateurs qui interviennent dans et aux abords des gares.

Les acteurs traditionnels du monde des transports :

- Autorité Organisatrice des Mobilités : Île-de-France Mobilité, qui définit l'offre de transport
- Gestionnaire des bâtiments voyageurs : SNCF Gares et Connexions
- Propriétaire/gestionnaire du réseau de voies : SNCF Réseau
- Propriétaire/gestionnaire des trains voyageurs : SNCF Voyageurs
- Propriétaire du patrimoine : SNCF Fret
- Gestionnaire et valorisation du patrimoine : SNCF Immo
- Exploitants des services ferroviaires : SNCF Transilien et RATP, Geodis & Keolis
- Exploitants des réseaux de bus urbains et interurbains, par bassin.
- Gestionnaires de parkings relais labellisés par IDFM ou non labellisés (par exemple Effia gère 16 des 51 parcs relais labellisés dans les gares SNCF franciliennes¹⁶).

Les différents échelons de collectivités territoriales :

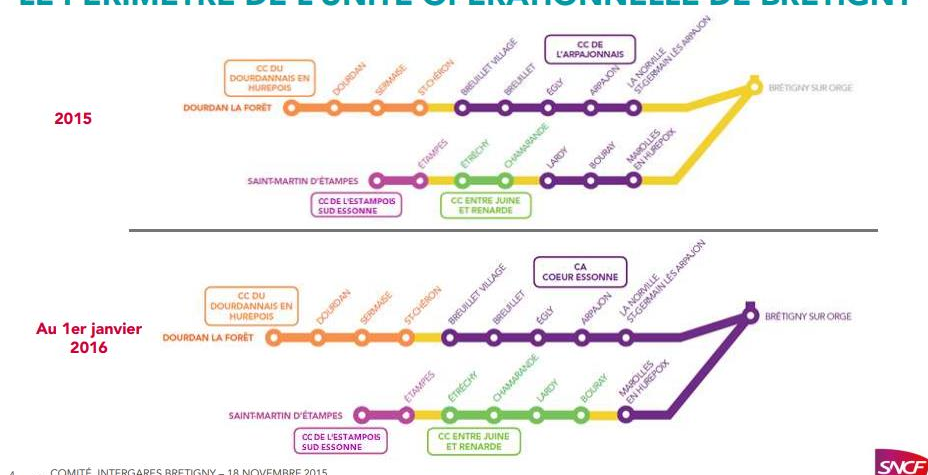
- Etat
- Région
- Départements
- EPCI
- Communes

Les cadres d'échange, et parfois de coordination, entre acteurs :

- les comités de pôles, instaurés par le PDUIF de 2000 autour d'une centaine de gares franciliennes, concernaient essentiellement les gares urbaines ; depuis 2015, la Société du Grand Paris et Île-de-France Mobilités ont également initié la constitution des comités de pôles autour des 68 gares du Grand Paris. Pilotés par des acteurs et élus locaux, des techniciens et des partenaires institutionnels, ils conçoivent notamment l'aménagement de l'espace public autour des futures stations.
- en revanche, les « comités intergares » ou « comités de lignes » ou encore « comités territoriaux », eux aussi instaurés en premier lieu par le PDUIF de 2000 sous le nom de « comités d'axes », concernent également les gares rurales, à l'échelle non pas de lignes complètes mais de « portions de ligne » ou « unités opérationnelles », comme celle de Melun qui regroupe toutes les gares de la ligne R situées « en amont » de Melun, ou celle de Brétigny qui regroupe toutes les gares du RER C situées « en amont » de Brétigny-sur-Orge.

¹⁶ Source : <https://www.transilien.com/fr/page-deplacements/parcs-relais>

LE PÉRIMÈTRE DE L'UNITÉ OPÉRATIONNELLE DE BRETAGNE



« Les comités de ligne RATP et SNCF sont animés par Île-de-France Mobilités et se réunissent dans la mesure du possible au moins une fois tous les 18 mois. Un comité de ligne est composé d'un élu du conseil d'Île-de-France Mobilités qui en assure la présidence, de représentants des associations d'usagers et de consommateurs membres du Comité des partenaires du transport public, des représentants des autres collèges constituant ce comité, des associations ou groupements d'associations à l'échelle locale, régionale et nationale, des maires des communes disposant d'une gare sur la ligne ou dans le secteur, des intercommunalités qui ont la compétence transport traversées par la ligne, des conseils généraux des départements desservis, des représentants des services d'Île-de-France Mobilités, de la RATP ou de la SNCF et d'un représentant du gestionnaire d'infrastructure. Ces comités de ligne en Île-de-France ont un double rôle : un rôle d'information et de dialogue quant aux évolutions de l'offre de transport et aux interventions sur le réseau [projets d'investissement pour l'aménagement de la gare et autour de celle-ci, le niveau des services en gare, le suivi de la réalisation des objectifs de mise en accessibilité, le suivi de la ponctualité et le respect des correspondances avec les autres services, les projets relatifs à l'amélioration de l'intermodalité, la qualité de l'information aux voyageurs, notamment en situation dégradée] ; un rôle d'arène permettant aux représentants d'usagers et aux divers acteurs publics de se rencontrer et de débattre sur les propositions formulées. Ces comités de ligne se cantonnent à la seule question du transport par le prisme de l'offre et des services. »¹⁷.

L'article dont est tirée cette présentation des comités de ligne souligne plus largement les limites de l'action de ces instruments (« Aucun de ces dispositifs ou instruments d'action publique existants - comités de ligne, comités de pôle du PDU - ne concerne l'articulation urbanisme-transport »¹⁸) et rappelle l'explication donnée à ces limites par un rapport d'évaluation de 2010 :

- « Premièrement, une difficulté à arriver à un compromis compte-tenu de l'éclatement de la maîtrise d'ouvrage en Île-de-France (souvent plusieurs communes, département, STIF, SNCF, RATP, intercommunalités, etc.) parfois jusqu'à une quinzaine de partenaires qui devaient se mettre d'accord sur des enjeux régionaux.
- Deuxièmement, une limite dans le passage entre la phase d'étude et la phase opérationnelle pour certaines collectivités ne disposant pas de l'assise technique et financière.

¹⁷ Matthieu Schorung, « L'aménagement des gares du Grand Paris Express face à la gouvernance complexe de la région-capitale. L'instrument du comité de pôle comme réponse pour une meilleure coordination des acteurs ? », in L'Espace politique, n°42, 2020 (<https://journals.openedition.org/espacepolitique/9214>).

¹⁸ Ibid.

- Troisièmement, une difficulté à boucler les financements entre l'État, la Région, le STIF pour financer les études de comités de pôle [...] »

4.3 Acteurs informels et locaux

- Parmi les acteurs plus informels, on trouve les associations d'usagers de lignes : l'Association des Usagers des Transports (FNAUT), l'association des usagers de la ligne Paris-Meaux-Crécy, association porte-parole des usagers de la branche sud du RER B (Paris / Saint-Rémy-lès-Chevreuse...
- Des porteurs de projets, associations ou entrepreneurs gérants d'espaces dans ou à proximité de la gare, par exemple « Le local » de Montigny-sur-Loing, une conciergerie multi-services connectée en gare, à la fois espace de coworking et de collecte de paniers de légumes ou encore « Les Ciboulettes » à Chelles-Gournay, un éco-lieu dédié aux pratiques écologiques de cuisine, de bricolage, de jardinerie et de cours de yoga.
- Des loueurs de voitures, de vélos, des commerçants, des enseignes de restauration etc...

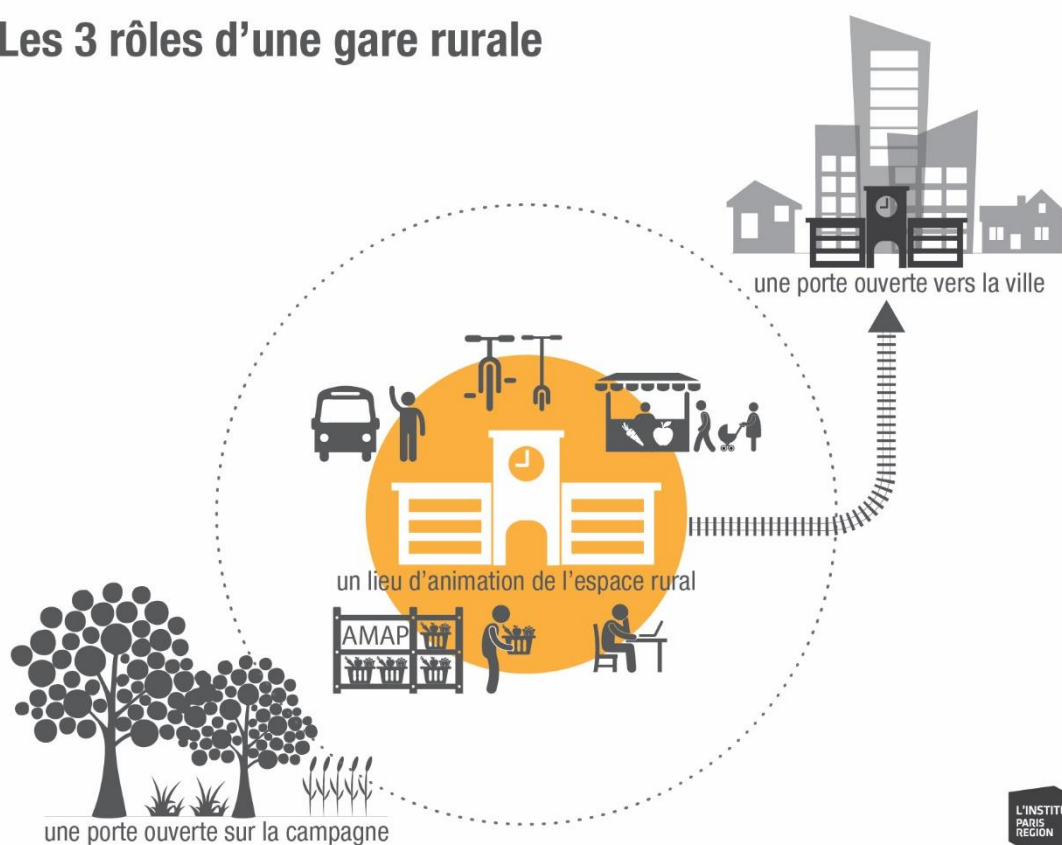
5. Les différents rôles susceptibles d'être joués par les gares rurales

- Le principal rôle d'une gare rurale, surtout dans une région très métropolisée comme l'Île-de-France, est le plus souvent celui de « **porte ouverte sur la ville** » pour les personnes habitant les communes rurales plus ou moins éloignées de la gare et qui se rendent quotidiennement en ville pour travailler ou étudier. Ce rôle a donc été structurant dans les approches qui ont mené à la typologie des gares rurales.

Mais les gares rurales sont susceptibles de jouer également, avec des intensités variables, deux autres rôles importants :

- le rôle de « **porte ouverte sur la campagne** », pour les personnes habitant principalement le cœur de l'agglomération parisienne et souhaitant se rendre, non pas quotidiennement mais plus occasionnellement, « à la campagne », pour se détendre, se ressourcer, se dépayser...
- le rôle de « **pôle d'animation de l'espace rural** », qui mérite sans doute d'être réinterrogé dans le cadre de la révision du Sdrif, notamment parce que ce rôle pose la question de l'articulation entre les gares rurales et les centres de villes petites et moyennes, des bourgs et villages.

Les 3 rôles d'une gare rurale



L'objectif de l'identification et de description de ces trois rôles est notamment de pouvoir plus facilement, dans la suite du présent rapport :

- affiner ponctuellement la typologie des gares rurales en les qualifiant au regard de l'importance relative, constatée ou souhaitable, des trois rôles : par exemple, une gare peut ne jouer aujourd'hui qu'un rôle de « porte ouverte sur la ville » et pourtant présenter un intérêt majeur à développer un rôle de « porte ouverte sur la campagne » ;
- montrer comment chaque rôle peut s'envisager de façon différente selon la position de la gare par rapport aux tissus urbains environnants (« déconnectée », « en lisière » ou « insérée ») et, dans tous les cas, doit s'analyser conjointement aux trois échelles de fonctionnement de la gare (les « infrastructures » de la gare, ses « abords » et son « bassin ») ;
- identifier les principales frictions susceptibles d'exister entre ces trois rôles.

5.1. Une « porte ouverte sur la ville » pour les ruraux

Le premier rôle des gares rurales est celui d'interface campagne-ville traversée au quotidien par des travailleurs et étudiants, résidant dans des communes rurales plus ou moins éloignées de la gare et se rendant en ville.

Pour ces usagers, le passage en gare peut permettre de faire quelques courses, d'accéder à des services, de s'informer, de travailler, de se détendre en attendant son train ou avant de regagner son domicile.

Les bouleversements les plus importants que le système ferroviaire a connu au cours des dernières années ont en grande partie concerné ces « services en gare » : automatisation puis dématérialisation de la délivrance des titres de transport, développement de la télé-information et de la télé-protection des voyageurs, automatisation de la vente de produits divers, réduction du nombre et du temps de présence en gare des agents, disparition quasi-complète des « buffets de gare ».

De nouveaux services en gare sont ainsi proposés aujourd'hui par SNCF Gares et Connexions dans des gares franciliennes :

- Les *Espaces Lounge* : espaces d'attente.
- Le *Work & Station* : espaces de travail micro-workings situés dans le bâtiment voyageur, accessibles et gratuits avec Wifi et des espaces de co-working pour des temps de travail plus longs.
- Le *Collect & Station* permet de retirer ses colis en gare et la vente de paniers fraîcheur en circuit court directement du producteur au consommateur.



Enseigne Hubiz en gare de Rambouillet. Crédit : Stéfan Bove/ L'Institut Paris Region

Par ailleurs, l'enseigne *Hubiz*, qui s'est substituée dans certaines gares à l'enseigne *Relay*, propose aux usagers des gares une offre composée généralement par 50% d'alimentation et boissons, 25% de presse et 25% de services (presse, épicerie...). En Île-de-France, *Hubiz*, très implantée dans les zones les plus urbaines est tout de même présente dans une gare rurale, la gare de Rambouillet (78), mais aussi aux franges extérieures de l'Île-de-France dans les gares de Vernon et de Dreux. Son amplitude horaire est assez large, avec une ouverture des premiers trains du matin vers 6h00 à 19h00.

Ces nouveaux services en gare se trouvent généralement dans les gares les plus importantes de la région en termes de flux, supérieurs à 3 000 voyageurs par jour. Les grandes gares urbaines connaissent depuis plusieurs années des projets de rénovation voire de transformation au cours desquels de nouvelles offres de services et de commerces sont proposées aux usagers. Certaines de ces offres nécessitent parfois de repenser le fonctionnement de la gare, de l'interface entre le bâtiment voyageur, les quais, les espaces extérieurs, tandis que d'autres ne nécessitent pas d'importantes adaptations de l'existant.

Toutefois, il ne semble pas exister d'étude spécifique sur les besoins des travailleurs et étudiants ruraux en termes de services en gares, et notamment des deux grandes catégories de services suivantes :

- Services utilitaires : commerces du quotidien, services publics, services de livraisons, conciergerie, dépôt-retrait d'argent... Par exemple, les usagers ruraux ont-ils des besoins particuliers liés au fait que certains commerces et services sont soit absents de leur commune de résidence soit fermés aux heures où ces usagers souhaitent les utiliser (tôt le matin et tard le soir), ou bien préfèrent-ils recourir aux commerces et services, certainement plus nombreux et diversifiés, disponibles sur leur lieu de travail ou d'étude ?
- Services et prestations d'agrément : salle de lecture et de détente, salle de sport, espace de travail... Par exemple, les usagers ruraux ne sont-ils pas plus nombreux à préférer attendre le train du matin dans le confortable salon que constitue leur voiture garée dans le parc-relais, et à en sortir au dernier moment ?
- Mais, au-delà des « services en gare », le principal service attendu de cette « porte vers la ville » que constitue la gare rurale est sans doute une contribution significative à la fluidité globale – combinaison d'efficacité, de sécurité et de sérénité – de l'ensemble du parcours entre le lieu de résidence et le lieu de travail ou d'étude.
- Or, la fluidité ne se joue pas seulement à l'échelle de l'infrastructure de la gare, mais nécessite une articulation avec l'échelle des abords (place de la gare, gare routière, parc-relais...) et plus

largement encore de son bassin (itinéraires de rabattement...) : par exemple, à quoi cela sert-il d'implanter un parc de stationnement sécurisé pour les vélos, si les cyclistes doivent risquer leur vie quotidiennement, à 500 mètres de là, dès qu'ils s'engagent sur le boulevard de la Gare, entre les voitures pressées et les voitures mal garées ? Même si elles relèvent d'acteurs différents, **ces trois échelles doivent être envisagées comme un continuum pour permettre une fluidité globale.**

5.2 Une « porte ouverte sur la campagne » pour les urbains

Un autre grand rôle susceptible d'être joué par une part importante des gares rurales est celui d'interface ville-campagne pour les « excursionnistes » résidant dans les communes du cœur de l'agglomération parisienne, voire dans les autres agglomérations de la région, et souhaitant occasionnellement se détendre, se ressourcer ou se dépayser « à la campagne ». Ce rôle concerne aussi les touristes à proprement parler qui, dans les statistiques, se distinguent des excursionnistes en passant, comme autrefois les Parisiens dans leur villégiature à portée de train de banlieue, au moins une nuit sur place.

Pour apprécier l'importance actuelle ou potentielle de ce rôle pour une gare donnée, on s'intéresse ici plus aux caractéristiques rurales des abords et du bassin de la gare, même si celles-ci ne semblent pas susceptibles d'attirer un public nombreux (du moins en l'état actuel des pratiques de loisirs et de tourisme), qu'à la présence d'importantes attractions touristiques qui ne présenteraient pas de caractéristiques rurales particulières (parcs d'attraction thématiques, hippodromes...). On s'intéresse ainsi à la desserte par les sentiers de randonnée et les itinéraires cyclables de loisirs, l'accès aux forêts ouvertes au public – voir par exemple la notion de « gare verte » proposée par l'Agence des Espaces Verts (AEV) -, l'accès aux paysages agricoles et ruraux patrimoniaux (la présence de vaches dans les prés ou de matériel agricole dans les champs est souvent considérée comme une critique de ruralité), l'accès aux fermes accueillant du public, l'accès aux (éco-)musées dédiés à certains aspects de la ruralité¹⁹, la faible densité bâtie et la forte « densité végétale », mais aussi l'accès à des activités de sports et loisirs de nature (baignade, canoë-kayak...).

Au cours des dernières années, ce rôle ancien des gares rurales a été largement redécouvert, sous le double effet du dézonage de la carte Imagin'R® puis du pass Navigo® le week-end et de l'intérêt d'une part croissante de la population francilienne pour les excursions de proximité, à la fois plus économiques et plus écologiques. Cet intérêt a été accompagné et entretenu par des acteurs publics (tels que SNCF Transilien, avec le lancement en 2015 de l'application HAPI²⁰) ou plus récemment privés (médias en ligne tels que *Enlarge Your Paris* ou - associé à des prestataires privés de micro-aventures - *Helloways*, maisons d'édition traditionnelles²¹...).

¹⁹ Ces musées sont étonnamment nombreux en Île-de-France, et pour la plupart accessibles à pied depuis une gare :

Musée de Provins et du Provinois, à Provins (77)
Musée du mouton : Bergerie nationale de Rambouillet, à Rambouillet (78)
Écomusée à la Ferme du Coulevrain, à Savigny-le-Temple (77)
Musée des arts et traditions populaires du Moulin Neuf, à Saint-Arnoult-en-Yvelines (78)
Musée du Vexin français, à Théméricourt (95)
Maison du pain, à Commeny (95)
Musée de l'Outil, à Wy-dit-Joli-Village (95)
Musée de la Moisson, à Sagy (95)
Musée de l'Absinthe, à Auvers-sur-Oise (95)
Musée du Travail : Moulin du Sempin, à Montfermeil (93)
Musée du sucre d'orge des religieuses de Moret-sur-Loing (77)
Musée départemental de la Seine-et-Marne, à Saint-Cyr-sur-Morin (77)
Musée de la maréchalerie et du charronnage, à Misy-sur-Yonne (77)
Musée des transports urbains, interurbains et ruraux, à Chelles (77)
Musée du Hurepoix, à Palaiseau (91)
Musée des Vieux Métiers, à Bouray-sur-Juine (91)
Ecomusée de Boigneville, à Boigneville (77)
Musée de la vie quotidienne et du terroir, à Crouy-sur-Ourcq (77)

²⁰ « HAPI est une application qui permet de découvrir tout le patrimoine d'Île-de-France à portée de train et de trouver son itinéraire pour rejoindre les plus beaux sites au gré de ses envies de sorties avec ses amis, en amoureux ou encore en famille ! » (Voir <https://www.transilien.com/fr/page-medias/application-hapi>)

²¹ À noter, en mai 2021, la publication simultanée de deux guides chez deux grands éditeurs : *Randonnées autour de Paris - 40 ballades pour prendre l'air avec son pass Navigo* chez Gallimard (avec Helloways), *Autour de Paris - 20 balades à portée de pass Navigo®* chez Hachette (avec Enlarge Your Paris).

Pourtant, ce rôle des gares rurales est encore insuffisamment reconnu et développé dans l'aménagement concret des gares et de leurs abords, qui se limite souvent à l'implantation, sur le parvis de la gare, d'un panneau touristique indiquant, à l'échelle du « bassin » de la gare, les principales curiosités et les itinéraires de randonnées pédestres (PR®, GR® ou GRP®).



*Panneaux de signalisation des chemins de Randonnée à Saint-Chéron et Dourdan.
Crédit : Stéfan Bove/ L'Institut Paris Region*

Cela peut s'expliquer notamment par la difficulté à concilier concrètement le rôle de « porte ouverte sur la campagne » et celui de « porte ouverte sur la ville », qui diffèrent non seulement par les profils (plutôt ruraux ou plutôt urbains), par les rythmes (quotidien ou exceptionnel) et les périodes d'utilisation (jours de semaine ou week-end), mais aussi par les attentes dominantes des usagers concernés : plutôt efficacité et sécurité pour la gare comme « porte ouverte sur la ville » (notion de service), plutôt orientation agrément pour la gare comme « porte ouverte sur la campagne » (notion d'ambiance), ce qui nécessite aussi de penser l'articulation des échelles (gare, abords de la gare et plus largement « bassin de la gare », qu'on n'appelle plus ici bassin de rabattement mais bassin d'exploration).

On peut toutefois citer la Maison du tourisme et de l'écomobilité, ouverte en 2019 dans une ancienne maison de garde-barrière à proximité de la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse (RER B), qui constitue un exemple intéressant d'aménagement bien intégré aux abords de la gare et s'adressant tout à la fois aux habitants « ruraux » du territoire et à ses visiteurs « urbains ».



*Maison du tourisme et de l'écomobilité à Saint-Rémy-lès-Chevreuse.
Crédit : Pierre-Yves Brunaud / L'Institut Paris Region*



Les abords de la gare de Les-Essarts-Le-Roi (78) du côté N10, avec un franchissement cyclable « à la grâce de dieu ». Crédit : Stéfan Bove/ L'Institut Paris Region



*Piste cyclable se dirigeant vers Saint-Rémy-l'Honoré reliant la gare des Essarts-Le-Roi
Crédit : Stéfan Bove/ L'Institut Paris Region*

5.3 Un « pôle d'animation de l'espace rural »

La gare rurale et l'échelle de ses abords constitue un pôle d'animation et de centralité du territoire y compris pour ceux qui n'utilisent pas la gare dans leurs déplacements quotidiens, parce que le passage des usagers de la gare rend plus viable certains services. C'est d'abord un nœud, un point de jonction entre ceux qui partent et ceux qui arrivent, qui crée du mouvement, de l'économie par les flux générés qui va impacter l'organisation des tissus : le symbole de la gare, point identifié dans la commune par tous, la rue de la gare que l'on retrouve sur les cartes postales anciennes, avec souvent un bistrot, une auberge, un hôtel ou un point de centralité à proximité dont l'opportunité n'a souvent pas été remise en cause depuis le 19^e siècle comme à Lizy-sur-Ourcq ou à Dourdan.

C'est aussi un rôle ancien des gares rurales franciliennes, que le Sdrif de 2013 a remis au goût du jour en proposant à la fois des capacités d'extension supplémentaires offertes dans un rayon de 2 km autour de toutes les gares et des objectifs de densification supérieurs dans un rayon d'1 km autour de toutes les gares. L'idée était, non pas seulement que les nouveaux venus (personnes habitant ou travaillant à proximité de la gare) prendraient plus facilement le train, mais aussi que la présence d'une gare, en engendrant plus de passage, rendrait plus facilement viables les services et commerces proposés à ces nouveaux venus.



Avenue de la gare, Lizy-sur-Ourcq, XIX^e siècle. Crédit : archives départementales de Seine-et-Marne/2FI4117



Boulevard de la gare, Dourdan, XIXe siècle. Crédit : Archives départementales de l'Essonne/ 2F162/177



Boulevard de la gare, Dourdan, 2022. Crédit : Stéfan Bove/ L'Institut Paris Region

Cette idée mérite toutefois d'être nuancée selon les gares, et notamment selon leur position par rapport aux tissus urbains : si la gare est située en centre-ville ou dans le tissu urbain, on trouve une certaine dynamique urbaine en termes de population et/ou d'emplois, commerces, services, voir équipements et points d'intérêts, le quartier de gare est central et bien identifié par les résidents, c'est souvent l'assurance d'une bonne localisation pour les ménages. Sans habiter dans le quartier même de la gare, on y vient aussi en partie pour bénéficier des services qui s'y trouvent sans forcément utiliser la fonction transport, comme à Saint-Rémy-lès-Chevreuse où l'on trouve en plus de lieux de convivialité, bars, restaurants, supérette, un service de location de vélos et de voitures électriques.



Abords de la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse. Crédit : Stéfan Bove/ L'Institut Paris Region

Si la gare est située en frange du tissu urbain, la gare est souvent tournée du côté urbain, l'autre côté pouvant être occupé par des champs, forêts ou des espaces ouverts. On y trouve généralement un certain niveau d'animation locale en termes de services, souvent un bar-tabac-presse, une boulangerie ou un restaurant, une pharmacie, une agence immobilière, voir un ou plusieurs grands équipements comme la gare de Dourdan la Forêt, située à moins de 5 minutes à pied de deux lycées, deux gymnases et un collège, une gare qui a aussi la particularité d'être un terminus du RER C sur la branche de la vallée de l'Orge.



Gare terminus de Dourdan-la-Forêt. Crédit : Stéfan Bove/ L'Institut Paris Region

Si la gare est complètement déconnectée du tissu urbain, on y vient pour valider son titre de transport et utiliser principalement la fonction transport, ce qui rend a priori moins viable l'installation de services aux usagers ou la réaffectation du bâtiment gare. Si la fonction transport est dominante, on a le plus de chance de croiser un ou plusieurs parking(s) voiture, labellisé parking relais ou communal, comme par exemple à Nanteuil-Saacy (77) ou des bâtiments gares qui ne sont plus en service, le plus souvent murés comme à Vosves (77) avec du stationnement sauvage aux alentours. En notant toutefois que d'autres éléments peuvent jouer sur la position déconnectée de la gare par rapport aux tissus urbains qu'elle dessert : par exemple à Vosves ou au Coudray-Montceaux, la gare se situe en bord de Seine, enserrée entre le coteau qui la surplombe et le chemin de halage le long du fleuve, ce qui en fait un cadre privilégié pour envisager de nouvelles fonctions à partir de son bâtiment qui pourrait être réinvesti

pour des activités en lien avec le fleuve et ce, malgré sa position déconnectée du tissu de Dammarie-les-Lys.



Ce parking et ses dernières extensions contiennent 400 places à Saâcy-sur-Marne. (Crédit : La Marne)



Le bâtiment voyageur muré en gare de Vosves (77) en 2022. Crédit : Stéfan Bove/ L'Institut Paris Region



La gare de Vosves (77) au bord de l'eau. Crédit : archives départementales de Seine-et-Marne /2FI16955

L'objet gare représente aussi le point d'arrivée de ce qui provient de l'extérieur de la commune, des biens et marchandises comme les personnes physiques, ce qui crée une certaine curiosité, un attachement à l'existence même de la ligne, par exemple pour regarder les trains qui y passent ou s'y arrêtent même sans être usager du transport. La curiosité de l'infrastructure demeure même si elle est moins présente que celle des regards d'enfants vers les avions qui décollent ou atterrissent d'un aéroport.

5.4. Frictions potentielles entre les trois rôles des gares rurales

Ces trois rôles ne sont bien sûr pas spontanément compatibles, et de nombreuses frictions existent potentiellement :

- entre « porte ouverte sur la ville » et « porte ouverte sur la campagne », par exemple pour les randonneurs du dimanche qui, en sortant de la gare à leur arrivée, commencent par traverser en plein soleil un immense parc de stationnement vide, ou constatent que le café de la gare où ils auraient aimé prendre une collation en attendant le train du retour est fermé le week-end ;
- entre « porte ouverte sur la ville » et « pôle d'animation de l'espace rural », par exemple pour le gérant d'une supérette proche de la gare dont le parc de stationnement est régulièrement monopolisé, dès l'ouverture du matin, par les usagers de la gare toute proche, ou à l'inverse par le chauffeur de car qui est fréquemment gêné, dans son accès à la gare, par les camions de livraison des cafés-restaurants ou commerces du centre-ville ;
- entre « porte ouverte sur la campagne » et « pôle d'animation de l'espace rural », par exemple quand le développement d'une centralité urbaine aux abords de la gare se traduit par des extensions urbaines (zones commerciales, zones d'activités...) qui rendent plus long et moins agréable le cheminement entre la gare et les espaces ruraux les plus proches.

Limiter ces frictions potentielles entre rôles et, mieux encore, les transformer en synergies, constitue un des principaux enjeux pour l'aménagement des gares rurales, de leurs abords et de leur bassin, même s'il ne faut pas oublier que certaines frictions peuvent aussi exister au sein d'un même rôle, par exemple, le rabattement en car des travailleurs et étudiants résidant dans des communes rurales peut être gêné, aux abords de la gare, par le rabattement en voiture particulière de populations similaires.

6. Benchmark de dispositifs ou outils relatifs à l'aménagement des gares rurales et de leurs abords

6.1 Des outils associant porteurs de projets à des locaux vacants en gare mis en œuvre par les opérateurs transport : un premier bilan contrasté

L'appel à projets « Place de la gare » (anciennement « 1 001 gares ») mis en place par Gares et connexions, bien que trop récent pour en tirer un bilan conclusif (environ 50 projets ont été soutenus depuis 2020 au niveau national), témoigne d'une volonté de trouver dans les bâtiments gares des dynamiques entrepreneuriales qui soient utiles aux usagers ou aux non-usagers des transports, les plus pérennes possibles pour s'inscrire dans la durée. La SNCF assure la remise en état des locaux et des travaux nécessaires à la location d'un local pour une activité de service en gare et des offres de location sont disponibles sur le site internet pour lesquelles le preneur peut candidater. Ce dispositif, qui s'appuie sur les programmes déjà engagés "Gare partagée", "Open Gare" et "Gares de demain", dispose d'encore peu de projets financés, environ 16 en Île-de-France d'après le site internet, et un seul concerne une gare rurale au sens de cette étude : gare de Montigny-sur-Loing avec la création du local de Montigny en 2020, un lieu permettant en plus d'une épicerie-restauration locale, un bouquet de services relativement large et participant au dynamisme local et au lien social (locations de vélo VTC, panier de légumes, bouquets de fleurs, SOS Plomberie, aide mobile et internet, nettoyage de voiture, pressing et cordonnerie, veille et gestion de domicile). Ce nouveau point multi-services relativement dimensionné apporte un confort supplémentaire tant pour les habitants ruraux de la commune usagers de la gare que pour les excursionnistes urbains souhaitant découvrir à vélo la vallée du Loing (emporter un petit déjeuner, dépannage de courses, aide aux démarches administratives sur internet via un ordinateur dédié, point de départ et d'arrivée de randonnées pédestres ou à vélo, panier pique-nique ou dégustation sur place de quelques produits locaux du terroir).

Au-delà du manque de visibilité potentiel, ces projets restent largement dépendants du financement public, avec des modèles économiques parfois peu pérennes de la part des porteurs de projet. Ceci est particulièrement perceptible pour des preneurs qui créent leur propre activité, ou en reconversion professionnelle. Ils ont le mérite de proposer une offre locative relativement bien connectée à une aire de chalandise du fait d'être au cœur d'un point de passage, mais reste peu connectés en zone rurale avec des initiatives locales existantes ou à faire émerger plus largement.

6.2 Des expériences de co-construction in situ

Si l'on souhaite réinterroger les services ou grandes fonctions offerts en gares, les initiatives de co-construction avec les usagers, habitants et acteurs locaux permettent de proposer des solutions pour repenser, améliorer et réorienter la mise en œuvre de politiques régionales. Sur ce point, les exemples mis en œuvre par la 27^e Région sur « la gare rurale de demain » à Corbigny en Bourgogne et « la gare TER de demain » à Montfort-sur-Meu en Bretagne sont des exemples particulièrement parlants et reproductibles bien que dépendants d'un certain niveau d'ingénierie locale. Conçu comme une alternative aux ingénieries habituelles (études, consulting, évaluation), l'objectif est de rencontrer, d'interroger, de partager, de concevoir et d'esquisser des projets et des solutions avec les usagers ou habitants du lieu d'accueil ainsi qu'avec les directions régionales concernées. Le programme consiste à immerger sur quelques semaines une équipe interdisciplinaire de designers, sociologues, architectes, innovateurs sociaux, chercheurs ou plasticiens, au sein d'une gare, mais aussi dans un environnement autour de la gare. Les résidences in situ ont permis de réexaminer à la fois le potentiel de ces gares comme plateformes de transport mais aussi comme lieux de service public. Pour faire renaître ces petites gares rurales de Corbigny et de Montfort-sur-Meu, un plan d'action a été organisé autour de 4 thèmes :

- La gare carrefour des transports : améliorer l'offre et la visibilité ;
- La gare vivante comme lieu symbolique à renforcer et à vitaliser ;
- Un réseau actif de gares : donner une visibilité et une cohérence aux gares rurales de Bourgogne et au-delà ;
- La gare support touristique : développer l'offre touristique et de loisirs sur le territoire.

À la suite des expérimentations, la Région a mis en place dans la Gare de Corbigny un guichet du transport multimodal collectif : ce dispositif en gare permet d'informer et d'orienter les habitants et visiteurs du territoire sur les différentes options de transports publics, privés ou partagés. Un point d'arrêt pour covoiturage a été inauguré sur le parvis de la gare, pour renforcer la multimodalité des transports. La gare a mis en place un wifi gratuit et l'emprunt de livres en libre-service dans ses bâtiments, pour transformer les locaux en un lieu communautaire. Cet espace de rencontres est autant destiné aux touristes de passage qu'aux habitants, intégrant la gare à la vie municipale. On y retrouve les grands rôles attribués aux gares précédemment évoqués dans cette étude.

L'expérience reconduite avec la Région Bretagne en partenariat avec Gares & Connexions à partir d'une immersion sur la ligne Rennes/Montfort-sur-Meu, a produit des enseignements qui ont ensuite servi de base au nouveau référentiel « orienté usager » de rénovation des gares péri-urbaines et rurales de toute la région.

6.3 Les financements européens, État, et collectivités locales

Les dispositifs européens, Fonds FEDER

Les fonds structurels européens sont régulièrement sollicités pour l'aménagement de pôles multimodaux (comme à Dijon ou Saint-Louis en Alsace), de haltes ferroviaires ou de zones intermodales (gare de Montauban de Bretagne), d'éco-quartiers en lien avec la gare (à Saint-Sever nouvelle gare) ou encore l'aménagement de parkings relais (Mouans-Sartoux dans la CA du Pays de Grasse) ou de plateforme de fret (Fonds FEDER Pays de la Loire Gare de Château-Gontier). D'autres types de projets ont été co-financés qui pourraient s'inscrire dans un périmètre de 800 m des abords d'une gare rurale : à Alès dans le Gard, la transformation d'une friche industrielle en Skate Park permet, outre les activités sportives, d'accueillir des événements tels que des concerts, mais aussi de profiter d'une restauration bio et équitable sur place.

S'ils constituent bien une ressource de financement mobilisable par tous les territoires, il s'agit le plus souvent de dossiers relativement complexes à monter, dépendant de l'autorité de gestion régionale qui en a la compétence. C'est donc relativement délicat pour les plus petites communes dont celles de l'espace rural qui ne sont pas suffisamment dotées en ingénierie. D'autant que pour la période de programmation en cours 2021-2027, les communes vont devoir déterminer si elles sollicitent le plan de relance au niveau national ou les fonds structurels car les deux ne vont pas pouvoir se cumuler, l'Europe ayant abondé sur les plans de relance nationaux de ses États membres. Les collectivités les plus dotées en ingénierie, les villes, auront tendance à bénéficier d'une large part de l'enveloppe budgétaire car elles ont souvent anticipé cette nouvelle période d'affectation de crédits. « Une mobilisation plus ambitieuse des fonds européens au bénéfice de tous les territoires » a été portée par une mission d'information au Sénat sur la sous-utilisation chronique des fonds européens en France. Un certain nombre de propositions ressortaient dont l'idée de « développer une réelle ingénierie des fonds européens au niveau local, encourager la formation et la mutualisation de l'expertise entre différentes collectivités, faire de l'intercommunalité ou du département un véritable guichet de soutien pour les porteurs de projets, et inciter les autorités de gestion à désigner une personne référente unique pour le suivi de l'instruction des dossiers » ; en outre, doter l'ANCT des moyens lui permettant d'accompagner les collectivités territoriales « qui souhaitent mobiliser davantage les fonds européens structurels et d'investissement »²², et éventuellement inciter les autorités de gestion à désigner une personne référente unique pour le suivi de l'instruction des dossiers, réduire les délais de paiements, et simplifier le constat du service-fait.

²² <http://www.senat.fr/rap/r18-745/r18-745-syn.pdf>

Les dispositifs Etat (action cœur de ville, petites villes de demain, CRTE, DSIL, DETR, DSID, FNADT)

Une attention spécifique est portée par les acteurs publics à la dévitalisation des centres-villes ou centre-bourgs, particulièrement pour les villes petites et moyennes. La France "périphérique" ne serait que le corollaire du renforcement de la métropolisation et de sa cohorte d'effets parfois peu désirables : étalement urbain, paysages d'entrées de ville dégradés dans le péri-urbain, dévitalisation des centres-bourgs ou de cœurs historiques de villes moyennes, pression accrue sur les grands espaces de respiration aux portes des métropoles etc. Cette attention s'est matérialisée par la volonté de mettre en place des soutiens financiers pour les villes petites et moyennes, notamment en Île-de-France.

Des plans nationaux, Action Cœur de Ville (ACV) et Petites Villes de Demain (PVD) ont pour vocation la revitalisation des villes petites et moyennes. En Île-de-France, 23 communes, regroupées en 19 dispositifs, bénéficient du dispositif ACV et 41 communes, regroupées en 37 dispositifs, bénéficient du dispositif PVD.

Les projets de territoire Action Cœur de Ville et Petites Villes de Demain sont globaux. Ils agissent sur l'habitat et le logement, sur le développement économique et le commerce, sur la mobilité et la qualité de vie, en soutien à la vie locale. Les programmes sont pilotés par l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT), en lien avec les partenaires financeurs : Banque des Territoires - Groupe Caisse des Dépôts, Agence nationale de l'habitat (Anah), Action Logement, Ademe et Cerema, ainsi que des investisseurs privés pour certains projets.

Le projet de territoire, porté par les collectivités, est formalisé au sein d'une convention-cadre pluriannuelle. La convention est signée par la commune, son intercommunalité, l'État, les partenaires financeurs, et, le cas échéant, d'autres acteurs publics et privés venant apporter leur expertise, leurs financements ou leur mobilisation locale (Région, Département, chambres consulaires, organismes HLM, Etablissements Publics Fonciers, établissements publics locaux et SEM...). Le conseil régional peut, à sa demande, être associé aux programmes et peut soutenir certaines actions en mobilisant ses dispositifs et financements.

SNCF Gares et Connexions, avec son dispositif « Place de la Gare », est partenaire du plan PVD. À travers la mise à disposition de locaux vacants, il s'agit proposer des services de proximité, en partenariat avec les acteurs publics et privés, afin de favoriser l'implantation de services et d'activités en gare et contribuer à la revitalisation des territoires.

L'acte 2 du dispositif ACV a été annoncé le 21 novembre 2022. Cette deuxième phase du programme bénéficiera d'une enveloppe minimum de 5 milliards d'euros sur quatre ans. Trois nouveaux enjeux sont inclus dans le dispositif : la transition écologique, les entrées de ville et les quartiers de gare.

Plus spécifiquement par rapport aux 153 gares rurales :

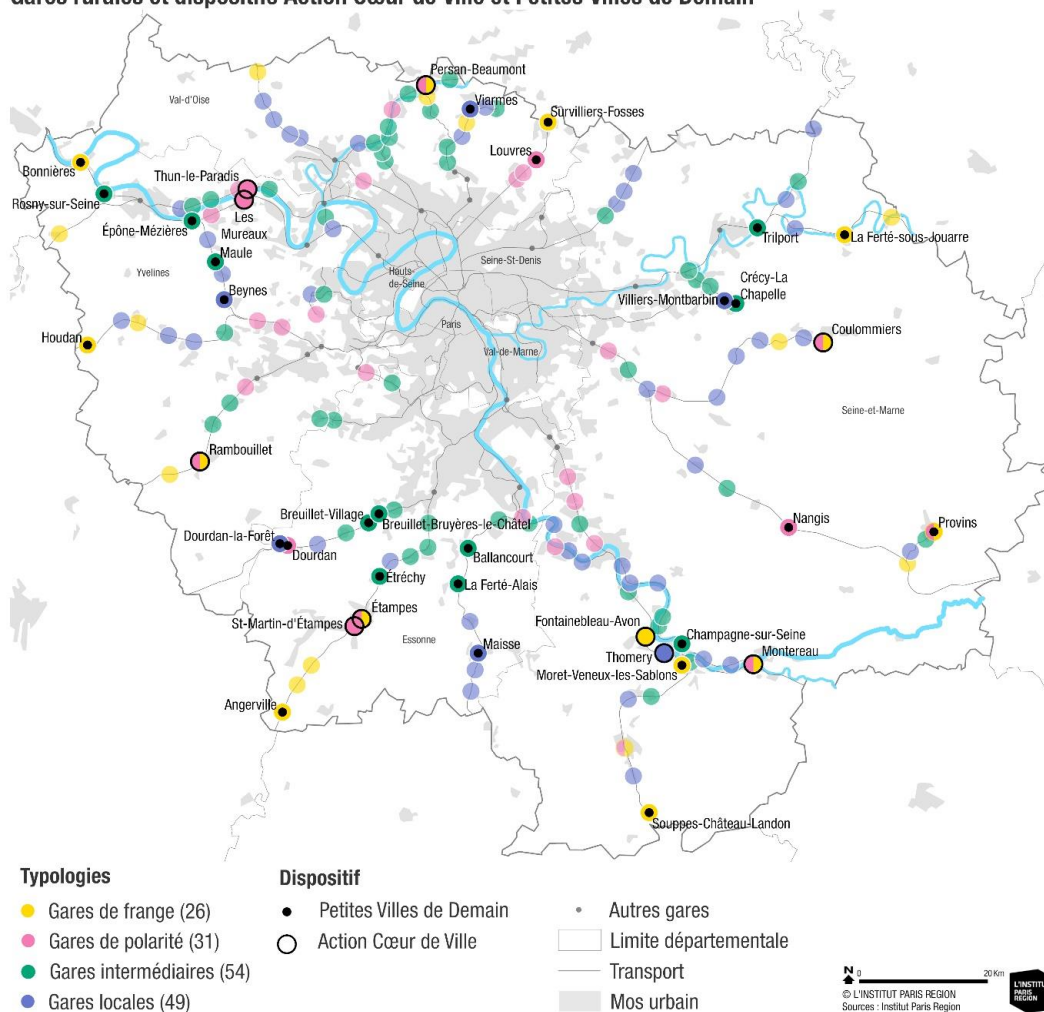
- 10 gares rurales franciliennes sont dans des communes bénéficiant du plan Action Cœur de Ville,
- 27 gares rurales franciliennes sont dans des communes qui bénéficient du plan Petites Villes de Demain.

Ces gares rurales bénéficiant du dispositif ACV, sont essentiellement des gares de franges et de polarité (5 gares) ou des gares de polarité (3 gares). Ces gares sont essentiellement insérées dans le tissu urbain (6 gares).

Celles bénéficiant du dispositif PVD sont surtout des gares intermédiaires (11 gares) ou de frange (7 gares). Ces gares sont implantées en frange du tissu urbain ou entre 2 tissus urbains (15 gares) et dans le tissu urbain (12).

Les projets pour ces gares rurales appartenant à des communes bénéficiant des plans ACV et PVD pourraient s'appuyer sur ces dispositifs pour redynamiser la gare et son quartier, en lien avec la revitalisation du centre-ville et le traitement des entrées de ville. Les stratégies de développement des gares dépendront de la famille de la gare et sa position par rapport au tissu urbain.

Gares rurales et dispositifs Action Cœur de Ville et Petites Villes de Demain



Liste des gares rurales ACV

121 - Fontainebleau-Avon	277 - Thun-le-Paradis
123 - Thomery	280 - Les Mureaux
146 - Montereau	300 - Étampes
155 - Coulommiers	301 - St-Martin-d'Étampes
253 - Rambouillet	417 - Persan-Beaumont

Liste des gares rurales PVD

114 - Souppes-Château-Landon	303 - Breuillet-Village
122 - Champagne-sur-Seine	305 - Étréchy
126 - Moret-Veneux-les-Sablons	424 - Maisse
148 - Nangis	427 - Ballancourt
156 - Villiers-Montbarbin	428 - La Ferté-Alais
157 - Crécy-La Chapelle	502 - Viarmes
160 - Trilport	503 - Survilliers-Fosses
168 - Provins	506 - Louvres
178 - La Ferté-sous-Jouarre	507 - Bonnières
240 - Houdan	508 - Rosny-sur-Seine
249 - Dourdan-la-Forêt	514 - Épône-Mézières
250 - Dourdan	522 - Angerville
263 - Maule	
265 - Beynes	
302 - Breuillet-Bruyères-le-Châtel	

D'autres dispositifs État peuvent être mobilisés pour les gares rurales, dans le cadre du plan de relance et d'un Contrat de Relance et de Transition Ecologique (CRTE) : les CRTE dans les territoires ruraux sont articulés autour d'un projet de territoire et d'un plan d'actions déclinés en opérations. La dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) est destinée à financer la réalisation d'opérations visant au développement des territoires ruraux, inscrites dans un contrat. Les actions éligibles à une subvention au titre de la DSIL dans ce cadre sont destinés notamment à :

- Favoriser l'accessibilité des services publics et des soins à la population,
- Développement l'attractivité du territoire,
- Stimuler l'activité des bourgs-centres,
- Développer le numérique et la téléphonie mobile,
- Promouvoir un aménagement durable du territoire pour renforcer la mobilité, la transition écologique et la cohésion sociale.

La dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR) permet de subventionner des opérations dont l'éligibilité et les taux afférents sont revus chaque année par une commission d'élus instaurée dans chaque département, elle peut cibler de nombreux sujets, pour 2022 étaient concernés : bâtiments publics et administratifs, équipements sportifs, voirie, travaux de mise en accessibilité, projets structurants, acquisitions foncières, plan d'aménagement de bourgs, aménagement de place, santé et divers autres objets. La Dotation de soutien à l'investissement des départements (DSID) peut également être mobilisée pour des réhabilitations de gares, avec par exemple la restructuration de l'ancienne gare de Cernay dans le cadre du regroupement des services médico-sociaux du département du Haut-Rhin qui a acquis le bâtiment voyageur et le reconverti pour un service public bien localisé et connecté. Des maisons France services ont aussi trouvé place dans les abords immédiats de la gare comme à Taverny, Garges-Sarcelles, Montigny-lès-Cormeilles ou Louvres dans le Val-d'Oise.

Le fonds national d'aménagement et de développement du territoire (FNADT) peut également soutenir des actions qui concourent à l'attractivité des territoires, des actions innovantes ou expérimentales dans le domaine de l'aménagement et du développement durable : ingénierie de projet pour la mise en place de pays, agglomérations, parc naturels et réseaux de villes ; actions intersectorielles ou pluridisciplinaires de mobilisation des compétences locales.

Le soutien des collectivités locales aux gares rurales ou à leurs abords

Un grand nombre de projets accompagnés concernent soit directement la dimension mobilité ou la mise en accessibilité de la gare en elle-même, comme le dispositif « Ecosystème régional de mobilités pour les territoires ruraux » de la Région Normandie qui s'appuie sur la refonte de l'offre ferroviaire et une complémentarité entre offre ferroviaire et desserte de transport public routier avec un maillage optimisé²³. Ceci s'explique notamment par la compétence administrative en la matière attribuée au niveau régional : en matière de transports, la région devient l'autorité organisatrice de l'intégralité de la mobilité interurbaine. « La région organise les services non urbains, réguliers ou à la demande, à l'exclusion des services de transport spécial des élèves handicapés vers les établissements scolaires. »²⁴

D'autres dispositifs régionaux font appel à des interventions d'aménagement du territoire rural pour des communes ou des EPCI avec un plan global d'intervention sur la ruralité :

- En Bourgogne-Franche-Comté, où un plan global transversal accompagne les ruralités, avec la mobilisation et la valorisation des politiques publiques déjà existantes en direction des territoires ruraux complétés par des focus santé et économie de proximité. Des interventions spécifiques à la ruralité ont lieu en fonctionnement pour soutenir des projets ou initiatives citoyennes favorisant l'implication des acteurs locaux dans la vie locale, dans l'animation et l'appropriation de certains espaces publics ou équipements. En matière d'investissement, la Région soutient la construction ou la rénovation de bâtiments, petits équipements ou aménagement d'espaces publics à caractère expérimental, créatif ou d'innovation visant à promouvoir une gouvernance locale citoyenne sous forme d'actions collectives et collaboratives, impliquant la société civile. Elle soutient également des projets d'aménagement d'espaces publics, de bâtiments ou d'équipements publics en lien avec des compétences et priorités régionales en matière de mobilités, visant au développement de modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme.

²³ Plan trains normands : 1,4 milliards d'€ prioritairement investis dans les zones rurales et leur accès à la mobilité

²⁴ www.viepublique.fr

Enfin, elle finance des projets d'aménagements apportant de nouveaux services ou de nouvelles activités à la population dans un objectif de revitalisation des villages et en permettant leur mutation (espaces multi-services et/ou multi-activités, espaces pour des services inexistants, commerces associatifs). La Région favorise également l'accélération du traitement des demandes de financement européennes FEADER dont elle est autorité de gestion (idem en Région Occitanie).

- En Auvergne-Rhône-Alpes, le soutien en investissement auprès des communes rurales concernent des projets en matière de services à la population, aménagements d'espaces publics concourant à l'attractivité économique et touristique, aménagements de proximité favorisant la pratique du sport et les activités culturelles, rénovation ou construction de bâtiments publics et valorisation du patrimoine bâti. Compte-tenu de l'armature territoriale de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, ce dispositif est décliné entre un contrat générique pour les EPCI et communes, puis une déclinaison « bourgs centres » pour des communes comprises entre 2 000 et 20 000 habitants, et une déclinaison pour les communes de moins de 2 000 habitants.
- En Occitanie, les objectifs des contrats territoriaux soutiennent des projets en prise avec les territoires vécus par les habitants et à une échelle pertinente en termes de population, d'offre de services supérieurs et intermédiaires, d'arguments économiques et culturels. Les territoires ruraux bénéficient de deux dispositions spécifiques dans le cadre de ces contrats :
 - un soutien à l'ingénierie territoriale,
 - une dotation pour l'innovation et l'expérimentation²⁵.

²⁵ Représentant un budget de 30 millions d'euros entre 2018 et 2021

7. Recommandations en matière d'aménagement et de mobilité

7.1 Structuration des propositions par grands enjeux

En tenant compte des analyses précédentes menées sur la typologie principale et les 3 rôles des gares rurales, des recommandations peuvent être proposées par rapport aux enjeux qui ont émergé.

Le rôle de l'espace public, une reprise en main tactique ?

Irriguant la gare et la ville, il s'agit de protéger ou de reconquérir le statut d'espace public des gares qui permet autant de les ouvrir vers les tissus urbains avoisinants, qu'en préserver leurs multiples fonctions. La qualité des usages de l'espace public permet aussi la diffusion du visiteur vers le territoire et ses grands points d'intérêt, par exemple sur le RER C la visite du musée départemental d'art contemporain de Chamaranche ou sur le RER B la découverte de la haute vallée de Chevreuse à partir de la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse. Les pratiques du design des espaces publics peuvent également répondre aux enjeux d'intermodalité au plus proche des besoins voyageurs et participer à l'animation de la ville par des fonctions de commerces et/ou services devenus viables par la fréquence de passage.

- ➔ Si l'on recherche des déplacements plus fluides, agréables et sécurisés pour toutes et tous, en prenant soin d'y inclure les personnes en situation de handicap, il s'agira d'organiser des itinéraires de grande échelle par des aménagements dédiés : résorption des coupures urbaines dès la gare, où le franchissement de la voie ferrée peut s'avérer souvent pénible notamment quand l'entrée dans la gare se fait d'un seul côté, voirie routière souterraine dangereuse pour les piétons et les cycles, ou passerelle aérienne peu accessible ; d'autres franchissements d'infrastructures routières peuvent aussi constituer des verrous à traiter, par un travail paysager ou la mise en place de jalonnements. Il s'agit sans doute aussi de prendre en compte le temps dans l'articulation entre espaces publics et mobilités. En ce sens, à partir de l'échelle des abords de la gare (800 m), **promouvoir un aménagement tactique** permet de faciliter les accès à la gare en expérimentant d'abord les comportements des usagers ; cela nécessiterait un travail fin à l'échelle locale pour identifier des points de contact stratégiques et récurrents dans les parcours usagers piétons-vélos, les verrous à traiter pour fluidifier les parcours et in fine après expérimentation modifier la morphologie de l'isochrone de 10 minutes de marche en rabattement vers la gare.

Pour y parvenir, un certain nombre d'exemples français et étrangers existent depuis le début du 20^e siècle : Play Streets New-York en 1914 a permis aux enfants des quartiers défavorisés éloignés des parcs publics d'avoir accès à des espaces de jeux extérieurs ; Ciclovía Bogotá en 1974 qui a généré la création de 120 km de pistes cyclables par la fermeture temporaire d'axes routiers et qui s'élargit encore aujourd'hui ; plus récemment Parking Day San Francisco en 2005 et en 2010 à Paris lancent le mouvement « Parklet »²⁶ et le mouvement « Places »²⁷, l'urbanisme tactique sera ensuite conforté par le potentiel de ses méthodes pour repenser les espaces publics à partir de la crise Covid.

La plupart des projets d'urbanisme tactique montrent comment des actions à petits budget sur un court terme permettent des changements sur le long terme, en concordance avec les principes exprimés par Mike Lydon²⁸.

Dans les communes de l'espace rural, des objectifs adaptés à la taille des espaces publics et de voiries existants peuvent consister, par exemple, à mettre fin aux trottoirs inexistant, trop

²⁶ Né à San Francisco, le parklet correspond à une extension du trottoir sur une place de parking. Celle-ci se transforme en une aire pour prendre le temps de s'arrêter, s'asseoir et discuter. Pour ce faire, du mobilier urbain est installé sur l'endroit réservé auparavant au stationnement. Un plancher standard est posé puis des modules sont ajoutés et configurés différemment selon les lieux et les usages souhaités. Des sièges, une table, éventuellement un peu de végétalisation sont alors disposés. Il sera expérimenté à Paris à partir de 2019.

²⁷ « Réinventons nos Places » à Paris a permis de préfigurer et de réaménager certaines places comme la place du Panthéon à Paris, en laissant plus de place aux piétons : <https://www.paris.fr/pages/place-du-pantheon-travaux-en-cours-6071/>

²⁸ Voir Mike Lydon & Anthony Garcia « Tactical Urbanism : short-term action for long-term change »

étroits ou encombrés, à la résorption de coupures urbaines ou de franchissements difficiles en vélo, et à l'omniprésence des voitures au détriment de l'humain (75% de l'espace public est dédié aux emprises de voiries et de stationnement liées à la voiture en Île-de-France). Après une phase de diagnostic associant les usagers de ces espaces, des actions à budget resserré peuvent s'avérer efficaces en phase de test, en mobilisant du mobilier de voirie léger, réversible et déjà disponible et quelques pots de peinture. La réflexion est autant à mener sur les emprises de stationnement si existantes, qu'en termes de parcours sécurisé ; de signalisation et de communication sur le projet. Les projets tactiques viennent assouplir le processus classique d'aménagement des espaces publics en apportant cette phase de test déterminante à la fois pour les usages existants ou à créer, pour résoudre un problème ponctuel, ou pour faciliter la réversibilité des aménagements.

- ➔ En se positionnant à une échelle plus large, des parcours événementiels tactiques de gare à gare pourraient venir appuyer un réseau de gares, pour animer la ligne et conforter le rôle de « porte vers la campagne » de certaines gares, en permettant par exemple d'arriver dans une gare, de louer un vélo à la sortie du train et de le déposer ultérieurement dans une autre gare de la ligne en ayant parcouru une vallée ou les bords d'un fleuve sans revenir au point de départ.

Montreuil, Croix de Chavaux (93)

Source : L'Institut Paris Région et ADEME

Contexte : En 2016, la Croix de Chavaux est un "vaste carrefour routier difficilement franchissable »

Objectifs :

- "Faire place" : libérer de l'espace routier pour le redonner aux piétons et aux mobilités actives
- Faire un projet économe (conservation par exemple de certains fils d'eau, trottoirs ou réseau d'assainissement)
- Transformer par les usages en testant
- Faire une transformation légère faite pour durer

Temporalité et phasage :

Phase d'étude et de diagnostic pour le Plan guide urbain participatif : 2016 à 2018.

2 phases d'expérimentation : Été 2017 et 2018

Aménagements définitifs : Été 2019



Crédit : Clément Guillaume / AnyojiBeltrando



Crédit : Clément Guillaume / AnyojiBeltrando

De la nécessité d'anticiper pour définir des orientations sur le foncier et réinvestir le bâtiment voyageur

Des opportunités foncières existent aux abords des gares (on l'a évoqué dans ce rapport, des friches, des anciennes halles de fret, des parkings peu ou pas qualifiés notamment), qu'il convient d'abord d'identifier, puis de les valoriser en construisant ou coconstruisant un projet porteur d'intérêt pour les habitants. Au-delà des projets traditionnels d'aménagement, et de l'urbanisation préférentielle autour des gares à usages mixtes, on peut aussi envisager de nouveaux usages ou services par le développement de l'urbanisme transitoire, qui à ce jour ne se développe que peu ou pas dans les espaces de moindre densité péri-urbains et ruraux, par manque d'ancrage local et de modèle économique pérenne. Une phase de portage transitoire, une permanence en gare dédiée pour animer le lieu ou définir le futur devenir de la gare pourrait par exemple apporter des bénéfices pour l'aménagement ultérieur.

- ➔ À l'image des travaux engagés sur des gares rurales en Bourgogne ou en Bretagne abordés dans la présente étude, capitaliser sur des expériences locales associant habitants, usagers, collectivités et porteurs de projets d'occupation transitoire du bâtiment gare ou du foncier à proximité est une piste à envisager. Pour les gares rurales franciliennes, l'abandon des bâtiments voyageurs, souvent murés, est l'un des symptômes d'une forme de déshérence territoriale et la perte de la vocation de services que l'on pouvait y trouver intuitivement au-delà de la fonction transport. La politique des points d'arrêt non gérés (PANG) va également dans le sens d'une disparition du personnel en gare, avec le recours à l'achat de billet en ligne ou sur borne. On dénombre environ 3000 gares en France mais aussi 6 000 bâtiments désaffectés propriété de SNCF, dont certains bâtiments voyageurs mis en vente (Cergy Village²⁹). Or ces bâtiments sont avant tout une forme de patrimoine, héritiers de l'histoire souvent relativement longue de la gare qui a connu divers réaménagements successifs. Des projets comme celui mis en œuvre autour de la gare de Lunel dans l'Hérault³⁰, participent à mettre au profit des habitants un bâtiment vacant réhabilité par ses usage(s) à des fins de gestion collective publique ou privée. C'est un exemple de redynamisation réussie qui contribue à replacer la gare au cœur de l'identité de la ville. Il convient d'apprécier localement la portée patrimoniale du bâtiment et la qualité architecturale qui pourrait y être développée pour accueillir de nouveaux usages et répondre à l'adaptation au changement climatique. Un bâtiment gare, autrefois muré, aujourd'hui réinvesti, peut proposer un certain nombre de services en gares, à condition qu'ils ne soient pas exclusivement financés par le gestionnaire Gares et connexions, voici une liste indicative non exhaustive de services/activités possibles en gare :
 - Agriculture / AMAP, circuits-courts, paniers producteurs, restauration...
 - Culture et sport : bibliothèque, prêt-échanges de livres, salle de sport, espace de loisirs...
 - Economie : commerce, bureau, espaces de co-working, tiers-lieux, industrie artisanale...
 - Mobilité : atelier de location, réparation de vélos, de véhicules...
 - Santé : Maison médicale, laboratoire d'analyses, pharmacie, spécialistes...
 - Services : office de tourisme, PIMMS, crèche, MSAP, ...
 - Hébergement : logement saisonnier / touristique, hébergement d'urgence...
- ➔ Trouver des synergies dans le financement et le conventionnement des projets : la SNCF peut considérer des conventionnements de plus ou moins longs termes pour le foncier ou le patrimoine occupé, d'une part parce que la diversité et la taille de son patrimoine est difficile à garder, d'autre part parce que des occupations temporaires permettent souvent de

²⁹ https://actu.fr/ile-de-france/cergy_95127/cergy-l-ancienne-gare-du-village-se-vend-au-plus-offrant_54837382.html « l'ancienne gare de Cergy village était une station de la ligne SnCF reliant Pontoise à Magny-en-Vexin. Longue de 36 km, elle traversait Puisseux-Pontoise, Courdimanche, Menucourt, Théméricourt, Sagy, Vigny, Avernès ou encore Longuesse pour rejoindre la capitale du Vexin. Mise en service en décembre 1912, prolongée jusqu'à Magny-en-Vexin en 1913, la ligne Cergy-Magny-en-Vexin a fermé en 1949 »

³⁰ <https://lapreuvepar7.fr/project/lunel/> : le projet expérimental de l'Ancienne gare est porté par l'équipe de Permanents, et en partenariat avec la Ville, la CCPL (Communauté de Communes du Pays de Lunel), la Banque des Territoires, SNCF Immobilier, la Preuve par 7, et MTC architectures

préfigurer un usage plus pérenne entre collectivités et porteurs de projets. Le travail sur le « prêt d'usage » déjà mis en place par la SNCF et les collectivités locales et porteurs de projet à Lunel en est un exemple. S'appuyer sur le chainage possible de financement pour les 37 gares rurales évoquées dans la partie benchmark du présent rapport, pour lesquelles la commune est déjà fléchée dans le dispositif de l'Etat « Action cœur de ville » ou « Petites villes de demain ».

- ➔ Rationaliser le foncier autour des gares rurales : afin de repenser le rôle de « porte vers la campagne », notamment pour les gares de frange, et pour éviter que celui ou celle qui arrive dans une gare rurale le week-end ne tombe nez à nez avec une large étendue de bitume vide, le recours à des fonciers pour des parkings relais pourrait être largement rationalisé. D'autant que ce foncier bien placé au droit de la gare pourrait être mobilisé pour d'autres usages potentiellement intéressants (espaces publics, habitat, activités, équipements, sport etc.). Bien qu'ils entendent répondre à un problème local de stationnement, souvent anarchique, leur multiplication et leur extension ont tendance à provoquer un appel d'air, car plus de places de stationnement appellent plus de voitures, particulièrement dans le cadre de la gratuité du parking avec abonnement au pass navigo. La remise en cause de la gratuité d'un parking relais a souvent montré un changement dans les habitudes de déplacement (Louvres-Puiseux étant devenu payant, les usagers se garent ailleurs, par exemple en se déplaçant vers une autre gare accessible avec parking relais gratuit, à Fosses). Si l'on s'affranchit de cette question de tarification, des aménagements en ouvrage, sur deux niveaux, plus souples et adaptables, à minima démontables ou réversibles, temporaires, en priorisant le recours à la filière bois ou biosourcé, pourraient participer à la sobriété foncière³¹.
- ➔ La planification locale (PLU) pourrait utilement s'emparer des questions d'urbanisme tactique et transitoire en identifiant par exemple des emplacements réservés tactiques ou des OAP expérimentales qui préfigurent un projet d'aménagement ultérieur. Au-delà de l'espace, la planification peut aussi s'intéresser à la préoccupation temporelle pour réguler des horaires de services tenant compte des temps d'accès, des rythmes scolaires, des rythmes de travail très structurants pour les territoires ; l'agglomération de Montpellier a par exemple mis en place un « Schéma Directeur Temps et Territoire » (SDiTT) unique en France³².
- ➔ Pour tendre vers l'objectif du zéro artificialisation nette, il apparaît que l'intérêt à urbaniser dans les quartiers de gare en renouvellement urbain, par la mutation de fonciers déjà imperméabilisés, s'inscrit en cohérence avec la planification régionale, dès lors que la gare est bien située à l'intérieur du tissu urbain. En revanche, si elle est située en dehors des tissus urbains qu'elle dessert, une réflexion pourrait être envisagée pour implanter d'autres activités potentiellement nuisantes en termes de bruit ou de trafic généré (petite industrie sur une gare déjà concernée par une zone d'activités), sous condition de ne pas générer davantage d'extension urbaine : activité de location si la gare présente une particularité géographique et éventuellement un bâtiment voyageur à réinvestir et/ou du foncier (re)mobilisable (vélo pour un parcours de vallée ou le long d'un fleuve comme à Montigny-sur-Loing, canoés-kayak au bord du fleuve comme à Vosves) ou envisager la création d'un tiers lieu culturel festif. Il s'agit aussi d'interroger le devenir d'emprises foncières conséquentes (par exemple les friches de plus de 1 ha) dès lors qu'elles se situent dans le périmètre des abords d'une gare rurale (800 m). En conservant toutefois l'idée que toute densification n'est pas souhaitable partout, qu'il s'agit d'abord de tenir compte des caractéristiques du site, par exemple la présence d'un tissu d'habitat patrimonial autour de la gare, et des opportunités que celle-ci peut procurer pour apporter des conditions d'accès à davantage de services et d'espaces publics.
- ➔ Un équilibre à trouver entre des fonctions « ville » et des fonctions « gare » particulièrement pour les gares rurales les plus fréquentées : bien que les gares aient globalement externalisé leurs services depuis les années 2000, on recherchera des complémentarités plutôt que des concurrences potentielles entre les fonctions commerciales ou de services du centre-ville et

³¹ <https://www.gagnepark.com/parking-modulaire/>

³² <http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/IMG/pdf/rapport-chronotope-villes-resilientes.pdf>

celles des gares de polarités, dans une approche « chronotopique » : possibilités de halte-garderie, petite épicerie, commerces, presse, ouverts à minima aux heures de pointe où les usagers susceptibles d'y avoir recours sont les plus nombreux, sur le modèle de l'enseigne *Hubiz* évoqué dans ce rapport. Plus largement, une analyse fine locale pourrait évaluer les besoins et proposer le développement de service(s) non marchand afin d'améliorer le confort et la fluidité des parcours (salle connectée permettant de travailler, salle de lecture, de sport, de détente...).

Pistes d'actions pour renforcer l'attractivité des gares rurales et réduire la dépendance à la voiture individuelle :

Au-delà de penser l'offre adaptée de services en gare, on l'a vu dans cette étude, un certain nombre de gares sont dominées par la fonction transport pour lesquelles l'enjeu n'est donc pas tant d'améliorer l'offre de services que de faciliter les accès vers elles et la diffusion vers le territoire. Par ailleurs, en matière d'accessibilité, les gares rurales peuvent bénéficier d'une intermodalité renforcée en améliorant les services de mobilité et les rabattements en modes actifs.

- ➔ Au-delà du rabattement à pied, déjà évoqué plus haut, **l'accès à la gare par d'autres modes actifs reste une fonctionnalité majeure à assurer**. Pour les gares situées dans les tissus les plus denses, le rabattement vélo est encore insuffisamment développé. Si les capacités de stationnement cycles commencent à émerger, l'usage du vélo ne pourra se renforcer qu'avec la mise en place effective d'itinéraires cyclables confortables, sécurisés et continus, dans un rayon de 2 ou 3 kilomètres autour de la gare (en passant d'un rayon de 800 m à 3 km autour des gares rurales, le nombre de franciliens concernés passe de 300 000 à 1,5 millions). Une priorisation peut être envisagée selon l'intensité du pôle urbain, la facilité de mise en œuvre d'aménagements, et la topographie de la voirie. En fonction du contexte local, des aménagements lourds ne sont pas nécessairement à envisager : un passage de l'ensemble de la voirie de la commune en zone 30 peut déjà constituer un premier levier très efficace enrichi par des aménagements tactiques.
- ➔ Conditionner l'usage des P+R ? On ne peut évidemment éluder la question du rabattement en voiture, encore indispensable pour de nombreux usagers récalcitrants ou ne pouvant avoir recours aux modes doux, soit trop éloignés de la gare, ou encore se trouvant dans des contextes de fort dénivelés. Toutefois, sans disposer d'enquêtes suffisamment précises à ce stade sur l'ensemble des gares rurales, plusieurs études réalisées sur des gares franciliennes révèlent qu'une part importante des places de stationnement en gare est captée par des habitants résidant à une distance de la gare tout à fait compatible avec d'autres modes. **Des expérimentations visant à réserver les stationnements des parkings relais** aux résidents les plus éloignés pourraient être mises en œuvre : de telles conditions sont par exemple exigées sur les P+R de Genève en Suisse, où les usagers du parking doivent résider à plus de 2 km de ce dernier et ne pas disposer d'offre en transports collectifs à proximité de leur domicile. Une meilleure utilisation de leurs espaces, notamment en encourageant le covoiturage pour se rabattre sur la gare est une autre piste intéressante à creuser. Ils pourraient également abriter d'autres fonctions, par exemple en investissant leur potentiel solaire à des fins de stockage d'EnR.
- ➔ Travailler la synchronicité : la bonne coordination horaire des bus de rabattement vers la gare, avec les services de RER et de Transilien reste indispensable. La poursuite du développement des services de TAD et de covoiturage local (les exemples de Rézo Pouce et Covoit'ici qui existent déjà en Île-de-France) sont des alternatives à encourager, aujourd'hui principalement adressées aux personnes non motorisées. **La réflexion sur la synchronisation ou désynchronisation des services de mobilités avec les rythmes de vie** (scolaire, sportifs, d'étude ou de travail) est également une piste intéressante à creuser.

Le développement de ces alternatives à l'autosolisme résonne particulièrement dans un contexte de tension énergétique et de hausse continue des prix, s'ajoutant à l'absolue nécessité de décarboner nos mobilités.

7.2 Structuration des propositions par rôles et type de gares (portant sur la typologie principale)

	Gare	Abords	Bassin
Porte vers la ville	Développer et sécuriser le stationnement vélos, améliorer les abris de quais...	Fluidifier l'intermodalité et la marche dans l'espace public	Développer le rabattement à vélo (avec enjeu principal de sécurité par des aménagements dédiés)
Porte vers la campagne	Mettre en accessibilité des passerelles et souterrains pour les vélos	Rendre plus agréables les sorties à pied de la gare Mieux signaler les itinéraires de promenades ou points d'intérêt à proximité	Constituer un réseau de gares : développer les itinéraires cyclables, notamment de gare à gare (avec enjeu d'ambiance), des locations/point d'informations
Polarité	Mutualiser les services en gare	Garantir l'équilibre et la complémentarité entre services en gares et services en centre-bourg	Inscrire le pôle gare dans le polycentrisme rural, à l'échelle de l'intercommunalité par exemple

Insertion Urbaine Typologie	Hors tissu urbain (faible)	En frange du tissu urbain ou entre deux bourgs (moyenne)	Dans le tissu urbain ou centre-ville (élevée)
Gare de Franges	Planter des activités (économiques, culturelles, festives, sportives, potentiellement nuisantes) sur du foncier bâti ou terrain vacant type friches Repenser l'urbanisme dédié à la voiture, notamment la création/extension des parkings relais (réversibilité, temporaire, filière bois), et conditionner leurs usages (réservé à des usagers plus lointains) Privilégier d'autres types d'activités sur le foncier ainsi libéré comme des expérimentations d'urbanisme transitoire	Mieux organiser les rabattements et équipements d'intermodalité	Favoriser la fluidité des parcours, traitement de l'espace public vers et depuis la gare, urbanisme tactique
Gare de polarités	Non concernées *	Enjeu de maillage optimisé entre desserte ferroviaire et transport public (adéquation des fréquences) Développer un niveau de services adapté au contexte local Fluidifier l'espace public	Intérêt à urbaniser en renouvellement urbain Développer un niveau de services adapté au contexte local Fluidifier l'espace public Développer l'offre de services pour les visiteurs du territoire
Gares intermédiaires	Non concernées	Enjeu de maillage optimisé entre desserte ferroviaire et transport public (adéquation des fréquences) Développer les services en gare Encourager le développement de solutions innovantes de mobilités (TAD, Maas etc..)	Développer les services en gare Expérimentations d'urbanisme tactique pour fluidifier l'accès vers la gare et son attractivité
Gares Locales	Promouvoir un réemploi du bâtiment gare et des abords de la gare pour des activités potentiellement nuisantes	Expérimentations urbanisme tactique et transitoire	Favoriser la fluidité des parcours, traitement de l'espace public vers et depuis la gare par urbanisme tactique

* Sauf une gare de polarité concernée : Le Coudray-Montceaux, gare en bords de Seine, isolée par un effet relief (talus) du reste de son tissu urbain

7.3 Propositions relatives à la gouvernance

Compte-tenu des différents acteurs qui interviennent autour des gares, une proposition globale pourrait consister à **aller vers une gouvernance plus ouverte et plus lisible**. Par exemple sur le modèle des « Community Rail Partnerships³³ » en Angleterre, avec notamment le « Station Adoption Scheme » (« Adopt A Station ») par lequel des « Voluntary Station Friends Groups » s'impliquent dans la vie de leur gare, avec deux enjeux importants :

- Sortir chaque acteur de son « échelle de fonctionnement » privilégiée (SNCF dans la gare, Commune dans les abords, EPCI dans le bassin...).
- Rendre ces échelles moins étanches entre elles en faisant évoluer les comités de pôles/intergares, pour y intégrer les usagers sur un périmètre opérationnel autour des gares : il s'agit bien d'une part de mobiliser le public et le processus de projet pour mettre en œuvre des interventions d'apaisement de certains espaces autour des gares, de diversification des usages de l'espace public ou d'aménagements urbains en tenant compte de l'existant.

Les collectivités locales ont tendance à prioriser le foncier qui leur appartient pour un usage de projet lié à l'urbanisme réglementaire. Les appels à projets (AAP) ou appels à manifestation d'intérêt (AMI) proposés par les collectivités, souvent régionales, n'associent généralement pas le propriétaire du foncier, a fortiori quand celui-ci est considéré comme privé. Or, dans le cas des gares rurales, un gisement colossal de patrimoine bâti (bâtiments et anciennes halles liées à l'activité de fret ferroviaire) et de foncier existe, mais les collectivités identifient mal comment monter un projet partenarial avec la SNCF dans le cadre d'AAP ou d'AMI, car il leur est régulièrement demandé une maîtrise foncière préalable au dépôt de subvention. **Le type de conventionnement particulier réalisé dans le cadre du « prêt d'usage » à Lunel est particulièrement intéressant à reproduire** puisque des usages temporaires peuvent être définis sur des temporalités de court terme avec un conventionnement renouvelable. En matière de financement, il s'agit aussi de considérer que le gestionnaire ou le propriétaire de la gare ne peut à lui seul financer des réhabilitations lourdes ou des projets d'occupation temporaires des abords de la gare. Plus qu'un tour de table global, une synergie des compétences et des financements État, Région, AOM, collectivités locales et gestionnaires respectifs des bâtiments voyageurs et du réseau (aujourd'hui SNCF réseau et Gares et connexions) pourrait utilement favoriser l'émergence de projets autour des gares rurales.

L'autre ingrédient de la réussite des projets d'aménagement réside dans la capacité à mieux associer localement les usagers et les habitants des espaces ruraux franciliens et les impliquer dans un projet autour de la gare. L'identification de signaux faibles localement, voire de volontés locales légitimes pourrait davantage attirer les acteurs de l'urbanisme transitoire dans les quartiers de gare : au Perray-en-Yvelines, lauréat de l'AMI régional d'urbanisme transitoire, le projet d'une résidence artistique, d'un potager, d'une épicerie solidaire, et d'un atelier de réparation de vélo, est porté par des associations ; à Savigny-le-Temple, la ville reconvertit une friche en jardin potager à 200 m de la gare RER.

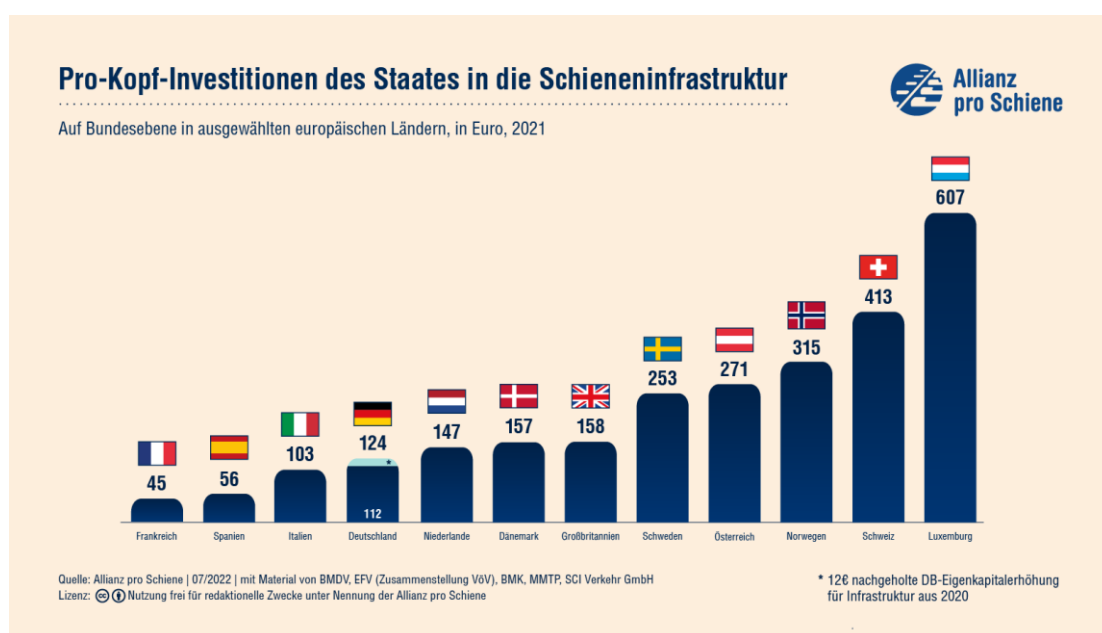
Plus encore que la notion de mobilité, c'est bien celle de l'accessibilité qui permet d'évaluer efficacement l'ensemble du système aménagement-transport. **La question de l'échelle territoriale pertinente entre EPCI et bassins de mobilité institués par la Loi LOM³⁴ reste particulièrement d'actualité si l'on souhaite davantage renforcer la cohérence entre politiques d'aménagement et de mobilités dans des territoires peu denses à échelle locale.** Les documents d'urbanisme locaux (SCoT, PLUi, PLU) doivent également jouer leur rôle pour (ré)affirmer les gares dans leur dimension multifonctionnelle, y compris pour y greffer de nouveaux services de mobilité relatifs à la complémentarité entre transports collectifs et voiture individuelle (co-voiturage, auto-partage, transport à la demande etc..).

³³ <https://communityrail.org.uk/community-rail/station-adoption/>

³⁴ Loi d'orientation des mobilités du 26 décembre 2019 qui axe la politique de transport sur les besoins du quotidien

Conclusion

À l'heure de tensions fortes sur les prix de l'énergie dans un contexte géostratégique instable, un engagement fort sur le transport ferroviaire, fret et voyageur, semble plus que jamais une nécessité. Il en coûtera sans doute des investissements importants pour la maintenance, l'exploitation et l'entretien mais aussi pour améliorer le confort usager et l'innovation afin d'être au rendez-vous de la décarbonation du secteur des transports à l'horizon 2050. L'appel du président de la SNCF et des présidents de 15 régions françaises à investir massivement sur le rail, un budget de l'ordre de 100 milliards d'euros sur 15 ans pour un « new deal » ferroviaire³⁵, témoigne d'une volonté de garantir aujourd'hui et plus encore demain les mobilités ferroviaires pour les villes et les campagnes, soutenir l'enjeu du maintien de l'accessibilité au train des territoires et des populations³⁶. Cependant, les perspectives d'évolution favorable du niveau d'investissements sur le réseau ferroviaire français ne sont pas tangibles à ce jour, et nos voisins européens sont nettement plus avancés : malgré le deuxième réseau ferré le plus dense d'Europe, la France se trouve à la 12^e place des pays européens quant aux dépenses relatives aux infrastructures ferroviaires, avec 45 euros par habitant dépensés en 2021, selon l'association allemande de transport à but non lucratif *Allianz Pro Schiene*.



La réouverture de petites lignes de train dans certaines régions françaises (Grand Est, Occitanie...) constitue une forme d'ironie de l'histoire pour qui se rappelle que ces mêmes lignes ont souvent été fermées pour cause de concurrence de la voiture, autrefois plus rapide dans le développement très important des axes routiers depuis les années 60. Aujourd'hui le potentiel gain de temps du train par rapport à des trajets congestionnés, effectués en voiture aux heures de pointe, permet de penser qu'au-delà du réseau ferré, les grandes fonctions des bâtiments voyageurs et de leur environnement immédiat jusqu'au quartier de gare soulèvent des attentes citoyennes et des opportunités d'aménagement, de réaménagement ou de transformation d'un morceau de ville.

La présente étude montre en quoi s'intéresser à la gare rurale, plus encore que développer l'offre ferroviaire ou en améliorer le cadencement, c'est entrer dans une politique de la ruralité qui permet de répondre conjointement à de nombreux enjeux d'aménagement pour les territoires ruraux : fluidité, sécurité, accessibilité à la gare ou diffusion vers la ville ou vers des espaces naturels remarquables, expérimenter, préfigurer les futurs usages, recréer davantage de lien social et d'échanges entre habitants, valoriser le patrimoine historique local....

³⁵ https://www.lemonde.fr/idees/article/2022/10/22/l-appel-des-presidents-de-15-regions-francaises-pour-un-new-deal-ferroviaire-a-la-mesure-des-crisis-des-defis-de-nos-generations-et-du-changement-climatique_6146872_3232.html#:~:text=Pour%20moderniser%20l'offre%20de,%C3%A0%2005h30%20Lecture%204%20min.

³⁶ La création de RER métropolitains dans une dizaine de villes en France était incluse dans cette proposition et représente un objectif à plus ou moins long terme.

Aujourd'hui la vitesse du déplacement semble être toujours recherchée et privilégiée dans une région polarisée pour ses emplois, ultra-connectée dans son ouverture au monde, et où les échanges foisonnent. Pourtant rentrent de plus en plus en ligne de compte d'autres éléments tels que la qualité du trajet, l'image associée à certains modes, l'habitude développée, d'autant que le temps passé à se déplacer en transports collectifs montre une certaine stabilité. Sans pour autant faire l'éloge de la lenteur, on peut se poser la question d'un retour à des formes de déplacement plus apaisées, moins congestionnées, sans doute plus contemplatives ou poétiques. D'autant que les modes de vies citadins comme ruraux sont en train d'évoluer : avec une organisation différente par rapport au travail, une sédentarité choisie pour ceux qui peuvent télétravailler 2 à 3 jours par semaine par exemple. Avec des gains de temps de déplacement générés grâce à une nouvelle infrastructure, comme avec le Grand Paris Express en Île-de-France, des ménages feront peut-être le choix de résider plus loin de leur lieu de travail au profit d'une offre territoriale estimée plus qualitative³⁷. Si une relance ambitieuse d'investissements en faveur du ferroviaire s'amorce sur un socle d'objectifs : régénération du réseau existant, des petites lignes, modernisation et développement du réseau, développement des trains de nuit en France et vers l'étranger, relance du fret ferroviaire ; si le confort d'usage du train s'améliore autant que le parcours pour se rendre en gare se fluidifie, l'augmentation de fréquentation envisagée dans les projections de la stratégie nationale bas carbone (SNBC), estimée à +27% de trafic supplémentaire à l'horizon 2030 et +79% à l'horizon 2050 pourrait être atteinte.

Concernant les projets d'aménagement ou de réaménagement des gares rurales et de leurs abords, il existe des freins à la mise en œuvre car les blocages sont de plusieurs ordres : ils concernent soit le coût des projets, l'organisation des acteurs ou la faisabilité technique. Face à une maîtrise d'ouvrage complexe pour faire émerger un projet partenarial local, il s'agit de parvenir à mettre en œuvre plusieurs actions exprimées ci-avant aux différentes échelles (bâtiment, quartier, bassin). **Le rôle d'objet pluriel et stratégique des gares rurales appelle à poser les bases d'une action publique renouvelée** (sur le foncier, le patrimoine bâti, les espaces publics...) et par des hypothèses parfois inattendues (urbanisme tactique, transitoire, expérimentations citoyennes ou porteurs de projets locaux). Une meilleure cohérence des acteurs structurée dans une gouvernance plus ouverte, moins segmentée et plus partenariale, semble nécessaire pour mobiliser efficacement les collectivités, transporteurs et financeurs. Cette approche globale devrait aussi impliquer les maîtres d'ouvrages pour définir des programmes de travaux assurant la cohérence des aménagements aux trois échelles.

L'ouverture à la concurrence déjà existante sur les trains grandes lignes (sur Paris-Lyon avec l'opérateur Trenitalia par exemple) et prochaine pour les lignes ferroviaires régionales³⁸, pourrait bousculer le paysage ferroviaire avec un nouvel environnement concurrentiel. Si l'on y ajoute le postulat que la crise de l'énergie et l'inflation vont potentiellement faire augmenter l'utilité du train pour les déplacements du quotidien et donc le nombre d'usagers, cela nécessite une attention particulière et un certain degré d'anticipation de la part des collectivités locales.

En matière d'accompagnement et d'aide aux territoires ruraux, **les politiques publiques et l'investissement des collectivités en la matière est décisif : au niveau local, au niveau intercommunal, ou au niveau régional pour soutenir ces projets permettant de transformer positivement les territoires et les cadres de vie**. Une meilleure synergie des financements est à rechercher parmi les partenaires pour une mise en œuvre plus efficiente.

Le présent rapport montre tout l'intérêt d'une typologie des 153 gares rurales franciliennes pour réfléchir au déploiement d'une politique publique. En ce sens, en matière d'aménagement du territoire au niveau régional, il apparaît stratégique de s'intéresser prioritairement aux 122 gares les plus locales, intermédiaires et de franges énumérées dans la typologie proposée, dans la mesure où les gares de polarités bénéficient déjà de financements directs pouvant provenir soit de dispositifs de droit commun, soit de dispositifs thématiques ou encore d'AAP ou d'AMI, eu égard à la taille de leur population, leur niveau d'ingénierie locale et leur niveau de rayonnement. L'action régionale pourrait **engager une réflexion vers un véritable « plan gares rurales »** : dispositif ad hoc ou bonification de dispositifs existants s'appuyant sur les grands enjeux évoqués dans la partie recommandations de ce rapport ; en tenant compte des dispositifs existants et du bilan qui peut en être fait en matière d'actions et de financements dans le périmètre des abords d'une gare (800 m) ou du bassin de rabattement de la gare (3km).

³⁷ Voir "Effets et opportunités de l'arrivée du nouveau réseau pour les territoires de grande couronne"
<https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/le-grand-paris-express/>

³⁸ Appels d'offres obligatoires à partir de 2023 pour les TER dans un délai maximum de 10 ans

Annexe 1 Fiches types par famille de gare

Fiche n° 250 | Dourdan

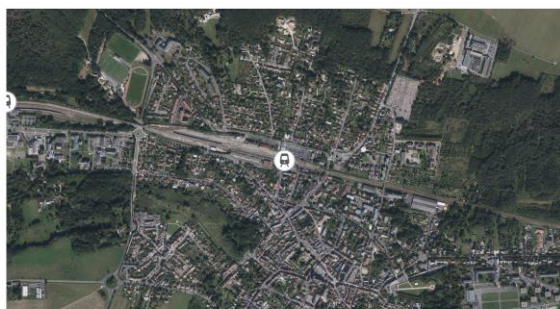


Typologie : Gare de polarité

Insertion : Gare dans le tissu urbain

Nombre de montants : 1539

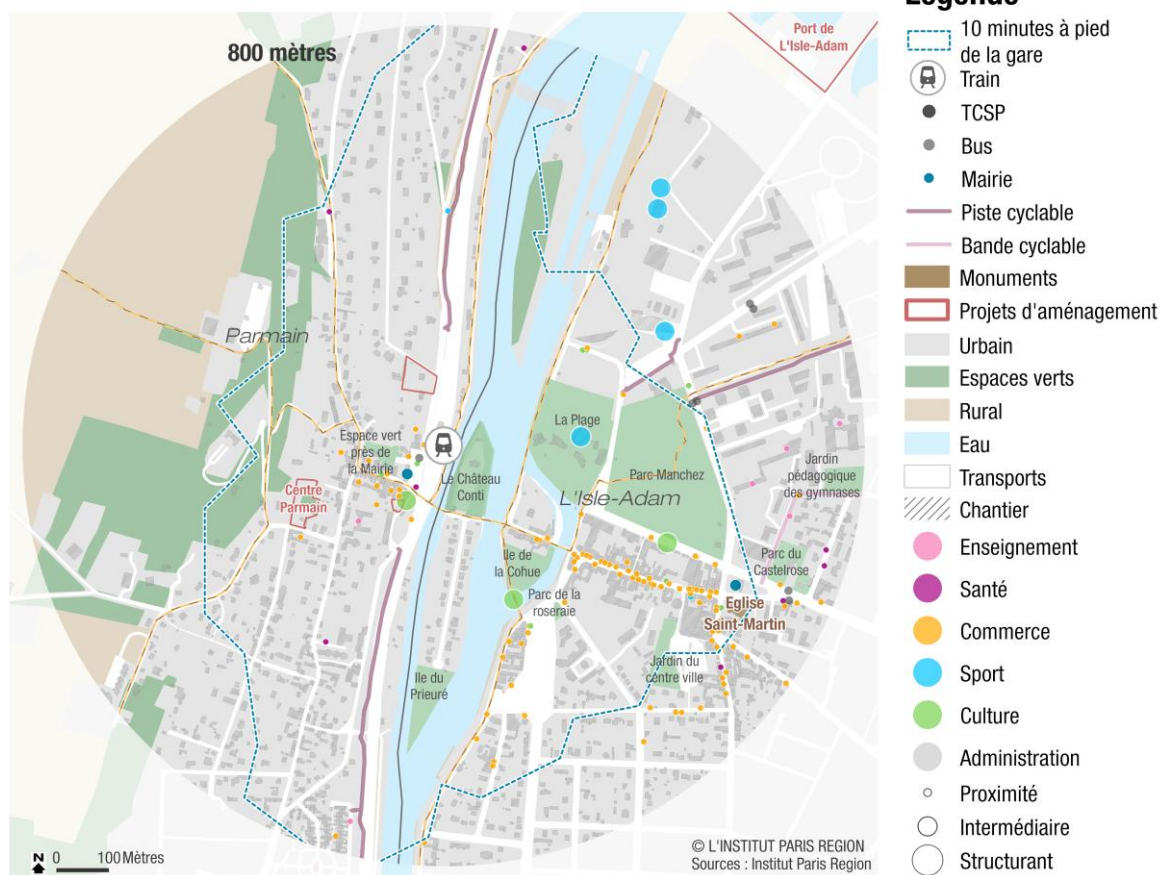
Population à 800 mètres : 4777



Novembre 2022

L'INSTITUT
PARIS
REGION

Fiche n° 420 | L'Isle-Adam-Parmain

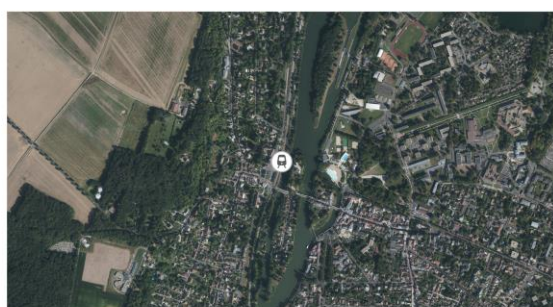


Typologie : Gare de polarité

Insertion : En frange du tissu ou entre 2 tissus urbains

Nombre de montants : 1642

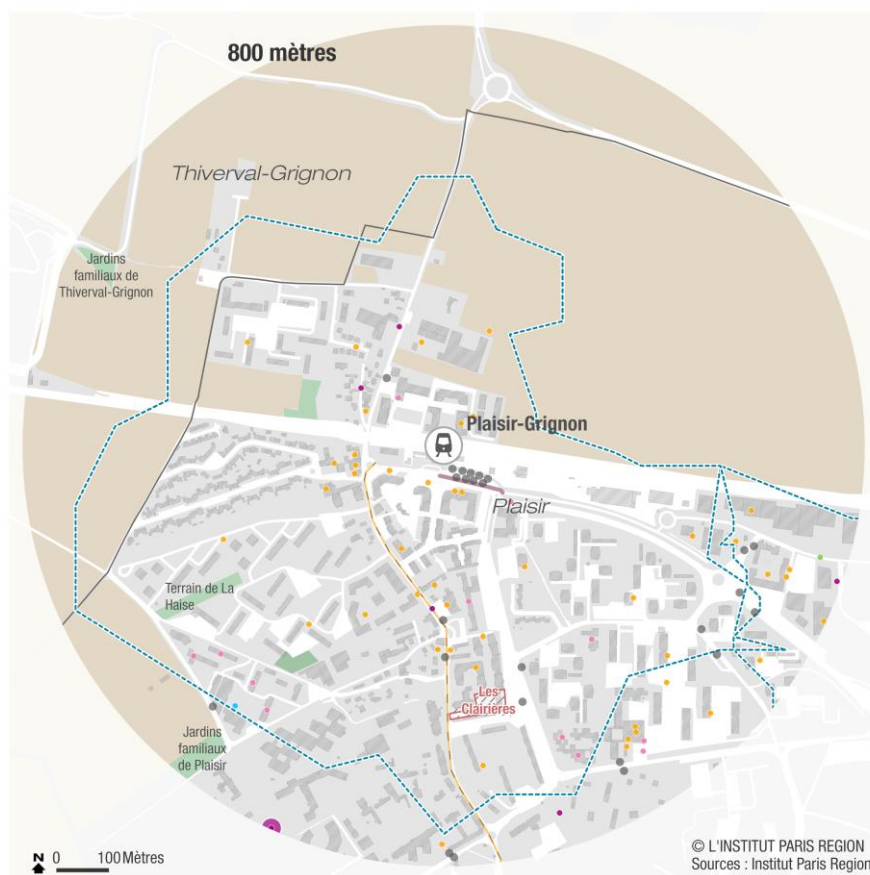
Population à 800 mètres : 3995



Novembre 2022

L'INSTITUT
PARIS
REGION

Fiche n° 266 | Plaisir-Grignon



Légende

- 10 minutes à pied de la gare
- Train
- TCSP
- Bus
- Mairie
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Monuments
- Projets d'aménagement
- Urbain
- Espaces verts
- Rural
- Eau
- Transports
- Chantier
- Enseignement
- Santé
- Commerce
- Sport
- Culture
- Administration
- Proximité
- Intermédiaire
- Structurant

Typologie : Gare de polarité

Insertion : En frange du tissu ou entre 2 tissus urbains

Nombre de montants : 5159

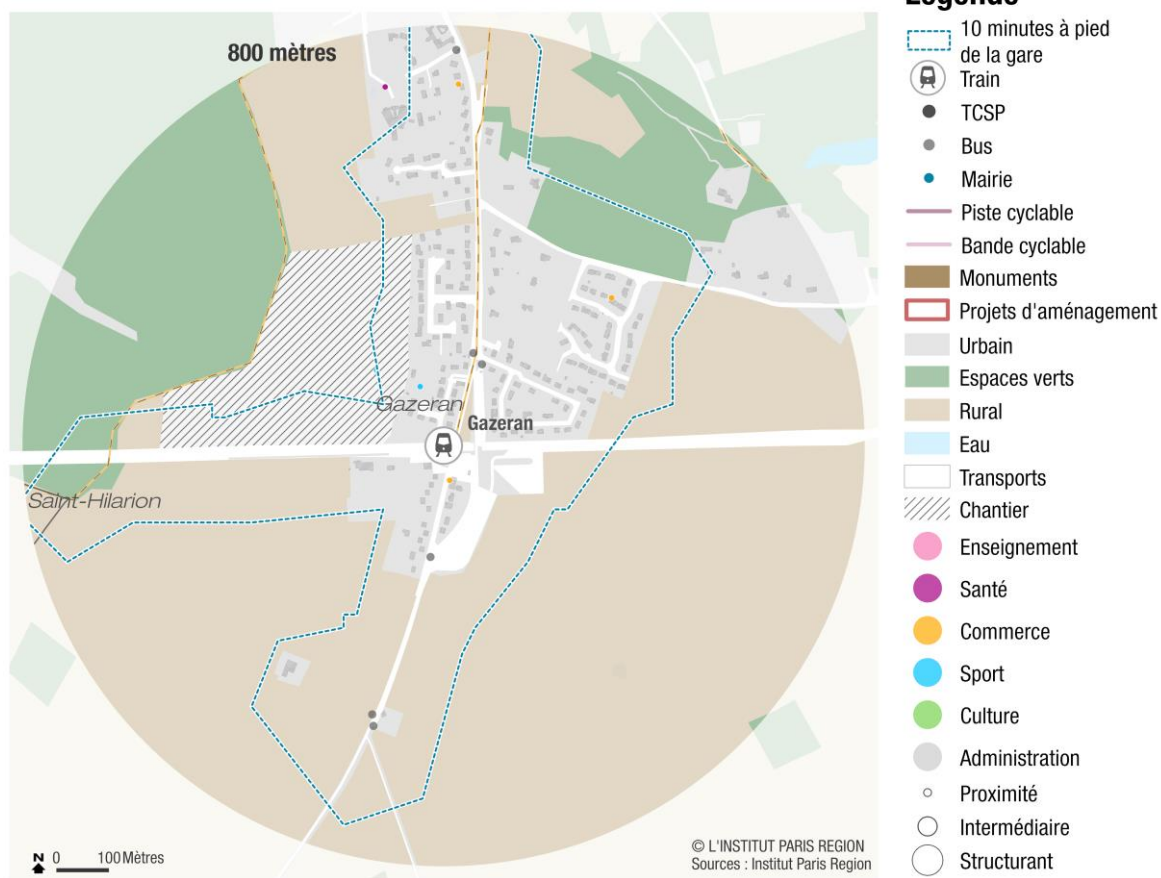
Population à 800 mètres : 7383



Novembre 2022

L'INSTITUT
PARIS
REGION

Fiche n° 525 | Gazeran



Typologie : Gare de frange

Insertion : En frange du tissu ou entre 2 tissus urbains

Nombre de montants : 553

Population à 800 mètres : 425



Novembre 2022



Fiche n° 240 | Houdan



Légende

- 10 minutes à pied de la gare
- Train
- Bus
- Mairie
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Monuments
- Projets d'aménagement
- Urbain
- Espaces verts
- Rural
- Eau
- Transports
- Chantier
- Enseignement
- Santé
- Commerce
- Sport
- Culture
- Administration
- Proximité
- Intermédiaire
- Structurant

Typologie : Gare de frange

Insertion : En frange du tissu ou entre 2 tissus urbains

Nombre de montants : 1374

Population à 800 mètres : 2318



Novembre 2022



Fiche n° 177 | Nanteuil-Saâcy

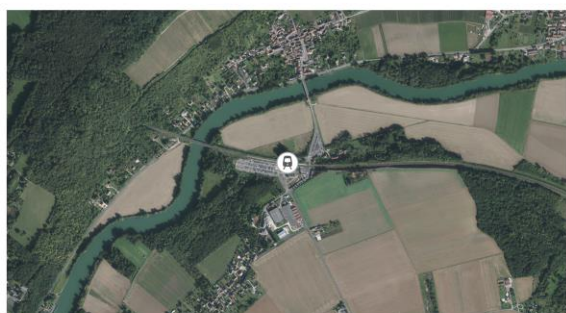


Légende

- 10 minutes à pied de la gare
- Train
- TCSP
- Bus
- Mairie
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Monuments
- Projets d'aménagement
- Urbain
- Espaces verts
- Rural
- Eau
- Transports
- Chantier
- Enseignement
- Santé
- Commerce
- Sport
- Culture
- Administration
- Proximité
- Intermédiaire
- Structurant

Typologie : Gare de frange
Insertion : Hors du tissu urbain

Nombre de montants : 1222
Population à 800 mètres : 588



Novembre 2022



L'INSTITUT
PARIS
REGION

Fiche n° 303 | Breuillet-Village



Légende

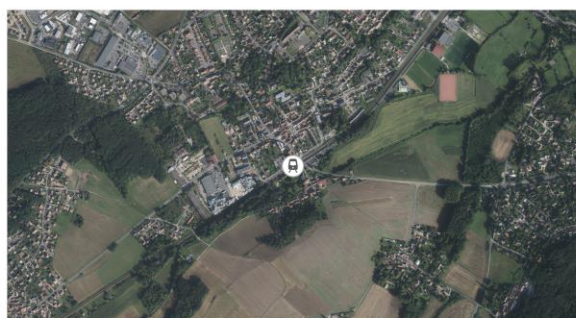
- 10 minutes à pied de la gare
- Train
- TCSP
- Bus
- Mairie
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Monuments
- Projets d'aménagement
- Urbain
- Espaces verts
- Rural
- Eau
- Transports
- Chantier
- Enseignement
- Santé
- Commerce
- Sport
- Culture
- Administration
- Proximité
- Intermédiaire
- Structurant

Typologie : Gare intermédiaire

Insertion : En frange du tissu ou entre 2 tissus urbains

Nombre de montants : 1188

Population à 800 mètres : 2569



Novembre 2022



Fiche n° 256 | Les Essarts-le-Roi



Légende

- 10 minutes à pied de la gare
- Train
- TCSP
- Bus
- Mairie
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Monuments
- Projets d'aménagement
- Urbain
- Espaces verts
- Rural
- Eau
- Transports
- Chantier
- Enseignement
- Santé
- Commerce
- Sport
- Culture
- Administration
- Proximité
- Intermédiaire
- Structurant

Typologie : Gare intermédiaire

Insertion : En frange du tissu ou entre 2 tissus urbains

Nombre de montants : 1493

Population à 800 mètres : 3407



Novembre 2022

L'INSTITUT
PARIS
REGION

Fiche n° 257 | St-Rémy-Lès-Chevreuse



Légende

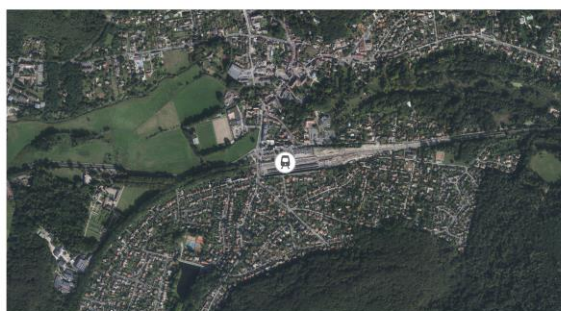
- 10 minutes à pied de la gare
- Train
- TCSP
- Bus
- Mairie
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Monuments
- Projets d'aménagement
- Urbain
- Espaces verts
- Rural
- Eau
- Transports
- Chantier
- Enseignement
- Santé
- Commerce
- Sport
- Culture
- Administration
- Proximité
- Intermédiaire
- Structurant

Typologie : Gare intermédiaire

Insertion : Gare dans le tissu urbain

Nombre de montants : 3171

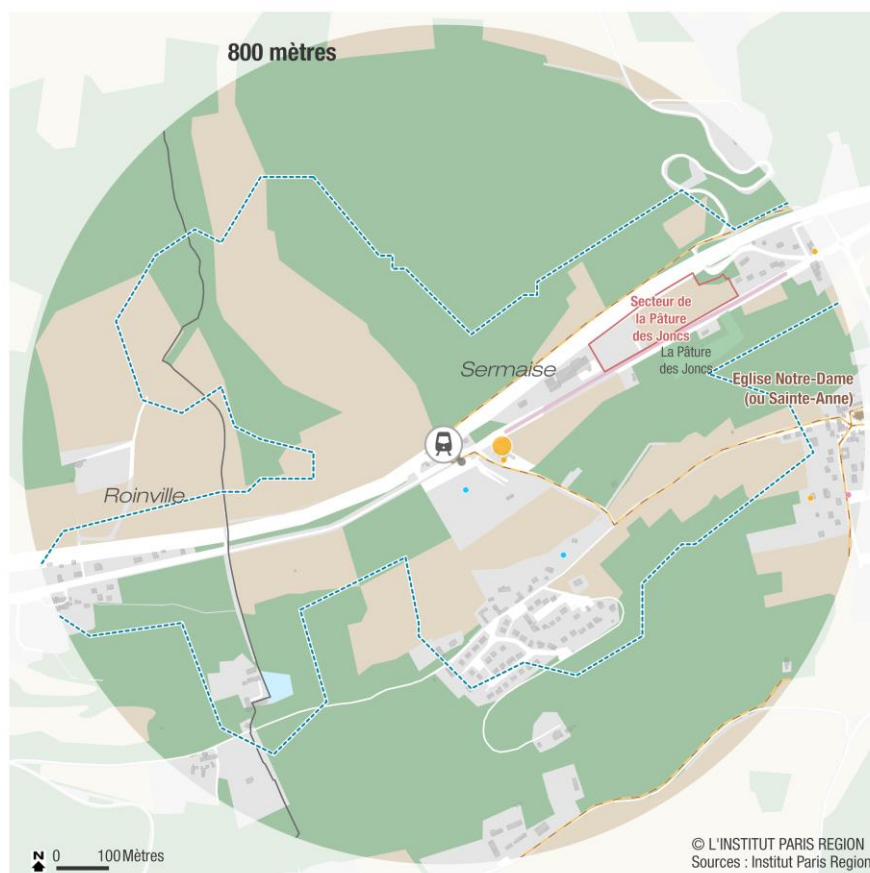
Population à 800 mètres : 3179



Novembre 2022



Fiche n° 248 | Sermaise



Légende

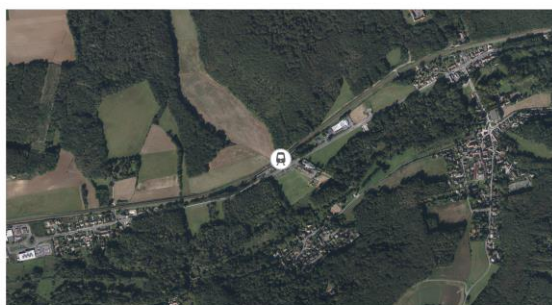
- 10 minutes à pied de la gare
- Train
- TCSP
- Bus
- Mairie
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Monuments
- Projets d'aménagement
- Urbain
- Espaces verts
- Rural
- Eau
- Transports
- Chantier
- Enseignement
- Santé
- Commerce
- Sport
- Culture
- Administration
- Proximité
- Intermédiaire
- Structurant

Typologie : Gare locale

Insertion : Hors du tissu urbain

Nombre de montants : 222

Population à 800 mètres : 269



Novembre 2022



Fiche n° 130 | Vosves



Typologie : Gare locale

Insertion : Hors du tissu urbain

Nombre de montants : 59

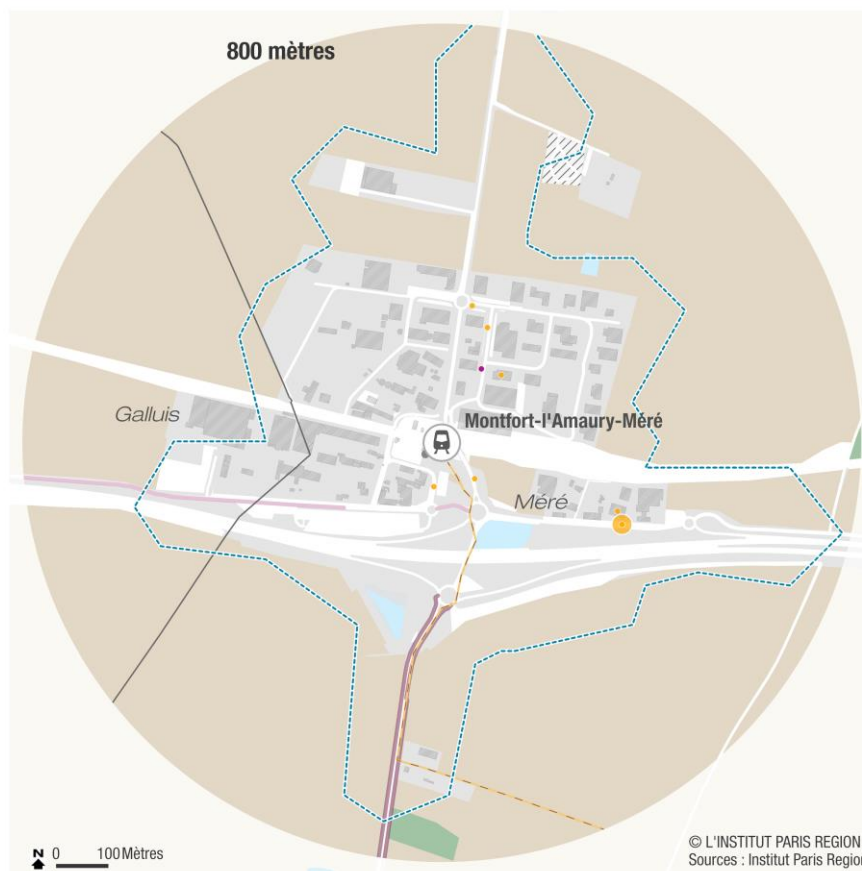
Population à 800 mètres : 661



Novembre 2022

L'INSTITUT
PARIS
REGION

Fiche n° 241 | Montfort-l'Amaury-Méré



Légende

- 10 minutes à pied de la gare
- Train
- TCSP
- Bus
- Mairie
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Monuments
- Projets d'aménagement
- Urbain
- Espaces verts
- Rural
- Eau
- Transports
- Chantier
- Enseignement
- Santé
- Commerce
- Sport
- Culture
- Administration
- Proximité
- Intermédiaire
- Structurant

Typologie : Gare locale

Insertion : Hors du tissu urbain

Nombre de montants : 1172

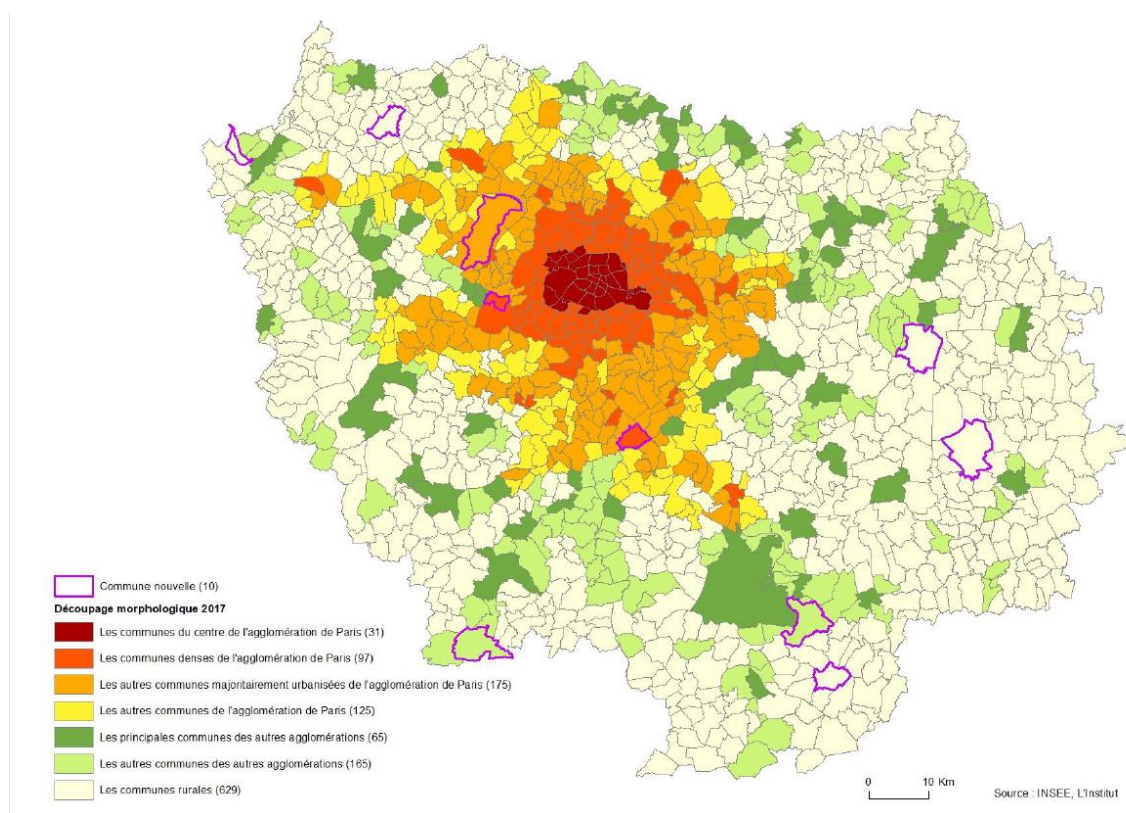
Population à 800 mètres : 92



Novembre 2022



Annexe 2 : Définition des secteurs 1 à 7 du découpage morphologique :



Rappel des critères :

- 1 : Le centre de l'agglomération de Paris (TU $\geq$ 95% et DH $\geq$ 300 ind/ha)
- 2 : Les communes denses de l'agglomération de Paris (TU $\geq$ 80% et DH $\geq$ 100 ind/ha)
- 3 : Les autres communes majoritairement urbanisées de l'agglomération de Paris (TU $\geq$ 65% et DH $\geq$ 30 ind/ha)
- 4 : Les autres communes de l'agglomération de Paris
- 5 : Les principales communes des agglomérations secondaires (DH $\geq$ 30 ind/ha et AH $\geq$ 5 000 ind)
- 6 : Les autres communes des agglomérations secondaires
- 7 : Les communes rurales

TU : Taux d'espaces urbanisés [surface MOS urbains / (surface totale –surfaces boisées et en eau)]

DH : Densité humaine [activité humaine / (surface MOS urbains construits –surface en chantier)]

AH : Activité humaine, soit le nombre d'habitants et d'emplois (nombre d'individus)

Ind/ha : nombre d'individus par hectare

Données sources :

Emploi et Population INSEE 2016 ; Urbanisation (taux d'espace urbanisé à la commune et densité humaine à partir des données du MOS 2017, Institut Paris Region) ; Communes nouvelles depuis 2015 ; Unités urbaines de 2010 actualisées au regard du nouveau découpage communal de 2019

Références Bibliographiques :

- Aménagements urbains temporaires d'espaces publics – rapport flash- Etudes de cas et analyse multicritères, Institut Paris Region, 2020
- CHRONOTOPE « Aménagement spatio-temporel pour des villes résilientes », PUCA, décembre 2013
- Corbigny, le devenir d'une gare rurale, la 27^e Région : <https://www.la27eregion.fr/cas-pratiques/la-gare-rurale-de-demain/>
- Evaluer les inégalités sociales d'accès aux ressources - Intérêt d'une approche fondée sur l'accessibilité Sylvie Fol, Caroline Gallez, Riurba 2017/Numéro 4
- La fabrique des "gares du quotidien" : imaginaires et fonctions symboliques d'une nouvelle catégorie du Grand Paris, thèse d'Elise Avidé (EVT/LATTS), Champs-sur-Marne, 2018
- La gare contemporaine, Rapport Keller, mars 2009
- La vie mobile, cahier n°175, IAU, septembre 2018
- Le plan de mobilité rurale (élaboration, mise en œuvre et évaluation), CEREMA, juillet 2016
- Les mobilités dans les espaces périphériques et peu denses Jean Colard (France Stratégie), Benoit de Lapasse (ANCT), Cécile Clément (CEREMA)
- Lire la ville, Chantal Deckmyn, la découverte, 2020
- Tactical Urbanism : short-term action for long-term Change, Anthony Garcia et Mike Lydon, Island Press, mars 2015
- The Next American Metropolis : Ecology, Community and the American Dream, Peter Calthorpe, Princeton architectural Press, 1993



L'INSTITUT PARIS REGION
ASSOCIATION LOI 1901.

15, RUE FALGUIÈRE - 75740 PARIS CEDEX 15 - TÉL. : 01 77 49 77 49