



Les quartiers de gare picards, de forts enjeux de développement pour les communes et la région

Les portes d'entrée dans la ville que sont les quartiers de gare constituent un enjeu majeur de développement pour les communes concernées et la région picarde. Mais les dynamiques impulsées devront tenir compte des caractéristiques propres de chaque quartier.

En termes démographiques, la surreprésentation des jeunes actifs diplômés dans les quartiers de gare des plus grandes unités urbaines est liée au fort turn-over de la population résidente.

En termes économiques, la densité élevée des emplois résulte de la présence importante des activités de commerce, transport et hébergement, mais aussi dans certains cas, de l'implantation d'un grand établissement (comme le centre hospitalier à Soissons).

Enfin, les usages de la gare elle-même sont très différenciés selon la fréquence des mouvements (plus de 18 000 voyageurs par jour à Amiens Gare du Nord ou à Creil), ou la fonctionnalité : gare de départ (comme Château-Thierry ou Creil) ou de destination (comme Beauvais ou Amiens).

Caroline DEPEYROT,
Conseil Régional Picardie

Ahlam BENLEMSEMI, Samuel BELLOT,
GIP CARMÉE

Jean-Louis REBOUL,
Insee Picardie

La Picardie dispose d'un maillage de villes moyennes à environ 30 minutes de trajet les unes des autres. Dans un contexte de périurbanisation croissante, ce maillage présente un fort potentiel pour le territoire picard. Fin 2011, plus de 9 Picards sur 10 vivent sous l'influence d'une ville, selon le nouveau découpage des aires urbaines de l'Insee. Dès lors, les portes d'entrée que sont les quartiers de gare de ces villes constituent un enjeu majeur pour la Picardie.

► Un maillage fin du territoire régional

Sur le plan économique, l'attractivité croissante des quartiers de gare peut contribuer à conforter des pôles économiques accessibles et complémentaires, en optimisant l'intermodalité. En matière de cohésion sociale, il convient donc de faire bénéficier les populations les moins favorisées de la redynamisation des cœurs d'agglomération, par la préservation ou le développement de la mixité sociale. Sur le plan énergétique, les quartiers de gare présentent une capacité de densification importante, du fait de disponibilités foncières significatives ; la redynamisation des villes-centres peut contribuer à limiter l'étalement urbain, induisant ainsi une réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Pour répondre de façon adaptée à ces enjeux, il importe de décrire les quartiers de gare sous le triple angle des activités économiques qui s'y développent, des populations qui y habitent et des voyageurs qui y passent. Cela afin de mettre en évidence à la fois les caractéristiques communes à ces différents quartiers mais également les spécificités propres à chacun d'entre eux.

► Des zones économiquement denses

Les quartiers de gares constituent des zones dynamiques du point de vue économique. Ils comptabilisent au total plus de 1 700 établissements, soit une densité de plus de 270 établissements par km². La densité d'emplois salariés, également forte, atteint 2 170 par km². Les seules exceptions sont celles de Saint-Quentin et Tergnier, où les quartiers de gare concentrent moins de 1 % des emplois de la ville.

Les activités typiques d'un quartier de gare (commerce, transport et hébergement) représentent près de 32 % des établissements, contre 29 % à l'échelon des communes ou en Picardie. Elles sont particulièrement présentes à Abbeville (47 % des établissements), à Creil (37 %) et à Soissons (34 %), et en termes d'effectifs salariés, à

Compiègne (38 % des effectifs). 34 % des établissements dépendent du secteur des autres services, soit un peu moins que l'ensemble des communes concernées (37 %). Ces secteurs sont particulièrement présents à Abbeville, Compiègne, et Amiens Gare du Nord.

► Des grands établissements structurants

Au-delà de cette photographie globale, la spécialisation de l'activité des quartiers de gare est souvent liée à la présence de grands établissements. Ainsi le quartier de gare de Soissons accueille le Centre Hospitalier, recensant plus de 1 600 agents, soit près de 60 % des emplois de la zone. Abbeville et Amiens accueillent des centres de relation clientèle de taille importante, qui pèsent pour environ 50 % et 36 % des emplois. Dans deux des quartiers, l'industrie reste dominante avec deux sites *Rohm and Hass* à Chauny et la localisation d'*Eureka* à Château-Thierry. À Laon, la présence d'*Eiffage* explique la prépondérance des emplois dans la construction.

Ces grands établissements justifient largement la structure des qualifications des salariés travaillant dans les quartiers de gare : nombreux cadres, professions intermédiaires et employés à Soissons, nombreux ouvriers qualifiés à Laon et Château-Thierry. La part des ouvriers non qualifiés atteint plus de 39 % autour de la gare de Chauny. Enfin, les employés sont surreprésentés dans les quartiers de gare d'Abbeville et d'Amiens.

► Une densité de population assez élevée

La densité observée au niveau économique se retrouve également au niveau démographique. Les quartiers retenus comptabilisent, dans leur ensemble, près de 20 000 habitants, soit 4,3 % de la population des communes concernées et 1 % de la population picarde. Ils appartiennent tous à des unités urbaines d'une taille moyenne ou importante. De ce fait, ils présentent des caractéristiques urbaines marquées, qui les écartent de la moyenne de la Picardie, région regroupant un grand nombre de petites communes rurales.

Ainsi, alors que la Picardie compte en moyenne 98 habitants par km², les communes concernées connaissent une densité beaucoup plus élevée (1 500 h/km² en moyenne, allant de 630 h/km² pour Laon à 2 900 h/km² pour Creil). Celle-ci se trouve encore accentuée dans les quartiers de gare (3 500 h/km² en moyenne, allant de 930 h/km² pour celui d'Abbeville à 7 600 h/km² pour le celui d'Amiens Saint-Roch). Les quartiers de gare de Saint-Quentin et Soissons présentent toutefois une densité de population un peu plus faible que celle de leur commune d'appartenance, même si elle en reste proche et en tout état de cause élevée. Le quartier de gare d'Abbeville est celui qui affiche assez nettement la plus faible densité, mais elle se situe au niveau de la moyenne communale.

► Un moindre recours à la voiture

De manière générale, ces communes constituent des pôles d'emploi importants et de ce fait ont une part d'actifs travaillant hors de la commune moins élevée que la moyenne des communes picardes (respectivement 36 % et 68 %). Les quartiers de gare, avec une proportion moyenne de 38 %, ne se distinguent pas de ce point de vue. Par contre, les habitants des quartiers de gare utilisent moins leur voiture pour aller au travail que ceux des communes de référence, qui eux-mêmes y ont moins recours que les Picards (respectivement 56 %, 66 % et 76 %).

Cette moindre utilisation de la voiture ne favorise pourtant pas de façon nette le recours aux transports en commun, les habitants privilégiant plutôt la marche à pied. Il convient en l'occurrence, de distinguer le cas de Creil, où une large majorité d'habitants travaillent hors de la commune et où l'utilisation des transports en commun est marquée (26 % pour la commune, 40 % pour le quartier de gare). On a là un premier indice de l'importance "ferroviaire" de la gare de Creil à travers son incidence sur les pratiques des habitants eux-mêmes.

► Beaucoup de migrations résidentielles dans les quartiers de gare des grands pôles urbains

Au-delà de ces grandes tendances, il paraît difficile de dégager des caractéristiques transversales qui réuniraient l'ensemble des quartiers observés. Par contre, si l'on ne prend en compte que les seuls quartiers de gare des plus grandes unités urbaines (Amiens, Saint-Quentin, Beauvais, Creil et Compiègne) on peut mettre en évidence un profil-type.

Les résidents de tous les quartiers de gare des grands pôles urbains déménagent plus fréquemment que les autres : la part des personnes habitant un autre logement 5 ans plus tôt est nettement plus élevée que pour le reste de la population de la commune d'appartenance. Le différentiel entre le quartier de gare et la commune est supérieur à 20 points pour Creil, Compiègne, Saint-Quentin et

Méthodologie

Douze quartiers de gare, situés dans onze communes réparties sur l'ensemble du territoire de la région, ont été retenus par le conseil régional pour cette analyse : Abbeville, Amiens (Saint-Roch et Amiens Gare du Nord), Beauvais, Château-Thierry, Chauny, Compiègne, Creil-Nogent Sur Oise, Laon, Soissons, Saint-Quentin et Tergnier.

Sur ces 12 quartiers de gare, trois types d'exploitation ont été réalisés concernant le profil socio-démographique des habitants, le tissu économique et l'usage des gares.

Le profil socio-démographique

Les périmètres pris en compte ont été définis avec le Conseil régional de la manière suivante :

- Tampon de 300 m autour des gares de Chauny, Beauvais, Saint-Quentin, Tergnier et Laon.

- Tampon de 500 m autour des gares d'Abbeville, Soissons et Château-Thierry. Pour ces deux dernières, le quartier de gare englobe une partie des communes voisines (Belleu pour Soissons, et Chierry et Étampes-sur-Marne pour Château-Thierry).

- Zones dessinées au cas par cas, avec les agences d'urbanisme ADUGA et Oise-la-Vallée pour les quartiers de gare de Compiègne (dont une partie est incluse dans Margny-les-Compiègne), de Creil-Nogent-sur-Oise, d'Amiens Saint-Roch et d'Amiens Gare du Nord.

Sur ces périmètres, l'Insee a réalisé une exploitation du RP 2007, mettant en évidence les principales caractéristiques de la population et des logements.

Plusieurs contraintes et limites statistiques doivent être soulignées :

- La comparaison des zones est rendue difficile par le mode de constitution des quartiers de gare, différent selon les communes dans lesquelles ils se trouvent.

- Les exploitations infra-communales ne sont réalisables que pour les communes de plus de 10 000 habitants. Aussi, lorsque le périmètre du quartier de gare s'étend sur des communes comptant moins de 10 000 habitants (cas de Soissons, Château-Thierry et Compiègne) les données concernant la population ne peuvent prendre en compte que la partie du quartier incluse dans la commune principale.

- Les effectifs réduits de certains des quartiers amènent à utiliser avec prudence les données afférentes (exemples de Saint-Quentin, Laon, Chauny ou Abbeville).

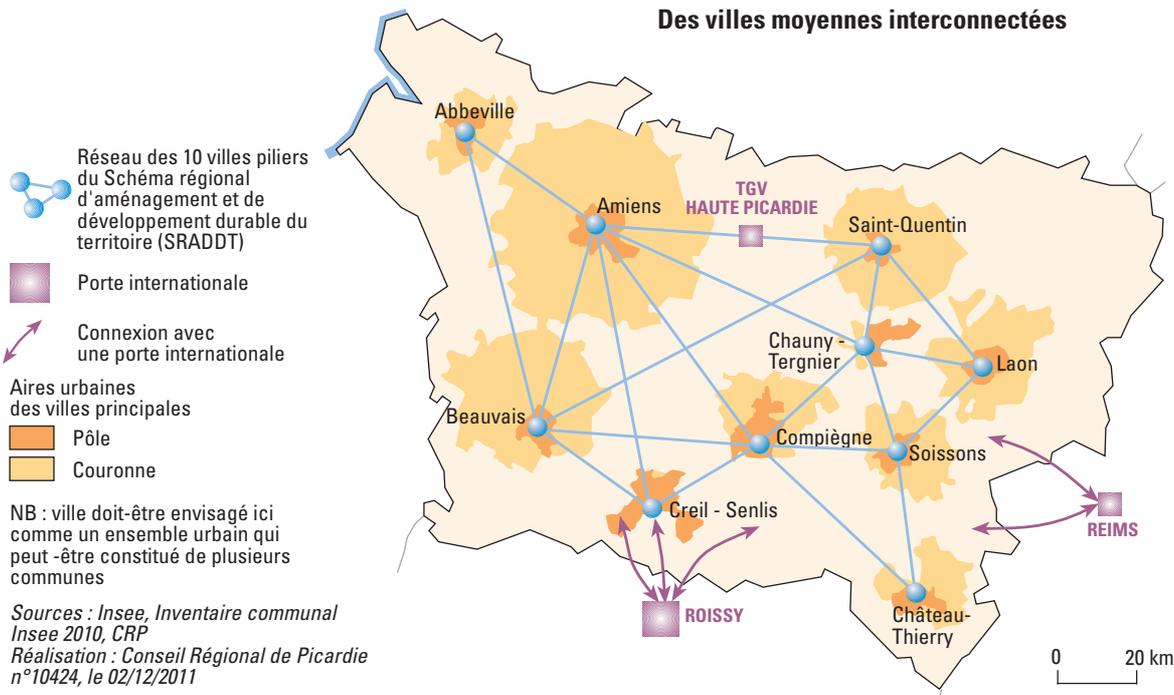
Le tissu économique

Le Conseil régional a fourni à l'Insee, pour chaque quartier, une liste de SIRET, à partir de laquelle l'Insee a réalisé une exploitation de CLAP 2008 et des DADS 2007, pour mettre en évidence les caractéristiques des établissements et des emplois concernés.

Les usages des gares

Les analyses sur les usages des gares sont issues de l'exploitation d'un référentiel d'indicateurs construit par le CETE Nord-Picardie, en partenariat avec différents acteurs publics, dans le cadre d'une étude intitulée "Pour un aménagement et un urbanisme orientés vers le rail en Picardie". Il permet de disposer d'informations consolidées pour caractériser les gares de Picardie (flux de voyageurs, usage des gares...).

Des villes moyennes interconnectées



Beauvais, supérieur à 10 points pour les deux quartiers de gare d'Amiens. Ces nouveaux habitants proviennent assez peu de la commune elle-même, mais principalement du département, de la région ou d'autres régions. Le quartier de gare constitue bien une entrée dans la ville.

► Une surreprésentation des jeunes actifs diplômés

Assez logiquement, le turn-over important de la population résidente s'accompagne d'une surreprésentation des jeunes adultes de 15 à 29 ans, de +6 points à Beauvais (30% de jeunes dans le quartier de gare, 24% dans la commune) à +14 points à Saint-Quentin (respectivement de 35% et 21%) et corollairement d'une sous-représentation des tranches d'âge extrêmes, enfants de moins de 14 ans et seniors de plus de 60 ans. Cette population est également plus masculine, sauf à Amiens.

Ces jeunes adultes sont souvent actifs, en particulier pour les quartiers de gare de Saint-Quentin, Beauvais et Compiègne, où la part des actifs est supérieure de plus de 15 points à la moyenne communale ; on observe de surcroît avec une surreprésentation des qualifications supérieures, en particulier à Compiègne et Beauvais. Dans les deux quartiers de gare d'Amiens, du fait de l'attractivité de l'université et des écoles supérieures, il s'agit plutôt d'étudiants. Amiens Gare du Nord se trouve ainsi le seul quartier où la part des inactifs (55%) est supérieure à celle des actifs.

► Une forte demande de location de petits logements

Le renouvellement rapide d'une population de jeunes adultes, actifs ou étudiants, présentant un meilleur niveau de qualification et de diplôme, s'accompagne d'une forte demande de logements de petite taille : on note une surreprésentation des "1 pièce", en particulier à Beauvais, Creil et Saint-Quentin, où elle est supérieure de plus de 20 points dans le quartier de gare par rapport à la commune. Ces habitants privilégient également la location non HLM ; c'est particulièrement net à Creil où les locations hors HLM

atteignent 60% dans le quartier de gare et 20% dans la commune, alors qu'à l'inverse, les locations HLM sont respectivement de 3% et 54%.

Les autres quartiers de gare de Château-Thierry, Chauny, Laon, Soissons, Tergnier et Abbeville, sont localisés dans des pôles plus petits. La cohérence au sein de ce groupe est moins forte que dans le précédent. Les caractéristiques de la population telle qu'elle a été étudiée pour les grands pôles urbains, permettent difficilement de distinguer le quartier de gare de la commune d'appartenance.

► La moitié du trafic de voyageurs

En 2007, les 12 gares concernées représentaient, à elles seules, plus de 51% du volume de voyage journalier moyen, pour 20% du trafic de trains enregistrés. La répartition de ce trafic par communes conforte la dualité entre les quartiers de gare des principaux pôles urbains et les autres. En effet, c'est à Amiens et Creil (plus de 18000 voyageurs par jour), Compiègne (9000), Saint-Quentin et Beauvais (5000) que les mouvements de voyageurs sont les plus importants. À l'inverse, les volumes s'élèvent à moins de 2000 par jour pour Tergnier et Chauny.

Le rapport de ces volumes à la population des villes concernées permet de nuancer ce premier constat. Cette densité des usages de la gare est particulièrement élevée à Creil, Compiègne et Château-Thierry où l'on comptabilise, respectivement 551, 224, et 208 usages journaliers moyens pour 1000 habitants. Mais elle est faible à Soissons ou Beauvais (moins de 100 usages journaliers moyens pour 1000 habitants).

► Gares de destination et gares de départ

En complément du volume des mouvements, le clivage entre les gares se fait aussi sur la fonctionnalité. Les gares dites de "destination" présentent des flux de montées importantes aux heures de pointe du soir comme à Beauvais, Amiens, Chauny, Laon et, dans une moindre mesure, Saint-Quentin et Compiègne. Elles sont caractérisées par un usage du train fréquent pour l'accès

La spécificité des quartiers de gare

Dans cet article, les quartiers sont décrits en référence à leur commune d'appartenance. Les caractéristiques socio-économiques, en particulier, indiquent dans quelle mesure telle ou telle population est sous ou sur-représentée dans le quartier de gare par rapport à la commune.

L'hypothèse peut être faite que les points saillants ainsi dégagés ne caractérisent pas seulement le quartier de gare mais un espace plus large auquel il appartiendrait (par exemple le centre ville).

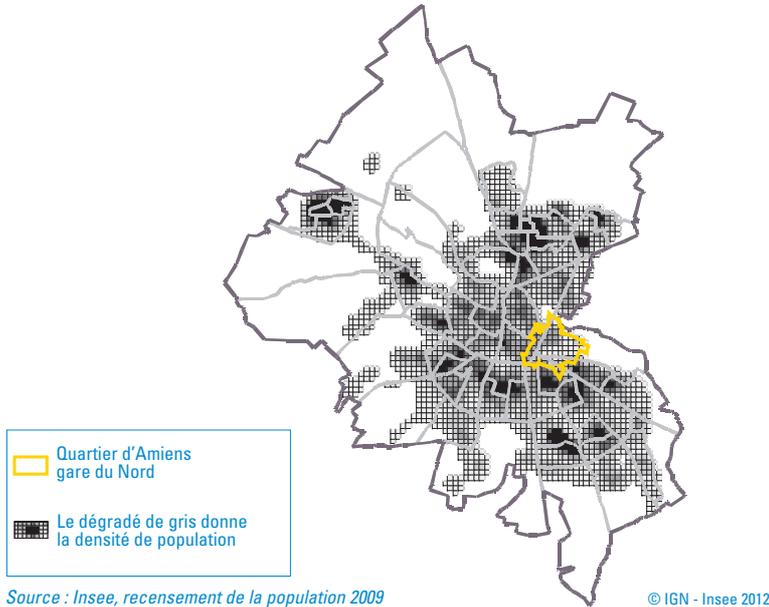
Les exploitations infra-communales permettent de mettre en perspective le quartier de gare. Ainsi, dans le cas de la ville d'Amiens, deux cartes carroyées ont été réalisées à titre d'exemples, où le quartier de gare d'Amiens Gare du Nord est dessiné dans un périmètre jaune.

- La première carte représente la densité de population. Si elle est élevée dans le quartier de gare, celui-ci ne constitue pas une poche de densité particulière, au regard d'autres quartiers de la ville.

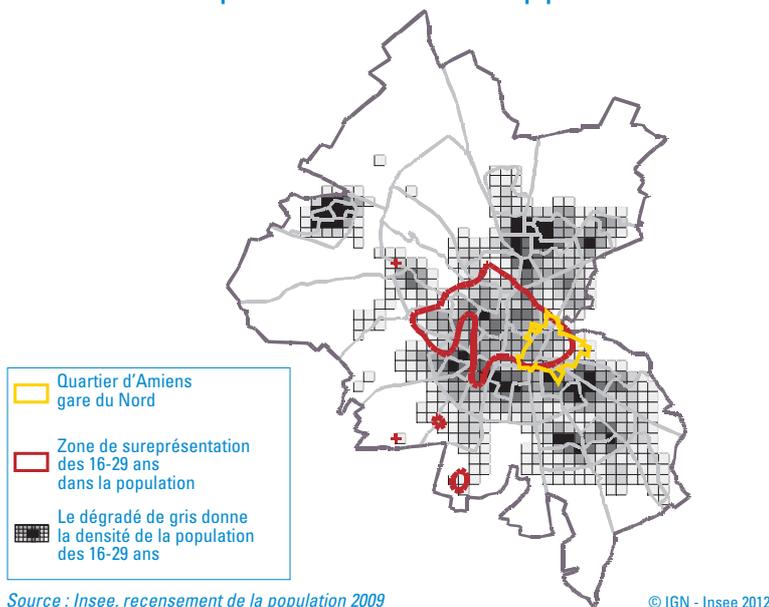
- La deuxième carte décrit la surreprésentation des 16/29 ans. Les périmètres rouges indiquant les zones où celle-ci est forte. Si, effectivement, les jeunes de 16 à 29 ans sont sur-représentés dans le quartier de gare, la zone de surreprésentation (à laquelle appartient la quasi-totalité du quartier de gare) est en fait beaucoup plus étendue. Par ailleurs, cette surreprésentation ne signifie pas une densité particulièrement forte de la population concernée, représentée en fond de carte.

Ces éléments ne remettent pas en cause le diagnostic effectué. Ils peuvent par contre éclairer les conditions de mise en œuvre de l'action publique visant à favoriser le développement de ces quartiers, notamment au vu de leurs potentiels de densification.

Densité de la population sur la commune d'Amiens



Surreprésentation des 16-29 ans dans la population



aux services publics (éducation, santé...). Ces gares sont utilisées plus fréquemment qu'ailleurs par les scolaires (à l'exception de Beauvais où la formation et les loisirs sont plus fréquents dans les motifs de déplacements). Les emplois présents aux alentours de la gare relèvent plutôt des services à la population ou d'activités marchandes liées aux fonctions de centre ville (Amiens). L'accès à ces gares, se fait plus fréquemment par les transports en commun et les modes de déplacement doux (vélo ou pédestre).

Les gares qualifiées de "départ" ont des flux de montées importants aux heures de pointe du matin (Château-Thierry, Tergnier, Creil, Abbeville et Soissons). Ces gares sont un point de transit entre le lieu de domicile et le lieu d'emploi, l'usage du train pour motifs professionnels étant plus fréquent que dans les autres quartiers de gare. Sauf à Creil, les densités d'emplois et d'établissements sont plus faibles qu'en moyenne et l'usage de la voiture est privilégié pour se rendre à la gare.

► Des enjeux de développement transversaux et spécifiques

Face à ces problématiques, la Région Picardie, en lien étroit avec les communes concernées, impulse une nouvelle politique publique autour des quartiers de gare, et plus largement pour le développement de fonctions de centralité dans les dix villes-piliers identifiées dans le Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT) : Abbeville, Amiens, Beauvais, Château-Thierry, Chauny-Tergnier, Compiègne, Creil-Senlis, Laon, Saint-Quentin et Soissons. Cette nouvelle politique publique s'inscrit notamment dans l'élaboration de la Directive régionale d'aménagement (DRA) "Développer les fonctions de centralité autour des quartiers de gare".

L'hétérogénéité de ces lieux en termes économiques, socio-démographiques et d'usage de la gare font que les villes picardes ont toutes un rôle, parfois différent, à jouer dans cette dynamique. Ainsi, à Beauvais, Compiègne, Laon ou Soissons, la gare est une ressource qui peut favoriser l'accès aux structures médicales, sociales, éducatives (enseignement supérieur ou recherche), et donc répondre à des défis socioéconomiques plus larges. À Chauny, Tergnier ou encore Château-Thierry, où les espaces de friches sont nombreux, la redynamisation des quartiers de gare sera a priori tournée vers le développement d'une offre de services manquants aux communes (tourisme, loisirs...). À Abbeville, Saint-Quentin et Creil, la reconversion du quartier de gare est vue comme un pivot de la requalification urbaine de la commune, dans une stratégie plus globale. ■