

Les quartiers de gare, dimension clé du projet de SERM Clermont Auvergne

Par Sébastien Reilles, Chargé d'études Mobilités

Sous l'impulsion de l'Etat, de la Région, des Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) des agglomérations de Clermont-Ferrand, Issoire, Riom, Thiers, Vichy et du Pôle métropolitain Clermont Vichy Auvergne (PMCA), les acteurs du bassin clermontois ambitionnent de déposer, début 2026, un dossier de demande de statut de Service Express Régional Métropolitain (SERM) au ministère des Transports.

Les SERM visent à développer une offre de mobilité multimodale (ferroviaire et routière) dans les périphéries des grandes métropoles, en considérant le réseau ferroviaire comme la « colonne vertébrale » des mobilités. Dès lors, l'amélioration du système ferroviaire (fréquences accrues, meilleure fiabilité...) est au cœur des attentions, mais le succès du dispositif dépendra également d'une meilleure intégration des gares dans leur environnement urbain et

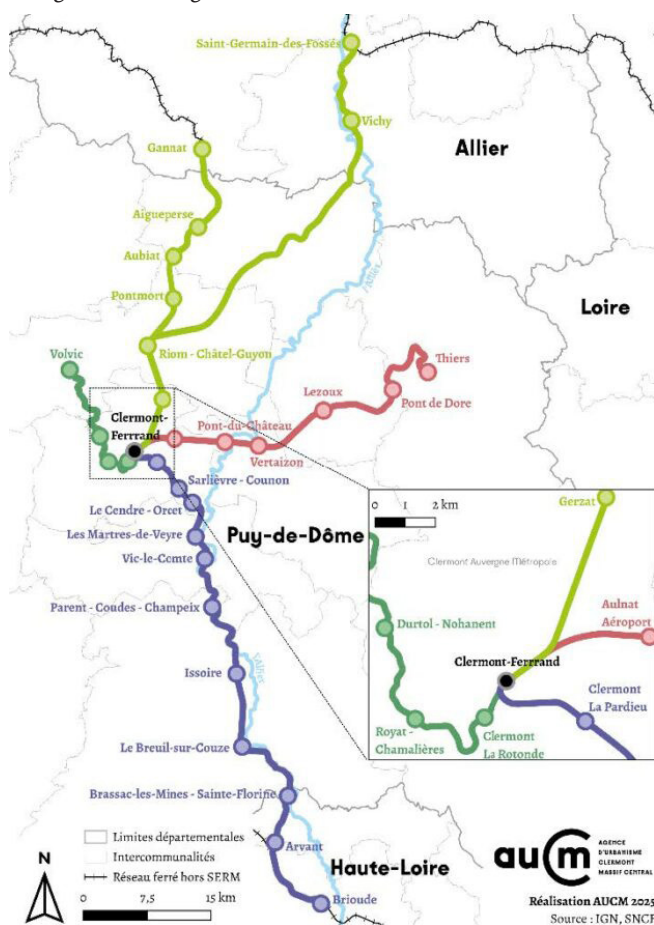
d'une amélioration des conditions d'accès à la gare (à pied, à vélo, en transports collectifs ou en voiture) depuis les secteurs situés à proximité.

Pour conforter le dossier de demande de statut, l'Agence d'urbanisme Clermont Massif central (AUCM) a proposé au Pôle métropolitain Clermont Vichy Auvergne de réaliser un état des lieux sur l'aménagement du territoire au niveau de chaque nœud ferroviaire à l'échelle du « quartier de gare ». Trente sites (cf. carte) ont été analysés selon l'intensité urbaine aux abords des gares et du rôle de celles-ci en tant que « porte d'entrée » pour les territoires environnants.

Des quartiers de gare en attente d'une meilleure intégration urbaine

Au XIX^{ème} siècle, l'arrivée du chemin de fer a bouleversé l'organisation des territoires urbains et ruraux. Les gares se sont généralement implantées à l'extérieur des zones urbanisées existantes. Dans certains cas, des faubourgs sont apparus à la fin du XIX^{ème} siècle, se fondant peu à peu dans la ville ou le bourg historique (Clermont-Ferrand, Brassac-les-Mines, Le Cendre, Riom...). Dans d'autres cas, la gare est restée un lieu isolé, associé à un hameau plutôt à vocation industrielle, éloigné du cœur de la commune (Vic-le-Comte, Vertaizon...). Enfin, dans des cas plus rares, l'arrivée du train n'a entraîné que peu ou pas de développement urbain autour de la gare (Aubiat, Volvic...).

Ces héritages liés aux tracés des voies ferrées font des quartiers de gare des objets urbains singuliers, qui ont été analysés par l'AUCM dans un périmètre de 15 minutes à pied de la gare. Trois approches ont été considérées. D'une part, chaque quartier de gare fait l'objet d'une analyse monographique réalisée à partir de données statistiques caractérisant les populations résidant ou travaillant dans ces quartiers (densité, taille du ménage, bas revenus, famille monoparentale, indice de jeunesse, emplois, scolaires...), les équipements implantés pouvant générer des flux (fréquentation de la gare, restaurant, sport, santé...), l'attractivité du marché de l'habitat (taux de vacance de logements, prix du marché immobilier, dynamique de construction), ainsi que l'environnement immédiat (végétation). Ces données cumulées permettent de cerner l'intensité urbaine actuelle et de disposer d'éléments de comparaisons objectifs entre quartiers de gare. D'autre



part, une analyse des documents d'urbanisme (Schéma de cohérence territoriale (SCoT), Plan local d'urbanisme (PLU), programme Petites Villes de Demain, Ecoquartier...) a été réalisée avec l'appui des territoires (questionnaire aux EPCI ou communes) pour identifier les ambitions de développement. Enfin, des relevés de terrain ont été réalisés pour apprécier sensiblement la qualité des espaces publics, l'environnement urbain (coupures urbaines liées à la voie ferrée, friches, qualité du bâti...) et les facilités d'accès à la gare (cheminements piétons, voies cyclables et stationnement vélo en gare, occupation du parking des voitures, ...).

Ces analyses croisées ont mis en évidence quatre principales typologies de quartiers de gare. On peut distinguer, tout d'abord, les quartiers de gare des villes principales (Clermont-Ferrand, Issoire, Riom, Vichy) se situant dans des secteurs denses. Ces quartiers bénéficient de gares récemment modernisées (accessibilité, espaces d'attente accueillant, intermodalité...) et disposent de grands générateurs de déplacements (hôpitaux, lycées...). En termes d'accessibilité, elles sont maillées par des itinéraires piétons et vélo, mais connaissent des difficultés de stationnement des voitures... Par ailleurs, ces sites font l'objet de projets urbains visant à renforcer la densité et la mixité fonctionnelle.

En revanche, pour les trois autres typologies de quartiers de gare (quartier au cœur d'une centralité intermédiaire, quartier en périphérie d'un centre urbain, secteur en zone peu dense), la valorisation du quartier de la gare demeure insuffisamment affirmée, malgré des contextes urbains variés selon la taille de la commune ou de la localisation de la gare (plus ou moins éloignée du centre-ville / centre-bourg). L'environnement immédiat est souvent peu qualitatif (présence de friches industrielles), les espaces publics sont mal adaptés aux modes actifs, les parkings sont fortement occupés, alors que le « choc d'offre » n'a pas encore eu lieu.

Néanmoins, des dynamiques de projet sont à l'œuvre notamment à Vic-Le-Comte (Banque de France en construction, PLU en vigueur définissant des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP), Plan guide du hameau de Longues élaboré en 2023, projet d'écoquartier) et à Sarliève-Cournon (bus-tram desservant la gare / requalification d'une avenue, OAP définies dans le PLU en vigueur et le nouveau PLUi, Zone d'Aménagement Concertée « Gare de Cournon »).

A l'échelle du territoire du futur SERM, l'aménagement de la gare du Cendre et de son quartier environnant peut constituer, à ce titre, une « opération pilote » pour les sites en dehors des quartiers de gare des villes principales. En parallèle à la rénovation / reconstruction du site gare (bâtiment

voyageurs, espaces d'attente, intermodalité, parkings) en 2021, la Ville du Cendre et Clermont Auvergne Métropole ont en effet mené un programme d'embellissement du centre bourg (incluant la gare) : requalification des espaces publics, création d'aménagements cyclables, opérations immobilières, végétalisation des espaces...

L'analyse de chaque site est détaillée au sein de quatre livrets, par cadran géographique.

Des quartiers de gare confrontés à une forte occupation des espaces de stationnement des voitures

Les quartiers de gare constituent également des « portes d'entrée » sur le réseau ferroviaire pour les territoires environnants. Cela se traduit par des tensions sur les parkings, souvent saturés sur la quasi-totalité des trente sites étudiés. Dans certains cas (notamment à Riom et Vertaizon), ce besoin de stationnement engendre une pression sur le stationnement dans les rues adjacentes pouvant générer des conflits d'usage.

A première vue, il pourrait être tentant d'augmenter significativement le nombre de places de stationnement pour anticiper le « choc de fréquentation » attendu avec le déploiement du Service Express Régional Métropolitain. Toutefois, cette stratégie se heurte à la rareté foncière et à la volonté de certaines communes (Riom, Vic-le-Comte...) d'affecter le foncier disponible à des opérations d'urbanisme (écoquartiers), afin de transformer le quartier de la gare en un véritable lieu de vie et non en un simple espace de stationnement.

Les analyses montrent que les zones d'attraction des gares restent en général assez limitées. En effet, les utilisateurs du train sont majoritairement issus de la commune où se trouve la gare (logique de rabattement) ou exercent en général une activité sur la commune d'implantation de la gare (logique de diffusion). L'enquête réalisée par la Région auprès des usagers du train pour connaître notamment le lieu d'origine et le lieu de destination finale, le confirme (ex : pour la gare de Vichy, 602 personnes ont commencé ou terminé leur déplacement sur la commune de Vichy, ils ne sont « que » 93 à avoir commencé ou terminé leur déplacement sur la commune de Cusset – 2ème destination ; pour la gare de Vic-le-Comte, 305 personnes ont commencé ou terminé leur déplacement sur la commune ; les communes environnantes n'envoyant chacune moins de 10 voyageurs).

Compte tenu de la prépondérance de la demande de mobilité de proximité (déplacements entre un point X de la commune et la gare) et des tensions sur le stationnement automobile, la promotion des déplacements à pied et le développement du maillage cyclable (incluant

le stationnement) sont des leviers essentiels pour accéder autrement à la gare. Dès lors, la requalification des espaces publics peut inciter à l'usage des modes actifs (marche et vélo) pour les personnes qui parcourent de petits trajets (0 – 3km) pour atteindre la gare. Pour les distances plus longues, le développement de transports collectifs, dont les horaires de passage seront à coordonner avec ceux des trains reste à conforter. L'ensemble de ces actions sur les mobilités locales contribueront à réduire les besoins de stationnement voiture. Toutefois, au regard de la hausse de fréquentation, il pourra être étudié dans certains cas l'agrandissement ou la régulation des parkings (stationnement payant, places réservées aux covoitureurs...).

En conclusion, le possible Service Express Régional Métropolitain Clermont-Auvergne apportera de nouvelles facilités de déplacement entre les trente gares du périmètre, grâce au « choc d'offre » attendu.

Celui-ci demeure néanmoins conditionné par l'état de l'infrastructure ferroviaire (relevant de l'Etat et SNCF Réseau) et par la capacité d'augmenter la fréquence des trains (compétence de la Région et de son exploitant : SNCF Voyageurs ou autres).

Cependant l'adhésion des habitants du bassin Clermont-Auvergne dépendra également d'actions locales d'aménagement, d'urbanisation et de développement des services autour des gares, ainsi que des facilités d'accès multimodes. A ce titre, les projets locaux de mobilité portés par les Autorités Organisatrices des Mobilités (transports collectifs, vélos en libre-service...) et les Communes ou les Départements (partage de la route, stationnement, requalification des espaces publics, aménagements de pistes cyclables...) constituent des leviers déterminants dans la réussite du projet de SERM.

