



Quartier de gare en Provence –Alpes-Côte d’Azur Appel à Manifestation d’Intérêt Règlement

Introduction

L’aménagement des quartiers environnant les Pôles d’Echanges Multimodaux (PEM) ferroviaires et routiers desservis par des lignes régionales est un élément essentiel d’une organisation urbaine prenant mieux en compte les réseaux de transport collectif. Dans cette perspective, il contribue entre autre notamment à la maîtrise de la demande énergétique et de l’étalement urbain qui se développe au détriment d’une gestion économe des ressources naturelles.

Le dispositif « Quartier de gare » a été adopté en avril 2015 par l’assemblée régionale (délibération n°15-269 du 24 avril 2015). Il a pour objectif de créer les conditions nécessaires à une interdépendance vertueuse entre un PEM et son environnement urbain. Il doit contribuer à une utilisation accrue des transports collectifs, en organisant l’interface entre le PEM, les zones d’emplois, de résidence et de services et en développant la mixité fonctionnelle et sociale à proximité des gares.

Ce dispositif s’articule prioritairement avec les Contrats Régionaux d’Equilibre Territorial et témoigne, en poursuivant la démarche « Contrat d’axe » initiée en 2011, de la volonté de la Région Provence-Alpes-Côte d’Azur d’augmenter le report modal sur le transport collectif. C’est pourquoi il s’inscrit dans l’appel à propositions du programme opérationnel FEDER-FSE 2014-2020 (Axe 3 : OT4-PI4) en complément des projets et opérations que cet appel à proposition permettra de concrétiser.

1/ Les objectifs de la Région Provence-Alpes-Côte d’Azur

L’objectif du présent appel à manifestation d’intérêt (AMI) est d’établir un partenariat avec six sites pilotes pour conduire une expérimentation de ce dispositif. Il s’agit de le finaliser avant de le déployer à l’échelle régionale en fonction de modalités opérationnelles (techniques et financières) que l’expérimentation permettra de définir.

A travers cette démarche expérimentale, la Région souhaite poursuivre sa réflexion opérationnelle en matière d’articulation urbanisme/transport pour mieux répondre à son rôle de chef de file de l’intermodalité.

- Comment peut-on optimiser l’investissement transport par un projet d’aménagement ?
- Quelle est l’incidence de la fonction du PEM dans le système de transport sur le projet d’aménagement ?
- Quelle est l’incidence de l’environnement urbain du PEM sur le projet d’aménagement ?

Pour que cette expérimentation soit pertinente, l'AMI doit permettre de sélectionner des sites représentatifs des situations qui seront rencontrées à l'échelle du territoire régional :

- du point de vue de la situation du PEM dans l'environnement urbain (centre-ville, espace périphérique, zone économique...),
- du point de vue de la fonction du PEM dans le réseau de transport (rabattement, terminus...).

Les candidats retenus conduiront, avec le soutien financier et technique de la Région, une étude pré-opérationnelle permettant de concevoir le programme d'aménagement du quartier gare. Ce programme devra permettre d'identifier :

- la formalisation un projet d'aménagement d'ensemble partagé,
- la nature des opérations et leurs modalités de réalisation,
- le volume des investissements nécessaires et le niveau d'engagement financier des partenaires,
- les procédures opérationnelles adéquates,
- le phasage des opérations contribuant au programme d'aménagement.

Le choix du prestataire pour réaliser cette étude pré-opérationnelle devra être effectif dans un délai de 6 mois à compter de la date à laquelle sa candidature aura été retenue. La région attend les premiers résultats de ces études pour la fin de l'année 2016.

Ce programme devra évidemment porter une démarche de développement durable globale. Le cahier des charges de l'étude pré-opérationnelle en sera le garant.

2/ Attendus

Le programme d'aménagement devra impérativement traiter de la problématique de l'intégration urbaine du PEM. Sur des sites qui présentent une opportunité en la matière, il pourra également traiter, de façon complémentaire, celle de l'intensification urbaine.

2.1 - L'intégration urbaine du PEM

L'intégration urbaine est appréhendée à l'échelle communale. Elle nécessite une démarche volontariste d'aménagement dont la finalité est de développer et d'améliorer l'accessibilité au PEM pour favoriser le report modal vers le train ou les Lignes Express Régionales. Ces aménagements doivent être conçus dans une logique d'articulation, de complémentarité et de mutualisation et chercheront en priorité à développer l'usage des modes doux et celui des transports en commun. De même, dans un souci de perméabilité, la question du franchissement des voies ferrées pourra faire l'objet d'un traitement spécifique. Enfin, l'offre de service à proximité du PEM est essentielle pour contribuer au report modal et le dispositif s'inscrit dans la réflexion actuelle sur l'évolution des fonctions d'une gare. Il est indispensable que la rupture de charge entre les modes d'accès au PEM et l'utilisation du train puisse être réduite ou optimisée (services disponibles en gare/cheminements agréables/signalétique...) pour l'utilisateur.

2.2 - L'intensification urbaine

L'intensification urbaine est appréhendée dans un périmètre de 600 mètres autour de la gare et se traduit par l'élaboration d'un projet urbain d'ensemble du quartier gare. Elle s'envisage d'abord par une analyse du potentiel foncier (opportunités, contraintes, atouts,...). Le projet urbain poursuit un objectif de mixité fonctionnelle et sociale qui combine la diversification et

l'intégration des fonctions économiques et résidentielles (programme d'habitat, intégrant la production de logements sociaux, création et rénovations d'équipements, développement des services et des activités...).

Une attention particulière sera portée aux conditions de stationnement des usagers du réseau de transport, des résidents et des activités dans une logique de mutualisation, qui s'inscrivent dans prise en compte des enjeux concernant la transition énergétique et l'adaptation au changement climatique.

Enfin qu'elle soit rattachée à l'objectif de l'intégration urbaine ou à celui de l'intensification urbaine, la requalification des espaces publics est un élément central du programme d'aménagement.

3/ Critères de sélection

Le candidat devra produire une note succincte (de l'ordre de 5 pages hors documents graphiques) de présentation du contexte et des intentions d'aménagement du point de vue de l'intégration urbaine et, le cas échéant, de l'intensification urbaine. Le candidat expliquera également comment son projet d'aménagement autour du PEM, s'inscrit dans une démarche globale de développement durable.

Le candidat précisera les contours de son projet à l'égard du PEM, en matière d'intermodalité (par exemple l'articulation de la desserte régionale du PEM avec le réseau de transport local) et du point de vue de l'implantation de services.

Cette description des intentions d'aménagement est aussi pour le candidat l'occasion de souligner les conditions qu'il va réunir pour assurer la faisabilité de sa démarche en insistant notamment sur les modalités de gouvernance du projet.

Cette note sera complétée par :

- deux plans : le premier permettra d'appréhender la situation du site à l'échelle de la commune (1/10 000°) et le second d'appréhender l'organisation du quartier ou du secteur gare (1/5 000° ou 1/2 500°). Ces échelles sont données à titre indicatif ;
- un extrait des documents d'urbanisme (POS/PLU/SCOT en cours ou en révision) et des documents de planification (PLH/PDU en cours ou en révision) permettra de décrire le positionnement ainsi que le rôle de la gare et du quartier gare dans la stratégie d'aménagement du candidat.

Ces éléments constitutifs du dossier de candidature doivent permettre à la Région de procéder à une analyse fondée sur trois critères : le projet transport, l'opportunité urbaine et les modalités d'organisation.

Ces critères de sélection sont une traduction des objectifs visés par l'appel à propositions « augmenter le report modal sur les transports collectifs » proposé dans le cadre du programme opérationnel FEDER-FSE 2014-2020 (Axe 3 : OT4-PI4) et dans lequel les candidats pourront s'inscrire pour cofinancer l'étude pré-opérationnelle.

3.1 - Le projet transport

Il s'agit de retenir un site desservi par le TER ou par plusieurs LER et où il existe un projet portant :

- soit sur le renforcement des fonctionnalités d'intermodalité et de rabattement autour de la gare permettant d'optimiser l'ensemble de l'offre de transport collectif (interurbaine, urbaine, régionale) ;
- soit sur l'amélioration du bâtiment voyageur (implantation de services, rénovation...);
- soit sur le renforcement de l'offre de transport TER ou LER.

En complément, les PEM et gares routières ayant récemment - moins de trois ans - bénéficié d'un programme d'aménagement dans le périmètre intermodal peuvent être proposés dans la cadre de cette démarche expérimentale.

3.2 - L'opportunité urbaine

Quand le site est l'objet d'un projet transport tel que défini ci-dessus, le deuxième niveau d'analyse porte sur l'enjeu urbain.

Il s'agit tout d'abord d'apprécier la prise en compte des objectifs de la politique régionale, avec par ordre de priorité dans la logique du dispositif quartier de gare :

- la perméabilité aux mobilités douces, l'accessibilité des transports en commun et la contribution du système de mobilité ainsi créé à l'amélioration de la qualité de l'air (intégration urbaine) ;
- l'accueil de nouveaux programmes urbains (densification du tissu existant), la mixité sociale et fonctionnelle, la réhabilitation énergétique du bâti, la production d'énergie renouvelable, la gestion des déchets et le cas échéant, la réduction de la vulnérabilité aux risques (intensification urbaine).

Le contexte et les intentions d'aménagement présentés par le candidat devront prendre en compte ces objectifs de la politique régionale.

Il s'agit, ensuite, de pouvoir considérer le positionnement du site dans les documents d'urbanisme (POS/PLU/SCOT) et dans ceux de planification (PLH/PDU).

En complément, enfin, le candidat pourra préciser les actions foncières qu'il a déjà engagées sur son territoire.

3.3 - Les modalités d'organisation

L'étude pré-opérationnelle visant à élaborer le programme d'aménagement sera réalisée en maîtrise d'ouvrage locale. C'est pourquoi, les modalités gouvernance et de pilotage de cette étude sont déterminantes

Elles traduisent la volonté du candidat de s'engager dans cette démarche partenariale avec la Région.

4/ Accompagnement technique et financier

4.1 - Accompagnement technique

Les services « Aménagement et Equipements Urbains » et « Habitat, Foncier et Urbanisme » de la Direction de l'Aménagement et de l'Habitat, ainsi que le service « Infrastructure et Développement » de la Direction des Transports et des Grands Equipements, seront les interlocuteurs techniques des candidats sélectionnés. En effet, si l'étude pré-opérationnelle est réalisée par une maîtrise d'ouvrage locale, l'élaboration du cahier des charges et du règlement de consultation d'une part puis la sélection du prestataire et le pilotage de l'étude d'autre part seront le fruit d'un partenariat étroit entre la Région et la (les) les collectivité(s) locale(s).

L'expérimentation du dispositif quartier de gare s'inscrit dans le cadre d'un partenariat avec les agences d'urbanisme de la région.

4.2 - Accompagnement financier

La Région et le FEDER contribueront au financement de l'étude pré-opérationnelle à hauteur de 70% avec un plafond de l'intervention fixé à 200 K€.

Dans le cas où le candidat remplit les conditions pour mobiliser le FEDER, le candidat s'engage à présenter un dossier de demande d'aide dans le cadre de l'appel à propositions du programme opérationnel FEDER-FSE 2014-2020 (Axe 3 : OT4-PI4 « Augmenter le report modal sur le transport collectif »).

Le FEDER contribuera à hauteur de 50 K€ sur chaque étude qui aura été retenue par le Comité Régional de Programmation. Cette participation viendra en déduction de celle de la Région.

Dans tous les cas, il reviendra donc au maître d'ouvrage de contribuer à hauteur de 30% au plan de financement de l'étude pré-opérationnelle.

5/ Modalités

5.1 - Calendrier

L'AMI sera lancé le 1^{er} juillet 2015 et clôturé le 30 septembre 2015. La liste des sites sélectionnés sera communiquée dans le courant du mois de novembre 2015.

5.2 - Candidats éligibles

L'AMI s'adresse aux communes de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur où est localisé un PEM (gare ferroviaire et/ou gare routière).

Elles devront systématiquement associer à leur candidature l'EPCI dont elles font partie. Un EPCI pourra donc être associé à plusieurs candidatures.

Cette association Commune/EPCI sera formalisée dans une lettre, qui, signée par les deux exécutifs, sera jointe au dossier de candidature.

5.3 – Information des candidats

Les candidats éligibles seront informés de l'ouverture de l'AMI par courrier électronique, auquel sera joint le présent règlement.

Cette information sera relayée par la Direction des Affaires Européennes de la Région (<http://programmes-europeens-2014-2020.regionpaca.fr/actualites.html>) et l'Union Régionale des Maires de Provence-Alpes-Côte d'Azur (<http://www.urm-paca.fr/>).

Ces documents sont téléchargeables sur la plateforme de la Direction de l'Aménagement et de l'Habitat (<http://pas.regionpaca.fr>).

Le dossier de candidature (note, plan, extraits des documents d'urbanisme et de planification), accompagné de la lettre co-signée par la Commune candidate et l'EPCI auquel elle appartient, devra être adressé par mail à l'adresse suivante saeu@regionpaca.fr au plus tard le 30 septembre 2015.

Le candidat pourra utiliser cette adresse mail pour demander des renseignements complémentaires sur la compréhension de l'AMI ainsi que sur le montage du dossier de candidature.