



Démarches innovantes d'intermodalité, de hubs et pôles d'échanges dans les territoires peu denses

Burcin Yilmazer, Cyprien Richer

► To cite this version:

Burcin Yilmazer, Cyprien Richer. Démarches innovantes d'intermodalité, de hubs et pôles d'échanges dans les territoires peu denses. Rapport de recherche du projet TELLi – Train léger innovant, Livrable L1.2.1, Cerema; SNCF; Railenium; Ferrocampus. 2025, pp.114. hal-04904022

HAL Id: hal-04904022

<https://hal.science/hal-04904022v1>

Submitted on 21 Jan 2025

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License

L1.2.1 - RAPPORT DE RECHERCHE SUR LES DEMARCHES INNOVANTES D'INTERMODALITE, DE HUBS ET POLES D'ECHANGES DANS LES TERRITOIRES PEU DENSES (UMR MATRIS CEREMA)

REF : TLI-L1-T2-088 / TLI-31614



Ce projet a été financé par le Gouvernement dans le cadre du plan France 2030 opéré par l'ADEME

IDENTIFICATION DU LIVRABLE

Document	Livrable L1.2.1	Date de signature	Signature
Projet	TELLi		
Lot	1		
Rédacteur(s)	Burcin Yilmazer Cyprien Richer		
Relecteur(s)	Sophie Hasiak Laurent Guihéry		
Vérificateur	Caroline Caudron	09-01-25 08:56 CET	DocuSigned by: <i>CAUDRON Caroline</i> 23FDC60C04D9477...
Approbateur	Jacques BERLING		
Propriétaires	SNCF Cerema/UMR MATRiS Railenium Ferrocampus		
Date de version	09/01/2025		
Numéro de version	1		
Date validation COTECH	10/01/2025		
Date de validation COPIL	14/01/2025		

HISTORIQUE DES VERSIONS

Version	Date	Objet de la modification
1	09/01/2025	Document finalisé

RESUME DU LIVRABLE

Ce rapport porte sur la régénération des petites gares dans les territoires peu denses. Il a été produit dans le cadre des recherches du projet TELLi visant à développer un train léger innovant pour redynamiser les



Lignes de Desserte Fine du Territoire (LDFT). En partant du constat que le modèle des pôles d’échanges urbains semble peu reproductible au niveau des gares rurales, nous cherchons à comprendre quelles formes de valorisation du ferroviaire sont à l’œuvre dans les territoires peu denses.

L’enjeu du rapport est de comprendre et diffuser les bonnes pratiques à travers un benchmark de projets inspirants. Il s’agit de fournir une bibliothèque de projets inspirants qui mentionne des facteurs de reproductibilité. Au total, les retours d’expérience portent sur 16 projets répartis sur 24 gares sélectionnées en fonction de leur situation (petites villes ou villages, desserte par une LDFT) et de leur intérêt en matière de requalification de la gare et de ses abords.

Les données sur les projets ont été recueillies à travers des recherches en ligne, assurant l’accès à une information de base, étant donné le caractère récent des projets (articles de presse, communications institutionnelles, ressources documentaires ou scientifiques...). Pour compléter cette approche, des entretiens semi-directifs ont été menés avec les acteurs impliqués, prioritairement pour les expériences menées par SNCF (Place de la Gare, Espace Multimodal Augmenté, Mobilier d’Activation des Mobilités).

Les projets sont développés dans la première partie du rapport à travers une organisation commune présentant le contexte territorial, le contenu du projet, les facteurs de réussite et points de vigilance. L’analyse vise ensuite à déceler les situations d’innovation appliquées à l’aménagement des petites gares. Une grille d’analyse a ainsi été produite afin de questionner l’existence et la nature de l’innovation des projets recensés sur le plan matériel (aménagements), organisationnel (dynamiques partenariales) et existentiel (pratiques sociales).

Les résultats attestent de la possible émergence d’un modèle original de régénération des gares rurales. Sur le plan matériel, les expériences étudiées cherchent à valoriser l’intermodalité active et partagée à travers des équipements modulaires, souples ou tactiques. La recherche d’éco-conception est perceptible. Sur le plan organisationnel, la conduite projet de revitalisation des petites gares semble donner une plus grande place au diagnostic des besoins et à la participation des habitants. La gouvernance des projets de gare rurale semble plutôt construite au cas par cas en croisant les dynamiques associatives locales et un soutien des collectivités. Enfin, sur le plan existentiel, les gares rurales font l’objet de formes multiples d’appropriations sociales. Indépendamment de l’usage du train, il y a un sentiment d’attachement au ferroviaire qui fait face à des opportunités d’animation des gares et de leurs quartiers très dépendantes des ressources locales.

Finalement, les abords des petites gares et points d’arrêt du train dans les territoires peu denses sont des terrains fertiles d’expérimentation. Après des décennies marquées par le déclin et souvent l’abandon de ces espaces, il est prématuré de parler d’un renouveau des petites gares. Car si un florilège d’expériences existe, les projets restent fragiles et leur portée encore modeste. Les travaux doivent se poursuivre pour consolider les modèles émergents et les diffuser à une échelle plus large et cohérente avec le train léger.

EXIGENCES IMPACTEES

Numéro Polarion	Libellé	Objet de la modification
TLI-31614		



SOMMAIRE

1. Introduction	6
1.1 Contexte territorial	6
1.2 Quel modèle de gare dans le peu dense ?	6
1.3 À la recherche des situations d'innovation	7
1.4 Méthodologie des retours d'expériences	8
1.5 Plan du rapport	11
2. Revue de projets	12
2.1 Haltes Modulaire Ecodurables	12
2.2 Espace Multimodal augmenté	18
2.3 Démarche « Territoires en résidence »	26
2.4 Projet « Nouveaux usages, nouvelle gare »	31
2.5 Mobilier d'activation des mobilités	35
2.6 Programme « Place de la gare »	41
2.7 Projet associatif « Tavarnt Ty Gar »	48
2.8 Projet associatif « Court-Circuit »	53
2.9 Projet associatif « Gare en Commun »	58
2.10 Projet « Open-gare »	63
2.11 Projet « Le Quai des Possibles »	68
2.12 Projet européen « Citizens'rail »	72
2.13 Démonstrateur de « design actif »	77
2.14 Aménagement intermodal frugal	82
2.15 Aménagement d'accessibilité pour les piétons/vélos	87
2.16 Programme Belge SNCB – la vie en gare	91
3. Quelles innovations territoriales ?	95
3.1 Innovations matérielles	96
3.2 Innovations organisationnelles	100
3.3 Innovations existentielles	104
4. Conclusion & Perspectives	109
Bibliographie	113





1. INTRODUCTION

1.1 Contexte territorial

La planification des infrastructures de transport joue un rôle déterminant dans l'organisation socio-économique des territoires. Les investissements dans les transports routiers ont contribué à alimenter le cercle vicieux de la dépendance à l'automobile. La concentration accrue des services au sein des pôles urbains (Doré, 2019) et le remplacement du principe de la proximité spatiale par la proximité temporelle (Woessner, 2022), rend l'utilisation de transport motorisé plus systématique. Ainsi, bien que la distance des trajets se soit allongée, le temps de trajet est resté inchangé, ce qui a modifié le rapport au territoire. Dans les milieux ruraux, la place de l'automobile est devenue si importante que la voiture est perçue comme « l'élément-clé de l'habiter, l'élément incontournable des libertés individuelles » (Huygue, 2018). A l'inverse, plus de la moitié des ruraux n'ont pas accès en moins de 10 minutes à un arrêt de bus et lorsque les transports publics existent, les fréquences de passages sont dissuasives (Orfeuill, Ripoll, 2015). Les habitants des zones peu denses se retrouvent régulièrement dans une situation de fragilité et de vulnérabilité en matière de mobilité (Deleuil et al, 2017). Le système de mobilité de ces territoires de faible densité, ruraux et périurbains est aujourd'hui sous surveillance. Les objectifs nationaux et internationaux de réduction des émissions de GES et de consommation des énergies fossiles, rendent la législation plus contraignante à l'égard de la voiture (Huygue 2017). Ces territoires, malgré leur dépendance marquée à l'automobile, sont également soumis aux enjeux de transition écologique et énergétique.

Un des leviers d'action pour la réduction de cette dépendance à l'automobile individuelle est le renforcement des réseaux de transport public et leurs combinaisons avec d'autres modes alternatifs. Ainsi, les stratégies territoriales s'appuient davantage sur la valorisation du ferroviaire. Les institutions à différentes échelles souhaitent préserver le transport ferroviaire et en particulier les lignes de desserte fine du territoire. C'est dans ce contexte que s'inscrit le projet TELLi visant à développer un train léger innovant pour redynamiser les petites lignes. Le renforcement du train dans les territoires peu denses nécessite une action plus globale qui ne se réduit pas à la composante matérielle ou infrastructurelle. Pour redonner une place au ferroviaire dans le rural, il faut également remettre la gare « au centre du village ». C'est ce que nous allons explorer dans ce rapport.

1.2 Quel modèle de gare dans le peu dense ?

Les démarches de valorisation des gares s'inscrivent généralement dans des projets de pôles d'échanges ou d'intensification urbaine. Les retours d'expériences sont nombreux, en particulier dans les secteurs urbains, au cœur des métropoles et des villes moyennes (Richer, Bentayou, Michelon, 2024). La fonction première des pôles d'échanges est de faire converger les différents réseaux de transports collectifs avec d'autres modes individuels et services de mobilité. De plus en plus les dimensions urbaines et territoriales sont également mises en avant. Ces espaces deviennent des lieux centraux et permettent la



réappropriation de l'espace public. Ce modèle se caractérise par des aménagements assez qualitatifs : organisation du stationnement, création de pôle bus, mais surtout mise en valeur du bâtiment ferroviaire (et le cas échéant, développement des commerces), création de parvis piétons avec des aménagements paysagers, construction ou reconstruction d'une passerelle piétonne (souvent avec une grande qualité architecturale) ouvrant la gare des deux côtés des voies. Ce sont donc des projets assez coûteux (rarement inférieurs à 10 M€) dont les politiques se sont largement emparés : à l'image des tramways, les inaugurations de pôles d'échanges sont des temps forts attestant du volontarisme politique d'une agglomération et de ses nombreux partenaires.

Si les pôles d'échanges se diffusent dans les villes moyennes, ces modèles « urbains » semblent difficilement transposables dans les espaces peu denses (Roudier, Richer, 2020) :

- En termes de coûts d'aménagement (l'investissement mobilise en grande partie la participation financière de la commune ou l'intercommunalité) ;
- En termes de potentiel de recette commerciale : des projets qui génèrent peu de recettes commerciales et de bénéfices pour SNCF Gares & Connexions ;
- En termes de fonction : les attentes dans les pôles de mobilité ruraux vont être différentes, tout comme les composantes de l'intermodalité (autour de transports collectifs interurbains pas toujours très attractifs)
- En termes de dynamique d'acteurs : les communautés de communes sont des acteurs jeunes qui ont acquis une compétence suite à la loi LOM (2019), les Régions ont donné la priorité aux gares principales et se sont déjà beaucoup investies, tandis que G&C peine à se mobiliser pour des gares peu fréquentées.

A cela s'ajoutent des difficultés actuelles, inhérentes aux démarches de projet (Arab, 2021), tel que l'incertitude dans les logiques d'action, les attentes et réglementation autour de la transition écologique, les crises sociales, l'austérité des finances publiques, les interrogations sur un urbanisme « sans croissance » qui questionnent en profondeur la façon de pratiquer l'activité de projet. Ainsi, il est souvent délicat de stopper une spirale décliniste des équipements ferroviaires : des gares délabrées, qui ferment, des abords délaissés, repoussoir, occupé par d'autres activités (déchèterie, stockage de poids lourds ou bus, ...), si bien que l'on se demande s'il y a encore des trains qui s'y arrêtent... Le réaménagement des gares rurales sur le modèle de pôles d'échanges « urbains » semble difficile à mettre en œuvre. **Dès lors, nous cherchons à comprendre si d'autres modèles de valorisation des gares émergent dans les territoires peu denses ?**

1.3 À la recherche des situations d'innovation

Nadia Arab (2018) distingue deux situations idéales-typiques dans les projets d'aménagement : celle de l'innovation et celle de la lignée d'aménagement quand un projet peut se référer à des expériences antérieures, comme pour les pôles d'échanges. Les lignées d'aménagement placent les acteurs en situation de connaissance consolidée des mécanismes, processus, et des risques à mettre sous contrôle. A l'inverse, en situation d'innovation, les acteurs démarrent le projet avec un capital initial de connaissance pauvre tandis que le processus de concrétisation est beaucoup plus flou voire inconnu, ils le découvrent et le construisent chemin faisant. Dit autrement, soit les acteurs sont placés dans une situation dans laquelle il leur est possible d'adapter un itinéraire connu, d'anticiper les problèmes de

conception, les risques et les conditions du passage à l'acte ; soit, à l'inverse, ils ont à construire un itinéraire ad hoc depuis la formulation des choix jusqu'à la production de l'artefact. Nos travaux s'appuient sur cette définition de l'innovation.

Nous cherchons à analyser plus précisément les expériences qui se démarquent d'une « lignée d'aménagement » (Arab, 2018) en matière de valorisation des gares ferroviaires. Ainsi, nous proposons une analyse des « situations d'innovation » appliquée aux projets d'aménagement autour des arrêts de train dans les espaces peu denses. **Quels projets de valorisation des gares prennent forme dans le rural ? Peut-on parler de situation d'innovation ? De quelles natures sont les artefacts produits ? Quels points de vigilance peut-on dégager des projets de régénération des petites gares ?** Nous cherchons dans ce rapport à recenser des projets –sans toutefois prétendre à l'exhaustivité–, les étudier et comprendre les conditions de reproductibilité.

Nous nous intéressons aux situations d'innovation dans des projets de régénération de gares. Ces projets sont particulièrement intéressants car ils impliquent une transformation profonde et multidimensionnelle des gares, dépassant les simples aspects fonctionnels, économiques ou patrimoniaux. Les gares régénérées peuvent être considérées comme de véritables laboratoires d'innovation, où s'expérimentent des démarches et des concepts liés aux transitions socio-écologiques et au renforcement de leur insertion urbaine (Gasnier, 2024). Contrairement aux notions de requalification, revitalisation ou réhabilitation, la régénération se distingue par son approche globale, intégrant des enjeux urbanistiques, environnementaux et sociaux.

La requalification des gares se limite souvent à une adaptation fonctionnelle, avec pour objectif de transformer une gare, auparavant simple lieu de transit, en un espace public intégrant une imbrication de fonctions (Lévy, 2008). La revitalisation d'une gare, quant à elle, fait référence à des fonctions sociales et économiques, avec une volonté de recréer des activités et de l'animation dans le lieu. Enfin, la réhabilitation cherche à préserver le caractère patrimonial et historique d'un bâtiment. Ainsi, les projets de régénération offrent une opportunité unique d'innovation et dépassant les limites des autres démarches.

L'innovation est ici comprise comme un travail d'appropriation critique d'une nouveauté qui en dégage les potentialités suffisamment générales pour pouvoir être adaptées à la variété des situations, de porter du sens et de le véhiculer (Fournier, 2022). Nous proposons une grille d'analyse pour préciser ce que nous entendons comme « innovation » appliquée à l'aménagement des gares afin de questionner l'existence et la nature de l'innovation des projets recensés.

1.4 Méthodologie des retours d'expériences

Le rapport s'appuie sur un benchmark de projets inspirants afin de produire des retours d'expérience. Le travail consiste à sélectionner des expériences récentes (moins d'une dizaine d'années) et évocatrice d'une démarche de valorisation d'une petite gare. Plus précisément nous sélectionnons des projets sur des « petites » lignes, gares ou communes afin de constituer un échantillon suffisamment vaste.

- **Une « petite » ligne** correspond à des voies ferrées classées UIC 7 à 9 dites « Lignes de desserte fine du territoire ». Pour définir les voies considérées comme tel, SNCF Réseau utilise un indicateur synthétique de sollicitation de la voie pondéré par le tonnage, la vitesse et la fréquence, inspiré d'une méthode de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC).

- **Une « petite » gare** correspond ici à une gare ou un arrêt sur le réseau ferroviaire, fréquenté par moins de 150 000 voyageurs / an. Ce seuil correspond à la fréquentation maximale des gares dites de catégorie « C » selon la classification de la SNCF. Elles correspondent aux gares de voyageurs d'intérêt local.
- **Une « petite » ville** correspond à une commune de moins de 20 000 habitants. Il s'agit du seuil maximal des communes éligibles au programme Petites villes de demain (PVD) de l'Agence Nationale de Cohésion des Territoires (ANCT). Notre sélection s'intéresse ainsi à des villes et villages situées dans des communautés de communes, le maillon intercommunal regroupant les espaces les moins peuplés (intercommunalités de moins de 50 000 habitants).

Nous cherchons des exemples dans des territoires regroupant ces différents critères de « petites » lignes, gares ou communes. Cependant, ces critères ne sont pas cumulatifs et nous nous gardons la possibilité d'intégrer des expériences situées soit sur des petites lignes, soit sur des petites gares, soit dans des petites villes.

La liste des projets est présentée dans le tableau 1

Tableau 1 : les projets retenus pour le périmètre de l'analyse

Communes	Région	Projet (porteur du projet)	Population municipale (2021)	Date de mise en service
Pont l'Evêque	Normandie	Haltes modulaires écodurables (SNCF Gares&Connexions)	4 790	2018
Poix-Terron	Grand-Est		882	2011
Facture-Biganos	Nouvelle-Aquitaine	Espace Multimodal Augmenté (EMA) (SNCF Gares&Connexions)	11 065	2018
Anse	Auvergne-Rhône-Alpes		7 947	2018
Bar-le-Duc	Grand Est		14 668	2025
Corbigny	Bourgogne-Franche-Comté	Démarche « Territoire en résidence » (27e Région)	1 363	2010
Montfort-sur-Meu	Bretagne		6 742	2016



Communes	Région	Projet (porteur du projet)	Population municipale (2021)	Date de mise en service
Landivisiau	Bretagne	Projet « Nouveaux usages, nouvelle gare » (Région Bretagne)	9 192	2019
Guimiliau	Bretagne	Mobilier d'Activation des Mobilités (MAM- SNCF Tech4Mobility)	2 009	2024
Plouzévédé	Bretagne		1 815	2024
Peyre en Aubrac	Occitanie	Programme 1001 gares/place de la gare (SNCF Gares&Connexions)	2 300	2023
Briouze	Normandie		1 513	2024
Hennebont	Bretagne	Projet associatif lié à une vente d'un bâtiment ferroviaire	15 873	2023
Veynes	Provence-Alpes-Côte d'Azur		3 150	2022
Felletin	Nouvelle-Aquitaine		1536	2022
Torfou (Sèvremoine)	Pays de la Loire	Projet « Open-gare » (Commune de Sèvremoine)	2 130 ¹	2025
Sucé-sur-Erdre	Pays de la Loire	Projet « Le Quai des Possibles » (Commune de Sucé-sur-Erdre)	7 366	2024
Boussay	Pays de la Loire	Projet soutenu par le programme européen Citizens'rail (Région Pays-de-la-Loire)	2 773	2017
Voivres-lès-Le-Mans	Pays de la Loire		1 359	2022
Pontcharra-sur-Bréda	Auvergne-Rhône-Alpes	Démonstrateur de « design actif » (SNCF Gares&Connexions)	7 361	2022

¹ La gare est implantée sur l'ancienne commune de Torfou (2 130 hab.) intégrée aujourd'hui dans la commune nouvelle de Sèvremoine (25 806 habitants).



Communes	Région	Projet (porteur du projet)	Population municipale (2021)	Date de mise en service
Sarre-Union	Grand Est	Aménagement intermodal frugal (Région Grand Est)	2 772	2009
Templeuve-en-Pévèle	Hauts-de-France	Aménagements d'accessibilité à la gare pour les modes actifs (Communauté de communes Pévèle Carembault)	6 705	2019

Cas supplémentaire permettant une mise en perspective avec le programme « Place de la Gare » en France : le programme Belge SNCB – la vie en gare : Gares de Jette et de Jambes (Belgique).

Les informations sur le contexte du projet, sa nature ou ses acteurs sont issues de recherches en ligne, de connaissances empiriques et de ressources documentaires ou scientifiques. Le caractère récent des projets assure une bonne couverture médiatique et un accès assez facile à une information de base (articles de quotidien, communication institutionnelle, ...). Pour approfondir le retour d'expérience, des entretiens semi-directifs ont été menés avec les acteurs impliqués (liste des entretiens en annexe). Ces entretiens ont ciblé prioritairement les principales expériences menées par SNCF car il recouvre de nombreuses expériences dans les espaces peu denses : Place de la Gare, Espace Multimodal Augmenté, Mobilier d'Activation des Mobilités.

1.5 Plan du rapport

La première partie du rapport passe en revue les projets sélectionnés autour d'une trame similaire (Contexte territorial, description du projet, facteurs de réussite et points de vigilance, synthèse des enseignements du projet).

Une seconde partie vise à tirer les principaux enseignements croisés autour d'une grille d'analyse des innovations territoriales avant de dresser des perspectives de travail en conclusion.

Gare de Pont-l'Evêque (Normandie) et de Poix-Terron (Grand Est)



Cartes de localisation des gares de Pont l’Evêque (en haut) et de Poix-Terron (en bas)

Contexte territorial

	Pont-l’Evêque	Poix-Terron
Région	Normandie (AOM locale)	Grand-Est
Département	Calvados	Ardennes
Intercommunalité	Communauté de communes Terre d’Auge 44 communes 19618 habitants	Communauté de Communes des Crêtes Pré-ardennaises (AOM locale) 94 communes 22 347 habitants
Nombre d’habitants dans la commune	4 953 habitants (en 2021)	882 habitants (en 2021)
Ligne ferroviaire	Ligne : Lisieux à Trouville - Deauville (Code ligne 390 000) UIC 7 à 9	Ligne : Soissons à Givet (Code ligne 205 000) UIC 2-6
Type de desserte	TER	TER
Fréquentation annuelle de la gare en 2023	143 454 voyageurs	109 534 voyageurs
Segmentation DRG	C	C

Sources de l’étude de cas :

- Entretien du 23/04/24 avec le maire de Poix-Terron
- Journal local Le Pays d’Auge - Article « Pont-l’Evêque. La gare éco-durable est en service»
- Le Moniteur – Article « RFF crée la 1ère halte ferroviaire éco-durable de Champagne Ardennes »
- Présentation des Haltes modulaires écodurables sur le site de SNCF Gares & Connexions
- Document de présentation de la halte de Poix-Terron de l’Ademe
- Présentation des Haltes modulaires écodurables de AltinNova



Description du projet

- Les haltes modulaires éco-durable : objectifs de SNCF Gares & Connexions

Le concept de halte modulaire éco-durable est pour la première fois expérimenté par SNCF Gares & Connexions en 2008 à Niederbronn-les-Bains en Grand Est, et reproduit à plusieurs reprises depuis. Ces haltes permettent d'offrir un espace d'attente et d'information confortable, innovant et durable dans les gares sans personnel (aussi appelées points d'arrêt non gérés).

Les haltes modulaires écodurables se veulent adaptables à chaque projet, selon les besoins et le site d'intervention, grâce à une conception modulaire. Les principes de la certification Haute Qualité Environnementale (HQE) sont respectés, ce qui permet à la halte de limiter sa pression écologique, tant lors de sa construction que pour son fonctionnement (Source site de SNCF Gares & Connexions)

Cet éco-conception vise à améliorer différents points :

- L'accessibilité PMR : mise en conformité des cheminements et de la signalétique ;
- L'intermodalité : création d'abris à vélos sécurisés ;
- Le confort d'attente : création d'un abri en verre avec une toiture végétalisée permettant une régulation naturelle de la température et de la luminosité ;
- La limitation de l'empreinte sur l'environnement.

Si ces haltes sont qualifiées d'éco-durables c'est parce qu'elles possèdent des caractéristiques leur permettant de limiter leur impact sur l'environnement. Ces équipements sont construits à partir de matériaux répondant à des critères de Haute Qualité Environnementale. Les matériaux utilisés tels que le bois, le verre et le métal s'intègrent parfaitement dans le paysage grâce à leur teinte ou leur transparence. Les haltes éco-durables possèdent également une grande autonomie énergétique, en effet, elles sont équipées de panneaux photovoltaïques. Les toits des abris d'attente sont végétalisés et permettent d'absorber la chaleur en été. Tandis qu'en hiver, les planchers surélevés minimisent l'empreinte sur le sol et isolent ainsi du froid. Grâce au verre utilisé dans la construction des abris, les voyageurs profitent de la lumière naturelle. Outre ces équipements dédiés au confort d'attente et d'information, une attention est aussi portée à l'intermodalité, avec une installation systématique d'abri à vélo fermés et sécurisés.

Les haltes modulaires éco-durables sont des aménagements qui répondent aux besoins du site d'implantation. Les éléments de cet équipement sont conçus sous la forme d'un kit modulable lui permettant de s'adapter au projet. L'assemblage des constituants préfabriqués se fait directement sur site, moins de deux semaines sont nécessaires au montage d'une halte modulaire éco-durable.

- Exemple des gares de Pont-l'Évêque et Poix-Terron

La halte éco-durable de Pont-l'Évêque a été inaugurée récemment dans le département du Calvados en Normandie (cf Figure 1). Cette petite commune de moins de 5 000 habitants a inauguré sa nouvelle halte en 2018 à la suite d'un chantier d'une durée de deux ans impliquant la démolition du bâtiment gare qui était dans un état vétuste. Depuis 1995, les maires successifs de Pont-l'Évêque se sont mobilisés pour la



réfection de la gare. Une nouvelle salle de vente, un espace d'attente pour les voyageurs et un abri à vélo ont été installés. L'impact au sol des différents modules est minime.

Le coût de ce projet a été de 1,1 million d'euros et financé en grande partie par la Région, avec une participation de SNCF Gares & Connexions ainsi que de l'intercommunalité.

Dans la grande majorité des cas de construction de haltes éco-durables, le bâtiment gare est conservé et l'équipement est implanté à proximité, ce qui permet d'avoir des coûts inférieurs à 500 000 euros.



Halte modulaire de Pont l'Evêque (Source : Journal local « Le Pays d'Auge »)

D'autres exemples de haltes modulaires éco-durables existent, notamment celui de la commune de Poix-Terron inauguré en 2011 et qui est la première halte éco-durable en Champagne-Ardenne. Cette gare fermée en 1954, a réouverte en 2011, les travaux de mise aux normes et d'aménagement de la halte se sont inscrits dans une démarche « éco-durable », à la demande de la région Grand Est. Le coût de l'ensemble des travaux s'est estimé à plus de 3 millions d'euros. Ce montant comprend la création d'un souterrain, la construction de deux quais et de la halte écodurable (Source : Le Moniteur). Des équipements améliorant le confort d'attente en gare ont été installés à Poix-Terron comme à Pont-L'Evêque. On y retrouve des aménagements pour amélioration de l'intermodalité : un abri à vélo sécurisé, une borne de recharge de véhicule électrique, un véhicule électrique en autopartage.

En 2015, 13 haltes éco durables avaient déjà été créées, ces dernières se trouvaient en Alsace, Champagne-Ardenne, Haute-Normandie, Loire-Atlantique, Gironde ou encore, en Ile-de-France (Source Gares & Connexions).



Gare de Poix-Terron. (Source : Le Moniteur)

Synthèse des éléments de projet

	Halte modulaire éco-durable de Pont-l'Evêque	Halte modulaire éco-durable de Poix-Terron
Principaux constituant du projet	• Salle de vente • Abri d'attente en verre avec toit végétalisé • Abri à vélo • Panneaux photovoltaïques	• Salle de vente • Abri d'attente en verre avec toit végétalisé • Abri à vélo • Panneaux photovoltaïques • Borne de recharge de véhicule électrique • Véhicule électrique en autopartage.
Dates	2016-2018 : Démolition et construction halte éco-durable 30 juin 2018 : Inauguration halte éco-durable	2007 : garantie de réouverture de la gare et début des travaux 2009-2010 : budgétisation, études techniques et permis de construire 1 octobre 2011 : Inauguration halte éco-durable
Acteurs	• Commune de Pont-l'Evêque	• Commune de Poix-Terron

	Halte modulaire éco-durable de Pont-l'Evêque	Halte modulaire éco-durable de Poix-Terron
	• Communauté de communes Terre d'Auge • Département de Calvados • Région Normandie • SNCF Gares & Connexions	• Communauté de Communes des Crêtes Pré-ardennaises • Département des Ardennes • Région Grand Est • SNCF Réseau
Financement	• Montant global : 1,1M€ • Financés par : SNCF Gares & Connexions (250 000€), la Région (510 000€), l'intercommunalité et la Ville (250 000€),	• Montant global : 3,4M€ • Financés par : • RFF (devenu SNCF Réseau) : 970 000€ • SNCF : 180 000€ • État : 860 000€ • Région : 860 000€ • Département : 320 000€ • Intercommunalité : 150 000€ • Commune : 100 000€

Facteurs de réussite et points de vigilance

Ces deux exemples ne permettent pas de mettre en avant des facteurs de réussite. Par contre les échanges avec les territoires ont soulevé deux points de vigilance liés aux matériaux et au respect de l'approche éco-durable de l'aménagement dans son cycle de vie (entretien, rénovation).

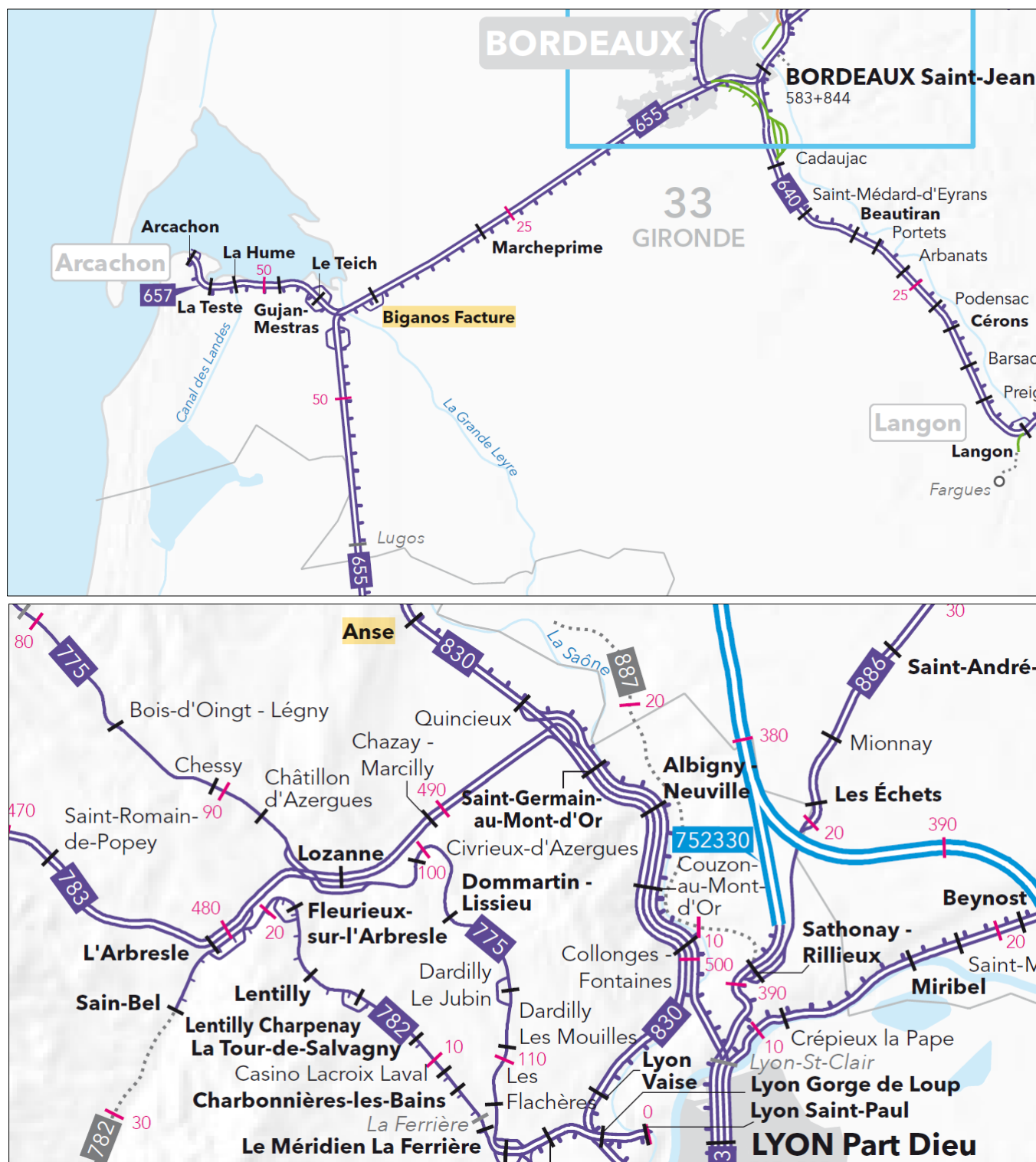
Les matériaux naturels recyclés et recyclables utilisés aident cet aménagement à s'intégrer dans le paysage. Ces matériaux esthétiques et respectueux de l'environnement soulèvent tout de même la question de la durabilité dans le temps.

A Poix-Terron certaines problématiques sont apparues ces dernières années, le passage souterrain construit en bois doit être remplacé par une structure en béton car celui-ci a vieilli prématurément en contact avec la terre, la halte perd ainsi de son caractère « écodurable » (Source : entretien avec la commune de Poix-Terron). La commune mentionne également les quais avec un revêtement naturel à base de sables compactés dans lesquels se sont formés des trous.

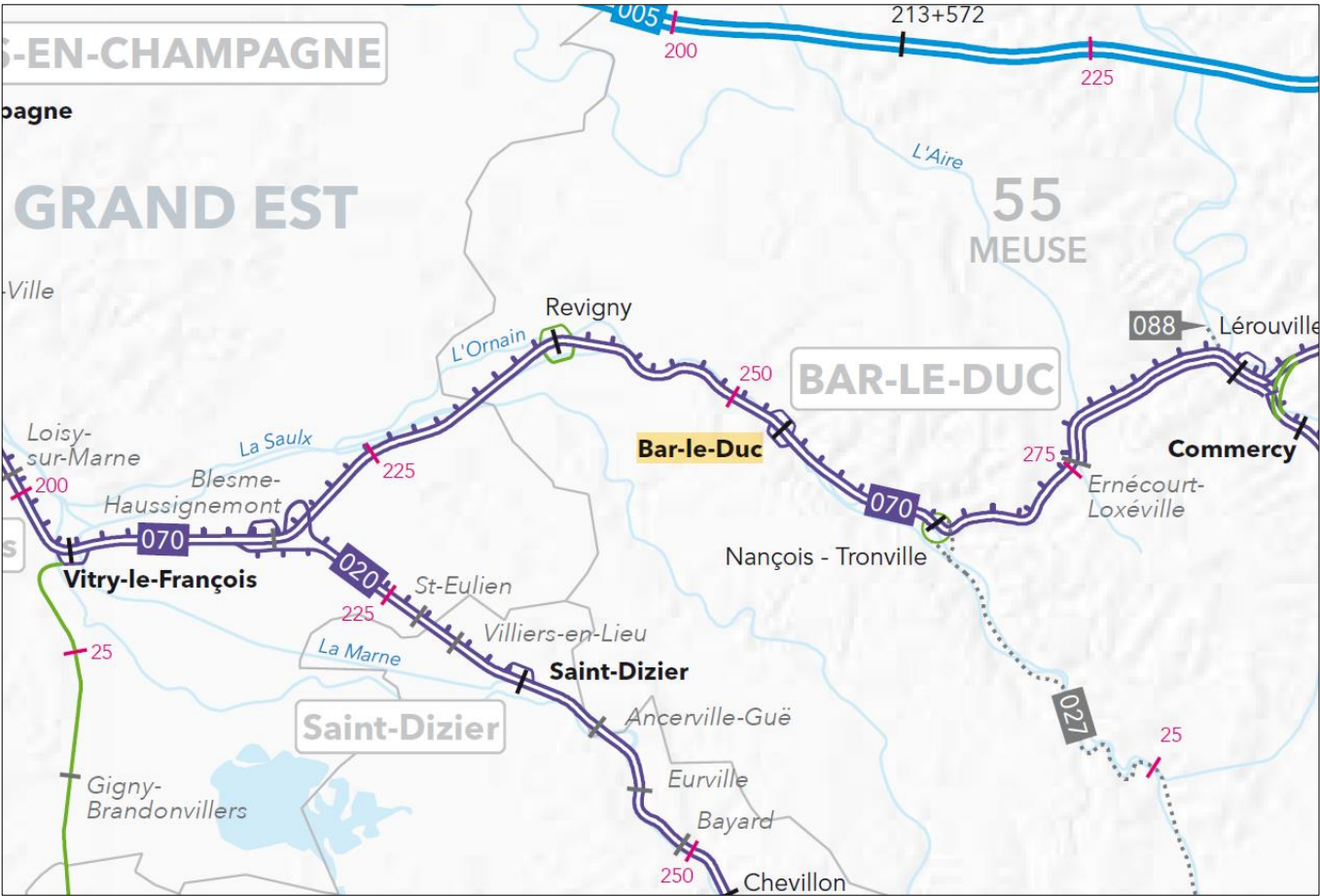
Les entretiens menés ont permis de constater que le caractère « éco-durable » de ces haltes n'était pas toujours connu au sein des services de SNCF Gares et Connexions, et ainsi, l'entretien et la rénovation de ces espaces peut ne pas respecter la démarche éco-durable.

2.2 Espace Multimodal augmenté

Gares de Factures-Biganos (Nouvelle-Aquitaine), Anse (Auvergne-Rhône-Alpes) et Bar-le-Duc (Grand Est)



Cartes de localisation des gares de Factures-Biganos (en haut) et de Anse (en bas)



Carte de localisation de la gare de Bar-le-Duc

Contexte territorial

	Biganos	Anse	Bar-le-Duc
Région	Nouvelle Aquitaine	Auvergne-Rhône-Alpes	Grand Est
Département	Gironde	Rhône	Meuse
Intercommuna- lité	Communauté d’Agglo- mération du Bassin d’Arcachon Nord (AOM locale) 8 communes 71 684 habitants	Communauté de com- munes Beaujolais Pierres Dorées (AOM lo- cale) 32 communes 54 398 habitants	Communauté d’agglomération Bar-le-Duc Sud Meuse (AOM locale) 33 communes 33 812 habitants
Nombre d’habi- tant dans la com- mune	11095 habitants (en 2021)	7947 habitants (en 2021)	14 668 habitants (en 2021)



	Biganos	Anse	Bar-le-Duc
Ligne ferroviaire	Ligne : Bordeaux-Saint-Jean à Irun (Code ligne 655000) UIC 2 à 6	Ligne : Paris-Lyon à Marseille-Saint-Charles (Code ligne 830000) UIC 2-6	Ligne : Noisy-le-Sec à Strasbourg-Ville (Code ligne 70000) UIC 2-6
Type de desserte	TER	TER	TER et TGV
Fréquentation annuelle de la gare en 2023	1189744 voyageurs	486744 voyageurs	478077 voyageurs
Segmentation DRG	B	B	B

Sources de l'étude de cas :

- Entretien du 24/09/24 avec la direction Grand Est de SNCF Gares & Connexions
- Magazine Ville Rail & Transports : article « La SNCF lance un service d'auto-stop connecté »
- Dossier du Programme CEE de SNCF Gares & Connexions
- Document de présentation des Espaces Multimodaux Augmentés 2022 de SNCF Gares & Connexions
- Dossier de présentation d'AREP de l'espace multimodal augmenté à Bar-le-Duc
- Convention de mise en œuvre du programme Espaces Multimodaux Augmentés entre l'Ademe et SNCF

Description du projet

- Objectifs de SNCF Gares et Connexions

Le programme d'installation d'Espaces Multimodaux Augmentés (EMA) a été lancé en 2018 afin de promouvoir le train et réduire l'autosolisme, en améliorant le niveau de service de la gare et en répondant aux besoins des territoires. Ce programme résulte d'une collaboration entre SNCF Gares & Connexions, l'Autorité Organisatrice de la mobilité et/ou la Ville (Source : Gares & Connexions).

Au total 224 gares des petites et moyennes villes ont été identifiées pour l'installation d'EMA d'ici 2025, ce programme possède 3 grands objectifs :

- Rééquilibrer les parts modales de rabattement et de diffusion en gare qui sont aujourd'hui surreprésentées par la voiture individuelle
- Promouvoir les mobilités actives et partagées et réduire ainsi les émissions de gaz à effet de serre liées à la voiture individuelle
- Améliorer la satisfaction des utilisateurs des services des gares.

L'expérience EMA permet le déploiement de plusieurs types d'équipements :



- Un dispositif d'information positionnant la gare au sein de la ville :
 - Un totem avec une carte isochrone représentant les points d'intérêt dans la ville et précisant les temps de trajet en modes actifs
 - Une carte mentale de la gare positionnant tous les services de mobilité existants autour de la gare
- Un mobilier pour développer une identité forte et ancrée dans le territoire
 - Signalétique avec des flèches et mats directionnelles indiquant les points d'intérêt.
- Une signalétique adaptée mettant en valeur les services d'intermodalité de la gare
- Des équipements de mobilité pour agrémenter les dispositifs existants
 - Stationnements sécurisés avec consignes
 - Equipements en libre accès : arceaux, goulottes
 - Equipements de renforcement du niveau de services : borne de recharge électrique, stations de réparation, pompe de gonflage, casiers individuels...



Gamme de Mobilier « EMA ». (Source : SNCF Gares et Connexions, 2022)

Une méthodologie en quatre temps a été élaborée pour le déploiement de EMA et la co-construction de l'intermodalité des gares avec les territoires (Source : Document de présentation des Espaces Multimodaux Augmentés 2022 de SNCF Gares & Connexions)

Premièrement une phase de diagnostic du bassin de la gare et des comportements de voyageurs est réalisée. Pour cela, sont analysés : les modes d'accès pertinents à la gare et leurs niveaux de services, et les besoins intermodaux via des enquêtes clients. Dans un second temps, une scénarisation des espaces est faite avec la création de parcours intermodaux en se basant sur le diagnostic intermodal réalisé précédemment. La troisième phase permet le déploiement du dispositif sur la base de contrats cadres SNCF pour optimiser les coûts et les délais, les marchés travaux régionaux sont favorisés pour l'économie locale. Et enfin, un retour d'expérience est obtenu à l'aide d'enquête client et de comptage pour la mesure des bénéfices du dispositif. L'offre intermodale peut alors être ajustée si besoin.

Le projet est coconstruit avec les collectivités territoriales et est modulable et adaptable aux besoins de chaque territoire.

- Exemple des gares de Factures-Biganos, Anse et Bar-le-Duc

La gare de Facture-Biganos en Nouvelle-Aquitaine a pu accueillir en 2018 un espace multimodal augmenté et bénéficier d'amélioration à plusieurs niveaux. Tout d'abord, le niveau de service a été amélioré avec une offre de stationnement destinée à l'ensemble des modes doux, des services additionnels pour ces modes ont été ajoutés (station de réparation pour vélo, consignes sécurisées pour les affaires de cyclistes, distributeur de fourniture pour vélo...) ou encore l'installation de bornes de rechargement. Deuxièmement, un mât directionnel photovoltaïque et des signalétiques destinées à guider les voyageurs ont été installés, cela permet de mettre en valeur les solutions de stationnement et les services de mobilités présents en gare. Enfin, l'information en gare est améliorée, un totem double face avec un plan renseignant sur la localisation des services de mobilités et une carte avec chronogramme situant les principaux lieux de la commune est installé.

Un autre EMA a été inauguré en 2018, il s'agit de celui d'Anse en région Auvergne-Rhône-Alpes. La commune de Anse a exprimé son soutien pour le projet d'EMA piloté par la SNCF. En effet, les parkings proches de la gare étaient saturés et 30% des utilisateurs du train avaient des difficultés à stationner. Une problématique de stationnement sauvage est rapidement apparue, ce qui représentait des obstacles pour les riverains et piétons. Le projet d'EMA a séduit les acteurs locaux car celui-ci est destiné à favoriser l'utilisation de tous les modes de transports et notamment les modes doux. Ainsi, ont été ajoutés : des places de covoiturage, des places pour les deux-roues, un parking à vélo sécurisé, des bornes kit de réparation pour vélo, des bornes recharge pour les vélos électriques. Des signalétiques et des bornes et panneaux d'informations pour les voyageurs sont également disponibles comme pour l'EMA de la gare de Facture-Biganos.

Un nouveau service a été développé et expérimenté pendant 6 mois dans la ville d'Anse, « Stop Connecté » il s'agit d'une application mobile d'auto-stop participatif structuré par un réseau d'arrêt et sécurisé, qui est un service économique, écologique, flexible et réactif (4min d'attente en moyenne). C'est un service de mobilité qui se situe entre le covoiturage et l'auto-stop classique. Il est conçu pour les zones rurales afin d'améliorer l'offre de transport en commun et de faciliter l'accès aux gares. La Communauté de Communes Beaujolais Pierres Dorées a travaillé en partenariat avec SNCF Voyageurs développeur du service, et Taxito son exploitant (Source : Ville Rail & Transports). Quatre arrêts ont été installés sur la commune, pour le démarrage du projet. Suite à cette expérimentation, la communauté de communes Beaujolais-Pierres Dorées a décidé en 2021 de mettre en service ce dispositif dans 11 autres communes, permettant le rabattement des usagers du train vers les gares d'Anse et de Lozanne (Source : Site de la commune d'Anse).

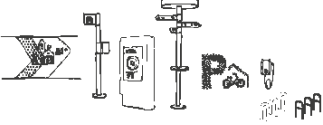
Des projets de d'EMA sont actuellement en cours, par exemple à Bar-le-Duc dans le département de la Meuse en Grand Est, où SNCF Gares & Connexions installera des équipements similaires à ceux mentionnés pour les EMA de la gare de Facture-Biganos et d'Anse. Le parking à vélo existant sera agrandi pour passer de 14 à 20 places et financé dans le cadre de la LOM.





Gare de Bar-le-Duc. Source : SNCF Gares et Connexions

EXEMPLE D'ESTIMATION DE 3 DISPOSITIFS



Entrée de gamme :
30 K€ au global

Mobilier spécifique

- + 1 mât directionnel
- + 1 totem double face (carto + poster)

Équipements stationnement

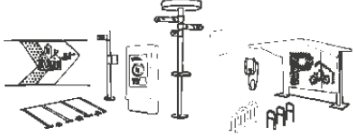
- + 2 racks à vélos (8 places)

Entretien

- + 1 pompe de gonflage

Signalétique

- + Signalétique de jalonement monumental (5 m² sur adhésif)
- + Marquage des services (2 m² sur adhésif)



Gamme Médiane :
66 K€ au global –

Mobilier spécifique

- + 1 mât directionnel
- + 1 mât de marquage
- + 1 totem double face (carto + poster)
- + 1 cadre affiche

Équipements stationnement

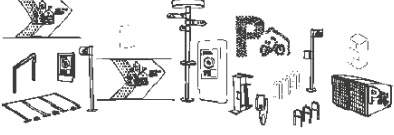
- + 5 arceaux vélos (10 places)
- + 2 barres d'accroche moto (4 places)
- + 4 abris individuels sécurisés
- + 1 abris collectif ouvert

Entretien

- + 1 pompe de gonflage
- + 1 station de réparation vélo
- + 1 rack de recharge VAE et modes doux

Signalétique

- + Signalétique de jalonement monumental (10 m² sur dibond)
- + Marquage des services (2 m² en peinture)
- + Marquage covoiturage (3 places / 3 m²)



Gamme Premium :
76K€ au global

Mobilier spécifique

- + 1 mât directionnel
- + 1 mât de marquage
- + 1 totem double face (carto + poster)
- + 1 cadre affiche
- + 1 mât de jalonement

Équipements stationnement

- + 5 arceaux vélos (10 places)
- + 2 barres d'accroche moto (4 places)
- + 1 abris collectif sécurisé
- + 1 rack à trottinettes (10 places)
- + 1 casier micro mobilités (5 cases)

Entretien

- + 1 pompe de gonflage
- + 1 station de réparation vélo
- + 1 borne de recharge VAE

Signalétique

- + Signalétique de jalonement monumental (10 m² en peinture)
- + Marquage des services (8 m² sur tôle)
- + Marquage covoiturage (3 places / 3 m²)
- + Marquage Free floating (2 m²)

Gammes de dispositif « EMA » (Source : SNCF Gares et Connexions, 2022)

Synthèse des éléments du projet

	EMA Facture-Biganos	EMA Anse	EMA Bar-le-Duc
Principaux constituant du projet	1 mât directionnel photovoltaïque 1 totem double face avec cartographie et poster - Signalétique au sol des liaisons douces depuis la gare, - Abri à vélos sécurisé et éclairé de 72 places, - Distributeur de fournitures (pneus, selles, etc.) fabriquées par une entreprise bordelaise, - Station d'entretien / réparation pour vélos, - Borne de recharge accélérée pour vélos électriques,	1 mât directionnel photovoltaïque 1 totem double face avec cartographie et poster - Signalétique au sol des liaisons douces depuis la gare, - Ecran à quai, - Distributeur billet, - Arceaux vélo, - Abris vélo sécurisé, - Borne de recharge pour vélos électriques, - Station réparation et gonflage pour vélo, - Places de covoiturage - Service « Stop-Connecté »	1 mât directionnel photovoltaïque 1 totem double face avec cartographie et poster - Signalétique au sol des liaisons douces depuis la gare, - Extension de l'abri à vélos - Installation d'une station d'entretien pour cycles ; - Mise en place de goulottes pour cycles le long des escaliers des passages sous les voies ferroviaires.
Dates	2018 : Inauguration de l'EMA	2018 : Inauguration de l'EMA et lancement de l'expérimentation Stop-connecté pendant 6 mois	2024 : Travaux 2025 : Inauguration prévue en 2025
Acteurs	- Commune de Biganos - Région Nouvelle-Aquitaine - SNCF Gares & Connexions	- Commune de Anse - Région Auvergne-Rhône-Alpes - SNCF Gares & Connexions	- Commune de Bar-le-Duc - Région Grand Est - SNCF Gares & Connexions
Financement	Information non disponible	Information non disponible	Montant global : 14250€ Entièrement financé par SNCF Gares & Connexions

Facteurs de réussite et points de vigilance

Au lancement des EMA en 2018, il était prévu d'équiper 224 gares par le dispositif. Une vingtaine de gares sont concernées dans chacune des régions, hors région Ile-de-France. Aujourd'hui, moins de 10 projets EMA existent dont quelques-uns en Ile-de-France, cela s'explique par plusieurs difficultés.

Une première difficulté concerne le financement des EMA. En effet, cela n'est pas prévu sur le fonds propre de SNCF Gares & Connexions, ainsi il est nécessaire de trouver des financements auprès des collectivités. Dès 2021, le fond provenant du Certificat d'économie d'énergie (CEE) a permis de financer des projets EMA. La convention CEE signée fin 2021 s'étendait jusqu'à fin 2023, les projets devaient donc être réalisés au courant de cette période de 2 ans qui est un temps court pour des projets EMA qui nécessitent un travail parfois long avec les acteurs du territoire. En Grand Est, la direction territoriale de Gares & Connexions a utilisé ce fond pour la production de l'ensemble des cartographies et posters montrant les points d'intérêt dans la commune avec les acteurs publics locaux, pour anticiper le déploiement de futur EMA dans ces gares (Source : Entretien avec Gares & Connexions Grand Est).

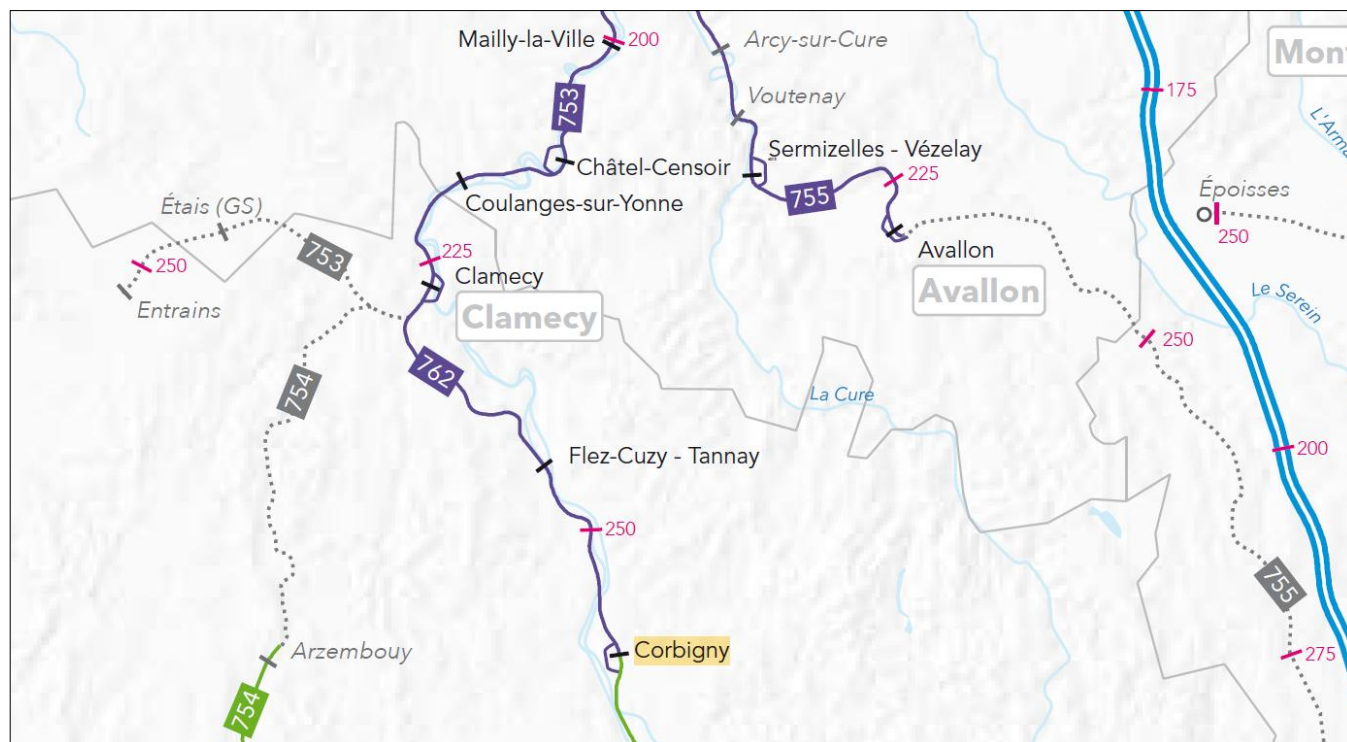
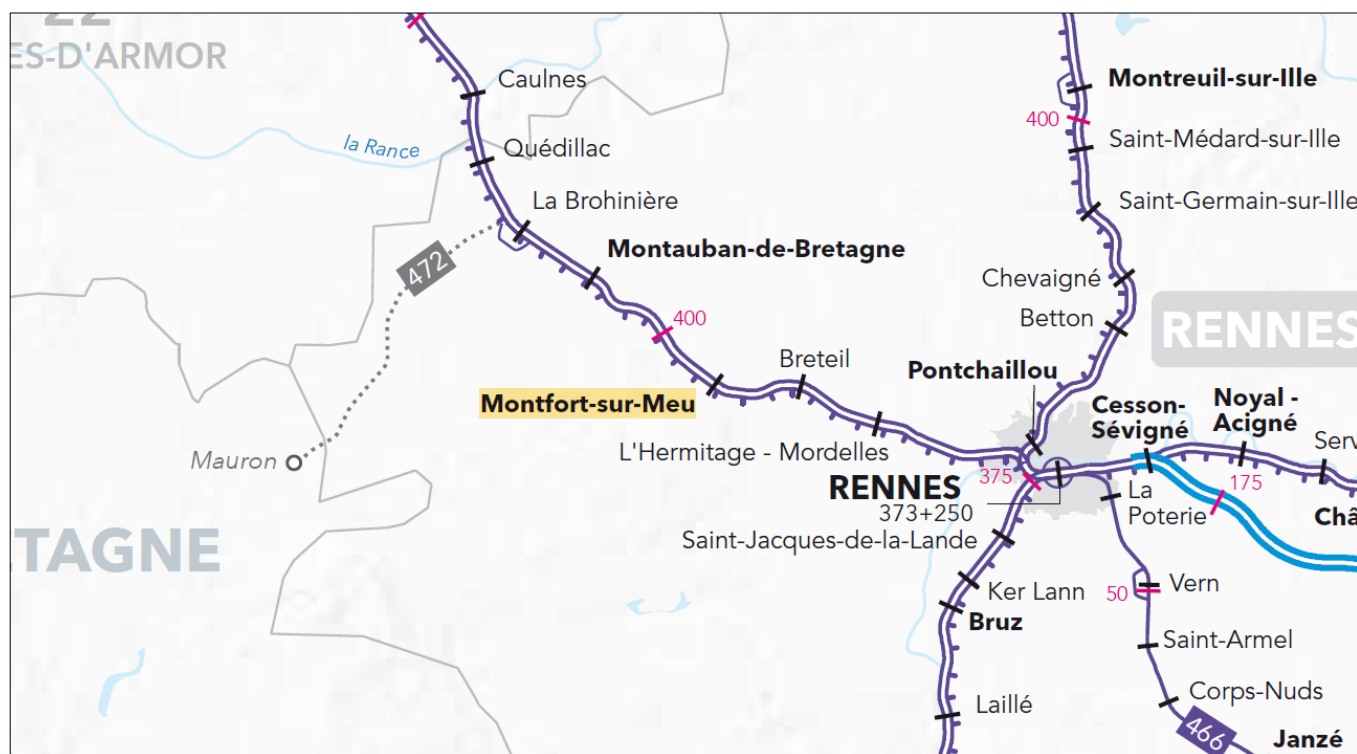
Une autre difficulté est liée aux autres projets souvent prévus sur les gares identifiées pour le EMA. En effet, la majorité des gares sont identifiées également pour la création de PEM, dont des études ont été lancées en amont. Ces projets PEM, n'intègrent pas le dispositif EMA, un travail de négociation est alors nécessaire en interne pour revoir des éléments de projet (Source : Entretien avec Gares & Connexions Grand Est).

La question foncière peut également freiner le déploiement des projets EMA. Certains sites sont soumis à validation des Architectes de Bâtiment de France (ABF) qui peuvent refuser la pose de nouveau mobilier. Pour d'autres gares, SNCF Gares & Connexions avait besoin d'acquérir du foncier appartenant à la collectivité pour la pose de signalétique, la cession a pu être refusée par les acteurs publics.



2.3 Démarche « Territoires en résidence »

Gares de Corbigny (Bourgogne) et de Montfort-sur-Meu (Bretagne)



Cartes de localisation des gares de Montfort-sur-Meu (en haut) et de Corbigny (en bas)

Contexte territorial

	Corbigny	Montfort-sur-Meu
Région	Bourgogne-Franche-Comté	Bretagne
Département	Nièvre	Ille-et-Vilaine
Intercommunalité	Communauté de Communes Tannay Brinon Corbigny (AOM Locale) 58 communes 10 031 habitants	Communauté de communes Montfort Communauté (AOM Locale) 8 communes 26 355 habitants
Nombre d'habitant dans la commune	1 363 habitants en 2021	6 742 habitants en 2021
Ligne ferroviaire	Ligne : de Clamecy à Gilly-sur-Loire (Code ligne 762000) UIC 7-9	Ligne : Paris-Montparnasse à Brest (Code ligne 420000) UIC 2-6
Type de desserte	TER	TER
Fréquentation annuelle de la gare en 2023	8597 voyageurs	586031 voyageurs
Segmentation DRG	C	B

Sources de l'étude de cas :

- Site internet de la 27e Région
- Livret de retour sur les résidences éditions 2010 et 2011 de la 27e Région
- Livret de bilan de la résidence à Corbigny sur le thème de la « gare rurale de demain » produit par la 27e Région

Description du projet

Des démarches ont été portées par la 27e Région, qui est une association indépendante regroupant de nombreux partenaires : collectivités, administrations et acteurs privés. En 2009 le programme « Territoires en Résidences » est lancé, et sera conduit à 19 reprises jusqu'en 2017. Cette initiative a été co-financée par l'Union Européenne dans le cadre du programme national d'assistance technique Europ'act (Source : Site de la 27e Région).

Le mode opératoire mis en place reste le même, il s'agit d'une équipe pluridisciplinaire qui part en immersion au sein d'un dispositif local durant 3 semaines afin de questionner le fonctionnement avec l'aide des bénéficiaires et d'aboutir à des améliorations concrètes. Territoires en résidences a été conçu comme une alternative aux ingénieries habituelles, l'objectif est de rencontrer, partager et concevoir des



projets et solutions avec les usagers et habitants du lieu d'accueil mais également avec les directions régionales concernées. Le but principal de la démarche n'est pas la concrétisation de l'ensemble des projets suite à ces résidences, mais contribuer à repenser, améliorer et réorienter la mise en œuvre des politiques publiques en repartant des pratiques et de l'expérience réelle des utilisateurs.

En 2010, une résidence a eu lieu en gare de Corbigny. La 27e région, la Région Bourgogne ainsi que la SNCF ont souhaité réexaminer le potentiel des gares rurales. C'est dans ce contexte que 4 résidents (deux designers, une sociologue et une architecte) sont partis en immersion dans la commune rurale de Corbigny pour imaginer la gare rurale de demain, comme lieu d'accueil et de connexion.



Visuels de la démarche à la gare de Corbigny. (Source : la 27e Région)

La première semaine a été l'occasion de mener des opérations participatives afin de cerner les besoins des usagers sur le terrain. Lors de la seconde semaine de résidence, le constat fait sur l'état du réseau est partagé lors d'activités créatives et les pistes d'améliorations sont identifiées. Enfin la dernière semaine a permis d'orienter l'expérimentation sur un plan de revitalisation de la gare de Corbigny. Ce programme a permis l'installation de quelques équipements en gare, en effet, un guichet du transport multimodal collectif est présent et informe les usagers sur les différentes options de transports publics, privés ou partagés. Un point d'arrêt de covoiturage a également été inauguré sur le parvis, et d'autres services tels que le wifi gratuit et une boîte à livres sont proposés à la population.

En 2016, l'expérience est reproduite, mais cette fois-ci dans les gares bretonnes. Dans le cadre de la modernisation du réseau TER, la région et SNCF Gares & Connexions se sont associées à la 27e Région pour penser aux nouveaux usages des petites gares. Pendant 3 semaines, l'équipe de résidents a investi 11 gares sur l'axe TER reliant Rennes à Lamballe, en particulier la gare de Montfort sur Meu, en périphérie de Rennes. L'un des objectifs est de réfléchir à la façon dont les acteurs locaux peuvent investir les petites gares. Un autre objectif est de penser au renforcement des liens entre les opérateurs de transport, la

région, les collectivités locales et les acteurs de la société civile, et comment une vision collective de chaque gare, à l'échelle locale peut être développée.

Le mode opératoire reste similaire à la résidence menée à Corbigny. Un travail a été fait sur la gare de Montfort-sur-Meu pour imaginer sa rénovation. La première semaine a permis l'organisation d'une visite commentée du bâtiment gare avec acteurs locaux avec une imagination d'un scénario de rénovation de la gare ainsi que d'un atelier de modélisation de la gare. Pendant la deuxième semaine, des étudiants en design réfléchissent sur de nouveaux services aux usagers à tester (test de services de commodité en gare : café/journal ; test de dispositif de convivialité : jeux dans les abris voyageurs ; test de modes doux et covoiturage). Enfin, lors de la dernière semaine un atelier de modélisation de la gare de Messac ainsi qu'un test d'un guichet numérique low-cost en visioconférence dans la gare de Bréteil ont pu être réalisés.



Prototype de guichet visio à Montfort-sur-Meu. (Source : 27e Région)

Synthèse des éléments du projet



	Gare de Corbigny	Gare de Montfort-sur-Meu
Principaux éléments du projet	Immersion de 3 semaines en gare de Corbigny : - Semaine 1 : opérations participatives pour cerner les besoins des usagers sur le terrain - Semaine 2 : activités créatives pour le partage du constat fait sur l'état du réseau, et identifications des pistes d'améliorations - Semaine 3 : Création d'un plan de revitalisation de la gare de Corbigny Equipements installés suite à l'expérimentation : un guichet du transport multimodal, un point d'arrêt de covoiturage sur le parvis, wifi gratuit et une boîte à livre	Immersion de 3 semaines en gare de Montfort-sur-Meu : - Semaine 1 : Visite commentée du bâtiment gare avec acteurs locaux avec une imagination d'un scénario de rénovation de la gare. Atelier de modélisation de la gare de Montfort-sur-Meu - Semaine 2 : Etudiants en design réfléchissent sur de nouveaux services aux usagers à tester en gare - Semaine 3 : atelier de modélisation de la gare de Mésac. Test d'un guichet numérique low-cost en visio à Bréteil Equipements installés suite à l'expérimentation : guichet numérique low-cost en visio à Bréteil
Dates	2010	2016
Acteurs	27e Région, - Région Bourgogne - SNCF Gares & Connexions	27e Région, - Région Bretagne - SNCF Gares & Connexions - SNCF Voyageurs
Financement	Pas d'information	Pas d'information

Facteurs de réussite et points de vigilance

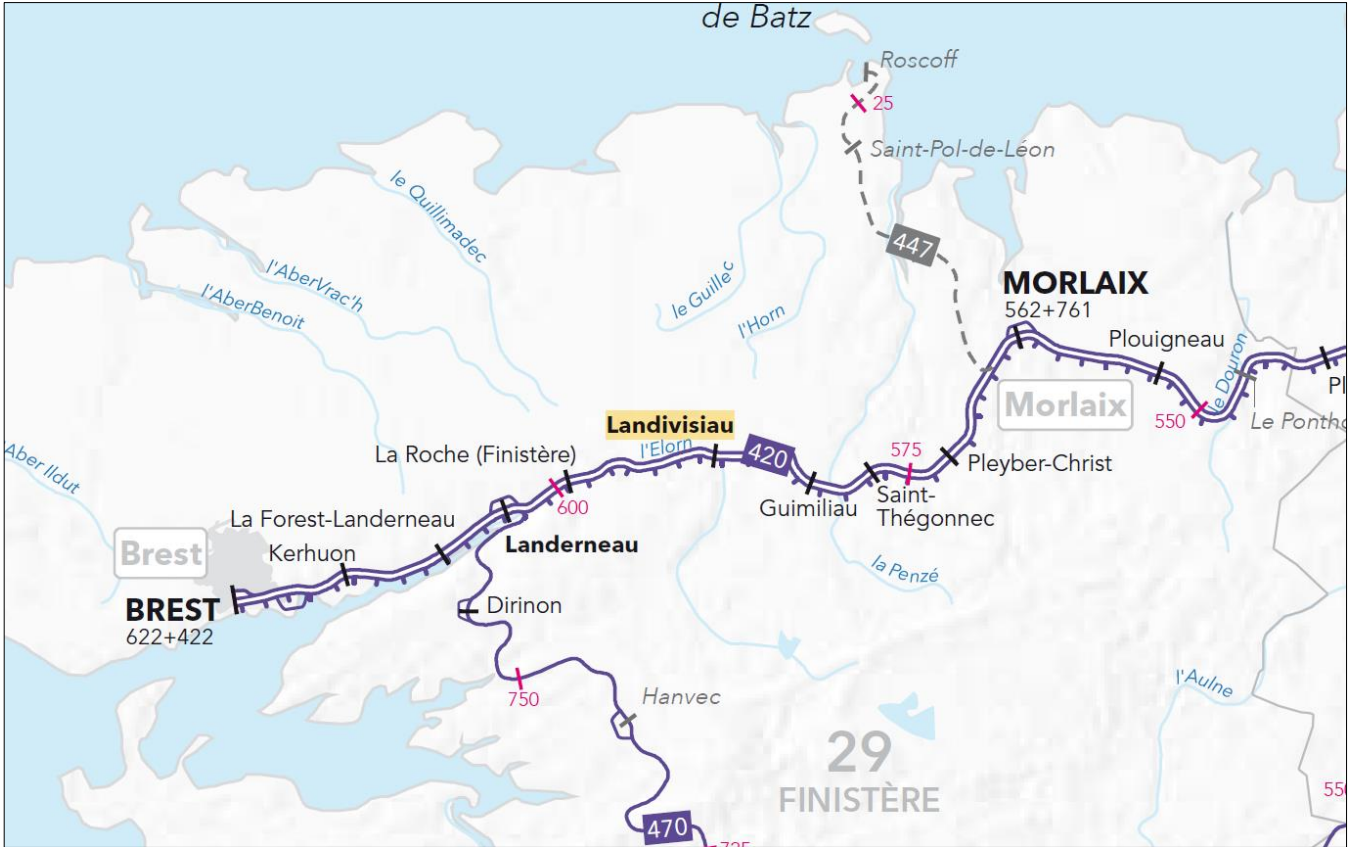
Ces démarches de co-construction avec les usagers sont très intéressantes et pertinentes pour répondre aux besoins d'un territoire. Néanmoins, il n'y a pas forcément d'aboutissement à ces séances de réflexion et de co-design. Les équipements et services mis en œuvre à la suite des Territoires en Résidences sont très limités. La courte durée des expérimentations ne permet que la création de projets-scénarios et non le test complet. De plus, certains sujets de résidences peuvent être très larges ce qui rend le travail sur le terrain difficile sous 3 semaines.

Malgré le nombre limité d'équipements et de services mis en œuvre à la suite des Territoires en Résidences, la forte mobilisation des acteurs locaux a permis de mener des réflexions approfondies et d'identifier les véritables problématiques de leur territoire. Ces réflexions pourront, à terme, déboucher sur des solutions concrètes pour le territoire.



2.4 Projet « Nouveaux usages, nouvelle gare »

Gare de Landivisiau (Bretagne)



Carte de localisation de la gare de Landivisiau

Contexte territorial

	Landivisiau
Région	Bretagne (AOM Locale)
Département	Finistère
Intercommunalité	Communauté de communes du Pays de Landivisiau 19 communes 33 924 habitants
Nombre d'habitant dans la commune	9192 en 2021
Ligne ferroviaire	Ligne : Paris-Montparnasse à Brest (Code ligne 420000)



	Landivisiau
	UIC 2-6
Type de desserte	Desserte TER
Fréquentation annuelle de la gare en 2023	225533 voyageurs
Segmentation DRG	B

Sources de l'étude de cas :

- Dossier de presse de la région Bretagne
- Journal Ouest France - Article « Landivisiau. La nouvelle gare officiellement inaugurée »
- Journal Ouest France - article : La future gare de Landivisiau sera autonome et connectée
- Journal Le Télégramme – article « Gare de Landivisiau. Aller express vers le futur »

Description du projet

L'expérience des territoires en résidences de la 27e Région a été une source d'inspiration dans le mode de conception d'autres projets d'aménagement de gares. L'expérimentation menée par la 27ème Région en collaboration avec la Région Bretagne et SNCF Gares & Connexions début 2016 sur les gares de la ligne Rennes – Saint-Brieuc, avait permis de tester une méthode pour aménager les gares au plus près des attentes des acteurs du territoire.

Une seconde expérimentation a été menée par la région Bretagne et SNCF Gares & Connexions entre 2016 et 2018, cette fois ci en gare de Landivisiau. Ce sont quatre résidents qui ont été missionnés pour mener une démarche exploratoire en trois temps : un designer de service, une architecte, une paysagiste et un sociologue.

La première phase a été celle de l'immersion, pour une meilleure connaissance des besoins et usages des utilisateurs de la gare (Source : Région Bretagne). De multiples échanges ont été réalisés : avec les usagers sur les quais aux heures de pointes, pendant des entretiens individuels avec les institutions, associations et commerçants. Des séances de créativité et d'intelligence collective se sont également tenues. La seconde phase a permis de tester sous forme de prototypes, les aménagements et équipements susceptibles de répondre aux besoins répertoriés pendant la première phase « d'immersion ». Des installations éphémères ont été bâties par l'équipe-projet, comprenant : Abri-voyageur expérimental, borne Visio permettant de communiquer avec un conseiller, prises électriques, Wifi, abri-vélo sécurisé, petit écran "prochains départs" (Source Journal Ouest France).

Durant 4 mois, ces équipements ont pu être testés et commentés par les voyageurs. Enfin, une troisième phase « d'évaluation » en 2018, a permis à l'équipe du projet d'élaborer un cahier des charges en tenant compte des retours des usagers pour la réalisation des aménagements définitifs, sur le site et aux abords (Source Journal Le Télégramme).





Test de mobilité multi-service en gare de Landivisiau. (Source : Photographie de Fanch Galivel, Site de Breizhgo)

Suite à cette démarche, en 2019 la gare de Landivisiau est équipée d'un espace d'attente confortable, abrité et couvert, doté d'un écran d'information-voyageur par quai, d'une connexion WiFi et de prises de recharge pour téléphone dans la gare. Un espace de stationnement deux roues couvert, et un espace sécurisé ont également été créés. Le distributeur de billets régionaux BreizhGo est désormais abrité dans la gare, en complément du point de vente de titres SNCF situé depuis 2018 à la Mairie de Landivisiau.



Aménagement de la gare de Landivisiau (Source : Région Bretagne)

Synthèse des éléments du projet



	Gare de Landivisiau
Principaux éléments du projet	Démarche exploratoire en 3 temps par un designer de service, une architecte, une paysagiste et un sociologue : • Une phase d’immersion pour mieux connaître les besoins et usages des utilisateurs de la gare • Une phase de test : installations éphémères bâties par l’équipe-projet, • Une phase d’évaluation : réalisation des aménagements définitifs, sur le site et aux abords Equipements installés suite à l’expérimentation : Un espace d’attente confortable, un écran d’information-voyageur par quai, une connexion Wifi, des prises de recharge pour téléphone, un espace de stationnement deux roues couvert et sécurisé et un distributeur de billets régionaux BreizhGo
Dates	2016-2017 : phase d’immersion et de test 2018 : phase d’évaluation 2019 : Inauguration
Acteurs	• Région Bretagne • SNCF Gares & Connexions
Financement	Montant global : 400 000€ Financement : 100% par la Région Bretagne

Facteurs de réussite et points de vigilance

Inspirée des Territoires en Résidences de la 27e Région, cette expérimentation a permis de tester une démarche exploratoire en trois étapes. Divers équipements ont été expérimentés, puis installés de manière définitive en gare de Landivisiau. Cela a été rendu possible grâce à la mobilisation des acteurs locaux, mais également à l’élaboration d’une démarche menée sur un temps long, s’étalant sur trois ans, contrairement aux Territoires en Résidences de la 27e Région, qui se déroulent sur une période de trois semaines.

Les retours des usagers quelques années après l’aménagement, sont assez contrastés. Si beaucoup sont satisfaits de cette gare qui est définie comme pratique, propre, et permettant de « ranger les vélos », d’autres le sont moins, notamment dû à la suppression du guichet avec du personnel qui a été remplacé par une borne de billetterie très souvent en panne. D’autres critiques comme la suppression des toilettes et le non-respect des places de stationnement (covoiturage, dépose minute), et l’inconfort d’attente dû à des courants d’airs, sont également faits.



2.5 Mobilier d'activation des mobilités

Communes de Guimiliau et Plouzévé (Bretagne)



Carte de localisation de la gare de Guimiliau

Contexte territorial

	Guimiliau	Plouzévé
Région	Bretagne (AOM Locale)	
Département	Finistère	
Intercommunalité	Communauté de communes de Pays de Landivisiau 19 communes 33 924 habitants	
Nombre d'habitant dans la commune	2009 habitants de 2021	1815 habitants de 2021
Ligne ferroviaire	Ligne : de Paris-Montparnasse à Brest (Code ligne 420000) UIC 2-6	Aucune

	Guimiliau	Plouzévé
Type de desserte	TER	/
Fréquentation annuelle de la gare en 2023	946 voyageurs	/
Segmentation DRG	C	/

Sources de l'étude de cas :

- Entretien du 22/10/2024 avec le Directeur du Programme « Nouveaux usages & Services ruraux » et Cheffe de projet MAM chez SNCF Tech4Mobility
- Site de AREP : Présentation des Stations des mobilités rurales
- Site du Groupe SNCF : Présentation des Stations des mobilités rurales
- Journal Ouest France – Article « Guimiliau et Plouzévé expérimentent des alternatives pour les mobilités rurales »
- Journal Le Télégramme – Article « la SNCF lance deux tests à Guimiliau et Plouzévé »
- Journal Le Télégramme – Article « Transports : quelle est cette nouvelle station bientôt testée par la SNCF à Guimiliau ? »

Description du projet

- Objectifs de SNCF Tech4Mobility

Les Mobiliers d'Activation des Mobilités (MAM) est une expérimentation récente d'un nouveau type de micro-hubs de mobilités rurales proposant des mobiliers publics ruraux innovants répondant aux besoins du territoire ainsi que de solutions de déplacements partagés et collectifs associés. L'expérimentation est pilotée et financée par SNCF Tech4Mobility.

Les MAM s'articulent autour de 3 volets : une nouvelle gamme de mobiliers publics conçue pour les besoins de la ruralité, un bouquet d'offres de mobilité partagée mis à disposition, ainsi que des nouveaux outils et supports d'information pour les habitants (Source : SNCF).

Les MAM offrent de nouvelles opportunités de déplacement local pour les habitants de ces territoires en rendant visibles les solutions de mobilités partagées ou actives, et facilite l'accès aux gares TER les plus proches. Pour rendre attractives ces mobilités, un travail a été fait sur le mobilier, en s'inspirant du mobilier urbain disponible en zone plus dense et qui permet de signaler les différents modes de transport. Le mobilier en milieu rural est soit très ancien, ou alors inexistant. Un mobilier rural a donc été créé, il est visible et repérable sur le territoire et adapté aux nouvelles mobilités, celui-ci est personnalisable selon la région (Source : Entretien avec Tech4Mobility).

Les bénéfices de cette expérimentation peuvent être multiples pour les acteurs locaux. Elle peut permettre aux habitants de diminuer leurs dépenses induites par l'automobile individuelle, tout en favorisant la solidarité sur le territoire. Avec cet aménagement, SNCF Tech4Mobility souhaite créer de nouvelles opportunités dans le déplacement local des personnes qui éprouvent des difficultés de mobilité,



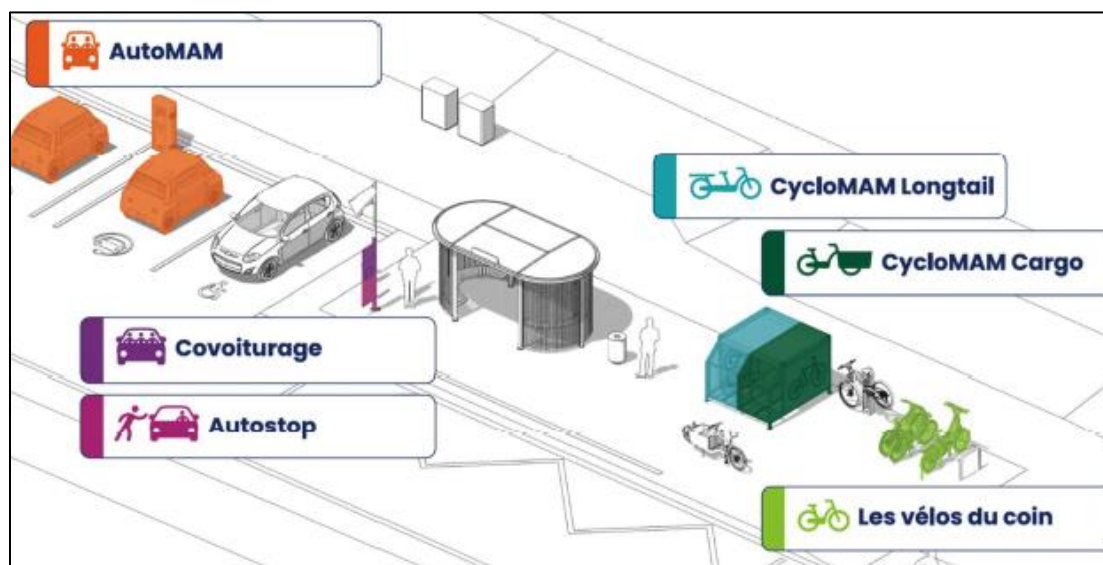
tels que les seniors et les jeunes. Cette expérimentation peut également permettre aux collectivités de développer leurs offres territoriales d'après SNCF Tech4Mobility.

SNCF Tech4mobility va tester la pertinence de ce nouveau type de mobiliers et d'offres de déplacement et mesurer leur impact sur les habitudes de déplacement des habitants. Cette étude a débuté dès le lancement de l'expérimentation et s'intègre dans un travail de recherche en psychologie sociale.

- Exemple dans les communes de Guimiliau et Plouzévédé

Une expérimentation de cette nouvelle gamme de mobiliers ruraux auxquels est associées des solutions de mobilités partagées est actuellement déployée par SNCF Tech4Mobility sur les communes de Guimiliau et Plouzévédé au sein de la Communauté de communes du Pays de Landivisiau en Bretagne, d'avril 2024 jusqu'au printemps 2025 (Source : Ouest France).

Cette expérimentation a été co-construite dès 2021, avec les élus, les représentants des associations locales, les habitants et acteurs économiques pour comprendre les pratiques de mobilités et réfléchir à la station idéale (source : SNCF). Les acteurs ont pu jouer différents rôles dans cette démarche participative, la communauté de communes du Pays de Landivisiau a permis de prioriser les sites d'accueil présélectionnés pour l'implantation des nouveaux mobiliers ruraux. Les acteurs économiques locaux, quant à eux, ont aidé à la compréhension des dynamiques et problématiques de mobilité au sein de leur territoire. Et enfin, la participation d'une vingtaine d'habitants et représentants d'associations locales des communes de Guimiliau et Plouzévédé ont permis de comprendre les problématiques de mobilité au quotidien et d'avoir une connaissance fine de leurs communes.



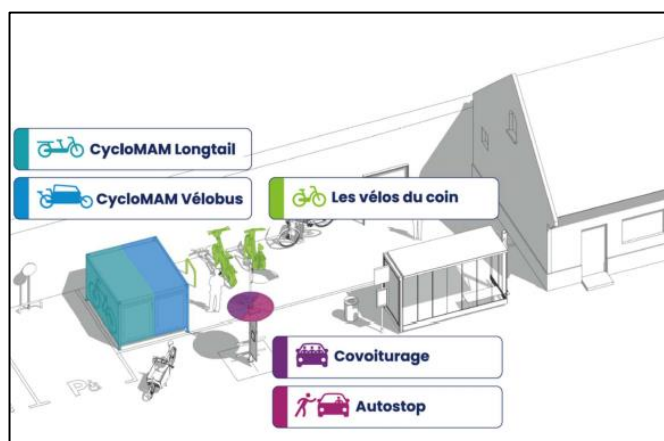
*Composante des Mobiliers d'Activation des Mobilités (MAM) à Guimiliau.
(Source : SNCF Tech4Mobility)*

Les communes de Guimiliau et de Plouzévédé accueillent cette expérimentation, avec deux typologies de mobiliers différents. A Guimiliau c'est une « station des mobilités » qui a été implantée, et à Plouzévédé, un mât de mobilités. Il existe un socle commun de services de mobilité proposés aux habitants dans les deux communes : propositions d'itinéraires à réaliser à pied pour rejoindre les lieux d'intérêts dans la commune, des vélos à énergie musculaire mis en disposition gratuitement issus de dons des habitants, un

service d'autostop local via Rezo Pouce, service de covoiturage via la plateforme Ouest Go (source : SNCF Tech4Mobility).

A Guimiliau, petite commune de 1 000 habitants, différentes offres de mobilité et équipements annexes ont ainsi pu être installés en plein cœur du village, facile d'accès à pied et proche des axes routiers (favorable au covoiturage). Dans cette station des mobilités se trouvent un abri permettant aux habitants de patienter et des informations au sujet de l'expérimentation et du bouquet de services y sont affichés. Sont également présents, une place de stationnement pour le covoiturage et l'autostop, des vélos à assistance électrique à louer (vélo longtail ou cargo), des vélos en libre-service issus de don de la part d'habitants, une station de réparation pour vélo ainsi que deux voiturettes électriques sans permis.

A Plouzévé, le mât de mobilité est situé en périphérie du village, à proximité des grands axes routiers reliant les différentes communes de la Communauté de communes. Il est essentiellement dédié à de l'autostop et au covoiturage, un drapeau et un voyant lumineux permettent de signaler le besoin d'autostop ou de covoiturage. Un abri a été installé afin de permettre le confort lors de l'attente des usagers. Le site est autonome en énergie grâce à l'installation de panneaux photovoltaïques. Des vélos gratuits en libre-service sont disponibles, ainsi que des vélos spéciaux à assistance électrique en location (vélo bus pour le transport de 8 enfants et vélo longtail). Enfin, une fresque de présentation des alternatives à la voiture personnelle au sein de la communauté de communes existe.



Mobiliers d'Activation des Mobilités à Plouzévé. Source : SNCF Tech4Mobility

L'entretien des deux stations de mobilité est pris en charge par SNCF Tech4Mobility, une personne est présente sur les sites 2 fois par semaine et veille à l'entretien des MAM et des véhicules. Un partenariat existe avec un garage et un réparateur de vélo local pour le bon fonctionnement des offres de mobilités proposées (vélos, voiturettes électriques) (Source : entretien réalisé avec SNCF Tech4Mobility).

Synthèse des éléments du projet

	MAM Station de mobilité à Guimiliau	MAM Mât de mobilités à Plouzévédé
Principaux éléments du projet	- Co-construction de l'expérimentation avec les élus, les représentants des associations locales et les habitants et acteurs économique - MAM de Guimiliau situé en plein cœur du village, proche des axes routiers et accessible à pied Services de mobilités commun à tous les MAM : - Affichage sur les itinéraires piéton vers les lieux d'intérêts - Vélos en libre-service gratuit issus de dons d'habitants - Service d'autostop local - Service de covoiturage Autres offres de mobilité et équipements annexes présents à Guimiliau : - Abri d'attente pour les usagers - Informations sur l'expérimentation - Informations sur le bouquet de service - Place de stationnement pour le covoiturage et l'autostop - Location de vélos Longtail et Cargo à assistance électrique - Deux voitures électriques sans permis - Station de réparation pour vélo	- Co-construction de l'expérimentation avec les élus, les représentants des associations locales et les habitants et acteurs économique - MAM de Plouzévédé situé proches des grands axes routiers reliant les différentes communes de la Communauté de communes Services de mobilités commun à tous les MAM : - Affichage sur les itinéraires piéton vers les lieux d'intérêts - Vélos en libre-service gratuit issus de dons d'habitants - Service d'autostop local - Service de covoiturage Autres offres de mobilité et équipements annexes présents à Plouzévédé : - Abri d'attente pour les usagers - Places d'autostop et de covoiturage - Drapeau et voyant lumineux pour le signalisation de l'attente d'un usager - Location de vélos spéciaux à assistance électrique : vélo Longtail et vélo bus pour le transport de 8 enfants pour les sorties scolaires (casques et gilets fournis) - Fresque de présentation des alternatives à la voiture personnelle au sein de la communauté de communes
Dates	2021 : Co-construction du projet avec les acteurs locaux - Dates de l'expérimentation : Avril 2024 jusqu'au printemps 2025	2021 : Co-construction du projet avec les acteurs locaux - Dates de l'expérimentation : Avril 2024 jusqu'au printemps 2025
Acteurs	- SNCF Tech4Mobility - Communauté de communes du Pays de Landivisiau	- SNCF Tech4Mobility - Communauté de communes du Pays de Landivisiau

	MAM Station de mobilité à Guimiliau	MAM Mât de mobilités à Plouzévé
	Commune de Guimiliau	Commune de Plouzévé
Financement	Financé par SNCF Tech4Mobility	Financé par SNCF Tech4Mobility

Facteurs de réussite et points de vigilance

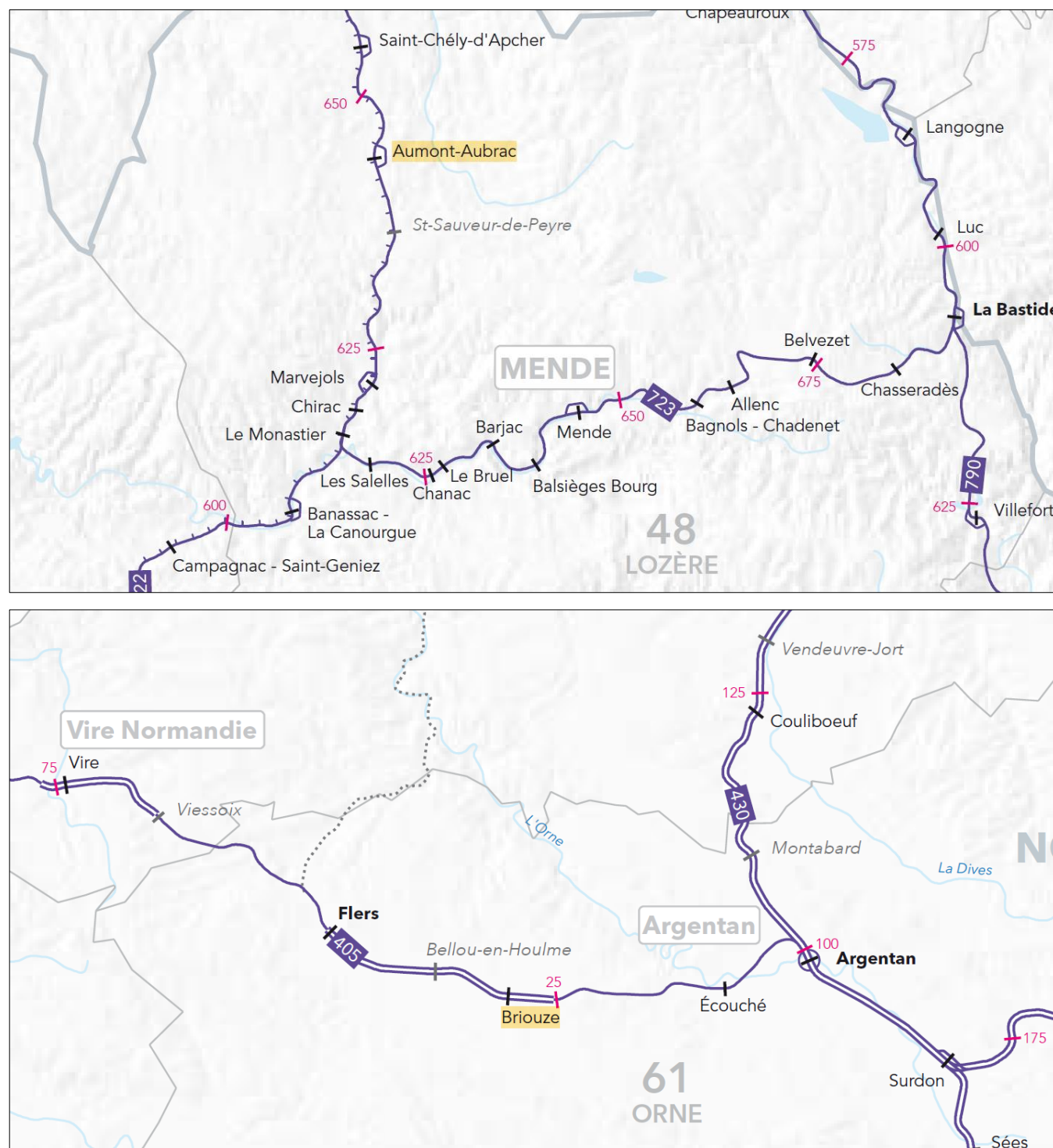
Les premiers retours 6 mois après le lancement de l'expérimentation montrent que le mobilier rural et le bouquet de services qui y est associé ont fortement satisfait les habitants et acteurs publics. Les voiturettes électriques sans permis connaissent un grand succès car ils sont facilement appréhendables, ce qui est moins le cas des vélos notamment à cause du manque d'infrastructure cyclable dans la Communauté de communes (Source : entretien réalisé avec SNCF Tech4Mobility). Les retours au fur et à mesure de l'expérimentation permettent de faire des ajustements et des changements pour observer les impacts sur les habitudes de déplacement. Ainsi, l'une des deux voiturettes présentes à Guimiliau sera placée à Plouzévé. Des changements se sont également opérés dans la tarification pour la location de vélo, notamment une offre d'abonnement hebdomadaire qui a été proposée en plus de l'offre de location journalière pendant tout l'été.

Le déploiement du MAM dans la communauté de communes de Pays de Landivisiau a engendré une dynamique positive chez les acteurs publics qui se sont de plus en plus intéressés aux questions de mobilité, dans ce territoire qui n'avait pas pris la compétence d'organisation des mobilités (Source : entretien réalisé avec SNCF Tech4Mobility). La communauté de communes s'est dotée d'un chargé de mission mobilité, un appel d'offre pour un schéma directeur mode doux a été lancé et une expérimentation de ligne de covoiturage a été tentée.



2.6 Programme « Place de la gare »

Gares de Peyre en Aubrac (Occitanie) et de Briouze (Normandie)



Cartes de localisation des gares d'Aumont-Aubrac (en haut) et de Briouze (en bas)

Contexte territorial

	Peyre en Aubrac	Briouze
Région	Occitanie (AOM Locale)	Normandie
Département	Lozère	Orne
Intercommunalité	Communauté de communes des Hautes Terres de l'Aubrac 17 communes 5 272 habitants	Communauté d'agglomération du Pays de Flers 42 communes 52 946 habitants
Nombre d'habitant dans la commune	2300 habitants de 2021	1513 habitants de 2021
Ligne ferroviaire	Ligne : Béziers à Neussargues (code ligne 722 000) UIC 7-900	Ligne : Argentan à Granville (code ligne 405 000) UIC 7-9
Type de desserte	TER et Intercités	TER
Fréquentation annuelle de la gare en 2023	8 825 voyageurs	57 305 voyageurs
Segmentation DRG	C	C

Sources de l'étude de cas :

- 4 entretiens réalisées avec des Responsable Régionaux SNCF Gares & Connexions du programme Place de la gare
- Entretien du 13/09/24 avec la Responsable Nationale SNCF Gares & Connexions du programme Place de la gare
- Site de Place de la gare
- Plaquette de SNCF Gares & Connexions de Présentation du programme
- Document de SNCF Gares & Connexions de Présentation de 1001 Gares
- Dossier de presse du programme 1001 Gares
- Journal Midi Libre – Article « Ouverture d'un magasin Re'Peyre à la gare d'Aumont-Aubrac »
- Journal Ouest France – Article « Les bénévoles s'affairent à vider la gare de Briouze »

Description du projet

- Programme Place de la Gare de SNCF Gares & Connexions



Objectifs du programme

Le programme Place de la Gare de SNCF Gares & Connexions a pour objectif de dynamiser le réseau de petites et moyennes gares, en valorisant le parc immobilier vétuste avec des implantations de services utiles et innovants. Agir sur ces gares pour en faire des lieux d'accueil pour des commerces, des services locaux, des associations au cœur des territoires, permettent de contribuer à la redynamisation du territoire. Ces nouveaux services et activités doivent pouvoir faciliter la vie et les trajets quotidiens des usagers et voyageurs (Source : SNCF Gares & Connexions).

Le besoin en espace s'est réduit au fil du temps dans les petites et moyennes gares, dû à une baisse de la fréquentation et au recul des services ferroviaires. Ainsi des surfaces inoccupées sont présentes dans ces gares. Dans ces territoires, les gares sont des adresses connues et souvent implantées au cœur des villes et bourgs. C'est pour cette raison que SNCF Gares & Connexions a décidé de proposer ces surfaces vacantes aux entrepreneurs de tous types, collectivités comme acteurs locaux, afin qu'ils puissent y développer des projets innovants et utiles à la collectivité.

Retail & Connexions, filiale de SNCF Gares & Connexions, intervient sur la partie commercialisation, et pilote le programme Place de la Gare à l'aide des équipes en région pour faire émerger les projets et permettre leur accueil dans les gares.

Historique

Des expérimentations régionales ont eu lieu avant le programme Place de la Gare, notamment le Challenge « Gare partagée » en Île-de-France en 2015. L'objectif était de favoriser le développement de services et commerces du quotidien en gare (source : Entretien avec la responsable du programme Ile-de-France). S'en est suivi l'opération « Open Gare » en Nouvelle-Aquitaine en 2016, des espaces collaboratifs ont été créés en collaboration avec le Conseil Régional et la Coopérative Tiers Lieux (source : Entretien avec la responsable du programme en Nouvelle-Aquitaine).

Le programme Place de la gare a d'abord été lancé sous le nom de « 1001 gares » en 2019 avant de prendre son libellé actuel en 2022. Malgré un changement de nom, les objectifs du projet restent inchangés. Néanmoins, une différence peut être constatée dans la prise en compte des aspects financiers dans les projets, en effet, avec 1001 gares, il était possible que des investissements SNCF soient faits à fond perdu. Avec le programme Place de la Gare, il y a une recherche d'un équilibre financier, motivé par le pacte ferroviaire qui a donné le statut de société anonyme à la SNCF et donc créé le besoin de rentabilité. Le plafond alloué aux travaux de remise en norme du bâtiment gare, qui était de 200 000 € maximum par projet dans le programme 1001 gares, a été supprimé dans Place de la Gare (source : Entretien avec le responsable du programme en Grand-Est). Ainsi, les investissements travaux propriétaires de la SNCF sur la gare peuvent excéder cette somme tant qu'un équilibre financier est atteint.

Déroulé du projet

Le projet Place de la Gare permet l'implantation de diverses activités :

- Commerces : épicerie, fleuriste, café / restaurant, circuits-courts ;
- Services à la personne et du quotidien : conciergerie, tiers lieux, maison médicale, crèche, coworking, relais colis ;
- Activités visant à promouvoir le territoire : bibliothèque médiathèque, musée, office de tourisme;



- Services liés à la mobilité : location et réparation de vélo, maison des mobilités etc.

Lorsque qu'il y a des surfaces disponibles en gare, SNCF Gares & Connexions identifie le potentiel de ce local au sein de son territoire. Si le site est retenu pour le programme Place de la Gare, les équipes de SNCF Gares & Connexions se rapprochent des acteurs publics locaux afin de les informer du projet. Les acteurs publics peuvent faire remonter les services manquants et besoins au sein de leur territoire, Gares & Connexions en tiendra compte dans l'étude des dossiers des candidats (source : Entretien avec la responsable nationale du programme). La collectivité peut également se positionner pour l'occupation du local en gare et sera ainsi prioritaire face aux autres porteurs de projet. Enfin, la collectivité aide SNCF Gares & Connexions dans la diffusion de l'annonce de location pour permettre de trouver le bon candidat.

Des appels à projets sont lancés dans le cadre de ce programme Place de la Gare, à partir d'une plateforme internet dédiée permettant aux candidats de déposer leurs projets. Ainsi, SNCF Gares & Connexions peut identifier les acteurs ayant un projet pour l'aménagement, la transformation et l'animation des espaces vacants en gare (Source : site de Place de la gare).

Le dossier de candidature déposé par le candidat sur la plateforme Place de la Gare est composé de 4 pièces :

- La présentation du projet : Présentation du candidat, présentation du projet, et les pièces techniques ;
- Le modèle économique et la redevance : Faisabilité économique, viabilité économique, proposition d'une redevance d'occupation annuelles hors taxes/charges ;
- La valeur ajoutée du projet pour la gare et le territoire : Service rendus aux voyageurs, nombre d'emplois équivalent temps plein créés sur le site, engagement sociétal et environnemental, partenariats institutionnels, partenariats locaux, capacité à animer la gare et le territoire ;
- La lettre d'engagement.

Cette première phase de consultation permettant aux candidats de soumettre leur projet sur la plateforme est suivie d'une phase d'instruction où SNCF Gares & Connexions étudiera les différentes propositions pour désigner le lauréat.

Enfin, le processus se termine par la phase de réalisation. Le lauréat se verra attribuer une convention d'occupation temporaire (COT) du domaine public ferroviaire (non constitutive de droits réels). S'agissant de propriété dans le domaine public, les baux commerciaux ne sont pas autorisés. Le COT définit les modalités réglementaires, temporelles et financières de l'implantation en gare, ainsi que la répartition des travaux à la charge des parties prenantes.

La redevance du porteur de projet est fixée en fonction des prix du marché, de la proposition de loyer faite par le lauréat dans son dossier de candidature en vue de son compte d'exploitation prévisionnelle, et de l'investissement nécessaire par SNCF Gares & Connexions pour que le local soit conforme aux normes réglementaires. Les COT peuvent aller jusqu'à 20 ans dans le cadre du programme Place de la Gare. Néanmoins, la durée moyenne privilégiée est de 10 ans, cette durée varie en fonction de l'investissement fait par le porteur de projet. À la fin de la location, l'occupant ne peut vendre son fonds de commerce sur le local et il n'y a pas de tacite reconduction des contrats.

Lors de la phase de travaux et de déploiement, SNCF Gares & Connexions prend en charge les travaux propriétaires et réalise les travaux d'acheminement des fluides jusqu'à l'entrée du local. Ces investissements propriétaires se répercuteront sur la redevance demandée au porteur de projet. Les travaux nécessaires à l'occupation de ces surfaces sont réalisés par le porteur du projet.



Le processus complet, allant de la réalisation du diagnostic du bâtiment voyageur à la publication de l'appel d'offres, jusqu'à l'entrée du porteur de projet dans le local, peut durer de 12 à 18 mois.

Depuis le lancement du programme en 2019, 210 projets ont été réalisés (Source : SNCF Gares & Connexions). Ces projets sont majoritairement des commerces et services. L'objectif national est de 80 à 100 ouvertures par an. Une montée en puissance des équipes et des changements en interne ont permis l'aboutissement d'une soixantaine de projets en 2024 (source : Entretien avec la responsable nationale du programme).

- Exemple dans les communes de Peyre-en-Aubrac et Briouze



Gare de Peyre-en-Aubrac. (Source : SNCF Gares et Connexions)

La gare de Peyre-en-Aubrac a été réhabilitée et est devenue une épicerie spécialisée en 2023. Un couple d'habitants a répondu à l'appel d'offres de Place de la Gare en 2020. Après deux ans et demi de travaux, le «Re'peyre» a été inauguré le 7 juillet 2023 (Source : Journal Midi Libre). L'objectif de ce projet est de valoriser les producteurs locaux, et de faire déguster les produits aux acheteurs potentiels avant l'achat. L'ensemble des produits proposés à la vente est issu d'une agriculture raisonnée, sur circuits courts.

Un autre exemple de projet Place de la Gare se trouve à Briouze. La gare de Briouze, fermée depuis janvier 2019, est en phase de réhabilitation pour accueillir un tiers-lieu permettant l'installation de l'association Familles Rurales (Source : Journal Ouest France). Un bail d'une durée de 20 ans a été signé en 2020 par la commune de Briouze et SNCF Gares & Connexions. L'objectif est d'aménager au rez-de-chaussée un espace modulaire de travail partagé, des bureaux et un hall d'entrée. À l'étage, il sera possible de retrouver d'autres bureaux et une salle d'activités. Les travaux ont commencé en juin 2024. Les travaux sur le bâtiment sont réalisés par SNCF Gares & Connexions ; la municipalité et l'association Familles Rurales se chargent de la rénovation de l'intérieur du bâti. Le coût total des travaux s'élève à 347 000 €, dont 150 000 € pris en charge par la SNCF. Des retards ont marqué le début des travaux, obligeant la

commune à constituer un nouveau dossier à la suite du changement d’interlocuteur chez Gares & Connexions. Ces retards liés aux difficultés administratives ont failli annuler les subventions reçues par la collectivité (Source : Journal Ouest France).



L’étage de la gare de Briouze en 2024. (Source : Ouest-France)

Synthèse des éléments du projet

	Peyre en Aubrac	Briouze
Principaux éléments du projet	Ouverture d’une épicerie spécialisée avec une vente de produits locaux	Transformation de la gare de Briouze en Tiers-lieu et installation future de l’association Familles Rurales. Travaux en gare pour l’aménagement : Au rez-de-chaussée : un espace modulaire de travail partagé, des bureaux et un hall d’entrée. A l’étage : bureaux et salle d’activités.
Dates	2020 : Réponse à l’appel d’offre Place de la gare	2019 : Fermeture de la gare de Briouze 2020 : Signature du bail 2024 : Rénovation de la gare

	Peyre en Aubrac	Briouze
	7 juillet 2023 : Inauguration de l'épicerie le « Re'peyre »	
Acteurs	- SNCF Gares et Connexions - Porteurs du projet	- SNCF Gares et Connexions - Commune de Briouze - Associations Familles Rurales
Financement	Aucune informations	347 000€, dont 150 000€ pris en charge par la SNCF, Subventions par la collectivité

Facteurs de réussite et points de vigilance

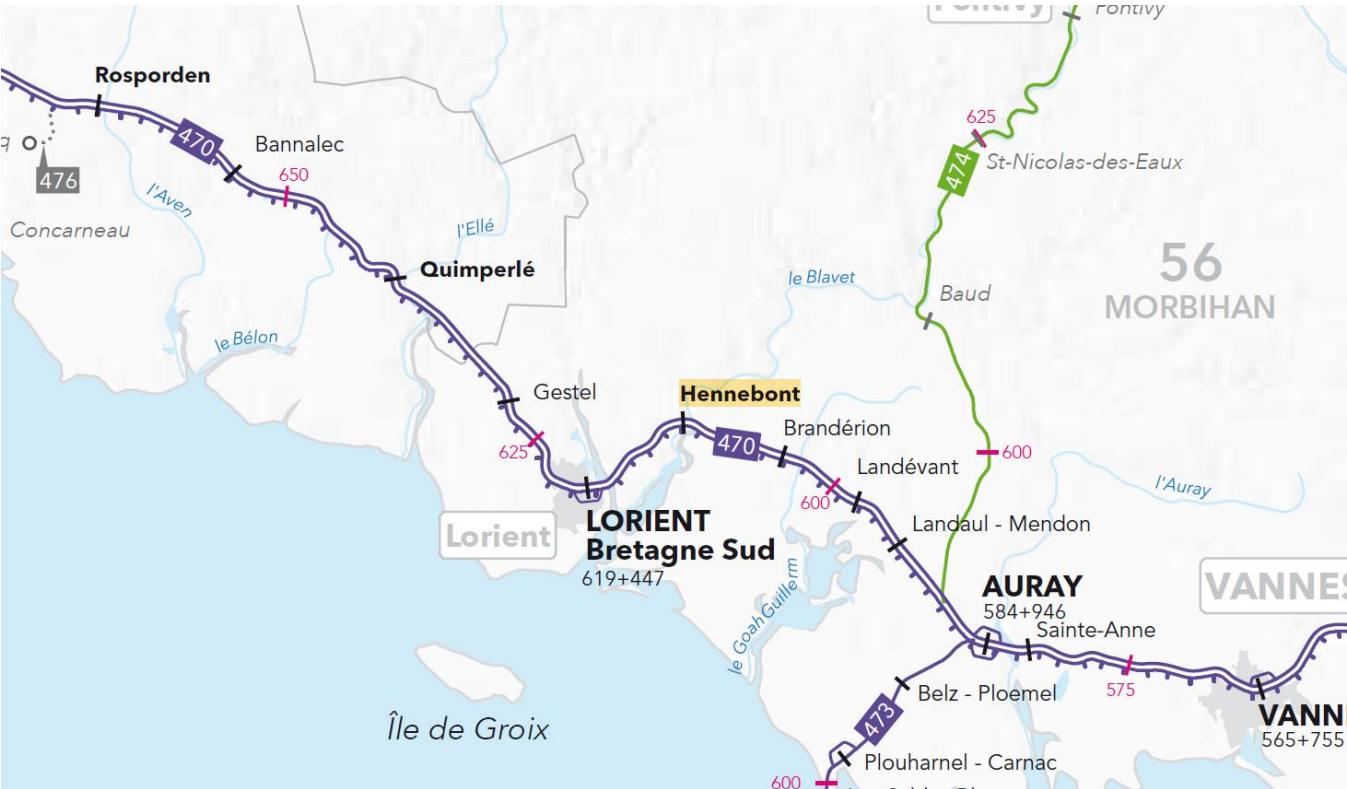
La majorité des gares nécessite de lourds travaux, ces bâtiments longtemps inoccupés sont en mauvais état, certains ont même subi du vandalisme. Dans les territoires ruraux, moins dynamiques économiquement par rapport au milieu urbain, l'équilibre financier peut être difficile à trouver pour SNCF Gares et Connexions (Source : Entretien avec les responsables régionaux du programme chez Gares & Connexions). En effet, des investissements importants pour la rénovation de la gare se répercuteraient sur la redevance demandée, et le loyer attendu ne serait pas cohérent par rapport au coût du marché.

Des financements peuvent être recherchés par SNCF Gares & Connexions auprès des collectivités ou structures d'accompagnement. Mais la majorité des aides sont destinées aux porteurs de projets pour le lancement d'activité et l'installation. Certaines régions subventionnent SNCF Gares & Connexions afin que le maximum de projets Place de la Gare voie le jour, c'est notamment le cas des régions Île-de-France et Auvergne-Rhône-Alpes. Île-de-France Mobilités a signé un contrat avec SNCF Gares & Connexions jusqu'en 2025 afin de fixer des objectifs dans le cadre du programme Place de la Gare et subventionne entièrement les travaux propriétaires dans ces projets dans la région (Source : Entretien avec Gares et Connexions Ile de France). Cela a permis de réaliser 35 projets depuis 2019, la volonté d'IDF Mobilités est de réaliser une centaine de projets Place de la Gare d'ici 2030.

Des difficultés inhérentes à l'organisation et la priorité d'intervention au sein des structures de la SNCF et de ses filiales existent, face à la multiplication de projets en gares (exemple : les pôles d'échanges multimodaux).

2.7 Projet associatif « Tavarn Ty Gar »

Gare de Hennebont (Bretagne)



Carte de localisation de la gare de Hennebont

Contexte territorial

	Hennebont
Région	Bretagne
Département	Morbihan
Intercommunalité	Communauté d'agglomération Lorient Agglomération 25 communes 206 555 habitants
Nombre d'habitant dans la commune	15746 habitants
Ligne ferroviaire	Ligne : Savenay à Landerneau (Code ligne 470000) UIC 2-6
Type de desserte	TER

	Hennebont
Fréquentation annuelle de la gare en 2023	173915 voyageurs
Segmentation DRG	C

Sources de l’étude de cas :

- Site de la SCIC Tavarn Ty Gar
- Journal Ouest France – Article « La Tavarn Ty Gar cherche un second souffle à Hennebont »
- Journal Ouest France – Article « Hennebont. Les travaux de la gare débutent en mars »
- Journal Ouest France – Article « Mobilités en Morbihan : à Hennebont, « la SNCF pourra s’inspirer de notre modèle si ça marche »
- Journal Le Télégramme – Article « À Hennebont, le café-restaurant Tavarn Ty Gar veut redynamiser le quartier de la gare »

Description du projet

L’hôtel de la gare de Hennebont situé en face de la gare, fermé depuis 2014, a été racheté en 2015 par Ludovic et Florence Duvernay, architectes d’Inzinzac-Lochrist. Ces derniers avaient pour ambition de réhabiliter ce bâtiment âgé de plus de 150 ans, pour y créer un tiers-lieu afin de remettre ce lieu en vie et de participer à la revitalisation de la gare et du quartier.

L’association « Départ imminent pour l’hôtel de la gare », créée en 2018 par Ludovic Duvernay, est devenue la Société coopérative d’intérêt collectif (SCIC) Tavarn Ty Gar en janvier 2023. Le collectif est soutenu par la commune, la région et le pôle Économique Social et Solidaire du pays de Lorient.



Le café-restaurant de la SCIC Tavarn Ty Gar dans l’hôtel de la gare de Hennebont. (Source : Le Télégramme)

La coopérative s'est également intéressée au bâtiment gare et a répondu à l'appel à projets de SNCF Gares & Connexions dédié aux espaces désaffectés, qu'était le programme 1001 gares, aujourd'hui remplacé par « Place de la Gare », pour la réutilisation de l'étage de cette gare, qui était l'ancien logement du chef de gare, afin d'y installer un certain nombre d'activités. SNCF Gares & Connexions a alors proposé d'étudier la possibilité de prendre leur suite sur l'activité d'accueil des voyageurs à la gare (Source : SCIC Tavarn Ty Gar). Ainsi, la coopérative se chargera de l'accueil et des services aux voyageurs au rez-de-chaussée et créera des bureaux partagés avec des salles de réunion à l'étage. Des actions expérimentales prendront place au sein de la gare pour aller vers les potentiels utilisateurs du train et apporter de la visibilité à la gare. Notamment, la modification des horaires d'ouverture de la gare pour permettre aux usagers d'acheter leur billet, l'information sur l'offre culturelle locale, une salle de rendez-vous pour les services publics, la location de vélos électriques et cargos, ainsi que des toilettes gratuites.

La coopérative a bénéficié de nombreuses aides dans ce projet, notamment une aide de la commune d'Hennebont au lancement du projet. Des financements ont également été obtenus grâce à un appel à projet de l'État « Fabrique des territoires » pour le tiers-lieu, ce qui constitue 150 000 euros sur trois ans. L'expérimentation sur les mobilités qui sera menée par la coopérative a également bénéficié de 77 000 euros d'aides de l'État. Enfin, les travaux pour la réhabilitation de la gare sont à la charge de SNCF Gares & Connexions. La création de la Société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) Tavarn Ty Gar a permis l'emprunt de la somme de 330 000 euros (Source Ouest France).

Des travaux ont eu lieu en 2022 sur le bâtiment de l'hôtel de la gare. Au rez-de-chaussée de l'hôtel de la gare a été inauguré, en mai 2023, un café de quartier ainsi qu'un restaurant participatif en partenariat avec l'Établissement de service d'aide par le travail (ESAT) de Saint-Gilles. Ce café-restaurant, première étape d'un projet qui comprend de l'hébergement temporaire et des bureaux partagés, a fermé les portes du restaurant en mars 2024, moins d'un an après son ouverture. La fréquentation du lieu était conforme à ce qui était prévu, néanmoins celui-ci est déficitaire. L'ouverture de neuf logements d'hébergement temporaire en août 2024, et de dizaines de bureaux partagés en 2025, devraient permettre d'atteindre l'autofinancement grâce à ces trois activités en simultanée (Source : SCIC Tavarn Ty Gar). La coopérative est également en attente de l'ouverture de la gare, ce qui sera possible lorsque des financements pour la réalisation des travaux de rénovation seront attribués à SNCF Gares & Connexions. L'accueil des voyageurs sera assuré par la coopérative et des vélos seront proposés en location.

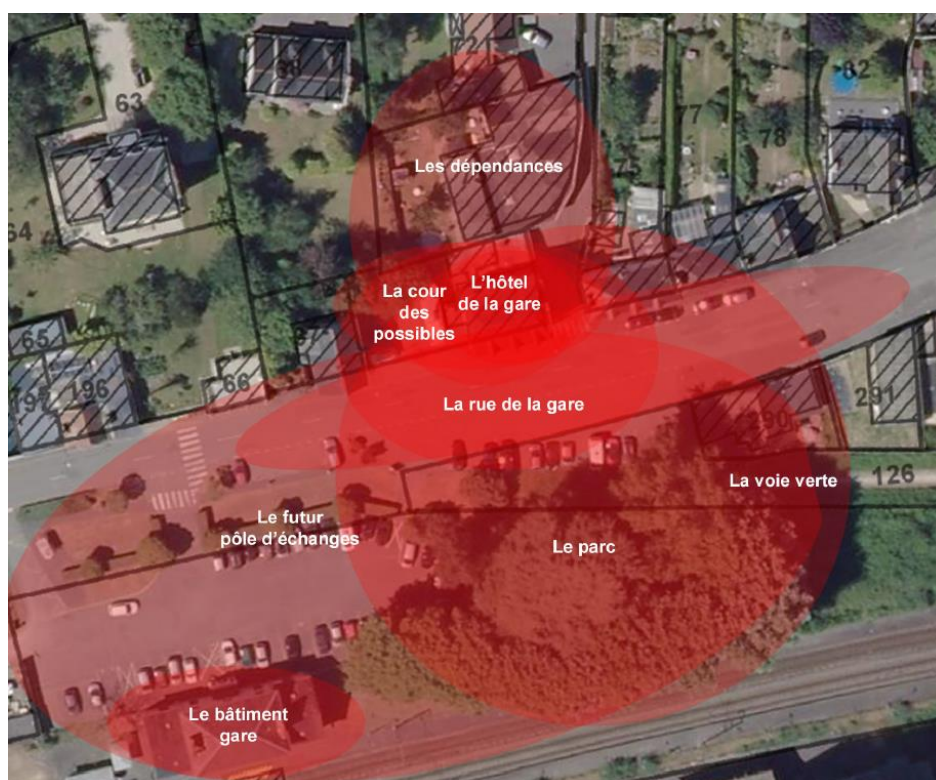


Aménagement de la gare de Hennebont. (Source : SCIC Tavarn Ty Gar)



Aménagement de l'hôtel de la gare. (Source : SCIC Tavarntygar)

Des animations sont régulièrement organisées, avec plusieurs activités le vendredi et le samedi : ateliers tricot et crochet, partage autour de la mobilité quotidienne à vélo et en train, théâtre d'improvisation... Depuis 3 ans, la fête du « Grand Égarement » est organisée et regroupe des concerts, spectacles et animations. Cette fête n'a pas eu lieu en 2024, en raison des problèmes financiers de la coopérative (Source : Ouest France).



Inscription dans le quartier du projet de tiers-lieu à l'hôtel de la gare d'Hennebont (Source : Présentation du projet 2020, Tavarntygar)

Synthèse des éléments du projet

	Gare et Hôtel de Gare de Hennebont
Principaux éléments du projet	Projet de ré-investissement du quartier de la gare par une coopérative citoyenne. Le projet hybride repose sur diverses activités qui prennent place à l’ancien hôtel de la gare et dans le bâtiment voyageur.
Dates	• 2015 : Rachat de l’Hôtel de la Gare par Ludovic et Florence Duvernay • 2018 : Création de l’association « Départ imminent » • 2020 : lauréate de l’appel à projets « Place de la Gare », pour occupation des étages de la gare et rôle d’accueil des voyageurs • 2022 : Travaux de rénovation de l’Hôtel de la Gare • 2023 : Création de la Société coopérative d’intérêt collectif (SCIC) Tavarn Ty Gar • Mai 2023 : Inauguration Café-Restaurant • Mars 2024 : Fermeture Café-Restaurant • Aout 2024 : Inauguration de 9 logements dans l’Hôtel de la Gare Prochaine étape : inauguration des bureaux partagés dans la Gare
Acteurs	• Société coopérative d’intérêt collectif (SCIC) Tavarn Ty Gar • SNCF Gares et Connexions • Commune de Hennebont • Région Bretagne • Pôle Economique Social et Solidaire du pays de Lorient
Financement	• Aide de la commune d’Hennebont • 150 000euros : appel à projet de l’Etat « Fabrique des territoires » pour le tiers lieu • 77 000 euros : financement de l’Etat pour l’expérimentation sur les mobilités • Rénovation du bâtiment gare par SNCF Gares et Connexions • 330 000 euros : Emprunt bancaire de Société coopérative d’intérêt collectif (SCIC) Tavarn Ty Gar

Facteurs de réussite et points de vigilance

Le projet de la Tavarn ty Gar a permis de mobiliser un grand nombre d’habitants autour de cet objectif de revitalisation du quartier de la gare de Hennebont. Lancé sous une forme associative en 2019, le projet s’est transformé en SCI collective en 2023.

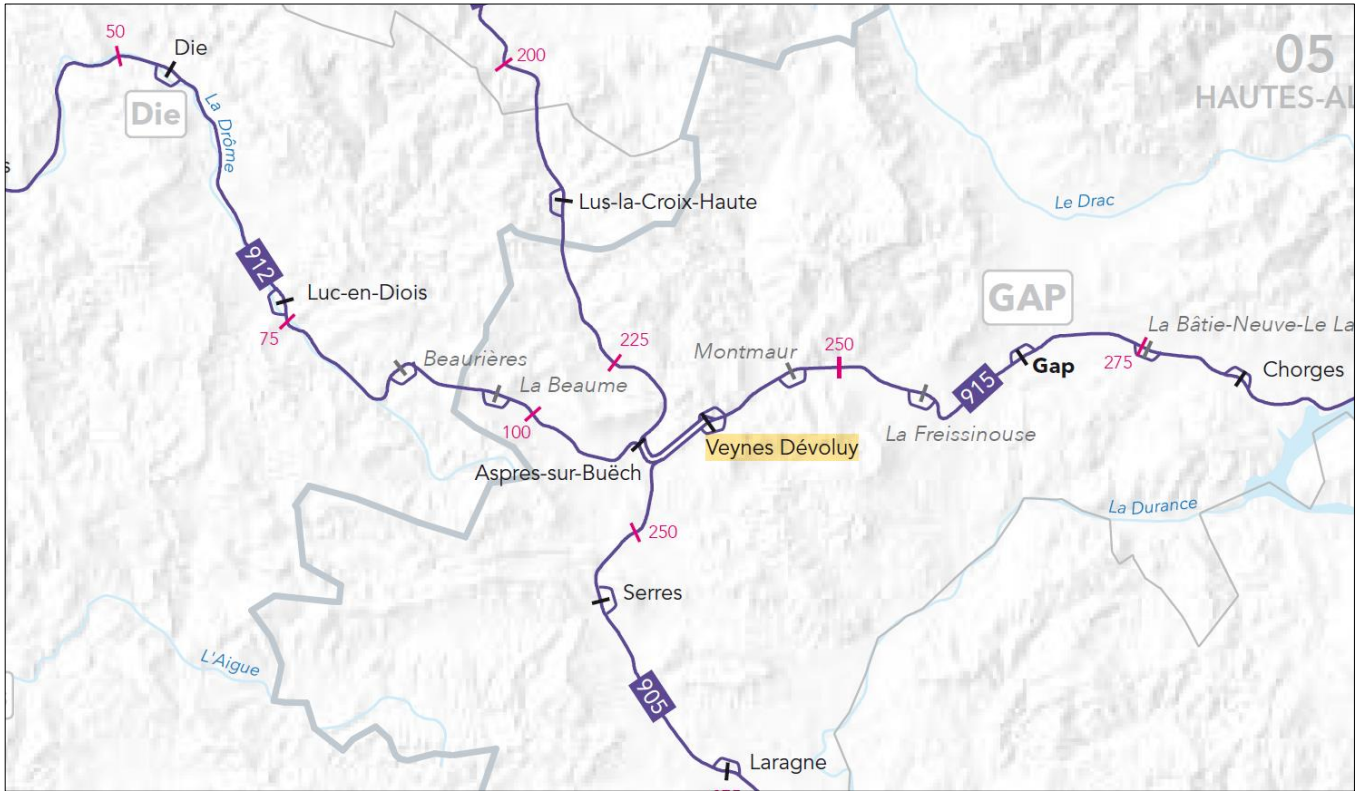
L’acquisition de l’hôtel de la gare et le droit d’occupation de la gare de Hennebont a permis à la coopérative de monter un projet complet et apportant une plus-value au territoire avec une forte mobilisation citoyenne. La proposition de nombreuses animations thématiques et culturelles mais également des services tels que des bureaux, hébergement temporaire et restauration, redonne une place importante à ce quartier gare. Ce projet a été soutenu par les collectivités dès le départ, ce qui a été un facteur important de la réussite du projet.



La SCI rencontre des difficultés à atteindre un équilibre financier et apporte des ajustements au projet initial pour les surmonter.

2.8 Projet associatif « Court-Circuit »

Gare de Veynes-Dévoluy (Provence-Alpes-Côte d'Azur)



Carte de localisation de la gare de Veynes-Devoluy

Contexte territorial

	Veynes-Dévoluy
Région	Provence-Alpes-Côte d'Azur
Département	Hautes-Alpes
Intercommunalité	Communauté de communes Buëch Dévoluy (AOM Locale) 20 communes 9 635 habitants
Nombre d’habitant de la commune	3 238 habitants (en 2021)

	Veynes-Dévoluy
Ligne ferroviaire	Croisement des lignes : Grenoble à Marseille et Livron à Briançon UIC 7 à 9
Type de desserte	TER / Train de nuit
Fréquentation annuelle de la gare en 2021	80 514 voyageurs
Segmentation DRG	B

Sources de l'étude de cas :

- Communiqué de presse SNCF sur le PEM
- Le site de l'association « Court Circuit » propriétaire du bâtiment « Buffet de la gare » : <https://www.court-circuit-05.com/>
- Descriptif du financement participatif du projet du « Court Circuit », <https://www.helloasso.com/associations/court-circuit-3/collectes/buffet-de-la-gare-de-veynes>
- Article Le Dauphiné

Description du projet

Veynes dans les Hautes-Alpes est au centre d'une étoile ferroviaire entre Marseille, Gap-Briançon, Valence et Grenoble. Les deux axes ferroviaires qui se croisent à la gare de Veynes-Devoluy sont à voie unique.

- Réalisation d'un PEM SNCF

En 2012, le bâtiment voyageur est réhabilité dans le cadre d'un programme de réaménagement du pôle d'échange multimodal de Veynes. Le projet est mené en partenariat entre la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la Ville de Veynes, SNCF Gares & Connexions et Réseau Ferré de France (devenu depuis SNCF Réseau). Il s'élève à 4,1 millions d'euros et se déroule en trois phases.

- Phase 1 : Aménagement du parvis réalisé par la ville de Veynes et terminé en 2011,
- Phase 2 : Réhabilitation du bâtiment voyageurs (2012)
- Phase 3 : Accessibilité aux quais et aux trains (2013).

Pour la réhabilitation du bâtiment voyageurs, 8 mois de travaux ont été nécessaires afin d'améliorer la signalétique et à l'accessibilité. Des panneaux d'affichage indiquant l'état du trafic en temps réel ont été installés, l'ensemble des services est spécialement adapté aux personnes à mobilité réduite. « SNCF Gares & Connexions a également pris en compte les modes d'aménagement durables en renforçant l'isolation du bâtiment, remplaçant toutes les fenêtres par du double vitrage, en installant une nouvelle chaufferie et des poubelles de tri sélectif » (Communiqué de Presse G&C 18 décembre 2012).





FINANCEMENT DES TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT DU POLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL,

Maîtrise d'ouvrage Ville de Veynes
Région PACA 50% 150 K€
Ville de Veynes 50% 150 K€
Montant Total 0,3 M€

Maîtrise d'ouvrage SNCF G&C
Région PACA 80% 1,04 M€
SNCF 20% 0,26 M€
Montant Total 1,3 M€ HT

Maîtrise d'ouvrage RFF
Région PACA 75% 1,90 M€
RFF 25% 0,63 M€
Montant Total 2,53 M€ HT

MONTANT TOTAL DU PROJET : 4,128 M€ HT

Montage du projet de PEM à Veynes. (Source : Gares&Connexions)

- Projet associatif sur le buffet de la gare

Le Buffet de la gare est un bâtiment de la fin du 19ème siècle, anciennement occupé par un hôtel fermé depuis le début des années 2000. Il se situe à côté du bâtiment voyageur de la gare de Veynes-Dévoluy, réhabilité en 2012, le long des voies ferrées. L'ancien Buffet se compose de 4 étages et d'une petite maison attenante (ancien cabinet médical mitoyen de 110m²) pour une superficie totale d'environ 900 m².

En 2019, après 13 ans de fermeture, la SNCF a cédé le bâtiment à l'association « Court Circuit » porteuse d'un projet. Cette association a été créée en 2014 autour d'une volonté de favoriser le commerce en circuit court. Son projet initial est de mettre en lien « des producteurs soucieux de la terre et des humains qui la travaillent, et des consommateurs ayant le même intérêt » dans la vallée du Buëch (source présentation de l'asso sur HelloAsso). En juin 2017, les adhérents ont souhaité élargir leurs activités et s'engager dans la recherche d'un lieu à travers un projet de "maison commune". Après deux ans de recherches, plusieurs hangars, terrains et anciennes usines visitées, l'association a décidé de faire une offre à la SNCF.

Le gros œuvre du bâtiment est en bon état, mais d'importantes rénovations intérieures sont indispensables, notamment pour répondre aux exigences de sécurité incendie, qui imposent des remises à neuf. Selon l'association, le coût du bâtiment s'élève à 147 000 euros, tandis que les rénovations ajouteraient 222 000 euros. Bien que l'association puisse bénéficier d'un prêt bancaire et mobiliser sa trésorerie, elle doit solliciter un financement complémentaire pour acquérir le bâtiment. Cependant, le délai dont elle dispose pour rechercher des subventions est insuffisant, car la SNCF souhaite finaliser la vente au plus tard le 30 décembre 2019.

L'association a lancé un appel aux dons pour réunir au moins 15 000 euros posés en condition suspensive sur le compromis de vente. Pour mobiliser autour du projet, plusieurs manifestations ont été organisées, notamment les « 24h du Buffet », les 23 et 24 novembre 2019. La campagne de financement participatif ayant été un succès (22 000 euros collectés), l'association Court Circuit est devenue propriétaire du Buffet de la gare le 30 décembre 2019.

L'association a l'objectif d'installer un « magasin participatif, lieu d'échange de savoirs, de pratiques et de matériel, lieu culturel et social, lieu de réparation et de recyclage » (selon le site de l'association). Les



différents espaces ont ouvert au public pas à pas, après une rénovation par les bénévoles de l'association. Ce projet est entièrement porté par une équipe de bénévoles, tant pour son montage, le pilotage du chantier et l'ouverture au public.

L'un des objectifs affichés par l'association est d'assurer une amplitude horaire à la mesure du potentiel du site ouvert sur le pôle d'échanges de la gare de Veynes. Le lieu est particulièrement animé les week-ends et pendant les vacances, reçoit de nombreux cars et TER en provenance de Grenoble, Valence, Marseille, Digne et Briançon ainsi que le train de nuit Paris-Briançon. Fin 2023, un artiste est venu couvrir la façade du bâtiment d'une fresque autour de l'imaginaire du train.



Fresque du buffet de la gare de Veynes. (Source : Association Court Circuit)

Aujourd'hui, le buffet de la gare accueille une recyclerie, un bar, une épicerie de produits bio et éthique, des bureaux partagés, un petit gîte, un atelier de réparation de vélo. Il est présenté comme un tiers-lieu à la Veynes écologique et sociale².

Synthèse des éléments de projet

² <https://www.ledauphine.com/societe/2024/08/09/le-buffet-de-la-gare-un-tiers-lieu-a-la-veynes-ecologique-et-sociale>

	Buffet de la gare
Principaux constituant du projet	Le Buffet de la Gare est la propriété de l'Association « Court Circuit » qui a construit un projet autour de plusieurs activités : au rez-de-chaussée du Buffet une épicerie de circuit court, un bar/café et une recyclerie, au premier étage l'atelier vélo et les bureaux. Au second étage, un espace de co-working et un petit gîte meublé avec quatre chambres à louer.
Dates	2012 : Inauguration d'un pôle d'échanges 2017 : Projet de « maison commune » de l'association « Court Circuit » 2019 : Acquisition par l'association de l'ancien Buffet SNCF
Acteurs	Pour le PEM = SNCF, RFF, la Région PACA et la Ville de Veynes. Pour le Buffet de la Gare = Association Court Circuit, subvention du Département
Financement	PEM = 4 127 786 € = 631 946 € pour RFF, 260 000 € pour la SNCF, 150 000 € pour Veynes, 3 085 840 € Région PACA 222 000 € pour l'achat et la rénovation complète du bâtiment par l'association

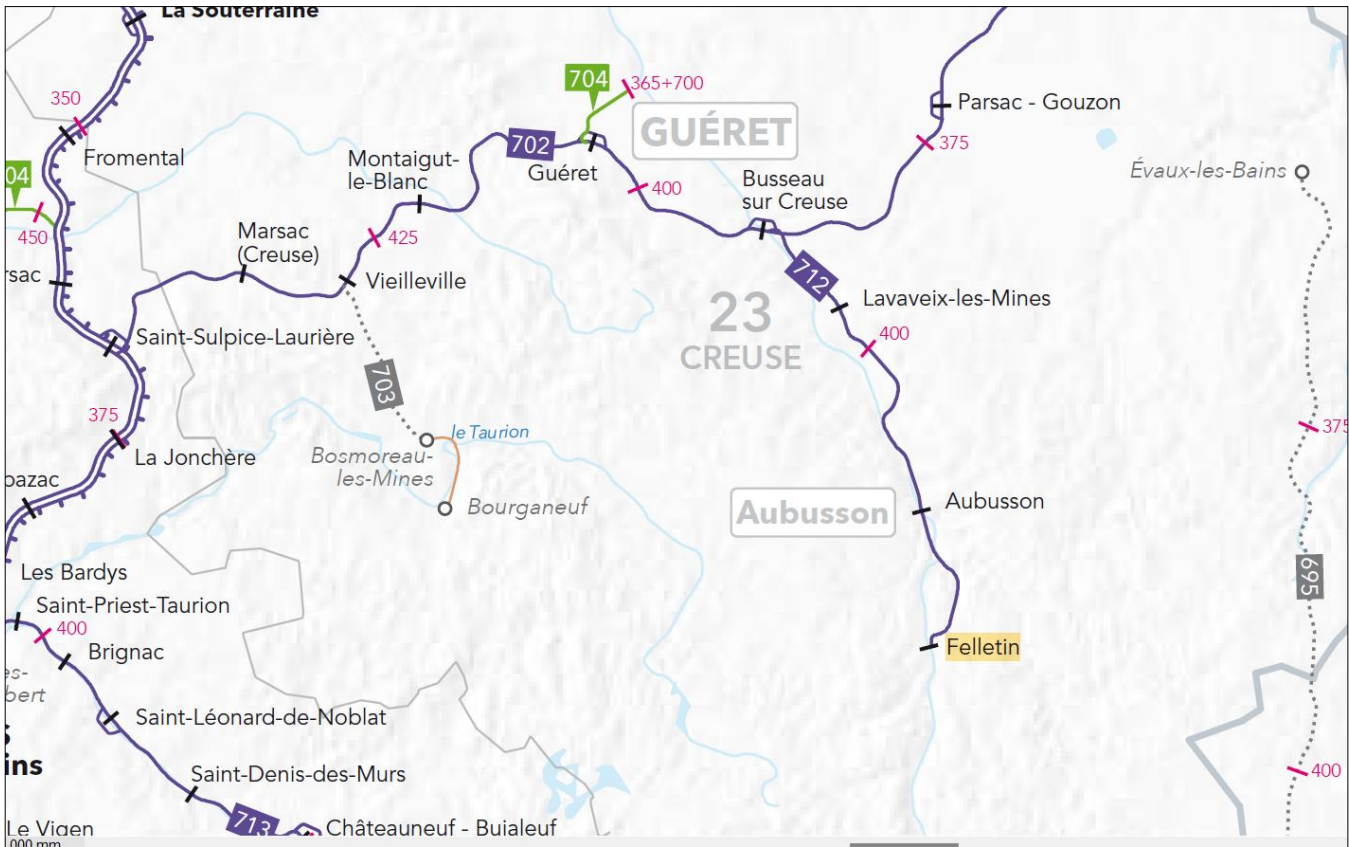
Facteurs de réussite et points de vigilance

L'existence et la réussite du projet repose sur l'acteur associatif et le soutien de la population. L'acteur ferroviaire n'a pas eu d'implication dans le projet autre que le vente du bâti. Il existe peu de lien entre le pôle d'échanges et le buffet de la gare même si le projet associatif veut offrir un service au voyageur en attente d'un train ou en correspondance.

Il est remarquable de constater dans cet exemple comme dans d'autres, l'attachement des acteurs associatifs à la symbolique de la gare et du voyage en train. La gare véhicule une image d'ouverture, d'espace public, des valeurs sociales et environnementales qui correspondent pleinement aux collectifs et associations citoyennes.

2.9 Projet associatif « Gare en Commun »

Gare de Felletin (Nouvelle-Aquitaine)



Carte de localisation de la gare de Felletin

Contexte territorial

	Felletin
Région	Nouvelle-Aquitaine
Département	Creuse
Intercommunalité	Communauté de Communes Creuse Grand Sud (AOM Locale) 26 communes 12 415 habitants
Nombre d’habitant dans la commune	1536 habitants de 2021
Ligne ferroviaire	Ligne : Busseau-sur-Creuse à Ussel (code ligne 712000)



	Felletin
	UIC 7-9
Type de desserte	TER
Fréquentation annuelle de la gare en 2023	882 voyageurs
Segmentation DRG	C

Sources de l'étude de cas :

- Site de PANG la Gare
- Présentation du projet sur le site de la Région Nouvelle-Aquitaine
- France Bleue – Article « La gare de Felletin fait peau neuve après 33 ans de sommeil »
- France Bleue – Article « La rénovation de la gare de Felletin se concrétise »
- Journal La Montagne – « À Felletin, la Région réaffirme son soutien à Quartier Rouge »

Description du projet

La gare de Felletin est fermée aux voyageurs en 1979, elle devient un Point d'Arrêt Non Géré (PANG). Le bâtiment voyageur finira par être vendu à la Communauté de communes Aubusson-Felletin.

Après 30 ans sans activité, en 2009, plusieurs porteurs de projets imaginent de nouveaux usages pour cette gare (Source : Région Nouvelle-Aquitaine). Une dynamique de coopération se crée au sein du quartier pour élaborer un projet de réhabilitation de l'ancienne gare. En 2011, une concertation est engagée avec la Communauté de Communes Creuse Grand Sud (anciennement Communauté de communes Aubusson-Felletin) et les associations Quartier Rouge et La Draisine Express, dans l'espoir de développer un projet sur le lieu. Il n'y aura aucun aboutissement à cette concertation.

En 2018, la Communauté de communes Creuse Grand Sud remet en vente le bâtiment d'accueil voyageurs, qui est racheté par l'association Quartier Rouge. Le projet de la « Gare en commun » est alors lancé, avec l'objectif de transformer ce site en un tiers-lieu. La Gare en commun, inaugurée le 1er avril 2022, est un projet de transformation de la gare de Felletin pour faire revivre le site comme nouvel espace public, au sens d'espace de vie, de circulation, de diversité, d'échanges et de travail en commun (source : PANG).

À l'association Quartier Rouge se sont associées les associations Radio Vassivière et Les Michelines. Le futur lieu a été dessiné par ces acteurs, avec un accompagnement de la Coopérative des tiers-lieux. Des ateliers et des chantiers participatifs se sont ensuite déroulés en 2020 et 2021, ce qui a permis de continuer à alimenter les réflexions autour de ce projet. Afin de fédérer le nombre d'acteurs croissant, de porter et animer le projet, l'association PANG est créée. L'association se charge de proposer des activités socio-culturelles, des formations et des services pour les habitants de Felletin mais également des alentours. La Gare en commun est un espace dédié aux expérimentations et au développement de pratiques collectives ancrées dans un territoire.



Ainsi, la Gare en commun est un lieu :

- D'hospitalité et de partage
- De formation et d'apprentissage
- D'interrogation sur les besoins et enjeux du territoire
- D'expérimentations artistiques et culturelles

Différentes activités prennent place au sein de la gare et autour de celle-ci. Au rez-de-chaussée de l'ancien bâtiment voyageurs se trouvent un espace de travail partagé, un café-librairie, une salle de formation/ateliers, une cantine et des sanitaires (source : Journal La Montagne). Le premier étage est un espace de bureaux accueillant trois associations, du coworking et un studio d'enregistrement radiophonique. Le dernier étage est, quant à lui, un espace de repos de plus de 50 m². Une extension de 60 m² a été réalisée au bâtiment de la gare et abrite l'atelier appelé « Closlieu ». Enfin, à l'extérieur, un espace vert aménagé et un jardin aromatique complètent le projet. Le quartier de la gare est en partie devenu le quartier des artistes depuis environ 15 ans. En effet, d'anciens bâtiments municipaux s'y trouvaient et ont été vendus par la mairie à une Société coopérative et participative (SCOP) de quatre artisans qui ont racheté l'ensemble des bâtiments.



Chantiers participatifs à la gare de Felletin (Source : www.culture-nouvelle-aquitaine.fr)



Le projet « Gare en commun » à Felletin. (Source : Association Quartier Rouge)

Synthèse des éléments du projet

	Réhabilitation de la gare de Felletin
Principaux éléments du projet	Nouveaux lieux et services dans la gare de Felletin réhabilitée par les 3 associations (Quartier Rouge, Radio Vassivière, Les Michelines) : - Au rez-de-chaussée : un espace de travail partagé, un café-librairie, une salle de formation/ateliers, une cantine et des sanitaires. - Au premier étage : un espace de bureaux accueillant trois associations, du coworking et un studio d'enregistrement radiophonique. - Au dernier étage : un espace de repos - Une extension de 60 m² réalisée et abritant un atelier - A l'extérieur : un espace vert aménagé et un jardin aromatique Projet porté et animé par l'association PANG Projet accompagné d'un quartier d'artiste présent dans le quartier gare depuis 15 ans.
Dates	2018 : Vente du bâtiment gare de Felletin par la Communauté de Communes Creuse Grand Sud à l'association Quartier Rouge

	Réhabilitation de la gare de Felletin
	• 2020-2021 : phase de travaux dans la gare de Felletin • 2021 : Création de l'association PANG pour la gestion du lieu • 1^{er} avril 2022 : Inauguration de la « Gare en Commun » au sein de la gare de Felletin
Acteurs	• Associations : Quartier Rouge, Radio Vassivière, Les Michelines, PANG • Communauté de Communes Creuse Grand Sud • Commune de Felletin • Habitants
Financement	Financement par : • La Région Nouvelle-Aquitaine, • le programme FEDER de l'Union européenne, • L'État — Ministère de la Culture, • La DRAC Nouvelle-Aquitaine, • Le Conseil Départemental de la Creuse, • La Communauté de Communes Creuse Grand Sud, • La Commune de Felletin.

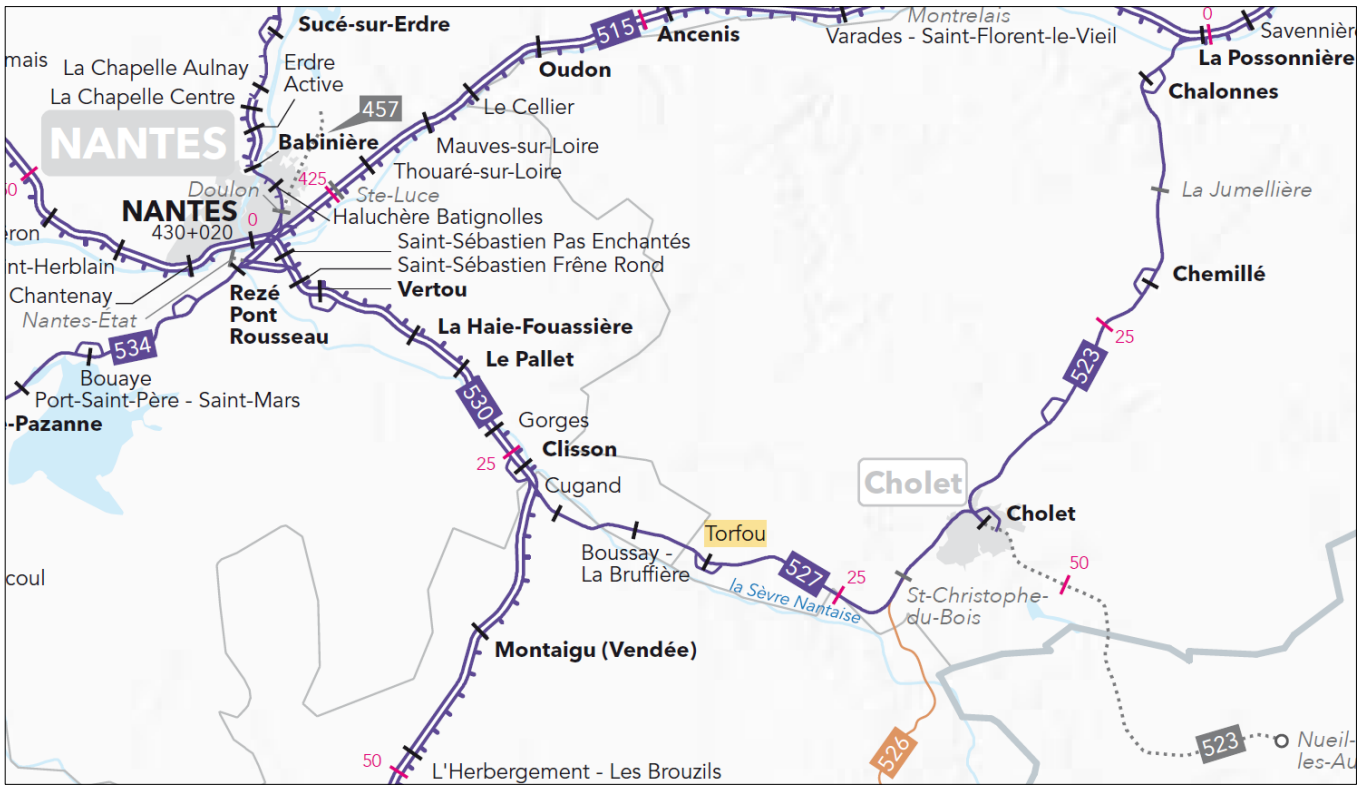
Facteurs de réussite et points de vigilance

Le projet de la gare en commun a bénéficié d'un soutien important de la part des collectivités via une cession du bâtiment gare par la communauté de communes, ou des financements permettant la réalisation du projet. Fin 2024, l'association Pang lance une réflexion autour de l'aménagement des abords de la gare de Felletin, en partenariat avec Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement (CAUE) de la Creuse (source : PANG). Des ateliers participatifs sont organisés en gare.



2.10 Projet « Open-gare »

Gare de Sèvremoine-Torfou (Pays-de-la-Loire)



Carte de localisation de la gare de Torfou

Contexte territorial

	Sèvremoine
Région	Pays de la Loire
Département	Maine-et-Loire
Intercommunalité	Communauté d'agglomération "Mauges communauté" 6 communes 121 626 habitants
Nombre d'habitant dans la commune	25 806 habitants de 2021 ; 2130 habitants à Torfou, l'ancienne commune où est situé la gare
Ligne ferroviaire	Ligne : Clisson à Cholet (code ligne 527000) UIC 7-9
Type de desserte	TER



	Sèvremoine
Fréquentation annuelle de la gare en 2023	56 730 voyageurs
Segmentation DRG	C

Sources de l'étude de cas :

- Document du bilan de la concertation de 2017 pour le projet du déplacement de la halte ferroviaire de Torfou
- Document de l'appel à projet de la commune de Sèvremoine pour la gare
- Journal Ouest France – Article « Près de Cholet, ceux qui aiment cette gare n'y prendront pas forcément le train »
- Journal Ouest France – Article « Près de Cholet, le projet Open gare est sur les rails »

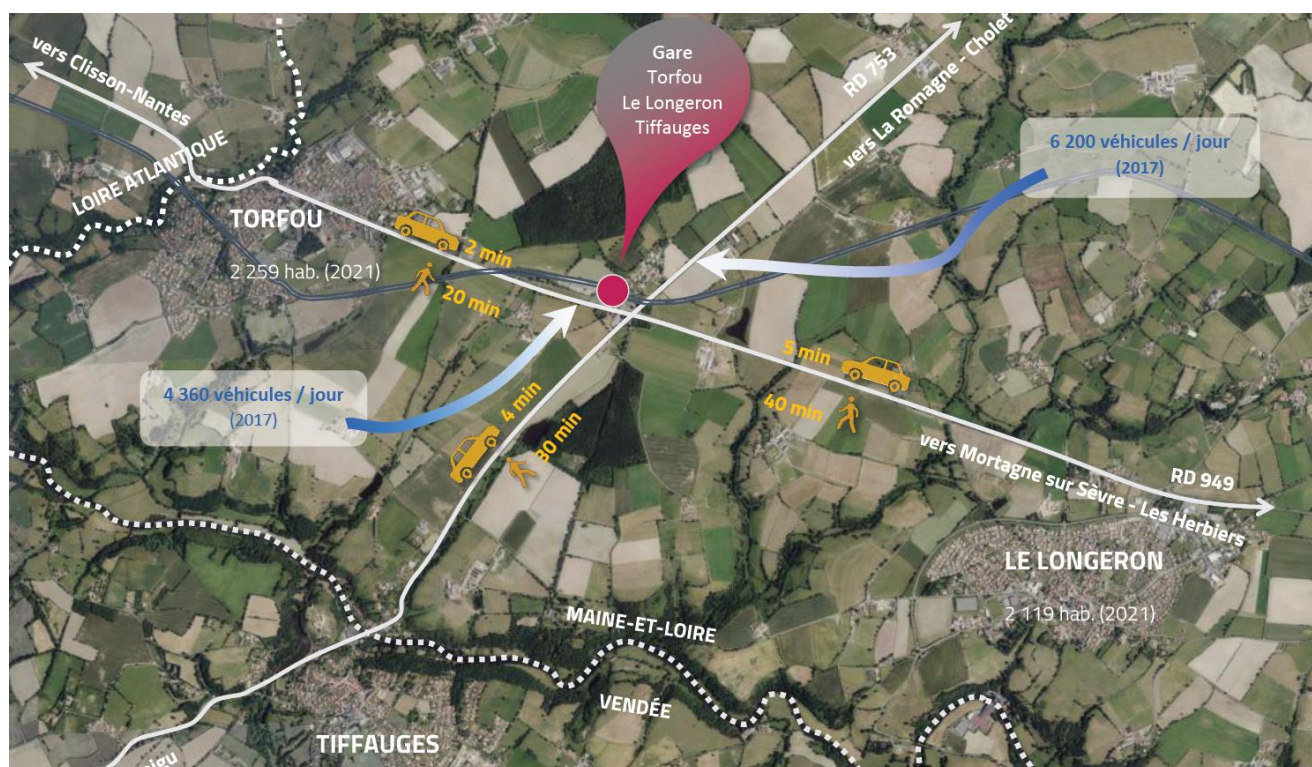
Description du projet

La modernisation de la ligne ferroviaire Clisson-Cholet en 2018 par la SNCF et la région Pays de la Loire a permis le déplacement de la gare à Sèvremoine. La gare située dans le cœur bourg de Torfou (commune déléguée de Sèvremoine) a été déplacée en avril 2019 au lieu-dit La Colonne de Torfou, qui est l'emplacement historique de la gare. Cette nouvelle gare de Torfou-Le Longeron-Tiffauges est plus accessible et permet d'offrir une meilleure offre de transport aux voyageurs.

Le bâtiment historique de la gare et le parvis, propriété de la commune, ont été modernisés et transformés en un pôle d'échanges. Un travail a été réalisé pour faciliter les pratiques intermodales et améliorer la qualité des espaces publics autour de la gare. Afin de favoriser les modes actifs, des liaisons douces ont été aménagées par la commune pour relier la gare aux centres bourgs de Torfou, du Longeron et de Tiffauges.

Ainsi, si les espaces extérieurs et les voies ferrées ont été modernisés, la commune se questionne sur l'aménagement intérieur de la gare. La commune de Sèvremoine a décidé de requalifier le bâtiment voyageur historique afin de redynamiser le territoire grâce au développement de nouveaux équipements structurants ainsi que par le renforcement de la dynamique sociale entre habitants et associations via une animation de la gare (source Commune de Sèvremoine).





Localisation de la gare à La Colonne, « ferment fédérateur du pôle de Torfou - Le Longeron » (Commune Sèvremoine)

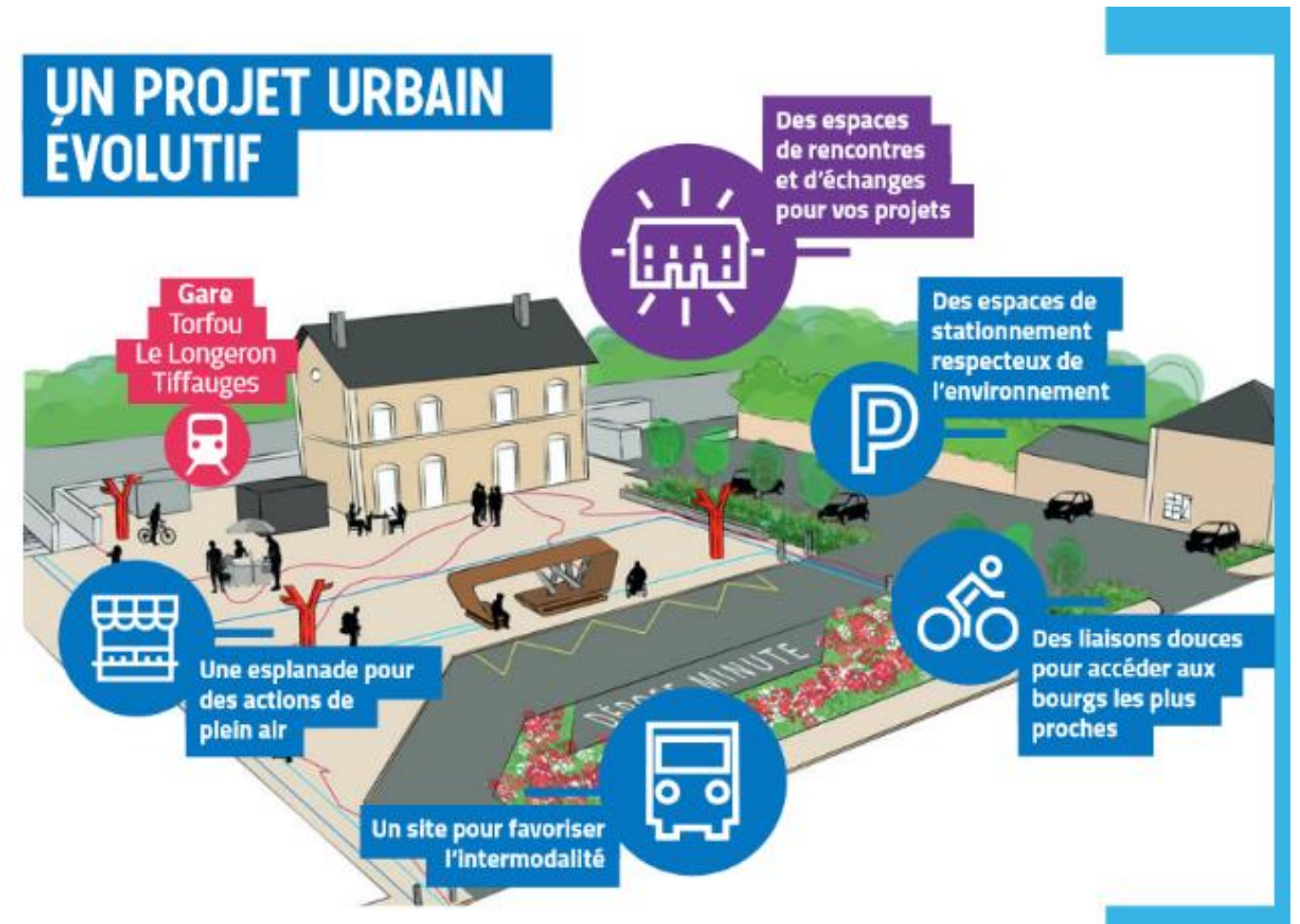
La commune décide de lancer en 2022 un appel à porteurs de projets pour investir l'ancien bâtiment voyageurs et répondre aux besoins économiques du territoire, des entrepreneurs et associations. L'objectif est de faire de cette nouvelle gare un véritable lieu d'échanges, de rencontres et d'innovation (source : Document d'appel à projet de la commune de Sèvremoine).

Dans le but de faire émerger les besoins des usagers des transports et des acteurs socio-économiques du territoire, Sèvremoine a organisé une concertation citoyenne. La commune a souhaité que la gare soit un espace vivant au quotidien sans fragiliser l'attractivité commerciale des bourgs alentours.

Ce sont quatre concertations qui ont été organisées en 2019, avec quatre thématiques proposées aux participants : le Monde agricole, la Boutique éphémère, le Coworking et l'Espace dédié à l'événementiel. Suite à ces concertations, l'idée d'une boutique éphémère animée par différents artisans en roulement a émergé. D'autres propositions ont également été faites par les acteurs, ce qui a orienté la commune vers la création d'un tiers-lieu au premier étage du bâtiment voyageurs. Ce tiers-lieu doit proposer des activités apportant une plus-value au développement et à l'animation du territoire.

Finalement, en janvier 2024, ce sont deux sœurs, Angèle et Céline Guitton, avec leur projet « Open Gare », qui ont retenu l'attention de la municipalité (source : Ouest France). L'objectif de ce projet est de faciliter la transition écologique et sociale du territoire, et de renforcer l'attractivité et le vivre ensemble. Elles envisagent différents services à offrir aux particuliers et aux entreprises, tels qu'un espace de petite restauration, une boutique d'artisans locaux ainsi que des espaces de travail partagés. Dans les combles, elles souhaiteraient créer une salle d'exposition et de repos. Et le parvis pourra être aménagé à la belle saison. L'Open Gare sera sous la gouvernance participative d'une société coopérative d'intérêt collectif et

d’une association. L’ouverture est prévue pour fin 2025. Des réunions avec les personnes volontaires sont organisées au fur et à mesure de l’année pour présenter l’avancement des réflexions et recueillir des avis.



Projet urbain et intermodal. (Source : Commune de Sèvremoine)

Synthèse des éléments du projet

	Requalification du bâtiment voyageur de la gare de Torfou-Le Longeron-Tiffauges
Principaux éléments du projet	Aménagement des espaces autour de la gare par la commune de Sèvremoine : • Création d’un pôle d’échanges en gare • Amélioration de la qualité des espaces publics et des pratiques d’intermodalités • Aménagement de liaison douces entre les gares et les communes de Torfou, Le Longeron et Tiffauges Projet de requalification de la gare par la commune de Sèvremoine : • Organisation de concertation citoyenne pour recenser les besoins du territoire • Développement du projet Open Gare suite à un appel à porteur de projet lancé par la commune

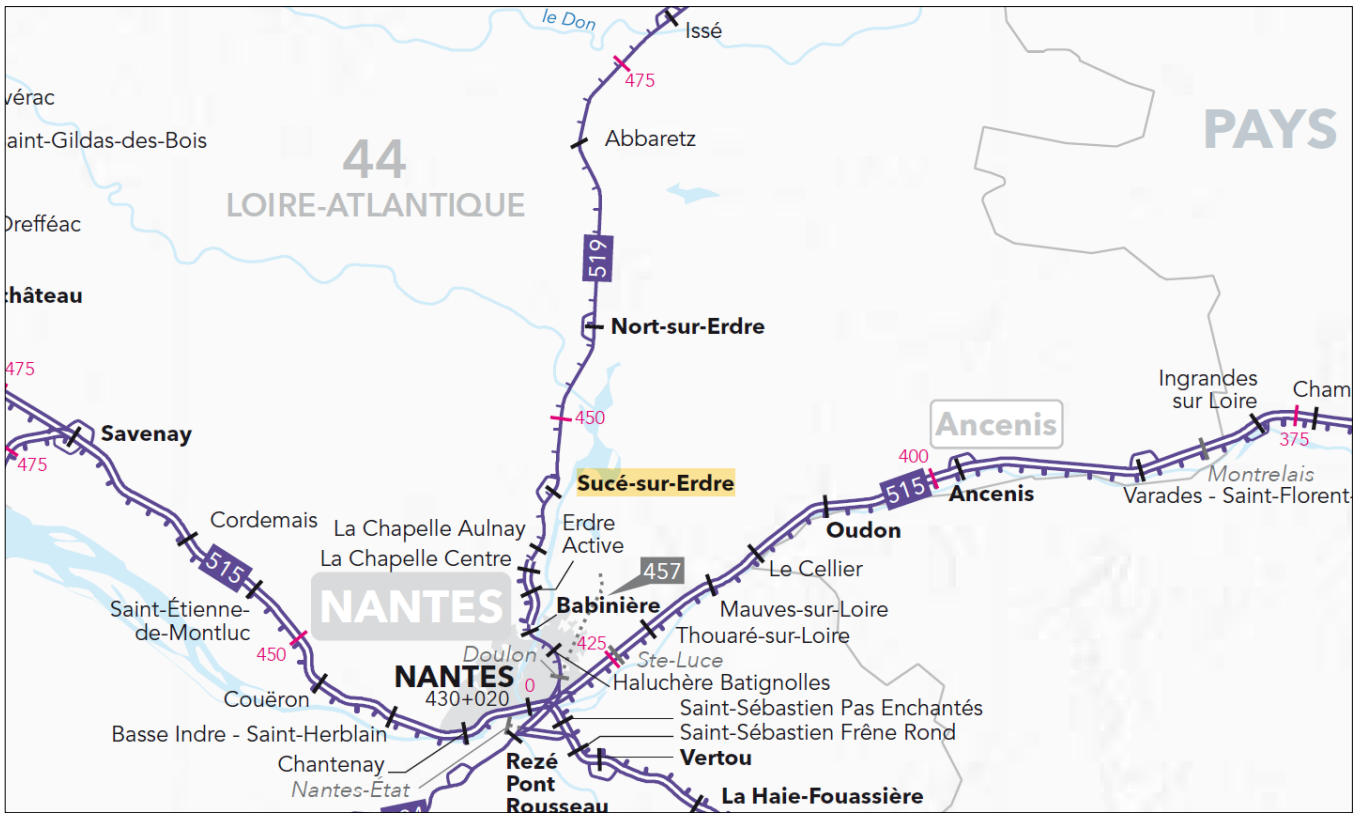
	Requalification du bâtiment voyageur de la gare de Torfou-Le Longeron-Tiffauges
	• Services et animations souhaitant être développés avec le projet Open Gare : espace de petite restauration, une boutique d’artisans locaux, des espaces de travail partagés, une salle d’exposition et de repos • Open gare sera sous la gouvernance participative d’une société coopérative d’intérêt collectif et d’une association • Ouverture programmée du projet Open Gare pour fin 2025
Dates	• 2018 : Modernisation ligne ferroviaire Clisson-Cholet • 2019 : réouverture de la ligne après travaux • 2019 : Concertation citoyenne pour recueillir les besoins des acteurs locaux pour la requalification de la gare • 2022 : Lancement d’un appel à porteur de projet par la commune de Sèvremoine pour la requalification du bâtiment voyageur • 2025 : Ouverture du projet Open Gare prévue
Acteurs	• Commune de Sèvremoine • Acteurs socio-économique
Financement	270 000€ : aménagement parvis (places de stationnement, dépose minutes, arrêt de bus, équipement pour les deux-roues) 590 000€ : liaisons douces entre les gares et les communes de Torfou, Le Longeron et Tiffauges (hors éclairage)

Facteurs de réussite et points de vigilance

Le déplacement de la gare a permis à la collectivité, propriétaire du site, de penser à l’aménagement du bâtiment gare. C’est dans ce contexte que des concertations avec les habitants avaient été organisées et les besoins répertoriés. Ces concertations ont été suivies par un appel à projet, ayant permis au lauréat, le collectif Open Gare, de créer un tiers lieu dans la gare. Ce collectif organise régulièrement des réunions publiques pour une co-construction du projet avec les habitants. Le collectif Open Gare a pu organiser son premier évènement en septembre 2024, qui a été un grand succès en mobilisant de 200 personnes, montrant le fort intérêt du territoire pour le projet (source : Ouest France). L’un des facteurs de réussite de ce projet a été le dispositif de concertation large qui a été mis en place.

2.11 Projet « Le Quai des Possibles »

Gare de Sucé-sur-Erdre (Pays-de-la-Loire)



Carte de localisation de la gare de Sucé-sur-Erdre

Contexte territorial

	Sucé-sur-Erdre
Région	Pays de la Loire
Département	Loire-Atlantique
Intercommunalité	Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres (AOM Locale) 12 communes 64 539 habitants
Nombre d'habitant dans la commune	7366 habitants de 2021
Ligne ferroviaire	Ligne : Nantes-Orléans à Châteaubriant (code ligne 519000) UIC 2-6

	Sucé-sur-Erdre
Type de desserte	TER
Fréquentation annuelle de la gare en 2023	190 164 voyageurs
Segmentation DRG	B

Sources de l'étude de cas :

- Site du Quai des possibles
- Présentation du projet sur le site de la commune de Sucé-sur-Erdre
- Page LinkedIn du Quai des possible
- Site de l'organisation « En Vert et avec tous »
- Journal Ouest France – Article « L'ancienne gare de Sucé-sur-Erdre devient le Quai des possibles »
- Journal Ouest France – Article « Sucé-sur-Erdre. Le Quai des possibles ouvre ses portes samedi »
- Journal Ouest France – Article « Sucé-sur-Erdre. Le Tiers lieu a un nom : Le Quai des Possibles »

Description du projet

L'ancien bâtiment de la gare de Sucé-sur-Erdre, qui a cessé de fonctionner en 1980, a rapidement été acheté par la municipalité. La position centrale de ce bâtiment dans la commune lui a permis de devenir la Maison des associations jusqu'en 2020 (source : site du Quai des possibles). Il a alors été décidé de créer un tiers-lieu avec la participation des habitants.

Entre 2022 et 2023, plus de 15 ateliers ont été organisés avec des citoyens volontaires, répartis en 3 commissions : communication, aménagement et programmation, pour travailler sur la définition du projet.

Le tiers-lieu a été inauguré en février 2024 sous le nom de Quai des possibles, et est devenu un tiers-lieu dédié aux transitions, avec un espace dédié au coworking. Le coût des travaux s'est élevé à 1 million d'euros, financé en grande partie par différentes aides de l'État et de la Région (source : site de l'organisation En Vert et avec tous). Le reste à charge pour la commune a été de 250 000 €. La gouvernance est partagée entre trois élus et cinq habitants pour permettre le lien avec les acteurs économiques et les associations.





Projet du Tiers-lieu « Quai des possibles » en gare de Sucé-sur-Erdre. (Source : Ouest France (image de gauche), Organisation En Vert et avec tous (image de droite))

Synthèse des éléments du projet

	Gare de Sucé-sur-Erdre
Principaux éléments du projet	- Construction du projet grâce à 15 ateliers avec les citoyens et Inauguration d’un tiers lieu dans l’ancien bâtiment voyageurs, le « Quai des possibles » Espaces présents au sien du Tiers-lieu : - Rez de chaussée : salle polyvalente avec un espace d’exposition, Une cuisine pour des moments de convivialité ou ateliers - Etage 1 et 2 : Des espaces dédiés aux réunions et au coworking équipés en mobilier adapté et dotés de la couverture wifi
Dates	2022-2023 : ateliers avec les citoyens pour la construction du projet 2023-2024 : travaux en gare - Février 2024 : Inauguration du projet du « Quai des Possibles »
Acteurs	- Commune de Sucé-sur-Erdre - Région - Habitants
Finance-ment	Coût total estimé des travaux : 961 782 € / subventions obtenues 710 013 € Subventions : DSIL Rénovation énergétique 2021 (296 838€), Région – Fonds Régional de soutien au développement des Tiers Lieux (100 000 €), Département Cœur de Bourg (194 576 €), CCEG – Fonds de concours (118 599 €). 9 € à la charge de la commune

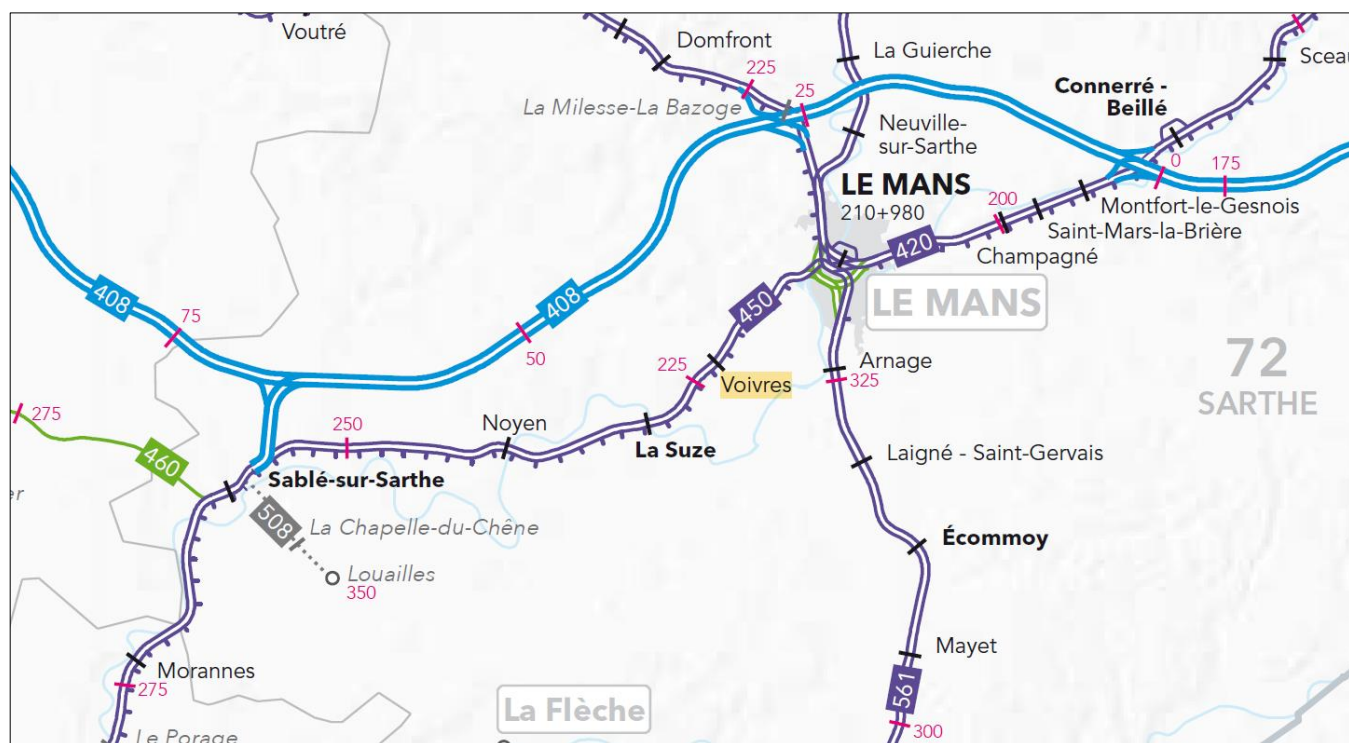
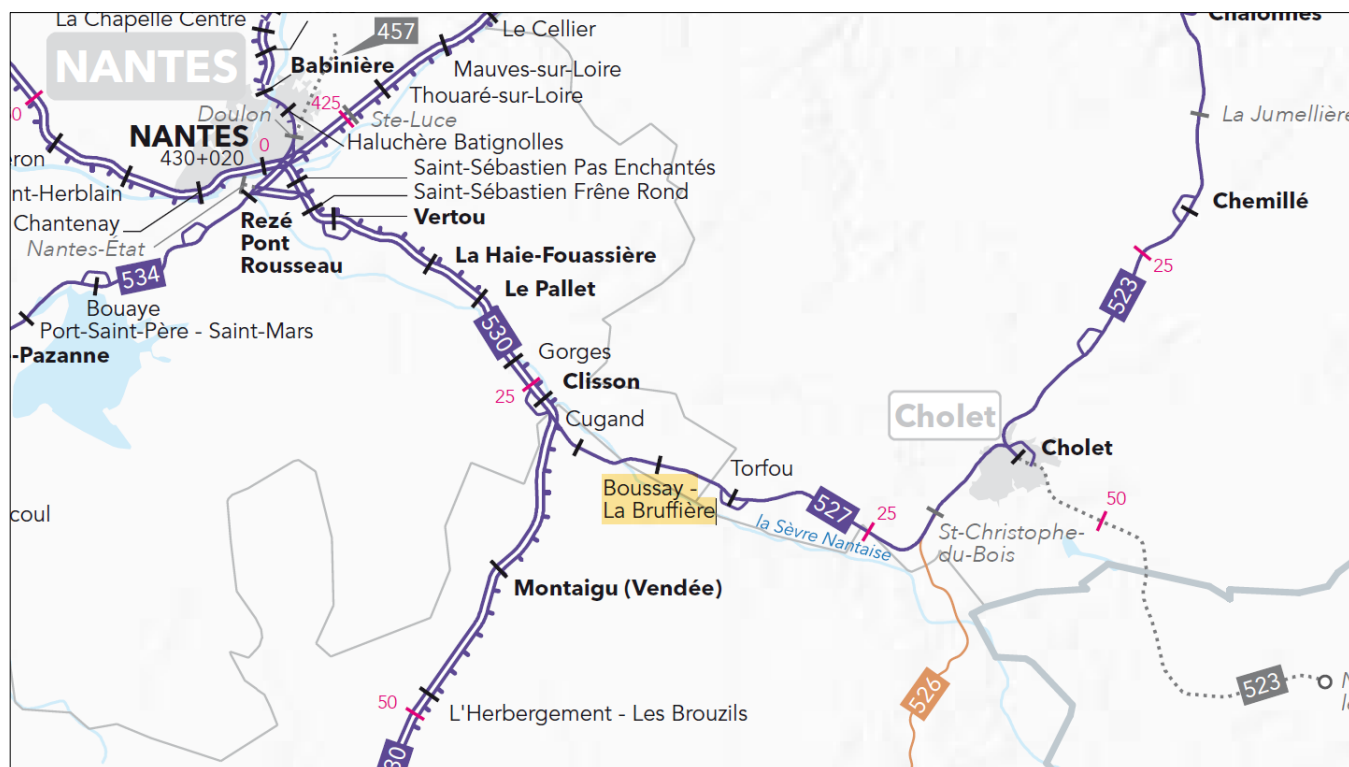
Facteurs de réussite et points de vigilance

L'implication des citoyens pendant les réflexions sur le projet et leur implication dans la gouvernance du lieu permet à cette ancienne gare d'être réintégrée dans le territoire.



2.12 Projet européen « Citizens'rail »

Gare de Boussay (Pays-de-la-Loire)



Cartes de localisation des gares de Boussay (en haut), et de Voivres (en bas)

Contexte territorial

	Boussay	Voivres-lès-Le-Mans
Région	Pays de la Loire (AOM Locale)	Pays de la Loire
Département	Loire-Atlantique	Sarthe
Intercommunalité	Communauté de communes Loches Sud Touraine 67 communes 52 815 habitants	Communauté de Communes Val de Sarthe (AOM Locale) 16 communes 30 928 habitants
Nombre d'habitant dans la commune	2 773 habitants en 2021	1 359 habitants en 2021
Ligne ferroviaire	Ligne : Clisson à Cholet (code ligne 527000) UIC 7-9	Ligne : Mans à Angers Maître-École (code ligne 450000) UIC 2-6
Type de desserte	TER	TER
Fréquentation annuelle de la gare en 2023	44 026 voyageurs	19 420 voyageurs
Segmentation DRG	C	C

Sources de l'étude de cas :

- Présentation de la politique de revitalisation d'anciens bâtiments ferroviaires de la Région Pays de la Loire
- Site du projet Citizens' Rail
- Journal Ouest France – Article « Citizens rail : un projet de réhabilitation des gares »
- Journal Ouest France – Article « Voivres-lès-Le Mans. Deux inaugurations la même journée »
- Blog de la FNAUT Pays de la Loire – article « Le projet Européen Citizens Rail finance 12 gares et haltes ligériennes »

Description du projet

- Objectifs du projet européen Citizens' Rail

Citizens' Rail est un projet européen qui s'est déroulé de mai 2012 à septembre 2015. L'objectif principal était de permettre le développement des chemins de fer locaux et régionaux avec une implication des acteurs locaux. Les projets ont couvert quatre pays : le Royaume-Uni, la France, l'Allemagne et les Pays-Bas.



Ce projet a regroupé 7 partenaires et 8 sous-partenaires, pour un budget total de plus de 9 millions d'euros, dont la moitié a été financée par le Fonds européen de développement régional à travers le programme Interreg IVB (source : site Citizens' Rail).

Au total, 6 thématiques transnationales ont été abordées dans ce programme :

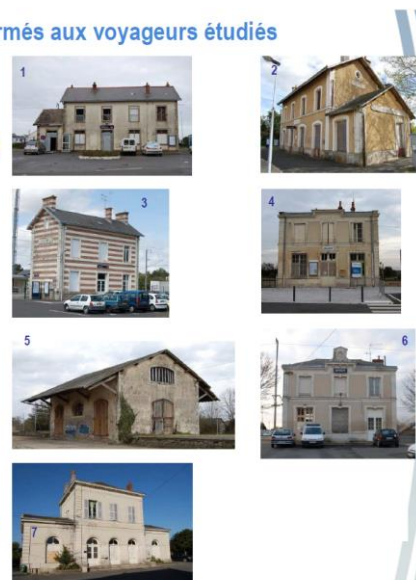
- Gares et communautés d'acteurs : en France et au Royaume-Uni
- L'implication des citoyens (événements, bénévolat et sensibilisation) : au Royaume-Uni et en Allemagne
- Améliorations à la gare (par communauté locale) : en France, Allemagne et Royaume-Uni
- Les bonnes pratiques et le partage (ateliers, évaluation, réseau)
- Améliorations des lignes (plus de trains, gares plus accueillantes) : en France et au Royaume-Uni
- Campagnes d'information (encourager à prendre le train).



7 bâtiments ferroviaires fermés aux voyageurs étudiés

- 1. Batz-sur-Mer (44)
- 2. Boussay (44)
- 3. Belleville-sur-Vie (85)
- 4. Voivres (72)
- 5. Ingrandes (49)
- 6. Tiercé (49)
- 7. La Ménittré (49)

- Des bâtiments d'architectures très variées
- Des situations géographiques différentes : littoral, périurbain du Mans, zone rurale angevine



Politique de revitalisation d'anciens bâtiments ferroviaires de la Région Pays-de-la-Loire étudiés dans le cadre de Citizen' Rail (2013-2014)

• Exemple des gares de Boussay et Voivres en Pays de la Loire

Une étude lancée dans le cadre de ce projet Citizens' Rail en Pays de la Loire, en France, a traité des gares rurales. Sept gares ont été choisies et étudiées en partenariat avec les communes et la population locale afin d'examiner les utilisations possibles pour les bâtiments. Les sept anciens bâtiments voyageurs sont situés dans les communes de : Ingrandes, Batz-sur-Mer, Boussay, Belleville-sur-Vie, Voivres, Tiercé et La Ménittré.

Pour cela, une expertise de chacun des bâtiments de gare a été réalisée. Le processus comprend : une évaluation technique du bâtiment lui-même, un audit des acteurs locaux et une évaluation des besoins et des opportunités locales. Les conclusions sont ensuite présentées aux maires. Par la suite, les autorités

locales peuvent décider de mettre en œuvre ou non un projet prenant en compte les opportunités identifiées par Citizens’Rail.



Atelier de concertation avec la Région et les Maires. (Source : Citizens’Rail (à gauche) ; Projet « Le Quai » en gare de Boussay. Source : Journal Ouest France (à droite)

Plusieurs projets ont vu le jour suite à cette étude, ce fut le cas dans la commune de Boussay. L’ancienne gare a été métamorphosée et abrite, depuis mars 2017, un pôle associatif nommé le QUAI, signifiant le Quartier d’Utilité Associative Identifiée. Ce bâtiment sur 2 étages propose désormais de grandes salles de réunion et d’activités ainsi qu’un espace dédié à l’administratif. Ce projet a été conçu par les élus et habitants, et a été rendu possible grâce aux aides financières de l’Europe, de la Région, du Département et de la communauté de communes, pour un coût de 612 913 €. Cet emplacement est idéal pour les associations, car il est plus accessible et permet aux usagers du train de découvrir les activités des associations locales.

L’exemple de la gare de Voivres peut également être cité. Cette gare, ouverte en 1863 et devenue un point d’arrêt non géré, devait être démolie par la SNCF. C’est finalement la commune qui a racheté le bâtiment pour une somme de 50 000 €. L’ancienne gare est occupée depuis 2022 par l’association Depar (Demandeurs d’emploi et précaires d’Arnage et ses environs) qui s’est installée au rez-de-chaussée (source : Ouest France). L’association est labellisée France Services depuis 2024. Le coût de ce chantier s’est élevé à 340 840 €, la Région Pays de la Loire a financé 162 000 €, le Département de la Sarthe 23 000 €, et le reste a été financé par la commune.

Synthèse des éléments du projet

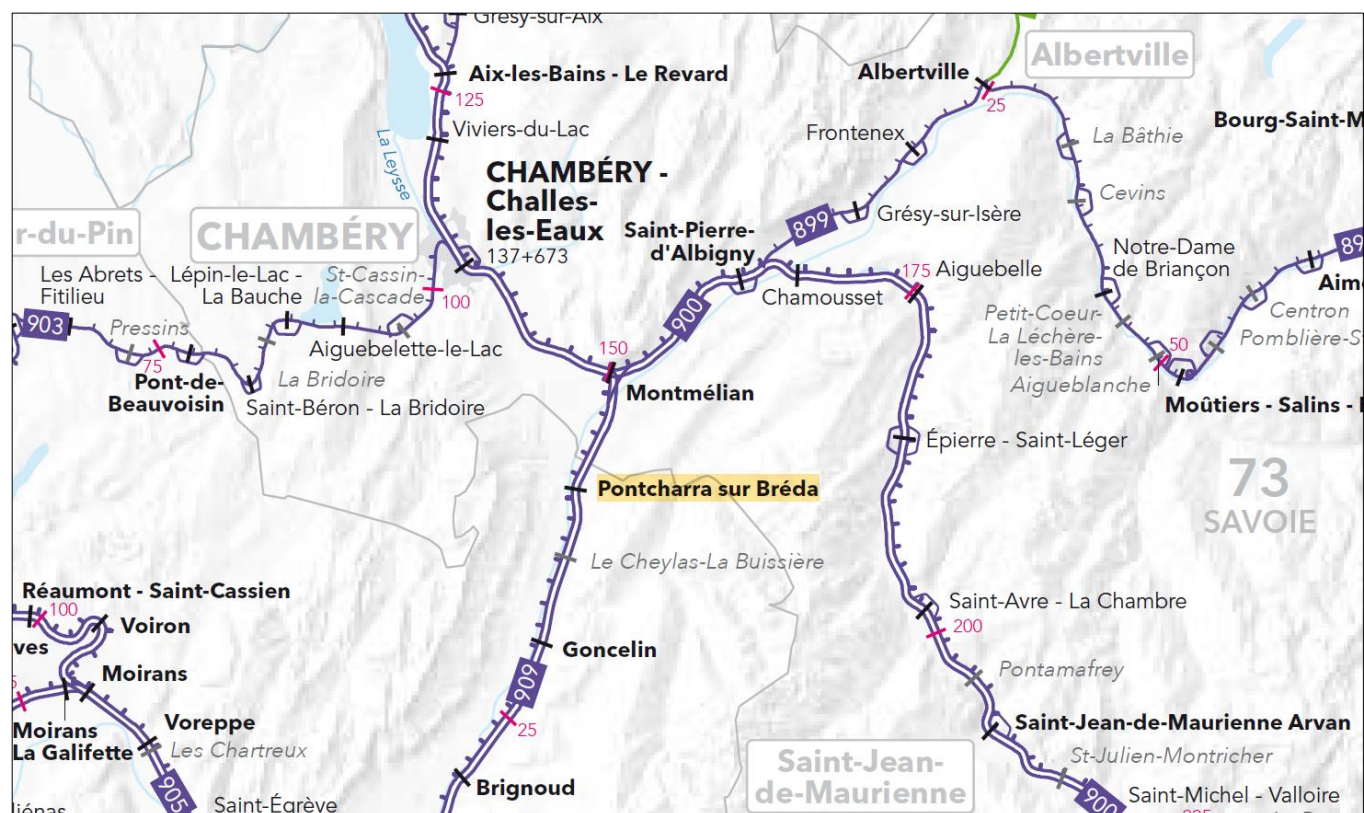
	Gare de Voivres	Gare de Boussay
Principaux éléments du projet	- Gare rachetée par la commune - Association Depar (Demandeurs d'emploi et précaires d'Arnage et ses environs) qui occupe les lieux depuis 2022	- Co-construction du projet avec les élus et habitants - Création d'un pôle associatif en gare : Le Quai - Ancienne gare équipée de : grandes salles de réunions et d'activités et un espace dédié à de l'administratif.
Dates	2019 : Travaux dans la gare 2022 : Installation de l'association Depar dans la gare	2017 : Inauguration du pôle associatif « le QUAI »
Acteurs	- Elus et habitants - Région	- Elus et habitants - Région
Financement	50 000€ : Rachat de la gare par la commune Coût chantier de la gare : 340 840 € Financement par : 162 000€ Région Pays de la Loire 23 000€ Département Sarthe - Le reste a été financé par la commune.	Coût total de l'aménagement : 612 913 € Financement par : - Projet Citizens' Rail (Europe) - Région Pays de la Loire - Département Loire Atlantique - Communauté de communes Loches Sud Touraine

Facteurs de réussite et points de vigilance

L'étude réalisée pour la revitalisation de sept gares rurales en Pays de la Loire par la Région et les équipes du programme européen Citizens' Rail a permis d'aboutir à des propositions de réhabilitation de ces bâtiments voyageurs. Certains projets ont été validés et ont vu le jour dans quelques-unes des gares. L'implication des acteurs locaux dans la démarche a permis aux équipes de faire des propositions répondant aux besoins du territoire. Les communes, très souvent propriétaires de ces gares, n'ayant pas rapidement lancé de projet en gare après l'étude dans le cadre du programme Citizens' Rail, ne peuvent plus bénéficier des subventions européennes pour la réhabilitation du bâtiment.

2.13 Démonstrateur de « design actif »

Gare de Pontcharra-sur-Bréda (Auvergne-Rhône-Alpes)



Carte de localisation de la gare de Pontcharra-sur-Bréda

Contexte territorial

	Pontcharra-sur-Bréda
Région	Auvergne-Rhône-Alpes
Département	Isère
Intercommunalité	Communauté de communes Le Grésivaudan (au sein d'un syndicat AOM) 43 communes 104 924 habitants
Nombre d'habitant dans la commune	7361 habitants en 2021
Ligne ferroviaire	Ligne : Grenoble à Montmélian (code ligne 909 000) UIC 2-6

	Pontcharra-sur-Bréda
Type de desserte	TER
Fréquentation annuelle de la gare en 2023	724 659 voyageurs
Segmentation DRG	B

Sources de l'étude de cas :

- Description de l'expérimentation sur le site de KISIO
- Journal Le Dauphiné – Article « La gare de Pontcharra, théâtre d'une expérimentation avec SNCF Gares & Connexions »
- Reportage vidéo de Kisio sur YouTube

Description du projet

Les 29 et 30 juin 2022, une expérimentation sur le thème de la mobilité a été menée en gare de Pontcharra-sur-Bréda, elle a été co-construite pendant un an et demi, par l'agence Kisio (entreprise avec une expertise dans les mobilités), le cabinet Praxie Design et les directions régionales gares de Auvergne-Rhône-Alpes (AURA) et Bourgogne-Franche-Comté de SNCF Gares & Connexions. L'ambition de SNCF Gares & Connexions était de promouvoir les mobilités actives et partagées, et de sensibiliser les usagers du train à ces modes (source : Journal Le Dauphiné).

Kisio et Praxie Design ont mené une étude de terrain avec l'appui de l'écosystème vélo local afin de comprendre les habitudes et besoins de déplacement des usagers dans les gares de l'axe Grenoble-Chambéry (source Kisio). Cela a permis de proposer des solutions à destination des cyclistes en intervenant sur des freins identifiés à l'intermodalité vélo-train : qualité des infrastructures pour accéder à la gare à vélo ou manque d'intégration et de simplicité des modes de fonctionnement. Ainsi plusieurs prototypes ont pu être conçus et testés dans l'expérimentation à Pontcharra-sur-Bréda, dont la consigne vélo à la journée et la zone cyclotouriste, pour améliorer la lisibilité des services disponibles et accroître le confort d'usage.

La consigne vélo à la journée a été proposée car il manquait des emplacements de stationnement sécurisés pour les voyageurs-cyclistes occasionnels. Les consignes vélo sont proposées avec un système d'abonnement et donc destinées aux voyageurs-cyclistes réguliers. Un prototype de consigne vélo ne nécessitant pas de réservation a été proposé, le paiement se fait sur place en carte bancaire. Cela favorise l'intermodalité et apporte une flexibilité aux cyclistes occasionnels.





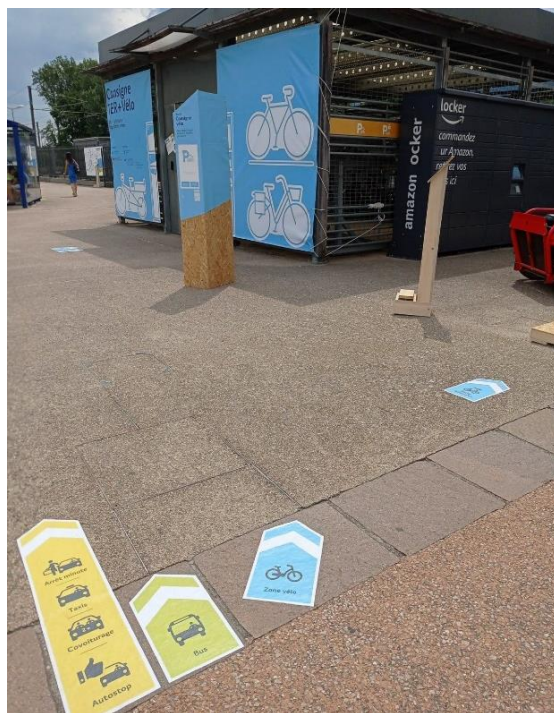
Expérimentation en gare de Pontcharra-sur-Bréda. (Source : Kisio)

La zone de cyclotouriste permet à cette catégorie de cyclistes de bénéficier d'équipements dédiés en gare. En effet, une enquête menée par Kisio a permis d'identifier que 40% des répondants étaient des cyclotouristes, actuellement aucun équipement n'existe pour eux en gare (source : reportage vidéo de Kisio). Ainsi, un prototype est proposé, il comprend une douche, des lavabos, une table à manger, une table à langer, une station de réparation, un panneau d'information multilingue, des casiers sécurisés adaptés au matériel cyclo, des stationnements pour des vélos spéciaux (vélos cargos...). Des services permettant de favoriser le cyclotourisme et l'interconnexion avec le train.

Des emplacements pour l'autopartage et le covoiturage ont également été proposés et mis en avant avec un marquage au sol. Ces deux journées d'expérimentation ont permis l'installation de prototypes de services innovants qui ont redéfinis les contours de la gare dans l'objectif d'encourager les mobilités actives et partagées.

Deux publics différents ont été accueillis durant ces journées. La première journée a permis de réunir différentes entités de SNCF ainsi que des acteurs publics et associatifs : ADEME, l'association vélo et territoires, la Métropole du Grand Lyon, la région AURA, le Syndicat mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMAGG), l'Association pour le développement des transports en commun (ADTC), le collectif vélo AURA. Les visites guidées ont permis de présenter aux acteurs les différents prototypes installés et de recueillir leur avis sur les aspect techniques, économiques ou d'usages. La seconde journée a été dédiée aux usagers, des visites guidées leur ont été proposées et des entretiens individuels et collectifs

ont pu être menés. Ainsi, les observations des usagers ont été recueillies et ont contribué à identifier les axes d'amélioration.



*Prototypes installés et marquages au sol lors de l'expérimentation en gare de Pontcharra-sur-Bréda
(Source : Kisio)*

Ces deux journées dédiées à l'expérimentation ont permis aux équipes d'enrichir les prototypes en fonction des retours des usagers. Le projet est donc construit avec les parties prenantes du territoire : SNCF, les usagers et les acteurs locaux. SNCF Gares & Connexions publiera un cahier de généralisation pour capitaliser sur les bonnes pratiques, les enseignements et préconisations identifiés. Cela permettra

le déploiement de ces solutions innovantes avec à chaque fois une adaptation à l'environnement de la gare.

Synthèse des éléments du projet

	Gare de Pontcharra-sur-Breda
Principaux éléments du projet	Objectif de l'expérimentation : promouvoir les mobilités actives et partagées, et de sensibiliser les usagers du train à ces modes. Etudes de terrain de Kisio et Praxie Design afin de comprendre les habitudes et besoins de déplacement des usagers dans les gares de l'axe Grenoble-Chambéry Différents prototypes ont été conçus puis testés pendant l'expérimentation : • Consigne vélo à la journée • Zone cyclotouriste qui comprend : une douche, des lavabos, une table à manger, une table à langer, une station de réparation, un panneau d'information multilingue, des casiers sécurisés adaptés au matériel cyclo, des stationnements pour des vélos spéciaux • Emplacement de Covoiturage et d'autopartage Visites guidées organisées, avec les acteurs publics et associatifs le premier jour d'expérimentation, et avec les usagers du train le second jour. Enrichissement des prototypes proposés grâce aux retours des usagers, acteurs publics et associatifs
Dates	2021-2022 : Co-construction de l'expérimentation avec Kisio, Praxie Design, SNCF Gares & Connexions 29-30 juin 2022 : Expérimentation en gare
Acteurs	• Kisio • Praxie Design • SNCF Gares & Connexions Auvergne-Rhône-Alpes • SNCF Gares & Connexions Bourgogne-Franche-Comté de
Financement	Financement Gares & Connexions

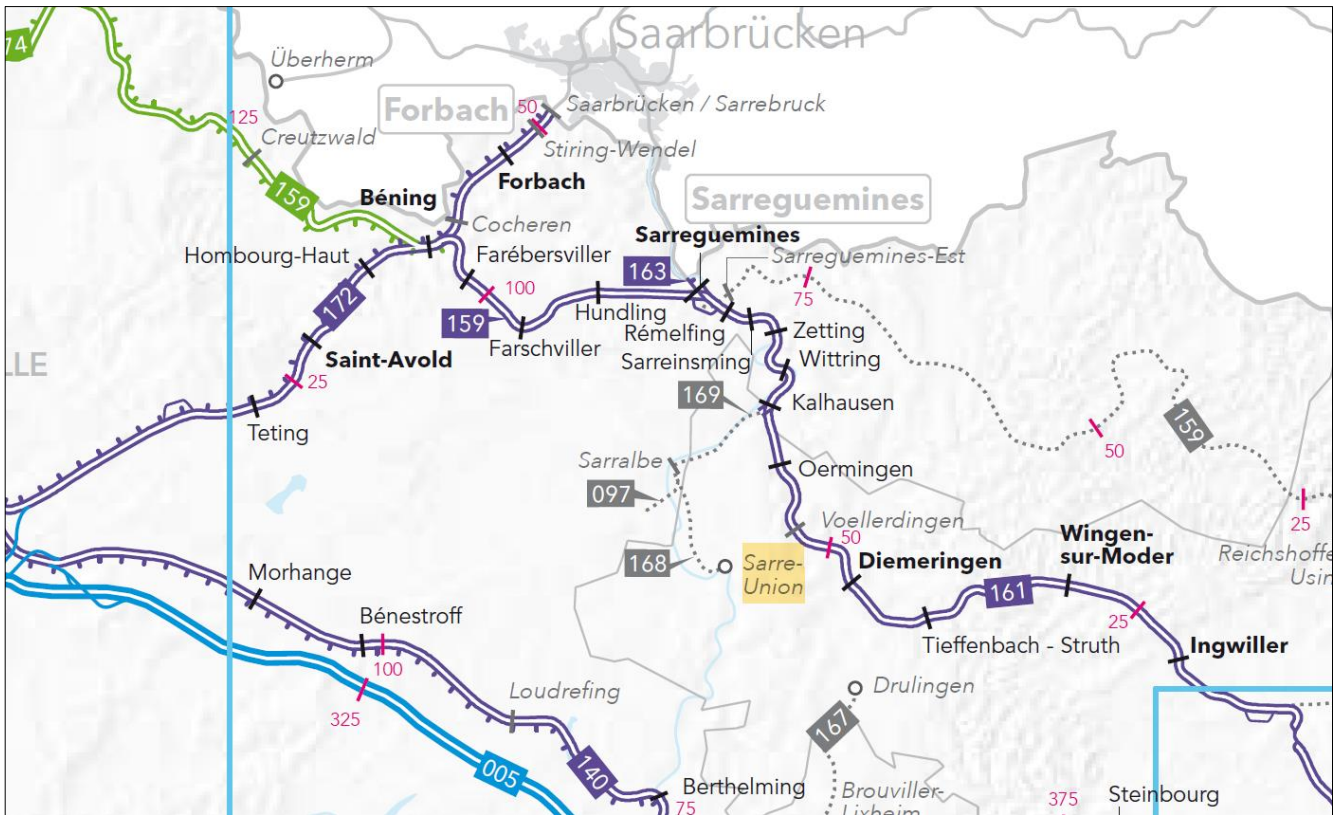
Facteurs de réussite et points de vigilance

Cette expérimentation a permis de tester de nouveaux équipements en gare à l'aide de prototypes et de recueillir les avis des différents publics accueillis. La courte durée de l'expérimentation et le test via des prototypes de services innovants et non des réelles installations ne permettent pas forcément d'en tirer des enseignements. Néanmoins, l'urbanisme tactique mobilisé permet de repenser l'espace et l'intégration des mobilités actives au sein de la gare.



2.14 Aménagement intermodal frugal

Gare de Sarre-Union (Grand Est)



Carte de localisation de la gare de Sarre-Union

Contexte territorial

	Sarre-Union
Région	Grand-Est
Département	Alsace / Bas-Rhin
Intercommunalité	Communauté de communes de l'Alsace Bossue (AOM Locale) 45 communes 24 991 habitants
Nombre d'habitant de la commune	2 772 habitants (en 2021)
Ligne ferroviaire	Ligne de Sarreguemines à Sarrebourg Section de Kalhausen à Berthelming progressivement fermé au trafic voyageur

	Sarre-Union
	ligne n° 168 000 du réseau ferré national UIC 7 à 9
Type de desserte ferroviaire	aucune
Fréquentation annuelle de la gare	133 703 (2014)
Segmentation DRG	C

Sources de l'étude de cas :

- Région Alsace, support de Pierre Fierling (2013, 2016)
- Journal Le Républicain Lorrain – Article « Les trains ont cessé de rouler entre Sarreguemines et Sarre-Union »

Description du projet

- La politique de l'ex-Région Alsace

Dès 1997, la région Alsace va déployer un programme régional incitatif pour l'aménagement des gares. Ce programme vise à apporter une aide technique et un soutien financier aux communes souhaitant revitaliser leur gare. Cette politique volontariste a permis à de nombreux pôles d'échanges d'être aménagés y compris autour de petites haltes ferroviaires. En 2013, un bilan de la politique d'aménagement des gares faisait état de 112 gares différentes bénéficiaires des investissements sur 160 gares de la Région. Pour la région, il s'agissait aussi de rationaliser les coûts de gestion du patrimoine ferroviaire et notamment questionner le maintien de l'ouverture de certains bâtiments voyageurs. Cette politique a été poursuivie par la région Grand Est à travers la mise en place d'un dispositif d'intervention régional permettant d'accompagner et de subventionner les dispositifs d'intermodalité dès 2017.

- La gare de Sarre-Union, une gare transformée en halte intermodale

Le bâtiment voyageur est resté ouvert jusqu'en 2007 même si la gare ne disposait plus de guichet depuis 1993, la salle d'attente était accessible et un agent circulation était toujours présent en gare. En 2007, le bâtiment voyageur est définitivement fermé, les équipements de circulation étant automatisés il n'y a plus d'agent en gare. Celle-ci devient alors une simple halte.

En 2009, sous maîtrise d'ouvrage SNCF et avec le financement de la région Alsace, l'aménagement d'un petit pôle d'échanges est réalisé. Il se compose d'une sorte de grand giratoire accueillant du stationnement et assurant la giration des autocars. L'espace est ouvert et mutualisé pour les différents utilisateurs même si chaque mode a sa place. Une dépose-reprise automobile est idéalement placée à l'entrée du site tandis que les arrêts de bus permettent un transfert direct vers les quais ferroviaires





Plan des aménagements. Source : Région Alsace

Pour compenser la fermeture du bâtiment-voyageur, un abri est installé. D'un seul tenant, il se compose de plusieurs espaces :

- Un porche central ouvert fait le lien entre le train et les autres modes et accueille une affiche d'information
- Deux espaces d'attente semi-ouvert, l'un tourné vers les quais ferroviaires, l'autre vers les quais des bus et la dépose-reprise.
- Un espace de stationnement vélo sécurisé





Visuel des aménagements. (Source : Région Alsace)

- La situation de la ligne ferroviaire

Dans les années 1990, le TER Lorraine effectuait une liaison entre Sarrebourg et Sarreguemines via Sarre-Union (sur la section à voie unique non électrifiée entre Kalhausen à Berthelming). La section de Berthelming à Sarre-Union n'est plus exploitée depuis 2000, ce qui met la gare de Sarre-Union en situation de terminus.

En 2017, les vitesses sont abaissées sur la liaison Sarreguemines – Sarralbe – Sarre-Union par manque d'entretien de la voie. En décembre 2018, l'augmentation des temps de parcours ont entraîné la décision de reporter le trafic voyageur sur route. La suspension des circulations ferroviaires est annoncée comme « temporaire » par la région « Grand Est » même si l'absence de financement ne permet pas d'envisager une réouverture prochaine.

En juillet 2019, SNCF Réseau présente une étude d'infrastructure, qui estime le coût de la remise en état de la section Sarre-Union – Kalhausen à 28 millions d'euros (1re tranche). La section Sarre-Union – Berthelming nécessiterait un investissement de 100 à 150 millions d'euros.

Synthèse des éléments de projet

	Aménagement intermodal mutualisé
Principaux constituant du projet	Un équipement « tout en un », assurant du stationnement vélo, auto, un dépose-reprise, deux quais bus et un espace d'attente abrité.
Dates	2009 : réalisation des aménagements
Acteurs	MOA SNCF Dans le cadre de la politique d'aménagement des gares de la Région Alsace
Financement	SNCF-Région Alsace



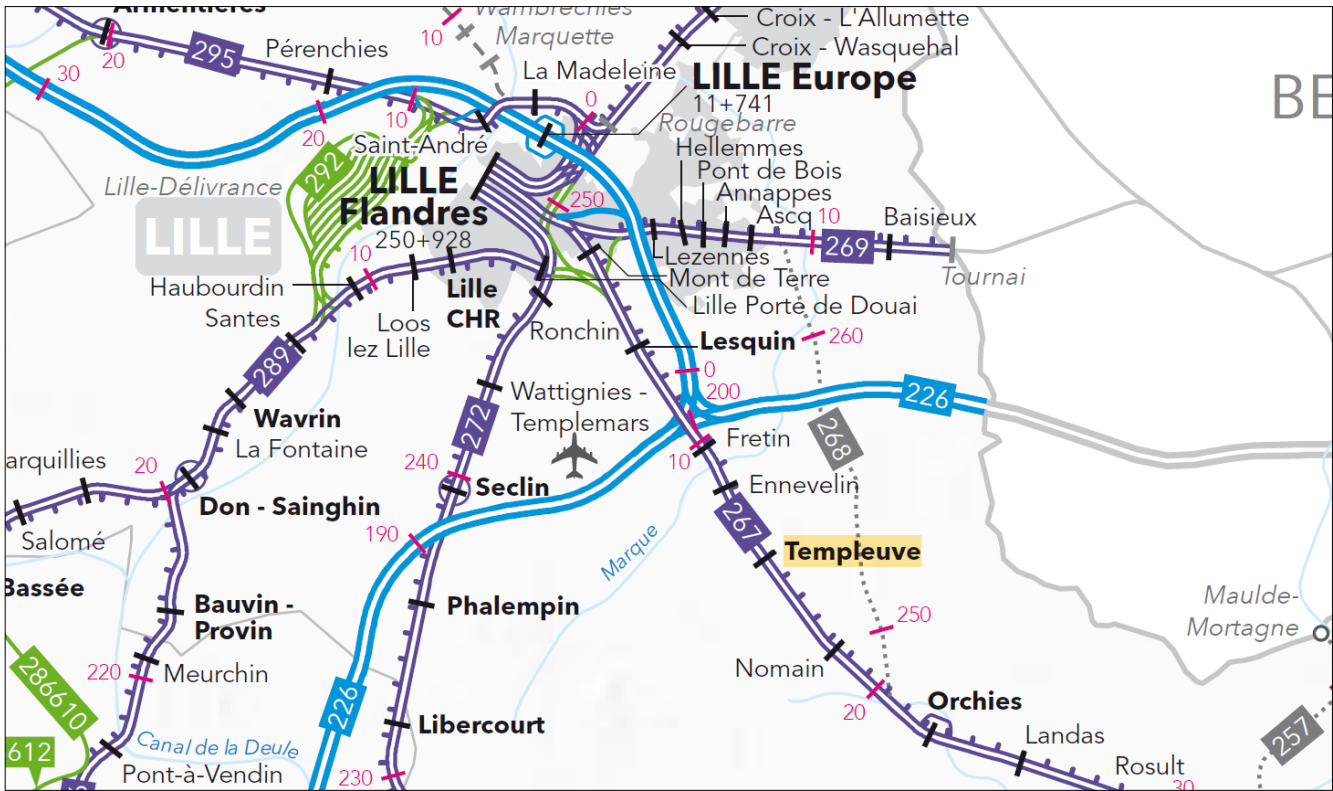
Facteurs de réussite et points de vigilance

L'exemple montre la possibilité de composer un petit équipement adapté à la fois aux déposes, au stationnement automobile et vélo, à l'accès (et retournement) des bus ainsi qu'au stationnement. Attention aux cheminements d'accès à pied ou en vélo qui sont souvent négligés dans les aménagements ponctuels de PEM. L'intérêt est de garantir un confort « minimal » aux utilisateurs en limitant les coûts d'entretien et de gestion. Dans ce cas, les matériaux et équipements ne nécessitent quasiment aucun entretien. Hormis la problématique de la fermeture de la desserte, il conviendrait de penser ces équipements d'intermodalité en lien avec le devenir de l'ancien bâtiment voyageur.



2.15 Aménagement d’accessibilité pour les piétons/vélos

Gare de Templeuve-en-Pévèle (Hauts-de-France)



Carte de localisation de la gare de Templeuve-en-Pévèle

Contexte territorial

	Templeuve-en-Pévèle
Région	Hauts-de-France
Département	Nord
Intercommunalité	Communauté de communes Pévèle Carembault (AOM Locale) 38 communes 97 859 habitants
Nombre d’habitant dans la commune	6 705 hab.
Ligne ferroviaire	Lille-Valenciennes UIC 2-6

	Templeuve-en-Pévèle
Type de desserte	TER
Fréquentation annuelle de la gare	923 317 (2019)
Segmentation DRG	B

Source :

- Présentation de Magalie Fourmestiaux, directrice adjointe aménagement et mobilité de la communauté de communes

Description du projet

Templeuve est une petite ville soumise à une forte pression périurbaine située dans l'aire d'influence de la métropole lilloise. L'offre ferroviaire est très performante (74 trains/jour) pour accéder au centre de Lille en 15 minutes. La communauté de communes Pévèle-Carembaut a réalisé l'aménagement d'un pôle d'échanges en 2013. Le montant des travaux s'élève à 12 M€ dont 80% de financements partenaires (Europe, Etat, Région, Département, SNCF Réseau).



Images des aménagements du pôle d'échanges (MOE Canopée, 2013)

Pour la réalisation du projet, l'agence Canopée s'est inspirée de l'atmosphère ferroviaire : « l'espace se conçoit par un large parvis d'accueil composé d'un jardin encaissé et segmenté par un banc. L'ensemble du projet est animé par des lames métalliques au sol, clin d'œil aux rails. Ce parvis développe tous les rapports que le voyageur a consciemment ou inconsciemment avec le monde du train. Les différences de niveaux du jardin évoquent le quai de gare, le banc de 42 mètres rappelle la longueur des trains, des banquettes d'antan et l'effet de vitesse traduit par cette linéarité ».

En 2019, en coordination avec SNCF, la communauté de communes a voulu ouvrir la gare à 360° en prolongeant le souterrain et en améliorant les accès. La région Hauts-de-France, (42%), l'Europe (26%), SNCF Réseau (11%) ont mené ce projet de 6,3 M€ avec l'intercommunalité.



Dans la continuité, la ville a souhaité travailler sur les cheminements piétons/vélo pour le rabattement en gare. En effet, la pratique du rabattement en voiture sature l'offre de stationnement (pourtant conséquente : 335 places) alors que la moitié des usagers habitent la commune



OAP du PLU de Templeuve en Pévèle (En jaune pointillé : principe de continuité modes actifs)

Les documents d'urbanisme (OAP PLU) ont permis d'anticiper la réalisation de cheminements piétons au fur et à mesure de la réalisation des projets urbains. L'intercommunalité a piloté la réalisation de voie verte tandis qu'un dialogue avec les différents opérateurs d'aménagement a été mené pour réaliser des cheminements sous maîtrise d'ouvrage privé. Ce travail sur les cheminements a été réalisé en amont des permis de construire. Aujourd'hui, le pôle d'échanges est pensé pour être pleinement accessible pour des liaisons piétonnes et cyclistes à 2 km de la gare.

Synthèse des éléments du projet

	Gare de Templeuve-en-Pévèle
Principaux éléments du projet	Réalisation d'un projet de pôle d'échanges qui s'est poursuivi par une réflexion sur les accès la gare en modes actifs.
Dates	- 2013, pôle d'échanges côté centre bourg - 2019, ouverture de la gare de l'autre côté des voies ferrées (quartier résidentiel en développement)
Acteurs	Projet piloté par la communauté de communes - Partenaire du PEM et de l'ouverture de la gare : Région Hauts-de-France, SNCF Réseau, financement européen
Financement	- 6,3 M€ pour l'ouverture du souterrain de l'autre côté de la gare - Coût marginal pour la négociation dans le cadre des dépôts de permis de construire

Facteurs de réussite et points de vigilance

L'exemple montre que la réalisation d'un pôle d'échanges ne permet pas toujours d'aménager les cheminements et liaisons vers les points d'intérêt. Les projets de PEM souffrent souvent d'un effet « îlot » où la qualité est garantie à l'intérieur du projet mais rapidement dégradé sur les abords. Le cas de Templeuve atteste d'une mobilisation des acteurs institutionnels pour assurer une diffusion de l'effet « gare » et favoriser les rabattements en modes actifs. Les projets urbains à l'arrière gare ont été négociés de façon à assurer la qualité des cheminements vers la gare.

2.16 Programme Belge SNCB – la vie en gare

Gares de Jette et de Jambes (Belgique)

Contexte territorial

	Jette (Belgique)	Jambes (Belgique)
Région	Bruxelles-Capitale	Wallonie
Province	Bruxelles-Capitale	Province de Namur
Nombre d'habitant dans la commune	54 000 habitants	20 125 habitants
Ligne ferroviaire	Ligne 50 de Bruxelles à Gand	Ligne 162, de Namur à Sterpenich
Type de desserte		
Fréquentation de la gare en 2023	3033 voyageurs/semaine	1545 voyageurs/semaine

Sources de l'étude de cas :

- Site de La vie en Gare de la SNCB
- Site de la Radio RTBF Belgique – Article « Les trains ont cessé de rouler entre Sarreguemines et Sarre-Union »
- Journal La Libre – Article « Des anciens guichets SNCB reprennent vie : "La gare fleurit, son histoire continue »
- Site RailTech Belgique – Article « Un atelier à vélos remplace l'ancien guichet de la gare de Jambes »

Description du projet

L'opérateur du réseau de transport ferroviaire belge, la SNCB, a lancé le projet « la vie en gare » permettant de valoriser son patrimoine. Ainsi, des projets émergent en gare, en concertation avec les acteurs publics du territoire, afin de maintenir une activité et une présence humaine en gare. Des appels à projet sont donc lancés dans l'objectif de développer des activités avec un ancrage local dans les espaces vides en gare, qui sont bénéfiques pour le bâtiment, les voyageurs et les riverains, et qui apportent de la vie en gare et dans le quartier.

La SNCB propose des espaces libres en gare sur son site internet, qui sont en location ou en vente dans le cadre du projet La vie en gare. Des appels d'offre sont lancés mais également des appels à idées qui permettent de soumettre ses idées pour un espace identifié sans que cela ne soit lié à une offre contraignante. Dans le cas des appels d'offre, la SNCB précise les domaines d'activités recherchés.



Les appels à idées sont examinés par la SNCB et des consultations de marché officielle peuvent être organisées conformément à la législation en vigueur. Pour les appels à manifestation d'intérêt, les attentes portent sur : une activité liée au voyageur, une offre adaptée et un service parfait et rapide, une valeur ajoutée par rapport aux concessions déjà présentes, une explication claire et détaillée de l'activité, des visuels de l'aménagement de cet espace et un business plan sur une durée minimum de 8 ans.

Les locataires doivent une redevance de concession mensuellement à la SNCB, qui est défini à l'issue d'une étude du marché local et proposée par le porteur de projet à l'opérateur du réseau ferroviaire. Cette redevance peut être fixe, le même montant est dû à la SNCB chaque mois, la redevance peut également être variable, il s'agit d'un pourcentage sur le chiffre d'affaires net avec un minimum fixe par mois.

Le dossier déposé par le candidat comprend différentes informations :

- Informations générales sur la concession : Travaux d'aménagement, Heures d'ouverture, Modes de paiement, Public cible, Description du projet, Histoire de l'entreprise
- Informations financières : Investissement de l'aménagement, L'offre financière, Support financier
- Informations qualitatives : Vision du concept sur l'exploitation, Qualité de l'aménagement de la concession, Durabilité et responsabilité sociale, Complémentarité et valeur ajoutée de l'offre,

La gare de Jambes était fermée depuis décembre 2021, le 15 septembre 2022 a été inauguré le projet de la coopérative « les ateliers de la bicyclette ». Il s'agit d'un atelier de réparation, reconditionnement et de vente de vélos. Les ventes et location de vélo de seconde main seront permis par le fournissement par la SNCB des vélos abandonnés le long des voies ferrées. Les ateliers seront également une agence de voyages spécialisés dans les voyages à vélo, et seront un lieu d'échanges d'expérience autour du cyclisme. L'atelier se situe dans l'ancien espace des guichets, le local arrière sert au stockage des matériaux et enfin, la salle d'attente est devenue un espace dédié aux événements autour du vélo. La SNCB a réalisé les travaux sur le bâti et la coopérative s'est chargée des aménagements et finitions propres à l'activité de l'atelier. Le bail peut être renouvelé au bout de 8 ans.



À droite : Installation des Ateliers de la bicyclette en gare de Jambes. Source : Le Syndicat d'Initiative de Jambes

À gauche : Aménagement intérieur de la gare de Jambes. Source : lesateliersdelabicyclette

La gare de Jette dont les guichets sont fermés depuis fin 2021, accueille depuis février 2023 le projet STAYTION qui est un lieu citoyen ouvert à tous et une salle polyvalente pour l’organisation d’activités culturelles et éducatives. Un appel à projet avait été lancé dans le cadre du programme la vie en gare de la SNCB, Les associations Labolobo, Le Rayon Vert, Shop 1090 et la société Espaces-Mobilités se sont associées pour créer le projet STAYTION, un espace socio-culturel, avec le soutien financier de la commune de Jette. La gare pourra être occupée avec les acteurs associatifs durant deux ans au total, la SNCB prévoyant des travaux de rénovation en 2025.

Staytion occupe deux espaces au rez-de-chaussée de la gare de Jette. Il s’agit de l’ancienne salle du guichet qui a été transformée en café citoyen (Le Comptoir) et l’ancien buffet qui a été aménagé en salle polyvalente (L’Atelier). Le Hall est utilisé ponctuellement pour des événements tout en préservant l’accès des voyageurs.



Projet Staytion en gare de Jette. (Source : SNCB)

Synthèse des éléments du projet

	Gare de Jambes	Gare de Jette
Principaux éléments du projet	Services en gare : - Atelier de réparation, reconditionnement et de vente de vélos	Espaces et services en gare : - Ancienne salle du guichet transformée en café citoyen (Le Comptoir)

	Gare de Jambes	Gare de Jette
	- Agence de voyages spécialisés dans les voyages à vélo - Lieu d'échanges d'expérience autour du cyclisme	- Ancien buffet aménagé en salle polyvalente (L'Atelier) - Hall utilisé ponctuellement pour des événements tout en préservant l'accès des voyageurs
Dates	- Décembre 2021 : fermeture de la Gare - 2022 : Lancement appel à projet « La vie en Gare » de la SNCB - 15 septembre 2022 : Inauguration du projet de la coopérative « les ateliers de la bicyclette » en gare de Jette	- Fin 2021 : Fermeture des guichets en gare de Jambes - 2022 : Lancement appel à projet « La vie en Gare » de la SNCB - Février 2023 : inauguration du projet STAYTION
Acteurs	- Coopérative « les ateliers de la bicyclette » - SNCB	- Les associations Labolobo, Le Rayon Vert, Shop 1090 et la société Espaces-Mobilités - SNCB - Commune de Jette
Financement	SNCB et la Coopérative « les ateliers de la bicyclette »	SNCB et Commune de Jette

Facteurs de réussite et points de vigilance

La SNCB a réalisé les investissements nécessaires en matière de sécurité et d'entretien en 2023 dans les 40 petites gares du pays où les guichets ont été supprimés afin de garantir que la salle d'attente et les installations sanitaires restent accessibles aux voyageurs. Ce sont entre 30 et 40 millions d'euros investis par an jusqu'en 2032 dans les petites gares. Le programme La vie en gare a permis de trouver de nouvelles affectations pour des espaces libérés en gare, en concertation avec les autorités locales.

Le programme la vie en gare de la SNCB et le programme Place de la Gare de la SNCF présentent de nombreuses similitudes. L'objectif de ces deux programmes est de développer des activités avec un ancrage local dans les espaces vides en gare qui apportent des services aux voyageurs mais également aux habitants du territoire. Les attendus des acteurs ferroviaires, des porteurs de projets lors des candidatures, sont également ressemblant. Néanmoins le programme Belge reste plus souple, en effet, il propose des espaces en gare ou sur le domaine ferroviaire en vente ou en location (longue ou courte durée). Place de la Gare ne propose que des locations, dans des gares où un équilibre financier peut être trouvé entre l'investissement nécessaire sur le bâti par la SNCF et la redevance due par le porteur de projet. En Belgique, les investissements importants dans le patrimoine ferroviaire un développement facilité des projets.

3. QUELLES INNOVATIONS TERRITORIALES ?

Nous présentons les enseignements croisés des projets à travers une grille d'analyse des innovations territoriales potentielles. Pour catégoriser les expériences, nous nous appuyons sur les différentes facettes du concept de territoire (Le Berre, 1992). Dans sa définition du concept de « territoire », Maryvonne Le Berre propose trois niveaux d'analyse en interaction :

- Une facette matérielle constituée des configurations territoriales et des propriétés spatiales : nous prendrons ici en compte les aménagements physiques de l'espace et du bâti.
- Une facette organisationnelle constituée du système de règles définissant les relations entre les acteurs sociaux : nous considérons les dynamiques partenariales et les jeux d'acteurs des projets comme relevant d'une dimension organisationnelle
- Et une facette existentielle dotant le territoire d'une identité propre, résultat du processus d'appropriation : nous abordons la dimension existentielle à travers l'animation des lieux, les pratiques sociales dans les gares et quartiers de gares.

Nous testerons ainsi la nature des innovations territoriales sous ses trois angles (matériel, organisationnel, existentiel). Cette grille de lecture a été utilisée pour des travaux en géographie de diverses natures (Bailly, 1996 ; Moine, 2006 ; Mesnard, 2003).

Facettes du concept de territoire	Nature des facettes appliquée à la régénération des gares	Nature des innovations ; forme de design ?
Matérielle	Aménagements physiques de l'intermodalité aux abords de la gare, du mobilier et du bâti (bâtiment voyageur...)	<i>Design actif / de l'intermodalité</i> ; innovation en matière d'aménagements physique ou de création d'artefact (Nadia Arab)
Organisationnelle	Jeux d'acteurs et dynamiques partenariales dans le montage et la conduite du projet de régénération de la gare	<i>Co-Design, design participatif</i> : innovation en termes d'implication des habitants <i>Design des politiques publiques</i> ; innovation partenariale ; le temps du projet (délimité)
Existentielle	Pratiques sociales et dynamique d'appropriation et d'animation de la gare et de son quartier	<i>Appropriations</i> : Nouveauté dans la façon d'animer/ de cogérer les lieux, implication habitante/citoyenne dans la vie des gares, nouvelle identité (temps long, illimité)

3.1 Innovations matérielles

Un premier champ d'innovation concerne les configurations spatiales et matérielles de la gare et de ses abords. Sur les petits points d'arrêt du réseau ferroviaire, il n'est ni possible, ni pertinent d'installer des aménagements lourds pour organiser l'intermodalité. La qualité des équipements et de l'aménagement en gare et autour de celle-ci jouent un rôle important dans attractivité et l'appropriation du lieu par les utilisateurs et habitants.

Les principales expériences reposent sur des équipements modulaires souples répondant à l'objectif d'offrir un accueil du public plus confortable et à favoriser l'intermodalité. Plusieurs opérations, essentiellement portées par la SNCF s'inscrivent dans cette dynamique

- Les haltes modulaires écodurables
- Les Espaces multimodaux augmentés
- Le Mobilier d'activation des mobilités
- L'expérience de Design actif à Pontcharra-sur-Bréda

De nouveaux équipements plus qualitatifs en gare

Les gares rurales nécessitent pour la plupart de lourds travaux de rénovation sur le bâtiment voyageur et aux abords afin d'augmenter le confort d'attente, permettre une bonne accessibilité et rendre possible les pratiques d'intermodalités. Ces gares dont la fréquentation annuelle est faible ne sont pas prioritaires pour la SNCF en raison d'un équilibre économique précaire (coût élevé de rénovation difficilement compensé par des nouvelles recettes –commerciales par ex.–). Ainsi les financements sont essentiellement axés vers les gares de taille et de fréquentation plus importantes.

Ces dernières années un nouvel équipement a commencé se diffuser dans des gares rurales, il s'agit des Haltes modulaires écodurables. Ces haltes sont installées par SNCF Gares & Connexions dans des gares sans personnel, et permettent d'offrir un espace d'attente confortable et d'améliorer l'information pour les voyageurs en gare.

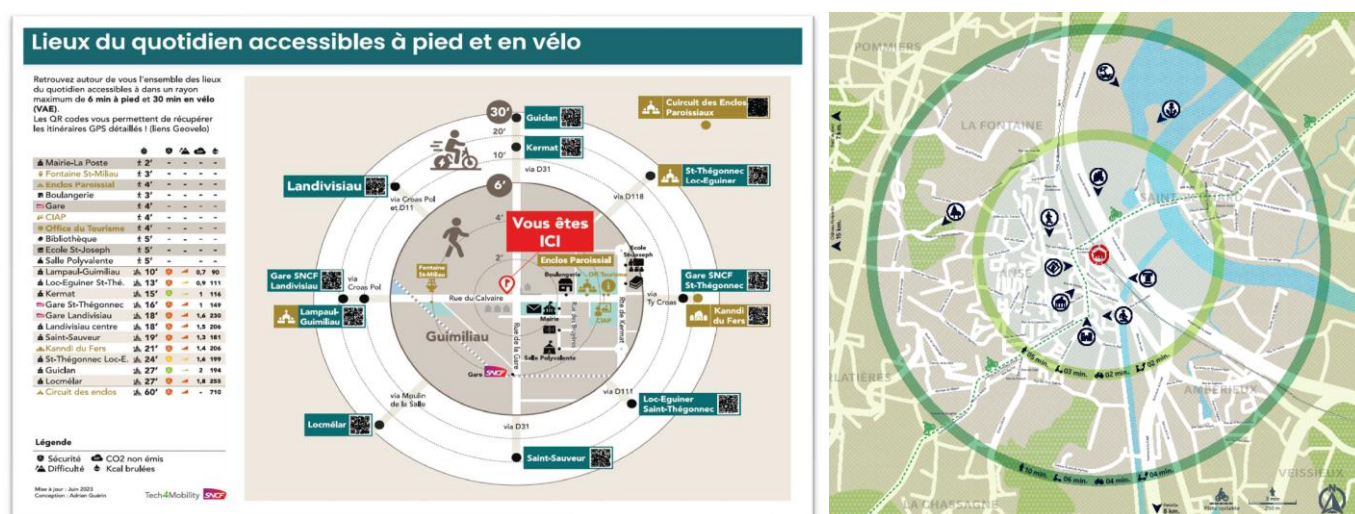
Cet équipement possède plusieurs avantages. Premièrement le coût des haltes modulaires écodurables est très intéressant. En effet, dans ces gares vieillissantes dont le bâti nécessite de lourds travaux, les haltes modulaires écodurables apportent une alternative à la réhabilitation du bâtiment qui peut s'avérer coûteuse. L'équipement peut être installé directement à proximité du bâtiment voyageur, et permet ainsi d'éviter la destruction du bâti, qui augmenterait considérablement le montant des travaux. Le projet peut donc être inférieur de 500 000 euros, ce qui est plus abordable qu'un projet de rénovation en gare. Un second avantage de ces haltes est le caractère modulable. Ainsi, selon la taille du site et les besoins existants, il est possible de dimensionner et de faire varier les différents composants. Cela permet une réponse aux besoins spécifiques du territoire étudié. Un autre point positif qui peut également être souligné est la rapidité d'installation de la halte. L'équipement se présente sous la forme d'un kit avec des constituants préfabriqués qui s'installe directement sur site. Le montage des constituants sur site peut se faire en moins de deux semaines. Enfin, le respect des principes de la certification Haute Qualité Environnementale (HQE) permet à cet aménagement de limiter sa pression écologique sur l'environnement. Au-delà des atouts de l'équipement, nous pouvons noter que la création d'une nouvelle halte (écodurable ou non) vient souvent se substituer à la rénovation du bâtiment-voyageur. C'est une manière de compenser l'abandon ou la destruction de la gare comme à Landivisiau ou Sarre-Union.



Une reconexion de la gare avec son territoire

Il est possible de travailler l'intégration de la gare au sein de son territoire afin d'améliorer les connexions entre le système ferroviaire et le système urbain/rural. Les gares ont souvent été délaissées en raison du manque de coordination entre les programmes de transport et les projets urbains (Lunardon et al, 2023).

Les Espaces Multimodaux Augmentés (EMA) créés et installés par SNCF Gares & Connexions permettent le déploiement de plusieurs types d'équipements en gare renforçant le lien avec le territoire. Dans le cadre de ce programme SNCF Gares & Connexions collabore avec l'autorité organisatrice et/ou la ville afin d'installer en gare une signalétique permettant aux usagers du train de prendre connaissance des points d'intérêts au sein de la ville. Des cartes sont créées par SNCF Gares & Connexions avec les acteurs publics afin d'identifier les points importants et utiles dans le territoire pour les visiteurs. Ces affichages en gare sont accompagnés d'un mobilier propriétaire pour développer une identité forte et ancrée dans le territoire. Il s'agit essentiellement de flèches et de mats directionnels sur le site de la gare, qui indiquent et guident les voyageurs vers les points d'intérêts dans la commune.



Cartographies des lieux du quotidien (MAM) à gauche et carte isochrone (EMA) à droite

Les échanges de Gares & Connexions avec les communes des gares dans le cadre des projets EMA peut être long et laborieux. En effet, les cartes de représentation des points d'intérêts dans la commune se veulent être synthétique, leur élaboration avec les élus locaux nécessite un travail de discussion et de négociation par les acteurs ferroviaires. Des prises de décision sont nécessaires et parfois compliquées dans les situations où les élus ne sont pas en accord entre eux, mais également quand les éléments voulant être intégrés dans la carte par les élus et par les acteurs ferroviaires ne coïncident pas. En outre, certaines communes possèdent déjà leur propre signalétique des points d'intérêt aux alentours de la gare, il faut donc veiller à intégrer ces informations déjà existantes pour tenter de les compléter et éviter les doublons. Les acteurs publics peuvent également s'opposer à la cession de foncier autour de la gare, nécessaire à la SNCF pour déployer une signalétique et de l'information, cela s'explique par le fait que les élus préfèrent préserver ces espaces pour déployer leur propre projet dans le futur. Une coordination entre les programmes des acteurs ferroviaires et acteurs publics est donc essentielle.

Un encouragement des modes actifs et des pratiques intermodales en gare et à destination la gare



Les haltes modulaires écodurables et les Espaces multimodaux augmentés citées précédemment sont des programmes qui permettent également d'améliorer l'intermodalité en gare.

Les haltes écodurables intègrent dans le projet une installation d'abri vélo fermés et sécurisés. Les espaces multimodaux augmentés quant à eux, informent les voyageurs des services de mobilités existants autour de la gare, à l'aide d'une carte mentale de la gare. Une signalétique est également installée et permet de guider les voyageurs jusqu'aux services d'intermodalités en gare. Enfin, de nouveaux équipements de mobilité agrémentent, en fonction des besoins, les dispositifs existants en gare, tels que : des places de stationnement de vélo sécurisé avec consigne, des arceaux et goulottes, des bornes de recharge électrique, stations de réparation, pompe de gonflage, ou encore, des cassiers individuels. Pour l'espace multimodal augmenté en gare d'Anse, des places de covoiturages et des places d'autostop avaient également été ajoutées. Un programme d'autostop participatif structuré par un réseau d'arrêt et sécurisé avait été testé pendant 6 mois dans la commune d'Anse puis mis en service de façon permanente. Cela permet d'améliorer l'offre de transport en commun et faciliter l'accès aux gares, aujourd'hui ce sont 11 communes de La Communauté de Communes Beaujolais Pierres Dorées qui sont dotées d'arrêt pour cet autostop participatif permettant le rabattement des usagers du train vers les gares d'Anse et de Lozanne.

En gare de Pontcharra-sur-Bréda, une expérimentation a été menée par SNCF Gares & Connexions dans l'objectif de promouvoir les mobilités actives et partagées. Des prototypes ont été conçus et testés pour améliorer la lisibilité des services disponibles en gare et accroître le confort d'usage. Des marquages au sol de couleurs différentes ont permis de mettre en valeur les espaces dédiés aux différents modes de déplacement. Un cheminement pour vélo permet d'orienter les cyclistes vers les prototypes leur étant dédiés : douches, stations de réparations, stationnements etc... Sur le parvis de la gare, des marquages permettent de créer des espaces pour l'autostop, le covoiturage, et les taxis. Cette expérimentation permet de redonner de la place aux mobilités actives et partagées, ainsi une réponse aux besoins du territoire est apportée. Ce type d'expérimentation qui peut conduire à des aménagements pérennes encouragent le report modal vers des modes durables.

Une autre expérimentation, cette fois ci en dehors du périmètre de la gare, peut être évoquée. Il s'agit des Mobiliers d'activation des mobilités (MAM), expérimentés et financés par SNCF Tech4Mobility. Cet aménagement présent dans les communes de Guimiliau et de Plouzévéde en Bretagne permet de créer une station de mobilité avec un mobilier « rural », un support d'information et un bouquet de services. Cela permet de proposer dans les territoires ruraux des alternatives à la voiture individuelle et d'apporter des solutions de mobilités aux seniors et jeunes personnes. Selon la station de mobilités, différents équipements sont proposés. Le bouquet de services peut comprendre : des voiturettes électriques sans permis, des places dédiées à l'autostop et au covoiturage, des vélos à énergies musculaires, des vélos longtail, cargo ou vélobus. Cette expérimentation permet de proposer un large choix d'équipement au sein de territoire qui en était dépourvu. Une réponse est apportée aux besoins du territoire, le financement intégral de l'expérimentation par SNCF Tech4Mobility permet de proposer des équipements plus spécifiques tel que des vélos longtail, carbo ou vélobus qui peuvent être testés et potentiellement trouver leur public dans ces territoires. Apporter des solutions de mobilités au sein des communes rurales peut également faciliter l'accès aux gares TER les plus proches.

Au final, les expériences étudiées s'appuient sur une mise en valeur des abords de la gare, une mise en visibilité des offres de services disponibles. L'activation des liens avec le



territoire est recherchée par la valorisation des cheminements et points d'intérêts. En gare, plus rarement et souvent avec un caractère expérimental, on retrouve des offres de mobilités supplémentaires (Véhicule électrique en autopartage en l'occurrence deux voiturettes électriques sans permis pour l'expérimentation des MAM ; Arrêt de covoiturage ou d'auto-stop ; location de vélo, en particulier des Longtail et Cargo à assistance électrique pour les MAM). Certains projets apparaissent réellement innovant sur le plan des aménagements physiques par la recherche d'éco-conception, l'élargissement de la gamme de mobilité et la créativité des jalonnements et les réflexions sur la signalétique. Certaines réalisations s'inscrivent dans la tendance du « design actif » incitant à la marche et à l'usage du vélo dans ces territoires dominés par la voiture.



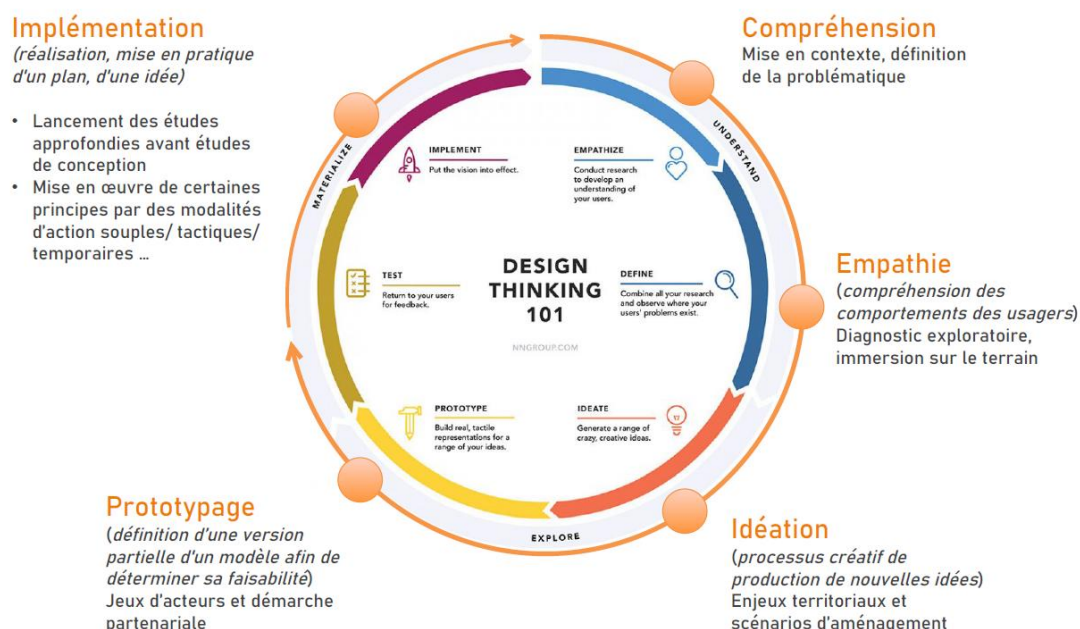
3.2 Innovations organisationnelles

Les acteurs perçoivent l'enjeu d'impliquer plus largement leurs habitants et associations dans le cadre des projets. Les gares et leurs alentours sont des nœuds (de flux, de réseaux) mais également des places dans les villes (Bertolini et Spit, 1998). Au sein de la gare comme « place », différents types d'utilisation et de formes peuvent exister, qui peuvent participer ou non aux fonctions de « nœud » de la station (Bertolini, 1996). Le sentiment de place peut être renforcé par les communautés locales (Stratton, 2000, p.3), de nouvelles pratiques sont mises en œuvre dans les démarches de projets, avec un processus de co-construction de la ville avec les habitants, leurs permettant d'intégrer les fonctions dont ils ont besoin (Schneekloth, 1995).

Ainsi des démarches se distinguent par le choix de co-construire le projet au-delà du cercle traditionnel des acteurs institutionnels.

Méthodes de co-design appliquées aux gares rurales

Le design territorial ou design des politiques publiques, prend en compte l'ensemble des parties prenantes, permet la co-construction et l'expérimentation (Jégou, 2018), dans l'objectif « d'améliorer l'habitabilité des territoires et à redonner le pouvoir d'agir aux populations » (Poudray et al, 2018). Une place importante est accordée au processus de mise en dialogue des acteurs, alors que la mise en œuvre d'un aménagement n'est pas nécessairement attendue (Jolivet-Duval, 2021). Le design territorial permet de réinterroger des problèmes, de comprendre les situations du point de vue des usagers, de réaliser des tests et simulations, ou encore de réaliser des prototypes de solutions pouvant être déployées par la suite (Guillot, 2019).



Principe du design thinking (Richer, 2023, sources diverses)

Une démarche de design territorial a été mis en place par la 27e Région au sein des gares de Corbigny en 2010 et de Montfort-sur-Meu en 2016. La 27e Région affirme que « les résidences ont pour objectif de

repartir des pratiques des utilisateurs pour contribuer à repenser, améliorer et réorienter la mise en œuvre des politiques régionales ».

La résidence en gare de Corbigny a permis d'imaginer la gare rurale de demain. A Montfort-sur-Meu le but était de penser aux nouveaux usages des petites gares bretonnes. Dans ces deux gares, le même mode opératoire a été mis en place. Durant trois semaines, une équipe pluridisciplinaire était en immersion au sein des gares afin de questionner le fonctionnement avec les usagers et d'aboutir à des améliorations. La première semaine permet de réaliser des visites sur le terrain avec les usagers, ces opérations participatives aident à cerner les besoins. La deuxième semaine est dédiée à la réflexion sur les pistes d'amélioration et tests pouvant être réalisés en gare suite au diagnostic posé lors de la première semaine. Enfin, la troisième semaine permet l'élaboration de plan d'action, avec une possibilité de test de prototype. Le bilan de ces expériences de résidences réalisées par la 27e Région a permis de constater l'existence d'un écart entre les ambitions à l'échelle régionale et la réalité sur le terrain. L'expertise citoyenne n'est pas encore suffisamment mobilisée dans les projets, alors qu'elle permet de cerner les réelles problématiques des territoires, ce qui peut mener à la production de solutions d'amélioration concrètes.

Parfois, ce sont les tests d'aménagement qui sont le prétexte à une concertation avec les habitants. En gare de Pontcharra-sur-Bréda, l'expérimentation menée par SNCF Gares & Connexions relève d'une démarche d'urbanisme tactique. L'espace public a été réimaginé durant ces 2 jours d'expérimentation. L'urbanisme tactique s'oppose à la planification de long terme en privilégiant des expérimentations de courte durée afin de se placer à l'échelle des pratiques et des usages (Gargov, 2022). Ce sont des aménagements temporaires avec des mobiliers faciles à installer et déplacer, et qui permettent de s'adapter aux nouveaux besoins des habitants en mobilisant au minimum de ressources publiques (Libourel et al, 2022).

L'expérience des territoires en résidences a été une source d'inspiration dans le mode de conception d'autres projets d'aménagement de gare. En effet, la région Bretagne, en collaboration avec SNCF Gares & Connexions, a mené une expérimentation en gare de Landivisiau entre 2016 et 2018. Ce sont quatre résidents qui ont été missionnés pour mener une démarche exploratoire en trois temps. Une première phase d'immersion a permis de répertoriées les besoins et usages des utilisateurs de la gare. Une seconde phase a permis de tester sous forme de prototypes, les aménagements et équipements susceptibles de répondre aux besoins listés pendant la première phase « d'immersion ». Des installations éphémères ont été bâties par l'équipe-projet, comprenant : Abri-voyageur expérimental, borne Visio permettant de communiquer avec un conseiller, prises électriques, Wifi, abri-vélo sécurisé, petit écran "prochains départs". Les équipements ont été testés et commentés durant 4 mois par les voyageurs. A la suite de cela, la troisième phase a permis à l'équipe du projet d'élaborer un cahier des charges en tenant compte des retours des usagers pour la réalisation des aménagements définitifs, sur le site et aux abords. En 2019, des aménagements permanents ont été installés en tenant compte de ce cahier des charges.

La résidence réalisée à Landivisiau par la région Bretagne et les résidences menées par la 27e Région présente de nombreuses similitudes mais également quelques différences. La démarche des Territoires en résidences de la 27e Région se déroule sur un temps très court, 3 semaines. Le recensement des besoins des usagers et les réflexions sur les pistes d'actions sont peu poussés, dû aux contraintes de temps. A Landivisiau, l'expérimentation a duré 2 ans, ainsi, les réflexions étaient davantage nourrit. Durant les résidences de la 27e Région, l'ensemble des usagers n'étaient pas représentés, seuls ceux ayant participé aux visites et ateliers organisés ont été représentés. A Landivisiau les équipes de la résidence



sont allées à la rencontre des usagers à quais et ont réalisé des entretiens individuels avec les différentes catégories d'usagers.

Un travail mené conjointement par SNCF Gares & Connexions et la Région peut aboutir à un aménagement sur l'objet gare. Les acteurs ferroviaires font partie d'organisations lourdes et peu réactives qui ne peuvent réaliser le potentiel de chaque gare au sein du territoire associé (Ecorys, 2012). Les acteurs les plus à même de cerner le potentiel de la gare au sein du territoire sont ceux des collectivités territoriales de proximité, donc les communes, or les municipalités peuvent difficilement influencer le développement de leur gare (Lunardon et al, 2023) contrairement aux acteurs régionaux.

Projet « global » à l'initiative des collectivités intégrant une dimension participative

D'autres démarches mobilisant un processus de co-construction ont pu être intégrées dans la revue de projets. Ces expériences ont conduit à des aménagements en gare, grandement facilitée par l'acquisition du bâtiment voyageurs par la commune.

L'exemple de la gare de Sèvremoine illustre bien cela. La gare a dû être déplacée au sein de la commune en 2019 afin de la rendre plus accessible et d'offrir une meilleure offre de transport aux voyageurs. La gare a été relocalisée sur son emplacement historique où l'ancien bâtiment gare avait été préservé et acquis par la commune de Sèvremoine. Le parvis de la gare a pu être réaménagé pour en faire un pôle d'échange et améliorer la qualité des espaces publics. Pour le bâtiment voyageur, le choix a été fait de le requalifier dans l'objectif de redynamiser le territoire grâce au développement de nouveaux équipements structurants ainsi que par le renforcement de la dynamique sociale entre habitants et associations via une animation de la gare. La gare possède un potentiel de revitalisation urbaine (Lakatou-Sideris et al, 2012), l'ajout de nouvelles fonctionnalités et la création d'espaces publics qualitatifs en gare et autour de celle-ci permettent aux personnes de transiter, de se rencontrer et rester dans ces espaces et ainsi de créer un sentiment de communauté et de place (Lunardon et al, 2023). En 2022 la commune de Sèvremoine lance un appel à porteurs de projets pour investir l'ancien bâtiment voyageurs et répondre aux besoins économiques du territoire, des entrepreneurs et associations. L'objectif est de faire de cette nouvelle gare un véritable lieu d'échanges, de rencontres et d'innovation.

Une démarche de co-construction avec les habitants de la commune a été initiée. Ce sont quatre concertations citoyennes qui ont été organisées en 2019, avec quatre thématiques proposées aux participants : le Monde agricole, la Boutique éphémère, le Coworking et l'Espace dédié à l'événementiel. Les propositions faites par les habitants ont orienté la commune vers la création d'un tiers-lieu au premier étage du bâtiment voyageurs. Le projet « Open-Gare » proposé par deux habitantes a remporté l'appel à projet. L'objectif du projet est de faciliter la transition écologique et sociale du territoire, et de renforcer l'attractivité et le vivre ensemble. Des services seront offerts aux particuliers et entreprises tels que de la restauration, une boutique d'artisan locaux et des espaces de travail. Des réunions régulières sont organisées avec les habitants afin de discuter des avancements du projet et recueillir leur avis. Ce nouveau lieu sera sous la gouvernance participative d'une société coopérative d'intérêt collectif et d'une association. La co-construction du projet avec les acteurs locaux permet à la gare de s'ouvrir au territoire et générer un sentiment d'appartenance à ce lieu par la communauté locale. La commune de Sèvremoine grâce à sa maîtrise foncière du site de la gare, a créé un projet avec et à destination de ces citoyens.

Le réaménagement de la gare de Sucé-sur-Erdre a également été coconstruit avec les citoyens et un modèle non habituel de gouvernance et de financement est observé. Le bâtiment voyageur a été fermé

en 1980 et racheté par la municipalité. Après avoir été la maison des associations, la commune a souhaité requalifier ce bâtiment dès 2020. La volonté d'aménager un tiers-lieu a conduit commune de Sucé-sur-Erdre a organisé des ateliers avec les citoyens volontaires pour imaginer un tiers lieu répondant à leurs besoins. Entre 2022 et 2023, plus de 15 ateliers ont été organisés avec des citoyens volontaires. Les travaux dans le cadre de ce projet se sont élevés à 1 million d'euros, la commune de Sucé-sur-Erdre a pu bénéficier de nombreuses aides publiques qui lui ont permis d'avoir un reste à charge de 25% soit 250 000 euros. Les aides proviennent de : la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL), Fonds Régional de soutien au développement des Tiers Lieux, Appel à manifestation d'intérêt « cœur de bourg » du Département Loire-Atlantique et de la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres.

Des démarches partenariales qui doivent s'adapter à un manque de moyens

Les projets au sein des gares rurales se heurtent habituellement à des problématiques assez similaires : une possibilité d'intervention compliqué voire impossible dû à la non-maitrise du foncier de la gare et des moyens financiers très limités empêchant la redynamisation et la réappropriation de ces gares par le territoire.

La gare de Sucé-sur-Erdre est un projet qui a surpassé ces deux freins et démontré que ces espaces ruraux peuvent eux aussi se réapproprier leur gare, notamment par des innovations dans la démarche de projet : co-construction du projet avec les citoyens ainsi qu'une implication d'habitants dans la gouvernance, et un montage financier avec diverses aides publiques pour la réalisation d'un projet ambitieux et utile au territoire.

Ailleurs, la réalisation du projet peut se dérouler sur un temps long malgré la volonté politique car les porteurs doivent trouver des sources de financement adaptées. C'était le cas pour les gares de Boussay et de Voivres rachetées par leur commune mais qui n'avaient pas été requalifiées car la vétusté des anciens bâtiments voyageurs nécessitait des investissements trop importants. Dans cette situation, le projet européen Citizens' Rail a permis de débloquent la situation. Le projet européen Citizens' Rail qui a permis la réalisation d'études dans certaines gares rurales de la région Pays de la Loire. Sept gares ont été choisies et étudiées en partenariat avec les communes et la population locale afin d'examiner les utilisations possibles pour les bâtiments. Pour cela, une expertise de chacun des bâtiments de gare a été réalisée. Le processus comprend : une évaluation technique du bâtiment lui-même, un audit des acteurs locaux et une évaluation des besoins et des opportunités locales. Suite à ce processus, les équipes ont proposé aux autorités locales un projet prenant en compte les besoins et opportunités locales du territoire. Les gares de Boussay et de Voivres ont fait partie de l'étude et ont été requalifiée dans ce cadre avec le soutien la région, du département ou encore des communautés de communes.

Pour résumer, la conduite de projet de revitalisation des petites gares semble donner une plus grande place au diagnostic et à la participation des habitants. Ce qui est innovant, ce n'est pas l'affichage « participatif », c'est les moyens mis en œuvre pour assurer la sincérité de ces processus de co-design, par exemple en faisant appel à des structures spécialisées comme la 27e Région. L'innovation organisationnelle tient à la gouvernance partenariale davantage « ad hoc » que dans les projets urbains où chaque acteur dispose d'un cadre d'intervention mieux délimité dans le projet. La gouvernance des projets de gare rurale



semble plutôt construite au cas par cas, avec une position souvent paradoxale de l'acteur SNCF : il peut être à l'initiative (comme pour les projets EMA ou MAM vu précédemment) ou plus en retrait d'ambitieuses requalifications du quartier gare comme à Sucé-sur-Erdre ou Sèvremoine. Enfin, l'innovation est aussi liée au caractère temporaire de certains projets « tactiques » ou expérimentaux.

3.3 Innovations existentielles

Les gares peuvent devenir des lieux dans les villes avec un rôle de centralisateur urbain grâce au développement d'environnements et de services à usage mixte à l'intérieur et autour (Conticelli, 2011). Le développement de sentiment de place ou de lieu passe par une réappropriation de l'espace par les communautés locales, conscients de cela, les acteurs publics et ferroviaires permettent de plus en plus aux citoyens d'investir les gares, et cela de différentes façons.

Une mise à disposition temporaire du patrimoine ferroviaire par l'opérateur

Le patrimoine ferroviaire inutilisé, notamment des gares de petite et moyenne taille, peut être revalorisé par SNCF Gares & Connexions en y implantant de nouveaux services utiles et innovants. C'est dans ce contexte que le programme « 1001 Gares », devenue « Place de la gare » et piloté par SNCF Gares & Connexions a vu le jour.

La réduction du besoin d'espace en gare due à une baisse de la fréquentation et au recul des services ferroviaires a conduit à l'inutilisation d'une partie du patrimoine ferroviaire qui s'est dégradé au fur à mesure du temps. Le rapport de la Cour des Comptes consacré en 2021 aux gares ferroviaires de voyageurs souligne que l'entretien des gares inutilisées « exige des moyens financiers bien supérieurs à ceux dont peut disposer le gestionnaire des gares ».

Le programme Place de la gare ouvre la gare à de nouvelles fonctions et à de nouveaux acteurs, qui profitent aux usagers du train mais également à la communauté locale. Les acteurs ferroviaires souhaitent faire des projets en gare, un levier pour la redynamisation du territoire. Ainsi, le gestionnaire du patrimoine ferroviaire intègre les acteurs publics dans la démarche de projet. Les acteurs publics locaux vont alors remonter les services manquants et besoins de leur territoire. Les projets des collectivités en gare, quand ils existent, sont d'ailleurs prioritaires par la SNCF. Les acteurs ferroviaires tiennent donc compte des enjeux liés au transport mais également des enjeux territoriaux dans l'analyse des propositions de projets des différents candidats dans le programme Place de la gare.

Les gares sont proposées par SNCF Gares & Connexions dans le cadre de ce programme Place de la Gare via un lancement d'appel à projets. Les dossiers de candidature comprennent des pièces concernant la présentation du projet, le modèle économique et la valeur ajoutée du projet pour la gare et le territoire. A l'aide de ces différents éléments, et du recensement des besoins du territoire communiqués par les acteurs locaux, SNCF Gares & Connexions désignera le lauréat de l'appel à projets. L'occupation des locaux en gare par les porteurs de projets est autorisée par des conventions d'occupation temporaire du domaine public, avec des durées pouvant varier selon l'activité et les investissements nécessaires.



Un point bloquant à ces projets peut être la question du financement. En effet, un équilibre financier doit être maintenu par SNCF Gares & Connexions. L'investissement pour les travaux propriétaires nécessaire à la remise en état du bâtiment voyageurs assuré par le gestionnaire des gares, se répercute sur la redevance demandée au porteur de projet. Afin de maintenir des loyers attractifs et permettre l'occupation des gares, des financements publics sont recherchés par la SNCF. Or les aides publiques sont très souvent destinés aux porteurs de projet et non au propriétaire, certaines collectivités soutiennent et accompagnent également plus que d'autres, la participation de nouvelles parties prenantes (publiques et privées) au cofinancement du développement des stations peut permettre l'intégration d'entreprises locales proposant des services de proximité (Lunardon et al, 2023).

La naissance de projets intégrant de nouveaux acteurs et de nouveaux services et activités en gare offre de nombreux avantages au gestionnaire ferroviaire ainsi qu'au territoire. A court terme, des réponses peuvent être apportées à des enjeux économiques grâce à des activités qui peuvent se développer plus facilement dû à une lisibilité renforcée ainsi qu'à une clientèle ferroviaire (Facchinetti-Mannone, 2024). A moyen terme, ces activités peuvent attirer une nouvelle clientèle et favoriser la redynamisation des quartiers de gare, cela participe grandement à la réintégration de la gare dans le fonctionnement du territoire et la vie quotidienne des habitants. La rencontre des voyageurs et des habitants via certaines activités qui se déploient en gares créer des « opportunités d'échanges » (Facchinetti-Mannone, 2024), et intègre la gare dans la vie communautaire (Edwards 1997). L'exemple de la gare de Peyre-en-Aubrac transformé en épicerie spécialisée avec une vente de produits locaux est un bel exemple car ce lieu est devenu un endroit de rencontre très animé au sein du territoire.

Un programme similaire à « Place de la gare » existe en Belgique et se nomme « La vie en gare ». Ainsi, des projets émergent en gare, en concertation avec les acteurs publics du territoire, afin de maintenir une activité et une présence humaine en gare. Des appels à projet sont lancés dans l'objectif de développer des activités avec un ancrage local dans les espaces vides en gare, qui sont bénéfiques pour le bâtiment, les voyageurs et les riverains, et qui apportent de la vie en gare et dans le quartier. Comme en France, le programme lance des appels d'offre et analyse par la suite les candidatures reçues en tenant compte des critères financiers et qualitatifs du projet. Le programme « La vie en gare » de la SNCB est plus souple que le programme « Place de la gare » de la SNCF. Premièrement celui-ci propose dans le cadre du programme, des locations ou ventes de gares aux porteurs de projets. Les locations peuvent être de courtes ou longues durées, avec différents choix de financement de la redevance (fixe ou variable). Il y a également moins de difficultés du point de vue financier, en effet, la SNCB investie chaque année dans l'entretien des petites gares, ainsi la majorité des petites gares proposées dans le programme ne nécessite pas de lourds travaux de rénovation du bâti. Les redevances sont ainsi plus attractives pour les porteurs de projets. Cet entretien régulier et la dispense de lourds travaux de rénovation accélère le processus entier et permet l'inauguration des projets en moins d'un an, pour le programme Place de la gare en France il faut compter entre 12 et 18 mois.

Ces deux programmes proposés par des acteurs ferroviaires permettent aux acteurs locaux d'animer et de faire vivre les gares en louant les locaux disponibles au sein des bâtiments voyageurs. D'autres moyens de faire vivre les gares existent et sont proposés par des gestionnaires ferroviaires. C'est notamment le cas en Ecosse où les acteurs ferroviaires (ScotRail) permettent aux communautés locales de s'approprier les gares en se portant bénévoles pour l'amélioration de son environnement physique, dans le cadre du programme « Adopt a Station ». Les communautés peuvent candidater pour adopter leur gare et ainsi se retrouver pour réaliser des activités pour embellir leur gare, notamment du jardinage. Les adoptants sont très variés, il y a des bénévoles individuels, des groupes communautaires locaux, des organisations



caritatives, des écoles, des entreprises etc... Le gestionnaire ferroviaire finance l'acquisition de matériaux pour les activités dédiées à l'entretien de la gare et les bénévoles bénéficient d'un certain nombre de billets de train gratuits. Les bénévoles deviennent en quelques sortes garant de leur gare, ils surveillent les activités inhabituelles, signalent les problèmes, entretiennent l'espace pour qu'il soit présentable. L'appropriation conduit à un sentiment accru de propriété de la station, ce sentiment de propriété se traduit par une action positive pour améliorer l'environnement des stations (Alexander et Hamilton, 2015). La gare devient un lieu de rencontre et de cohésion pour la communauté. Les communautés peuvent y apposer leur identité, notamment parce qu'ils peuvent intervenir sur l'aspect esthétique du bâtiment gare et des abords.

Cet exemple conduit à une animation en gare par les acteurs locaux comme avec les programmes de la SNCF et la SNCB. L'occupation gratuite de l'espace, la liberté dans l'apport de changement physique et la volonté d'avoir une gare exemplaire accroît le sentiment de propriété et de légitimité des occupants en gare écossaises. ScotRail organise chaque année une cérémonie de remise du Prix Communautaire, les bénévoles ressentent ainsi que leur contribution est reconnue et valorisée. En France et en Belgique, les porteurs de projet peuvent animer la gare et permettre son appropriation par la communauté locale mais pour perdurer ils doivent à tout prix assurer une rentabilité économique.

Une transformation permanente de la gare par les acteurs du territoire

D'autres expériences avec des changements plus ou moins conséquents en gare ou quartier gare existent et ont été réalisés sans l'inclusion des acteurs ferroviaires. Ces expériences ont été possibles par une acquisition de bâtiments ferroviaires par des acteurs locaux.

Un premier projet qui peut être cité est celui du Buffet de la gare de Veynes-Devoluy. Cet ancien Buffet, situé à côté du bâtiment voyageur, a été cédé à l'association « Court-Circuit » en 2019 après 13 ans de fermeture. Le coût d'achat et de rénovation complète du bâtiment s'est élevé à 222 000€, un appel aux dons a été fait et a permis de récolter 22 000€. Le buffet de la gare accueille une recyclerie, un bar, une épicerie de produits bio et éthique, des bureaux partagés, un petit gîte ainsi qu'un atelier de réparation de vélo. Il est présenté comme un tiers-lieu à la Veynes écologique et sociale. L'ensemble du projet a été piloté et réalisé par les bénévoles. Fin 2023, un artiste est venu couvrir la façade du bâtiment d'une fresque autour de l'imaginaire du train. Cette fresque permet à cette association de s'approprier le lieu et représenter son attachement au patrimoine du ferroviaire dans le territoire. Ce projet a été une réussite grâce aux acteurs associatifs qui ont œuvrés lors de la phase de projet et qui aujourd'hui animent ce lieu, mais cette réussite est également permise par la population qui a soutenu et participé à ce projet.

D'autres projets pilotés et animés par des acteurs locaux sont très intéressants, c'est notamment le cas de Hennebont. Deux habitants ont racheté en 2015 l'hôtel de la gare de Hennebont à SNCF Gares & Connexions, dans l'objectif de réhabiliter et faire revivre ce lieu. Leur idée a été de transformer cet hôtel en tiers-lieu. Ces acteurs ont voulu adopter une vision plus large et imaginer une revitalisation du quartier gare. Pour cela, ils ont créé l'association « Départ imminent pour l'hôtel de la gare » en 2018 et qui deviendra la Société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) Tavarnt Ty Gar en janvier 2023. La coopérative a alors répondu à l'appel d'offre du programme 1001 gares de la SNCF Gares & Connexions et a pu signer une convention d'occupation temporaire du domaine public. SNCF Gare & Connexions propose à la coopérative de se charger de l'accueil des voyageurs. La coopérative est donc propriétaire de l'hôtel de la gare et locataire de la gare, cette mixité lui permet de mettre en œuvre un projet à l'échelle du quartier



qui génère des places pour les citoyens tout en créant une continuité urbaine (Ferorelli, 2016). Les services proposés dans ces deux bâtiments sont différents, l'hôtel de la gare comporte un café-restaurant, un atelier et des logements de transitions, alors que la gare sera occupée d'espaces de travail.

Le projet de la Tavarnty Gar a permis de mobiliser un grand nombre d'habitant autour de cet objectif de revitalisation du quartier de la gare de Hennebont. Des aides financières publiques ont également été apportées à l'association au début du projet. Durant 3 ans, la fête du « Grand Égarement » a été organisée et a regroupée des concerts, spectacles et animations à destination de la communauté locale. Dû à des difficultés économiques, cette fête n'a pas eu lieu en 2024. Ce projet d'envergure qui comprend de multiples activités et services, possède des impacts positifs significatifs sur le quartier gare et sa communauté. Ce projet à destination du territoire manque de soutien de la part des acteurs publics dans sa phase de vie.

A Felletin des projets comprenant l'aménagement de la gare et du quartier gare ont également été menés. La Communauté de Communes Creuse Grand Sud (anciennement Communauté de communes Aubusson-Felletin) a racheté la gare de Felletin à SNCF Gares & Connexions, et a revendu la gare à son tour à l'association Quartier Rouge. L'association Quartier Rouge s'est alors associée aux associations Radio Vassivière et Les Michelines pour co-construire le projet. Des ateliers et des chantiers participatifs se sont ensuite déroulés en 2020 et 2021, ce qui a permis de continuer à alimenter les réflexions autour de ce projet. Afin de fédérer le nombre d'acteurs croissant, de porter et animer le projet, l'association PANG est créée. L'association se charge de proposer des activités socio-culturelles, des formations et des services pour les habitants de Felletin mais également des alentours. Le projet de la « Gare en commun » a été inauguré en 2022. Différentes activités sont désormais proposées au sein de la gare : espace de travail, café-librairies, cantines, studio d'enregistrement radiophonique, espace de repos, et un jardin aromatique est également présent.

Ce projet de la gare s'est greffé au quartier des artistes présent à côté de la gare, au sein d'anciens bâtiments municipaux revendus par la mairie à une SCOP de quatre artisans. Ainsi, la gare et le quartier des artistes sont en lien et proposent des animations à destination de la population locale et permettant la redynamisation du quartier. Ces projets n'auraient pas été possible sans le soutien et l'accompagnement pas les acteurs publics, avec Communauté de Communes Creuse Grand Sud qui a accepté la vente de la gare, la commune de Felletin qui a autorisé la vente des anciens bâtiments municipaux, mais également grâce aux aides financières de l'Etat, la région, le département, la communauté de communes et la commune.

Le caractère innovant de la facette existentielle réside dans les pratiques d'appropriations des espaces ferroviaires. C'est une dimension très répandue dans le milieu rural où la gare, comme équipement public à forte valeur identitaire, peut devenir un emblème de la dynamique des territoires. Indépendamment de l'usage du train, il y a un sentiment d'attachement au ferroviaire et une réelle crispation sur les risques de fermeture des lignes ou des gares. Les noms des projets ou des événements attestent des multiples références à l'image du ferroviaire (fête du « Grand Égarement », association « Départ imminent », projet « Gare en Commun », « Open-Gare », projet le « Quai des possibles », pôle associatif « QUAI - Quartier d'Utilité Associative Identifiée »). Pour résumer, les modalités d'appropriation des quartiers de gare par les collectivités et leurs habitants sont multiples



mais souvent fragiles. Il arrive qu'une commune rachète un bâtiment-voyageur pour le sauver mais sans avoir de projet ou le budget pour en faire « quelque chose ». Ainsi, des démarches, comme Place de la Gare, ouvrent des opportunités d'animation des gares et de leurs quartiers par les ressources locales. Seulement, les gares peu fréquentées des territoires ruraux n'attirent que rarement des activités économiques compatibles avec la recherche d'un équilibre économique par le gestionnaire des gares. Il semble aujourd'hui qu'il règne une certaine confusion sur le statut des bâtiments ferroviaires des quartiers de gares : entre abandon, démolition, location ou vente, la réflexion semble se faire au cas par cas face à des communes par toujours outillées pour intervenir.



4. CONCLUSION & PERSPECTIVES

Ce rapport a été produit dans le cadre du projet « TELLi » sur le train léger innovant. Il présente 16 projets répartis sur 24 gares dans des territoires peu denses. Ces cas d'étude ont été sélectionnés en fonction de leur intérêt en matière de requalification de la gare et de ses abords. L'enjeu est de constituer une bibliothèque de projets avec des facteurs de reproductibilité pour les terrains abordés dans le projet « TELLi ».

- Haltes modulaire Ecodurables : gares de Pont-l'Évêque (Normandie) et Poix-Terron (Grand Est)
- Espace Multimodal augmenté (SNCF G&C) : Gares de Facture-Biganos (Nouvelle-Aquitaine), Anse (Auvergne-Rhône-Alpes) et Bar-le-Duc (Grand Est)
- Programme Territoires en résidence (27e région) : Gares de Corbigny (Bourgogne) et Montfort-sur-Meu (Bretagne)
- Projet « Nouveaux Usages, nouveaux projets » : Gare de Landivisiau (Bretagne)
- Projet de la coopérative Tavarn Ty Gar : Gare de Hennebont (Bretagne)
- Mobilier d'activation des mobilités (MAM -SNCF Tech4Mobility) : Guimiliau et Plouzévédé (Bretagne)
- Programme Place de la gare (SNCF) : Gares de Peyre en Aubrac (Occitanie) et Briouze (Normandie)
- Un buffet de la gare associatif : gare de Veynes-Dévoluy (Provence-Alpes-Côte d'Azur)
- Projet associatif « Gare en Commun » : Gare de Felletin (Nouvelle-Aquitaine)
- Projet Open-gare : Gare de Sèvremoine-Torfou (Pays-de-la-Loire)
- Projet Le Quai des Possibles : Gare de Sucé-sur-Erdre (Pays-de-la-Loire)
- Projet européen Citizens'rail (Interreg Région Pays-de-la-Loire) : Gares Boussay et Voivres (Pays-de-la-Loire)
- Expérience de design actif : Gare de Pontcharra-sur-Bréda (Auvergne-Rhône-Alpes)
- Un aménagement mutualisé et frugal : Gare de Sarre-Union (Grand Est)
- Une gare accessible pour les piétons/vélos : Gare de Templeuve-en-Pévèle (Hauts-de-France)
- Programme Belge SNCB – la vie en gare : Gares de Jette et de Jambes (Belgique)

Les principaux enseignements de l'analyse croisée de ces expériences étudiées portent sur les points suivants.

- **Un design actif de l'intermodalité**

Les formes d'innovations matérielles sur l'intermodalité autour des petites gares sont marquées par plusieurs facteurs. D'abord, il s'agit d'équipements légers, parfois préfabriqués, assurant une mise en œuvre plus rapide. Ces haltes, abris, stations visent à mettre en visibilité les offres de mobilités ; ils cherchent « l'effet vitrine ».

Au cœur des projets de valorisation de l'intermodalité se trouvent le mobilier et la signalétique, mis en valeur dans les projets EMA, MAM ou à travers différentes expériences comme à Pontcharra. Ces projets font écho aux réflexions sur le design actif, promu par l'Etat dans le contexte de l'accueil des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024. Le design actif consiste à aménager l'espace public et les bâtiments



afin d'inciter l'activité physique et sportive, de manière libre et spontanée, pour tous. Le point commun de ces initiatives est effectivement de mettre les mobilités actives au centre des projets d'aménagement. Dans les gares des secteurs peu denses, l'usage du vélo et de la marche pourrait être décisive pour valoriser l'usage du train.

Ensuite, ces projets d'intermodalité cherchent à intégrer des préoccupations environnementales dans l'aménagement des lieux. L'archétype est la halte écodurable même si l'on retrouve assez systématiquement plusieurs aspects mis en valeur dans les projets : production d'énergie renouvelable avec notamment le photovoltaïque, végétalisation, matériaux biosourcés... Ces enjeux sont régulièrement au centre de la communication sur ces projets même si les problématiques de gestion des équipements et de pertinence des installations au-delà de l'inauguration restent posées. D'autres projets recherchent la frugalité avec des matériaux et des équipements ne nécessitant quasiment aucun entretien. Ces projets montrent une intention d'aménager plus « durable » mais il reste souvent nécessaire d'avoir une vision plus complète sur le cycle de vie de l'aménagement.

Les services de mobilités proposés pour l'accès aux gares relèvent souvent de l'électro-micromobilité. Les acteurs testent des modes intermédiaires électriques (voiturette) et une gamme de vélo élargie (cargo, longtail...). Les projets intègrent peu la réflexion sur les transports collectifs perçu comme relevant d'une autre échelle (Région). La réussite de l'élargissement des services de mobilité est aussi liée aux politiques du territoire. L'enjeu de favoriser les mobilités actives ne dépend pas exclusivement des aménagements aux abords de la gare mais d'une politique plus globale. A ce titre l'exemple de Templeuve est intéressant car il mobilise les documents d'urbanisme pour assurer une accessibilité piétonne et vélo performante dans un rayon de 2 km autour de la gare. Finalement, la création de petits pôles d'intermodalité, les dispositifs EMA (etc.) ne sont pas une fin en soi mais plutôt le point de départ d'une réflexion plus globale.

• Le co-design au cœur des projets

Les projets des petites gares associent plus systématiquement le public et les habitants. Ces démarches qui relèvent de la conception participative (ou co-design ou design participatif), correspondent à des méthodes de travail qui impliquent l'utilisateur final lors du processus d'aménagement. Il s'agit donc de projet centré sur l'habitant/usager où l'accent est mis sur leur rôle actif. Ces expériences ont commencé à se développer dans l'aménagement de hub de mobilité il y a une dizaine d'années (ex. « Carrefour des mobilités » par Transdev en 2014) jusqu'à devenir aujourd'hui une pratique assez répandue. Les acteurs publics et urbanistes s'ouvrent de plus en plus aux démarches de co-construction avec les habitants. Cela permet de cultiver le sentiment d'appartenance et donne aux habitants le rôle de transformateur pour construire des espaces répondant à leurs besoins (Schneekloth, 1995 ; Stratton, 2000). Ces méthodes sont également mobilisées chez SNCF, par exemple dans le programme Tech4Mobility, et au sein des collectivités locales. Ces projets relèvent parfois de l'urbanisme tactique ou aboutissent sur des expérimentations temporaires.

Dans le cas des « territoires en résidence », la 27e Région se situe plus en amont des processus : on parle alors de « design des politiques publiques » ou de « design territorial » avec un objectif d'activation d'une mobilisation partenariale. En effet, en design territorial, « c'est plus souvent le processus de mise en dialogue des acteurs (et les outils conçus pour le supporter) que le résultat formel (la mise en œuvre d'un aménagement) qui est l'enjeu de la démarche » (Franzato, 2009 in Jolivet-Duval et al., 2021).



Si les projets sont régulièrement moins coûteux et lourds qu'en milieu urbain, on constate cependant des temporalités parfois longues pour faire advenir une intention. Bien que plus modestes, ces projets nécessitent de trouver le bon écosystème d'acteurs et les moyens de porter ces projets (Certificat d'Economie d'Energie pour EMA, projet européen...). Ainsi, la vision globale d'un projet de gare en cohérence avec son quartier est parfois difficile à développer.

• De nouvelles appropriations des gares

La dimension identitaire est peut-être le facteur le plus difficile à appréhender car il nécessite d'avoir un certain recul. À travers notre échantillon d'expériences, nous pouvons attester de nouvelle forme d'appropriation des gares comme à Veynes, Felletin, Hennebont ou dans les exemples de Sucé-sur-Erdre ou Sèvremoine.

La position centrale du bâtiment au sein de la commune est un avantage mais ne suffit pas à permettre son appropriation par les habitants et voyageurs. Une valeur sociale peut être créée et rattachée à la gare, celle-ci peut devenir un espace public social pour les communautés locales (Lunardon et al, 2023). En gare de Sucé-sur-Erdre, certains des habitants mobilisés lors des ateliers pour la co-construction du projet peuvent s'impliquer dans la gestion et la vie du tiers-lieu, le lien créé avec le tissu social local peut être maintenu et renforcé. En effet, lorsque le projet est porté par une collectivité, l'implication des associations et habitants dès l'amont est un levier pour un investissement dans la durée.

Globalement, trois facteurs semblent nécessaires : une mobilisation citoyenne, un soutien des politiques publiques et des locaux disponibles. Pour ce dernier point, plusieurs modèles sont possibles avec leurs avantages et inconvénients :

- Dans certain cas, la propriété reste celle de SNCF avec le programme « Place de la Gare » (exemple de Peyre en Aubrac, Briouze...) : ces dispositifs nécessitent des co-financements puisqu'il y a une recherche d'équilibre financier chez SNCF.
- Dans d'autres situations, les collectivités locales deviennent propriétaires : le plus souvent ce sont les communes qui rachètent les bâtiments ferroviaires (Sèvremoine, Voivres, Sucé-sur-Erdre...) parfois avec l'aide d'autres partenaires institutionnels.
- Une autre possibilité existe avec le rachat d'un bâtiment ferroviaire par une association (Veynes, Hennebont...).

Les opérations de rachat permettent aux acteurs d'être plus libres dans le développement de leur projet et moins soumis à la relative précarité de la relation contractuelle de loueur d'un local SNCF. Les opérations « Place de la gare » se prêtent mieux à des activités de vente dans les gares ayant un certain niveau de flux. Une étude montre que « la part des locaux attribués et des projets réalisés augmente avec la fréquentation des gares, soulignant l'intérêt des porteurs de projets pour des gares disposant d'un volume de clientèle suffisant pour développer leur activité » (Mannone, 2024). L'un des inconvénients mentionnés par les porteurs de projet concerne « la complexité des démarches administratives liées à une installation en gare et les délais très longs séparant la signature de la convention du démarrage effectif de leur activité » (Manonne, 2024). Si 25% des occupants de locaux dans le cadre de « Place de la gare » sont des associations (25% des collectivités, 50% des privés), les projets « d'initiative citoyenne » semblent préférer, lorsque cela est possible, la pleine et entière propriété pour mener leur projet.

De nouveaux animateurs de la gare apparaissent : c'est une coopérative qui se charge de l'accueil et des services aux voyageurs à Hennebont tandis que le buffet associatif de la gare de Veyne se tourne également vers l'accueil des voyageurs. Aussi, dans les petites gares, les associations sont également sollicités par les usagers de la gare et se substituent fréquemment aux agents SNCF lorsque la situation est perturbée (Mannone, 2024). En Écosse, le programme Adopt a Station donne des résultats intéressants (Alexander et Hamilton, 2015): Le sentiment d'appartenance conduit à des sentiments de responsabilité. Outre la transformation esthétique et physique des stations, un autre résultat est la transformation de la perception de la station par la communauté. Grâce à « l'adoption », les citoyens en viennent à considérer les gares davantage comme des atouts pour leur environnement que comme des lieux de transport. Le processus d'appropriation donne aux communautés citoyennes la possibilité d'accéder à un bien public précieux et d'y apposer leur identité.



BIBLIOGRAPHIE

- Alexander, M., & Hamilton, K. (2015). A 'placeful' station? The community role in place making and improving hedonic value at local railway stations. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, n°82, pp.65 77.
- Arab, N. (2018). Pour une théorie du projet en urbanisme. *Revue européenne des sciences sociales*, n°561, pp.219 240.
- Bertolini, L., Pasquier, F. (1996). Des gares en transformation. Nœuds de réseaux et lieux dans la ville. *Les Annales de la recherche urbaine*, N°71, pp. 86-91.
- Conticelli, E. (2011). Assessing the potential of railway station redevelopment in urban regeneration policies : An Italian case study. *Procedia Engineering*, n°21, pp.1096 1103.
- Deleuil, J.-M., Barbey, E., & Sintès, A. (2017). Le dévoiturage ou la ville sans (sa) voiture : Mobilités plurielles, services numériques et vie de quartier. *Flux*, n°108, pp.80 87.
- Doré, G. (2019). Géographie inégalitaire des services publics et aménagement du territoire. *Population & Avenir*, n°745, pp.4 8.
- Facchinetti-Mannone, V. (2024). « Place de la Gare » : Un programme au service de la métamorphose des petites gares en « lieux vivants ancrés dans les territoires ? ». *Géotransports*, n°22.
- Gargov, P. (2022). A-t-on encore besoin de la prospective urbaine ? *Constructif*, n°63, pp.61 67.
- Huyghe, M. (2017). Développer une approche complexe de la mobilité pour faire évoluer l'usage de la voiture dans les territoires ruraux et périurbains. *Transports urbains*, n°130, pp.18 21.
- Huyghe, M. (2018). Rural, un territoire pour ralentir ? : Études de cas dans trois communautés de communes d'Indre et Loire (France). *Territoire en mouvement*, n°37.
- Libourel, É., Schorung, M., & Zembri, P. (2022). *Géographie des transports. Territoires, échelles, acteurs*, 288p
- Lunardon, A., Vladimirova, D., & Boucsein, B. (2023). How railway stations can transform urban mobility and the public realm : The stakeholders' perspective. *Journal of Urban Mobility*
- Roudier, E., & Richer, C. (2022). Entre mimétisme et contre-modèle métropolitain : Étude d'un grand projet de gare pour la ville moyenne de Saint-Omer. *Revue Internationale d'Urbanisme*, n°10, pp.1-25.
- Richer, C., Bentayou, G., & Michelon, S. (2024). Pôles d'échanges en villes moyennes : Panorama de la dynamique des projets dans les gares centrales des agglomérations françaises. *Géotransports*, n°22.
- Richer, C. (2023), « Vers un renouveau des gares des « Petites villes de demain » ? Regards croisés sur l'émergence des projets de pôles d'échanges dans trois communes des Hauts-de-France », 5e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM), Université de Bourgogne, 7-9 juin 2023 – Dijon. <https://rftm2023.sciencesconf.org/>
- Woessner, R. (2022). Les territoires français face à la mobilité. Des inégalités croissantes dans les réseaux de transport ? *Les Analyses de Population & Avenir*, n°42, pp.1 26.

ANNEXE

Table des entretiens au 25/10/2024

Structure/ Entreprise	Fonctions de l'interlocuteur	Sujet traité	Date d'entretien
AREP	Chef de projets	Projets AREP	30.09.2024
Commune de Poix-Terron	Maire de Poix-Terron	Halte modulaire éco-durable	23.04.2024
SNCF Tech4Mobility	Directeur du Programme « Nouveaux usages & Services ruraux », Cheffe de projet MAM	Mobilier d'activation des mobilités	22.10.2024
SNCF Gares & Connexions – Direction Régionale des Gares Grand Est	Responsable Valorisation Patrimoine - Gestion Locative	Gares rurales	10.10.2024
SNCF Gares & Connexions – Direction Régionale des Gares Grand Est	Responsable Schéma Directeur Immobilier, Intermodalité et Flux Voyageurs	Espace Multimodal Augmenté	24.09.2024
SNCF retail & connexions	Responsable régional Sud - Occitanie	Programme Place de la Gare	04.09.2024
SNCF retail & connexions	Responsable Place de la Gare – Grand-Est	Programme Place de la Gare	12.06.2024
SNCF gares & connexions direction exécutive des gares d'Île-de-France	Responsable du pôle Valorisation	Programme Place de la Gare	11.09.2024
SNCF retail & connexions	Directrice Place de la Gare	Programme Place de la Gare	13.09.2024
SNCF retail & connexions	Responsable Place de la Gare – Région Nouvelle-Aquitaine	Programme Place de la Gare	09.09.2024