

Sur ce périmètre, une quinzaine d'indicateurs est testée, portant sur les domaines essentiels à la gestion urbaine... densité de population, maîtrise foncière et offre de transports.

La présence des techniciens des collectivités locales concernées dans les groupes de travail et leur participation aux choix des indicateurs garantit la pérennité de l'observation.

L'intérêt qu'ils portent à cet outil et à son usage se mesure aussi à sa capacité à faire travailler ensemble des services de collectivités peu habitués à le faire.

La synthèse de ce travail se traduit aujourd'hui par un guide qui décrit les conditions de faisabilité techniques et managériales (modalités de création, de gestion, de participation, et de financement pour ce type d'observation) d'un tel observatoire.



Source Bahn-Ville 2



Source Bahn-Ville 2

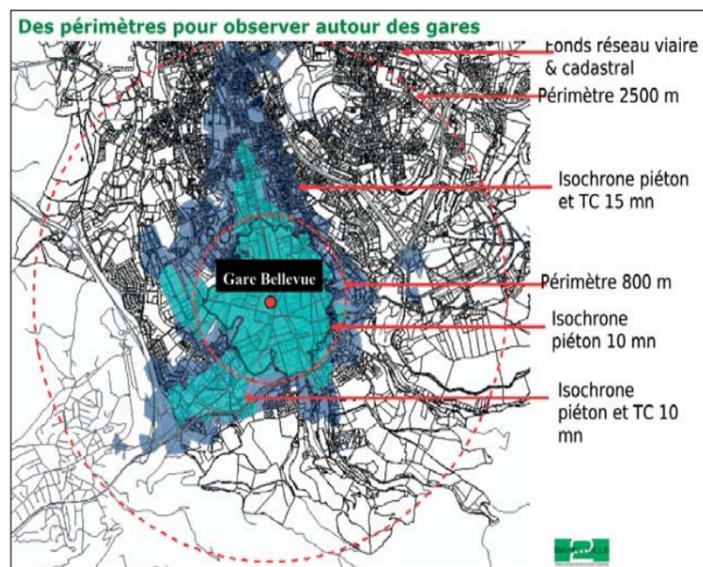
Bahn-Ville 2 prendra fin en septembre 2009 par un rapport scientifique, des échanges franco-Allemands de techniciens et d'élus et une journée régionale consacrée au dialogue entre élus autour de cette démarche et de ses apports. Entre-temps chacune des treize actions aura donné lieu à un rapport spécifique. Ces rapports seront progressivement mis en ligne sur le site www.bahnville.net

Pour la DDE, devenue DDEA, Bahn-Ville 2 a permis de conforter son rôle d'acteur cohérent de l'aménagement durable, capable de fédérer sur une « scène informelle d'échange » et autour d'une question transversale majeure, l'urbanisme autour des gares, l'expertise des équipes de recherche publique et la volonté des acteurs locaux d'avancer ensemble vers des aménagements plus durables.

Les outils et partenariats construits dans ce cadre seront réutilisés pour enrichir le dire de l'État dans les processus locaux de mise en œuvre du Grenelle de l'environnement auquel la DDEA est associée notamment à travers les projets d'aménagement et de planification.

Pour en savoir plus :

Christophe BÉTIN DDEA de la Loire 04 77 43 81 03
Géraldine BIAU CETE de LYON 04 74 27 51 71
Emmanuel PERRIN CETE de LYON 04 72 14 31 68
Gilles BENTAYOU CERTU 04 72 74 58 17
Catherine ARAUD-RUYANT EPURES 04 77 92 84 00
Site Internet www.bahnville.net



Source Bahn-Ville 2

Le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) a mené un audit sur la prise en compte du développement durable par les services déconcentrés.

Dans ce cadre, l'équipe de la MIGT10 a souhaité mettre en valeur des expériences et actions concrètes que les services ont lancées, ou auxquelles ils ont puissamment contribué dans les directions régionales et départementales visitées.

Les fiches de cette série ont ainsi pour objectif d'illustrer le savoir-faire déployé par les services constitutifs des futures DREAL et DDT, en action sur le terrain.

Cette collection a vocation à être enrichie par d'autres initiatives intéressantes et/ou innovantes d'autres services opérationnels.



Quel urbanisme autour des gares ?

Bahn-ville 2, une recherche-action animée par la DDEA de la Loire

Bahn-Ville est un programme de recherche Franco-Allemand portant sur les rapports entre la



« ... promouvoir un urbanisme orienté vers le rail... valoriser les investissements faits sur les

ville et le transport ferroviaire. Ce programme est suivi côté français par la Direction de la recherche et de l'innovation (DRI) et le Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU) et est inscrit au programme national de recherche d'expérimentation et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT). Il aborde dans sa deuxième étape, « Bahn-Ville 2 », les questions concrètes de l'aménagement et du développement urbain autour des gares :

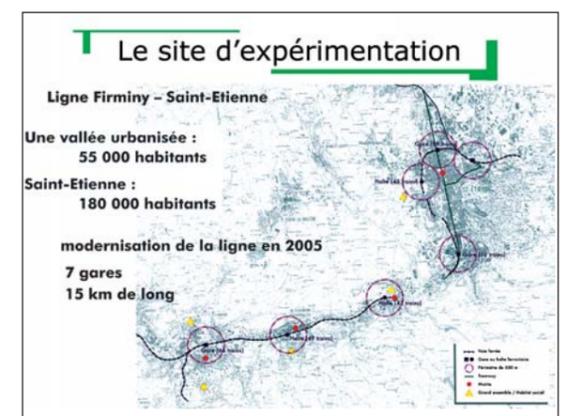
lignes ferroviaires régionales périurbaines par des mesures d'accompagnement dans le domaine de l'urbanisme... optimiser les conditions d'accessibilité aux gares de ces lignes... améliorer la qualité du service rendu aux usagers dans les lieux d'échanges. » (*Bahn-Ville 2. Favoriser le développement d'un urbanisme orienté vers le rail. Plaque de présentation. Extrait.*)

Bahn-Ville 2 : une recherche-action pilotée localement par la DDEA de la Loire, la Région Rhône-Alpes et Saint-Etienne Métropole.

En 2004 la première phase de Bahn-Ville s'achève (Cf le site www.bahnville.net). La poursuite du programme nécessite de trouver une région française et un site où pourraient être expérimentées les recommandations, préconisations et bonnes pratiques qui viennent d'être élaborées en matière d'urbanisme autour des gares.

Le CERTU et la DRI missionnent le Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement (CETE) de Lyon pour étudier 3 sites français: les lignes Mulhouse-Kruth, Lyon-Sain-Bel et Saint-Etienne-Firminy. En 2005 le CERTU et la DRI retiennent la région stéphanoise, dont la ville de Saint-Etienne, comme site d'expérimentation.

Les raisons de ce choix reposent sur les atouts et potentialités du site et sur une forte mobilisation de la DDE de la Loire dont le rôle s'est avéré déterminant pour monter un partenariat local pérenne.



Source Bahn-Ville 2

L'enjeu pour la DDEA : impliquer des maîtres d'ouvrage et des équipes d'étude dans un projet cohérent de recherche et d'action.

La DDE de la Loire consacre une partie de 2005 et l'année 2006 à concrétiser le partenariat autour de Bahn-Ville 2 c'est-à-dire à nouer recherche et action dans un projet cohérent rassemblant des porteurs de projet et des équipes d'études et de recherche urbaines. La première des conditions de Bahn-Ville 2 est en effet que la recherche-action s'appuie sur des projets concrets et des financements locaux. L'Etat, en ce qui le concerne, est prêt à investir 50% du coût prévisionnel du projet qui est de 650 000 euros.



Source Bahn-Ville 2

Christophe Béty, en charge du projet à la DDE de la Loire, trouve auprès du Conseil Régional Rhône-Alpes en charge du schéma régional des services de transport, un appui lui permettant d'impliquer dans Bahn-Ville 2 d'autres partenaires de l'action et de la réflexion urbaine de l'agglomération stéphanoise: la communauté d'agglomération Saint-Etienne-Métropole, l'établissement public d'aménagement de Saint Etienne, et l'établissement public foncier EPORA. À charge pour lui de démontrer à chaque acteur comment à travers ses préoccupations, le projet de Scot Sud Loire, la mise en œuvre du PDU, la maîtrise foncière et la densification des quartiers proches des gares, il peut être un partenaire et un bénéficiaire de la démarche de recherche-action. Et dans la plupart des cas cette démarche arrive à point nommé.



Source Bahn-Ville 2

Il reste à associer les grands partenaires du transport ferroviaire: la SNCF et les transports urbains de l'agglomération stéphanoise (STAS). Ils ont vu dans Bahn-Ville 2 le moyen d'expérimenter le développement des services et commerces en gare et d'intégrer dans les projets de transport une dimension planificatrice et urbaine qui leur fait défaut.

Le partenariat de Bahn-Ville 2 est ainsi constitué d'acteurs locaux et d'une équipe-projet comprenant un coordinateur technique (Le CETE de Lyon), un coordinateur scientifique (le laboratoire LVMT de l'école des Ponts et Chaussées) et l'agence d'urbanisme de l'agglomération stéphanoise EPURES qui assure notamment le lien avec les partenaires locaux.

Après bien des allers-retours le cousu main de la DDE, aidée par le CERTU et l'équipe projet, permet d'associer tous ces organismes dans un programme cohérent. Chaque partenaire élabore des actions précises tout en restant solidaire de l'ensemble qu'il finance globalement.

La DRI au titre du PREDIT puis le comité franco-allemand de Bahn-Ville donnent leur accord sur ces partenariats à l'automne 2006 et le 26 février 2007 un protocole est signé, la participation de chacun renvoyant à une convention spécifique.

Les partenaires qui financent le projet

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

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

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

L'équipe qui réalise le projet

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

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

L'agenda

- Début du projet
- 26 février 2007
Signature du protocole Bahn.Ville 2
- décembre 2007
Choix des sites d'application pour les actions de Bahn.Ville 2
- septembre 2008
avril 2009
Échanges Franco-Allemands
- septembre 2009
Résultats du projet
- fin 1^{er} trimestre 2009
Événement grand public
- Fin du projet

Source Bahn-Ville 2

On expérimente ensemble...

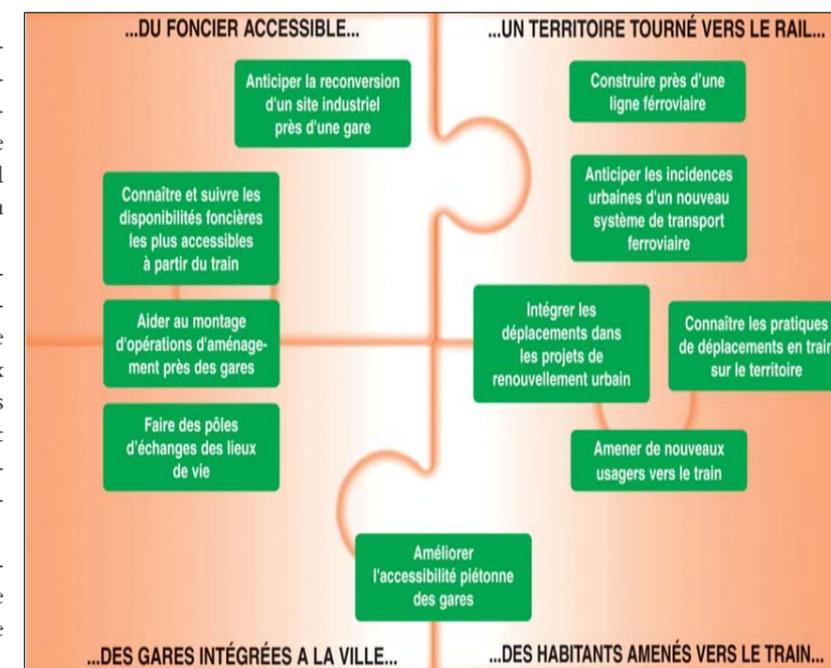
À l'issue de cette phase préparatoire Bahn-Ville 2 consiste en 13 recherches-actions associant équipes d'études et porteurs de projet locaux, programme dont la mise en œuvre progressive commence dès le second trimestre 2007.

Ces recherches-actions s'organisent selon 4 axes: l'accessibilité foncière, l'intégration des gares à la ville, le rapport du territoire au rail et le rapport des habitants au train.

Bahn-Ville 2 n'a pas vocation à se substituer aux maîtres d'ouvrage. En revanche il met en place des lieux d'échange dans lesquels les rapports contractuels et habitudes de travail s'estompent au profit de l'expérimentation collective.

Christophe Béty aime à parler à ce sujet de « scènes de projet auxquelles Bahn-Ville 2 apporte son expertise ».

Comment expérimenter ensemble? Pour chaque recherche-action l'équipe-projet investit les « scènes de projet » existantes ou crée cette scène sous la forme d'un groupe de travail spécifique.



Source Bahn-Ville 2

Une action phare : l'observatoire des temps de parcours intermodaux et du foncier autour d'une gare.

À ce jour la démarche de Bahn-Ville 2 la plus innovante est un observatoire des temps de parcours intermodaux et du foncier. Cet outil permet de repérer les potentialités foncières locales par une mise en synergie des informations sur l'accessibilité en transports en commun et sur le foncier stratégique dans un périmètre proche d'une gare. Il révèle les capacités de renouvellement urbain, d'ouverture à l'urbanisation, de densification du tissu en lien avec la modification des réseaux d'accès à la gare; il montre l'articulation des principaux pôles d'emploi, de commerce et d'habitat à l'échelle de l'agglomération et du SCOT.

Cette recherche-action se concrétise par :

- la définition d'une méthode transposable de construction d'un observatoire (guide en cours de rédaction) doté des fonctions essentielles de suivi et mesure des évolutions, d'alerte sur les opportunités foncières, et de simulation.



Source Bahn-Ville 2

- Le test de cette méthode sur le site expérimental de la gare de Bellevue sur la ligne Saint-Etienne-Firminy, avec comme résultats la carte des isochrones pédestres autour de cette gare (cf carte page 4) et un dispositif de veille foncière basé sur les DIA (déclarations d'intention d'aliéner), intégrant les prix des transactions, les transactions sur grandes parcelles, la quantité de SHON construite.