

---

# ARTICULATION VILLE ET TRANSPORT DANS LES QUARTIERS DE GARES

Séminaire ENS / IAU - 8 décembre 2017

Martin Omhovere – Département Habitat et société

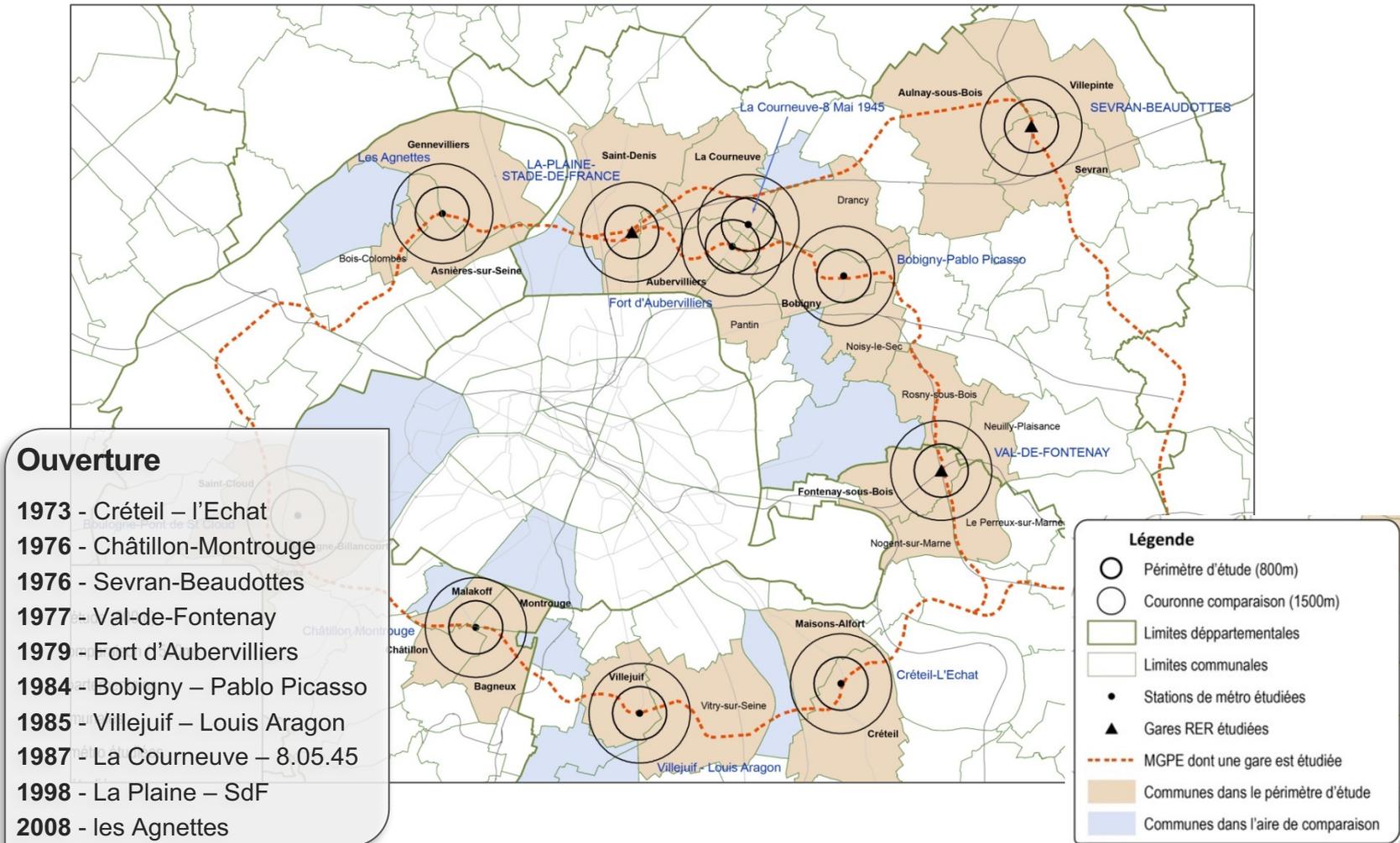
Sophie Laurent – Mireille Bouleau / Département Mobilité et transport



# 40 ans d'aménagement aux abords des gares : étude rétrospective de 10 cas

# 40 ans d'aménagement aux abords des gares

## Secteurs d'étude



# 40 ans d'aménagement aux abords des gares

## Diversité des territoires



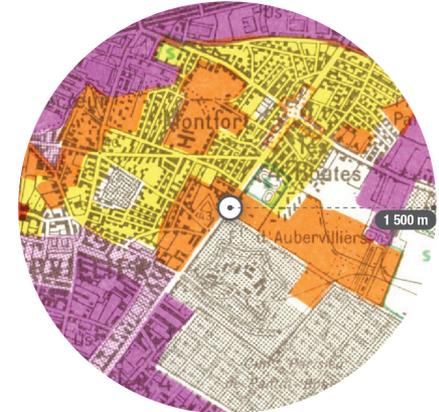
1976 - Châtillon - Montrouge



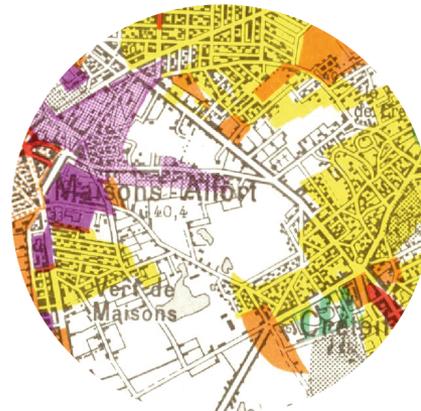
1985- Villejuif Louis Aragon



1987 - La Courneuve - 8 mai 1945



1979 - Fort d'Aubervilliers

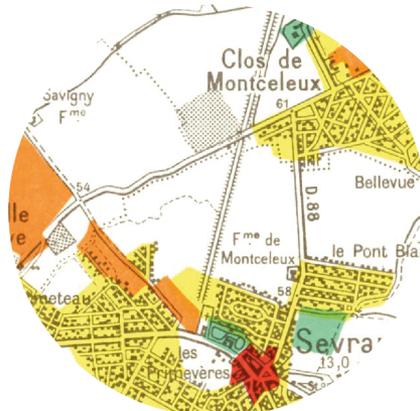


Types d'occupation du sol  
enquête 1963

0 500 m  
IAU IAF 2015  
sources : IAURP 1963

- Habitat individuel
- Habitat individuel et collectif
- Habitat industrie et entrepôt
- Habitat bureaux et commerces
- Habitat aggloméré
- Ensemble de collectifs
- Industrie et entrepôts privés
- Industrie et entrepôts publics
- Grands équipements
- Espaces verts privés
- Espaces verts à usage public
- Territoire agricole et emprises diverses

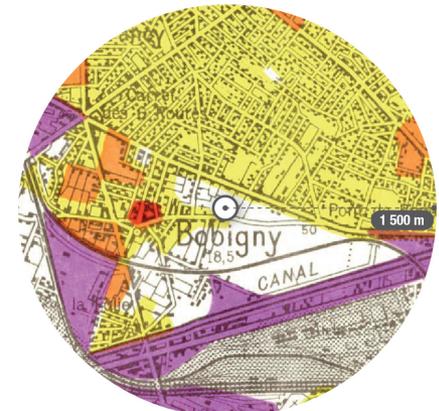
1973 - Creteil L'Échat



1976 - Sevrans-Beaudottes



1977 - Val de Fontenay



1984 - Bobigny - Pablo Picasso

# 40 ans d'aménagement aux abords des gares Nouvelle desserte, opportunité de développement ?

- Car partie prenante d'un projet d'aménagement



résidence du Terroir : rue Edouard Vaillant, Fontenay-sous-Bois



Opérations d'aménagement sous maîtrise d'ouvrage publique  
ZUP ZAC PRU

© IAU 19F 2015  
sources : BD Topo IGN, Majic 2013

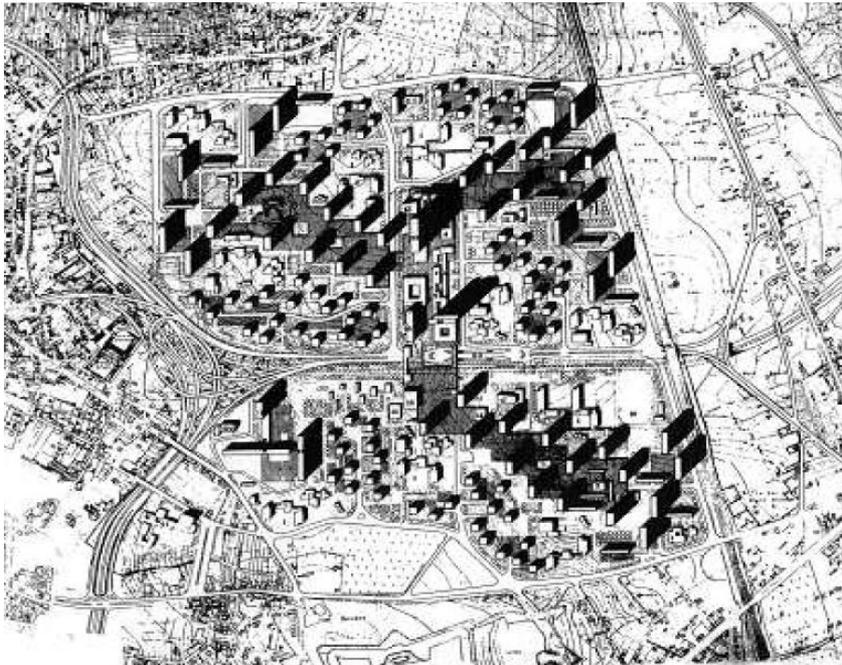


Inauguration de la gare Val de Fontenay

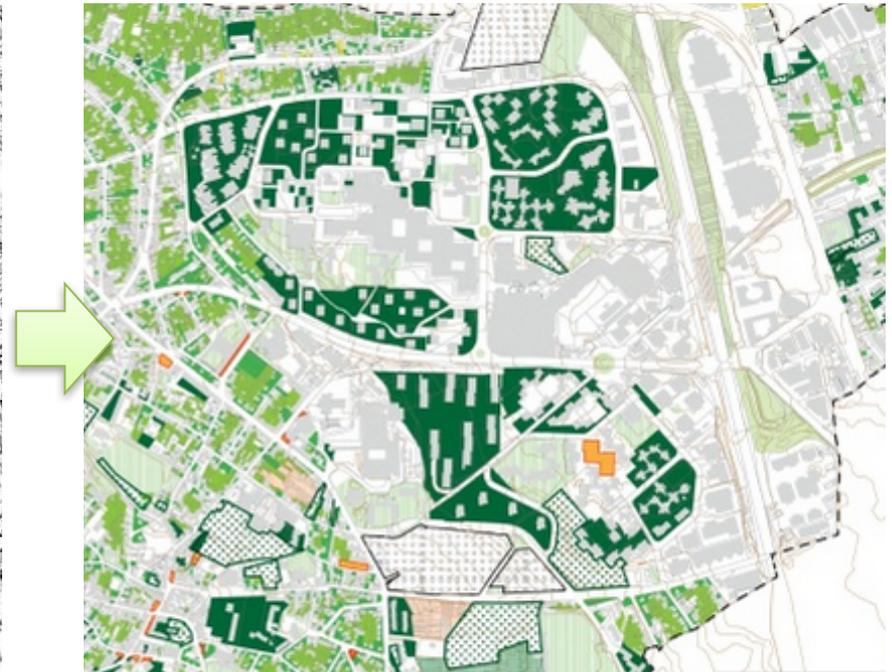
0 500 m  
© IAU 19F 2015  
sources : BD Topo IGN, Majic 2013

# 40 ans d'aménagement aux abords des gares Nouvelle desserte, opportunité de développement ?

- **Car partie prenante  
d'un projet d'aménagement... porté localement**



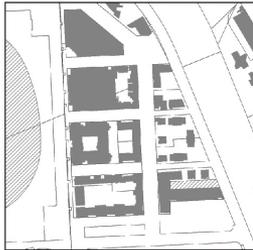
Plan Marcel Lods pour la ZUP de Val de Fontenay, 1964



Plan actuel du quartier

# 40 ans d'aménagement aux abords des gares Nouvelle desserte, opportunité de développement ?

## ➤ Ou renforçant un projet de territoire existant



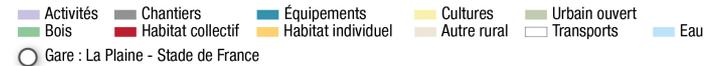
Logements collectifs et bureaux à proximité du stade de France, ZAC Cornillon Nord : rue du Tournoi des 5 Nations, Saint-Denis



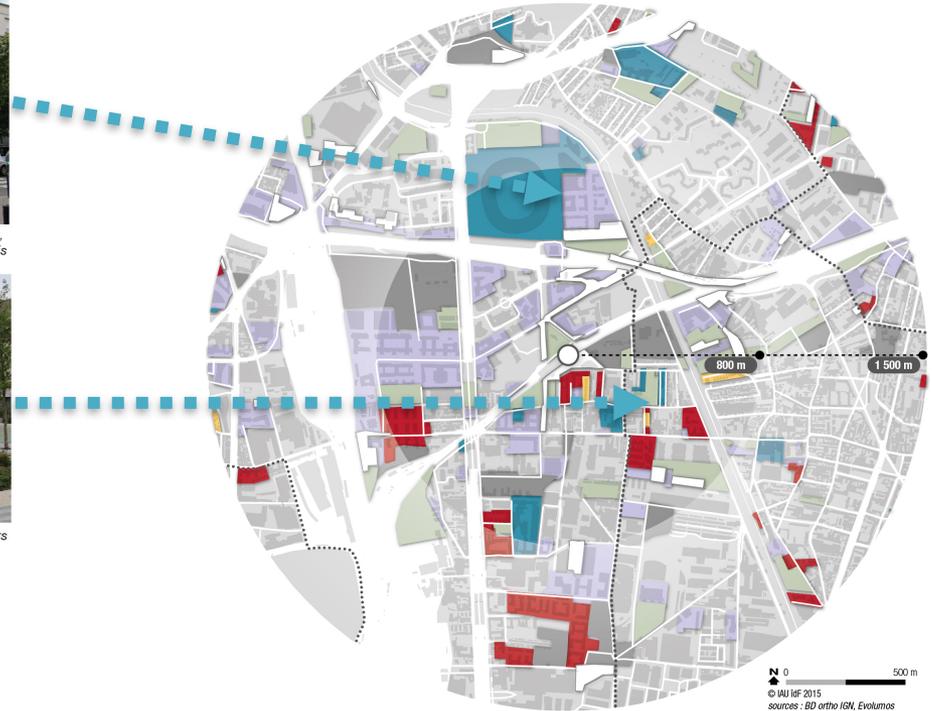
rénovation urbaine secteur Christino Garcia Landy : square Pasteur Henri Roser, Aubervilliers

### Mutation de l'occupation du sol entre 1982 et 2012

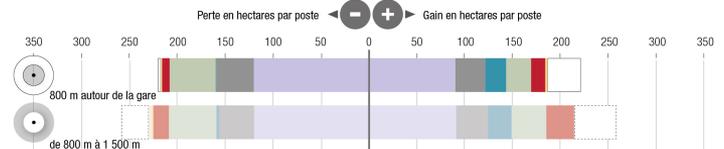
#### Types d'occupation du sol



#### Vocation des emprises ayant muté depuis 1982 (état 2012)



### Mutation de l'occupation du sol : gains et pertes par postes (1982 - 2012)



# 40 ans d'aménagement aux abords des gares Nouvelle desserte, opportunité de développement ?

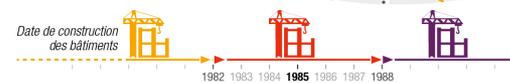
- **Contribuant, progressivement, à l'attractivité du territoire**



logements collectif, ZAC Paul Bert : Place du Moutier, Villejuif



l'opération des Coteaux : angle rue du Génie, voie Schumann, Vitry/Seine



N 0 500 m  
© IAU IAF 2015  
sources : BD Topo IGN, Majoic 2013

Inauguration de la gare  Villejuif - Louis Aragon

# 40 ans d'aménagement aux abords des gares Nouvelle desserte, opportunité de développement ?

- **Contribuant, progressivement, à l'attractivité du territoire**



habitat collectif et densification de l'avenue de Paris : angle avenue de Paris, rue Mafrand, Chatillon



ZAC Porte Nord : avenue de Paris, Chatillon



Inauguration de la gare  **Châtillon-Montrouge**

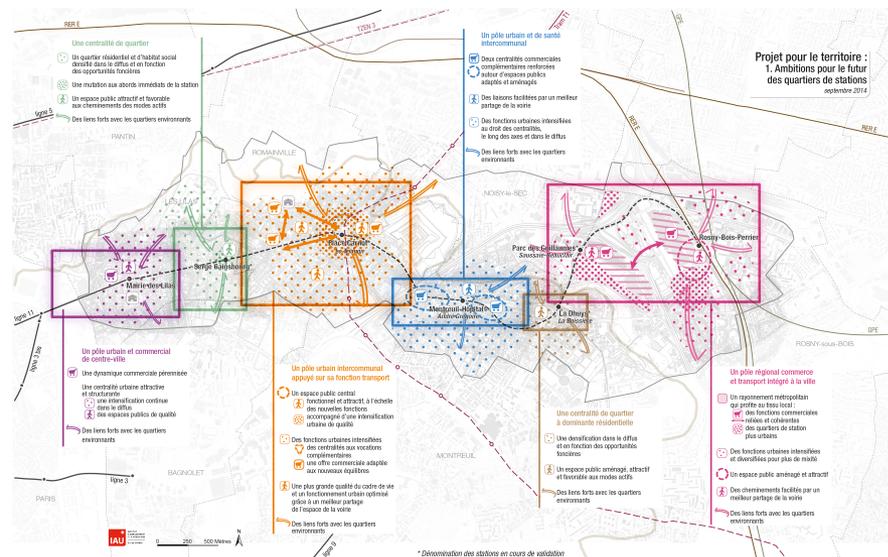
N 0 500 m  
© IAU IAF 2015  
sources : BD Topo IGN, Majoic 2013

# Articulation ville-transport dans les quartiers de gare : la méthode node-place

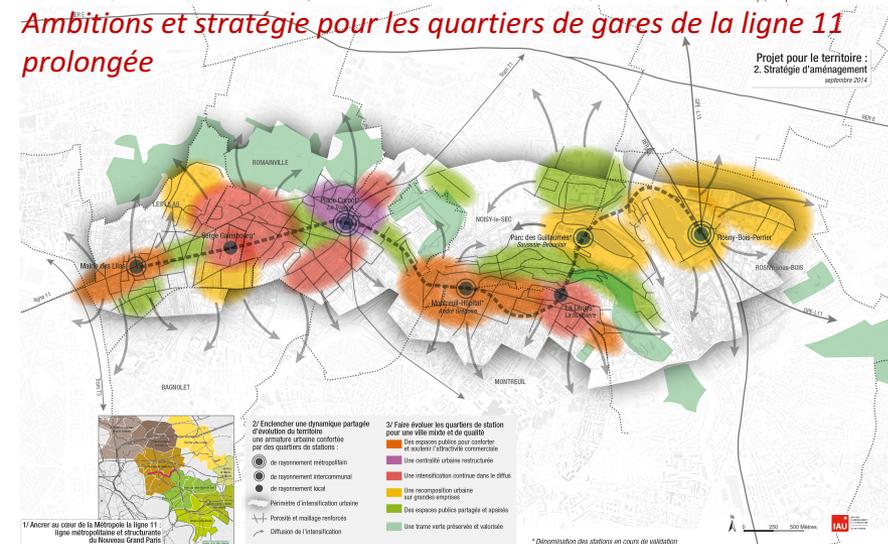
# Les quartiers de gares : au coeur des projets de développement en Ile-de-France

- Des objectifs régionaux intégrés dans les documents de planification : SDRIF, PDUIF
- De nombreuses études et démarches autour des gares et quartiers de gares du Grand Paris Express
- Des démarches sur des territoires franciliens autour de lignes / projets de transport : ligne 11, observatoire EOLE,...

=> Mais rien à l'échelle de l'ensemble des 400 quartiers de gares existantes



## Ambitions et stratégie pour les quartiers de gares de la ligne 11 prolongée



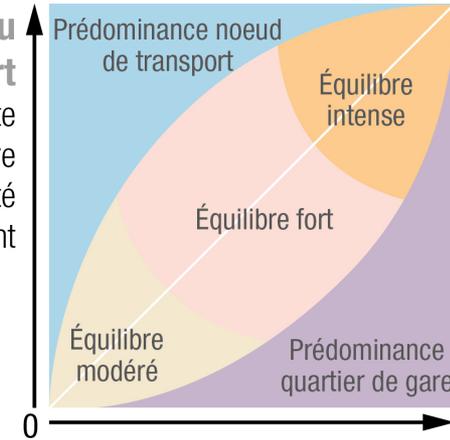
# La méthode node-place : un moyen d'y appréhender l'articulation ville-transport

- Définie par Bertolini et Spit en 1998
- Elle caractérise les couples nœud de transport / quartier de gare en 2 indicateurs synthétiques : « Node » et « place » qui sont ensuite croisés
- Elle permet :
  - ✓ un classement en 5 familles : 3 familles équilibrées (proches de la médiane) / 2 familles en déséquilibre
  - ✓ Une comparaison des positionnements de chaque couple gare / quartier de gare par rapport aux autres couples considérés

## Synthèse de la méthodologie node place

**Node : intensité du nœud de transport**

- niveau de desserte
- fréquentation de la gare
- accessibilité
- rayonnement



**Place : intensité du quartier de gare**

- densité de population et d'emplois
- type d'urbanisation
- nombre et types d'équipements



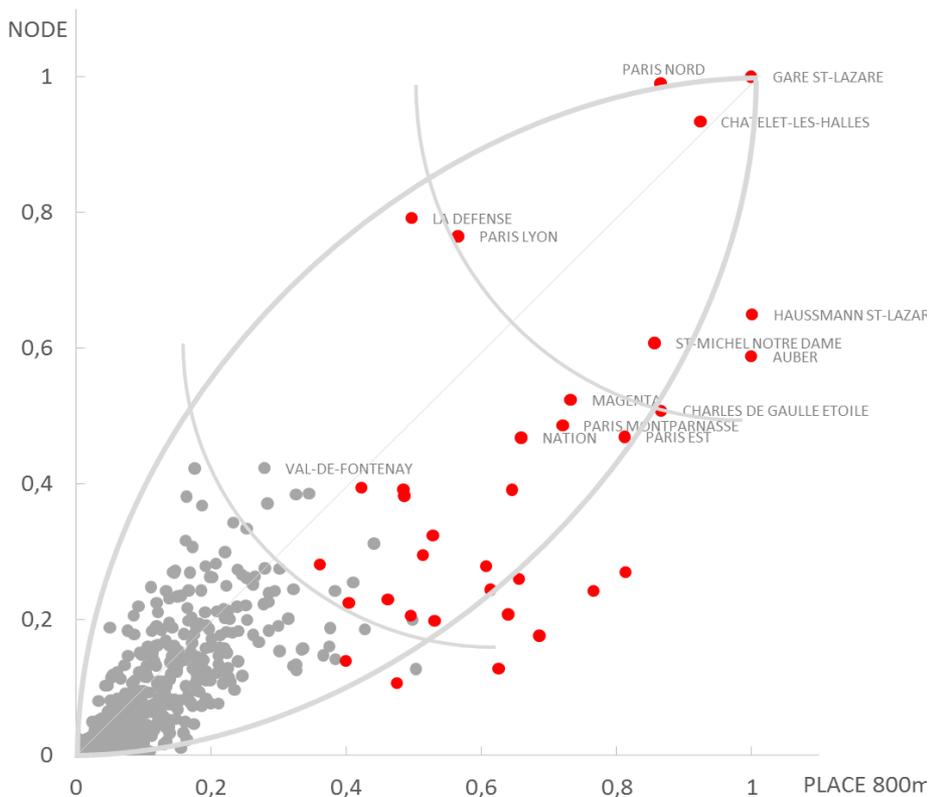
# Classement des gares franciliennes

Toutes les gares

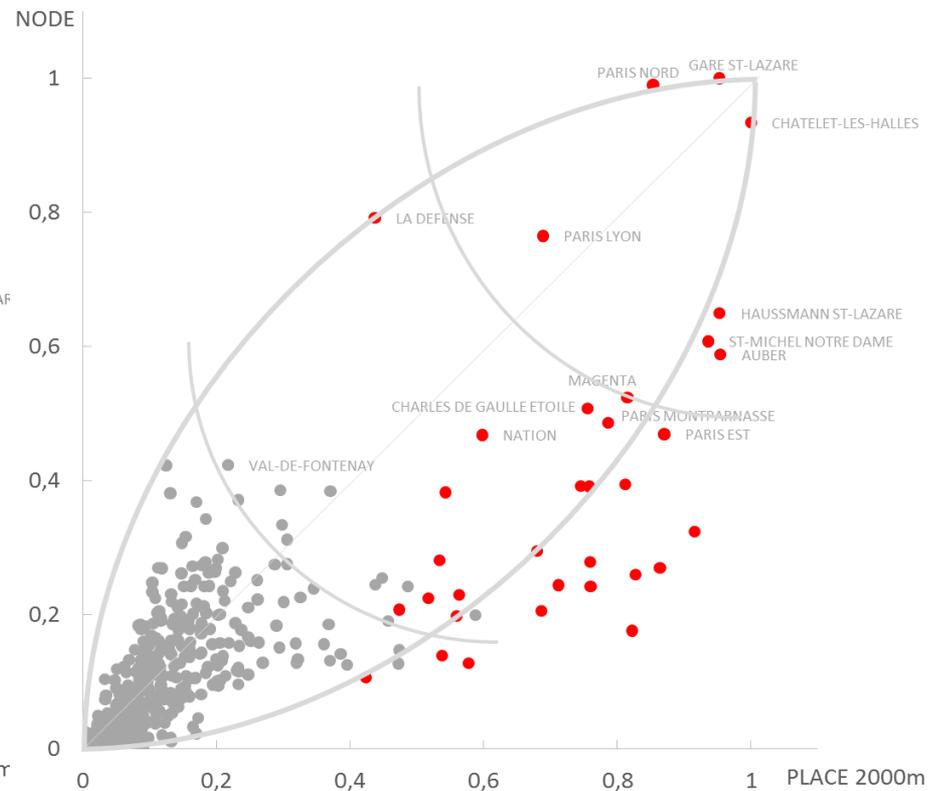
*Le poids des gares parisiennes*

- Autres gares
- Paris

800m



2000m

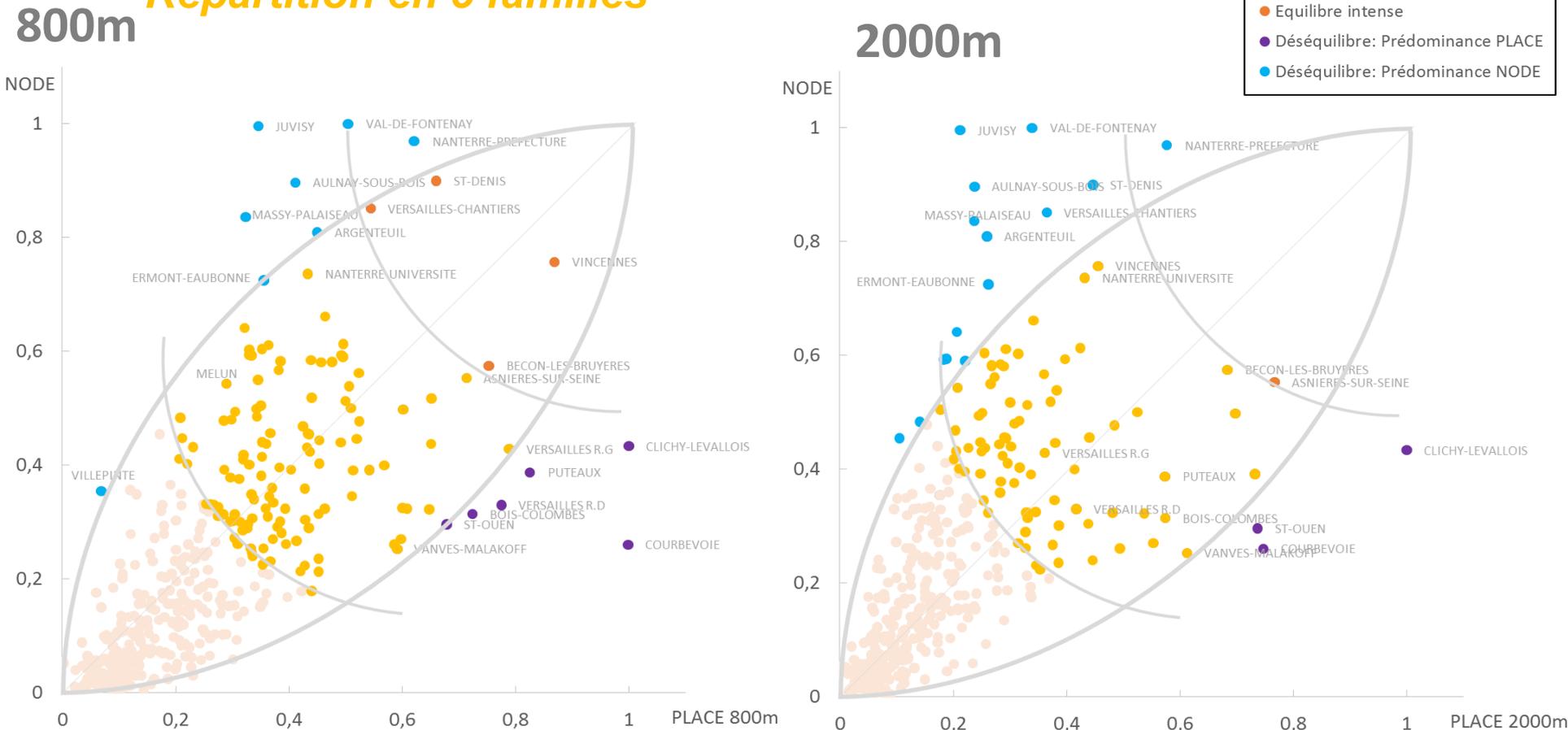


**=> Des gares parisiennes (y compris la Défense) qui écrasent le reste**

# Classement des gares franciliennes

## Hors gares de Paris - La Défense

### Répartition en 5 familles



=> Peu de cas de déséquilibre

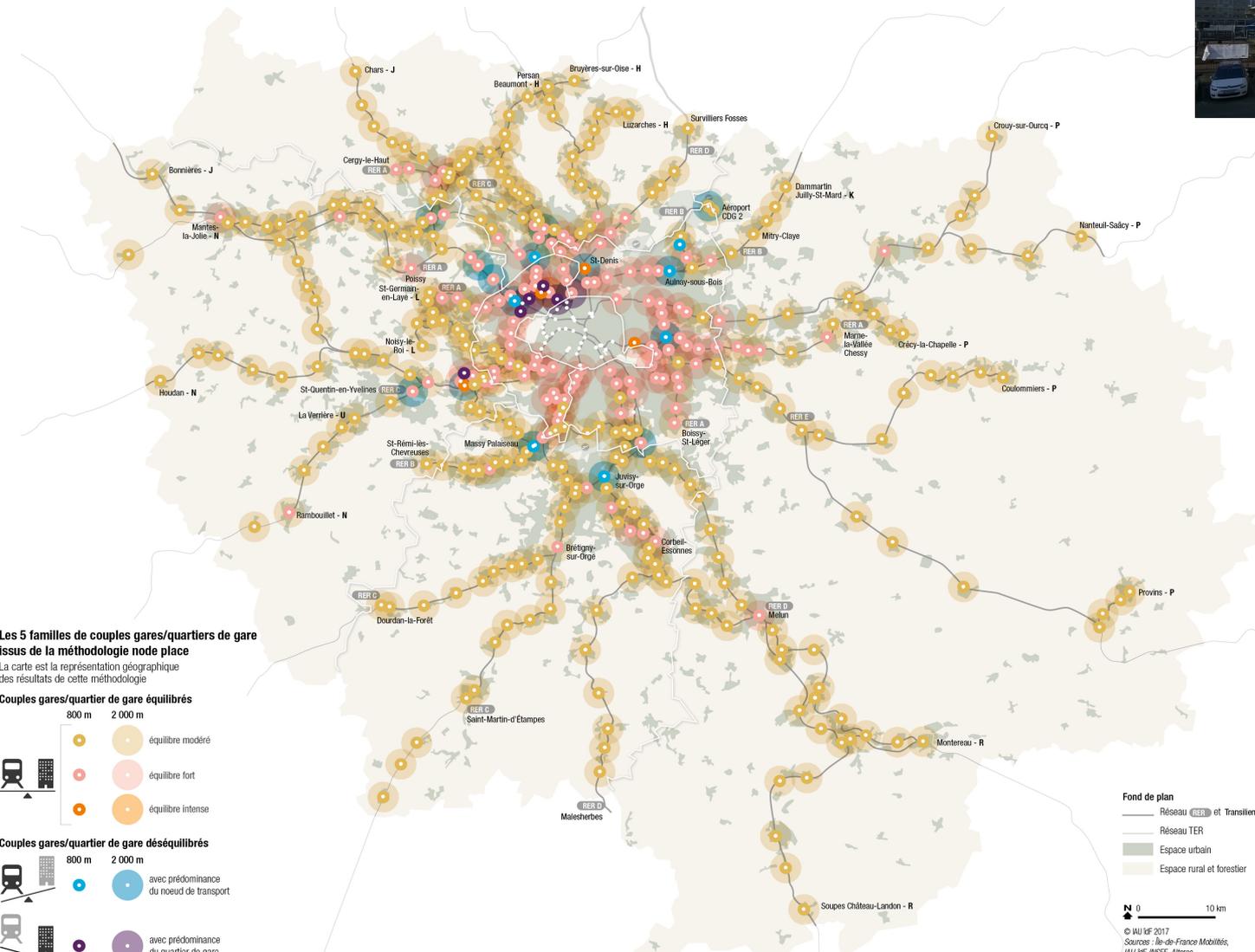
=> Un regroupement dans les catégories équilibre modéré et fort

=> Des différences gare par gare entre 800 et 2000m

# Classement des gares franciliennes

## Hors gares de Paris - La Défense

### Représentation géographique des résultats



Une situation régionale assez équilibrée des couples gare/quartier de gare

Avec un équilibre modéré/fort majoritaire

Des points de déséquilibre liés à une situation locale spécifique

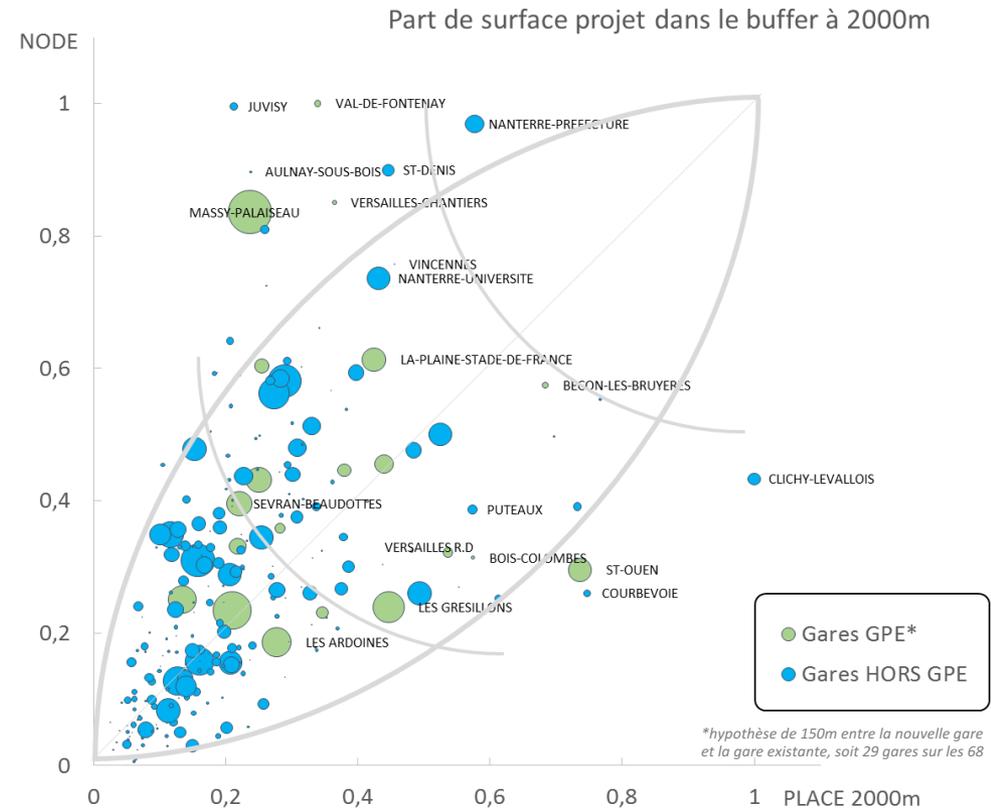
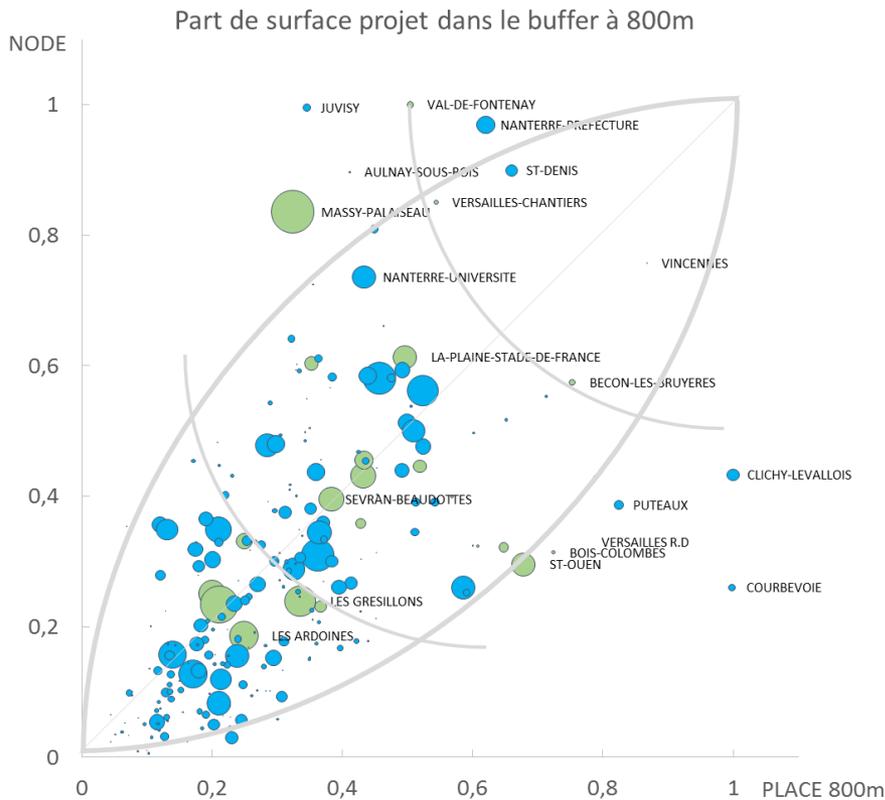
# Classement des gares franciliennes

## Hors gares de Paris - La Défense

### Exemple de déclinaison en fonction des dynamiques de projet

800m

2000m

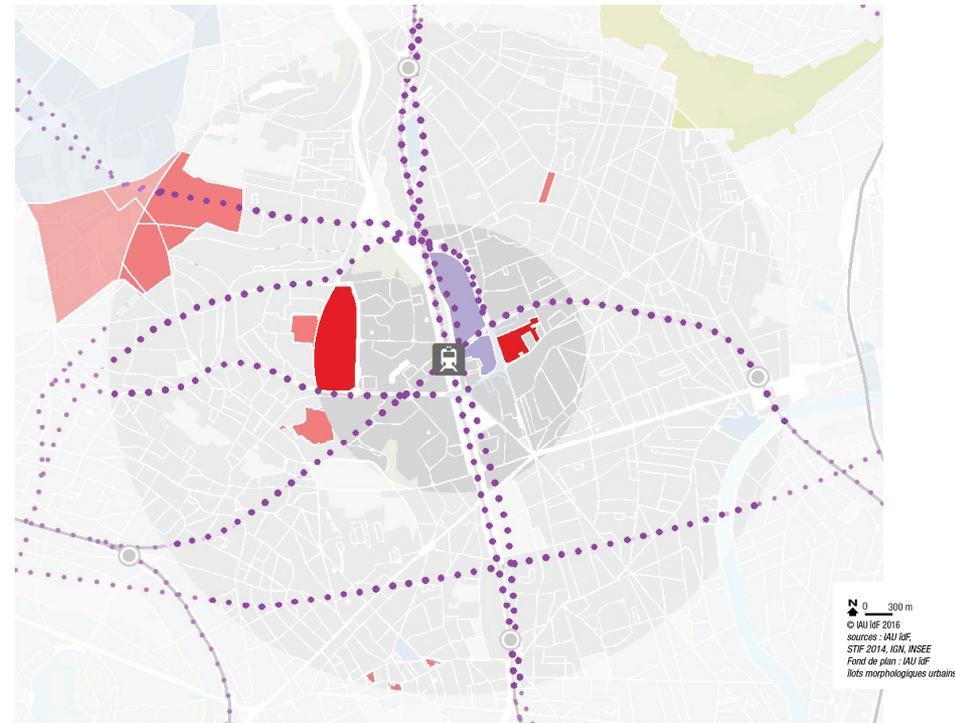
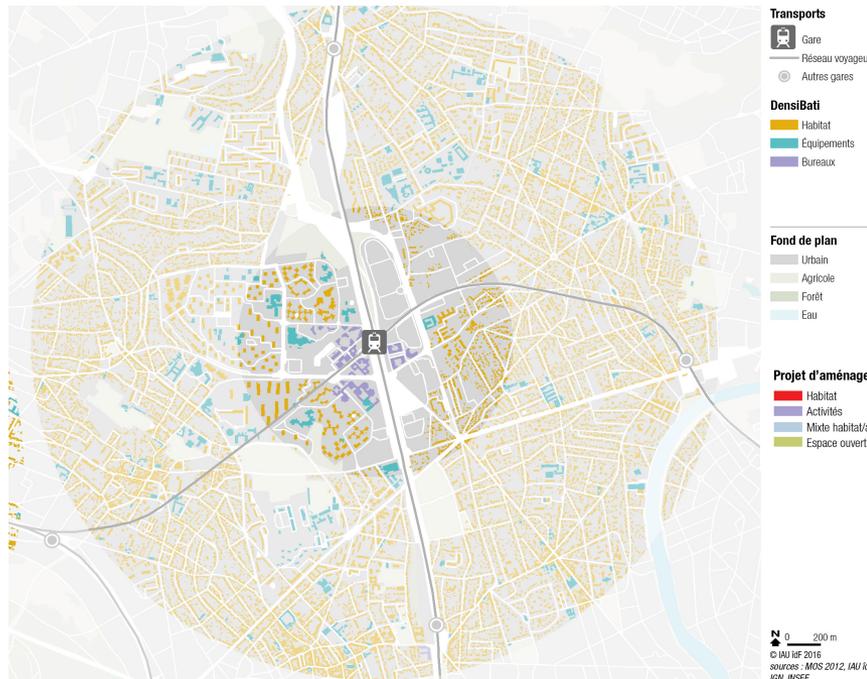


=> Des quartiers avec beaucoup de projets d'aménagement : vont se renforcer en PLACE

=> Gares GPE: Des dynamiques de projets variables à adapter au renforcement NODE

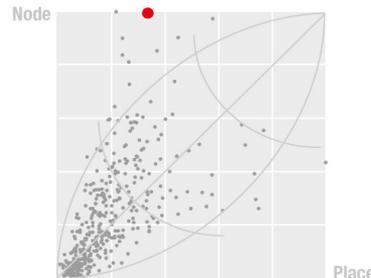
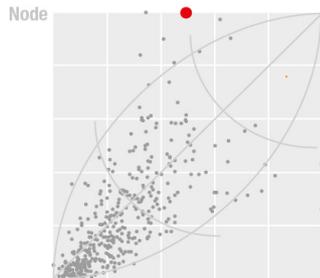
# Analyse urbaine complémentaire

## Cas de Val-de-Fontenay (future gare GPE)



800 m

2 000 m



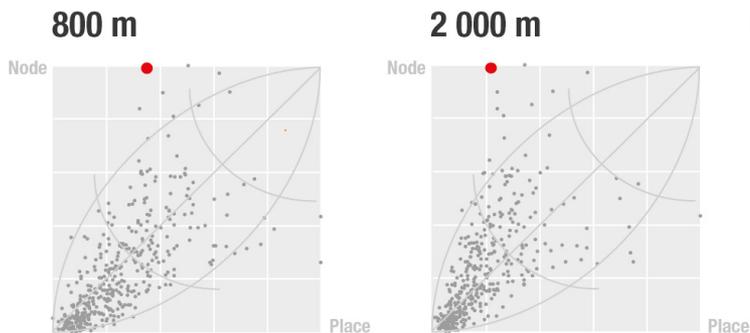
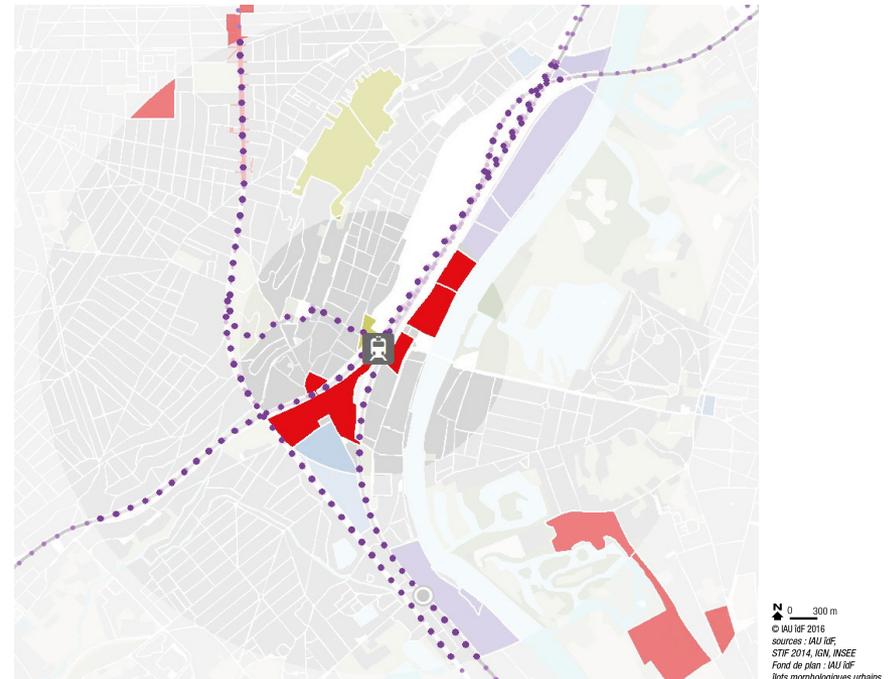
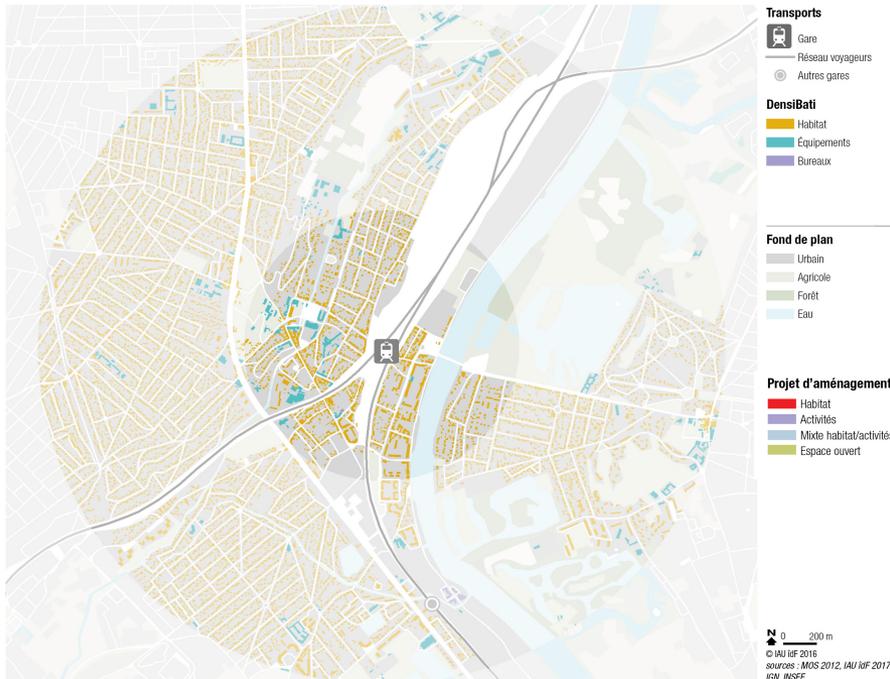
### Premier bilan :

Gare RER au milieu de voies autoroutières  
Déséquilibrée : « node » très fort / « place » moyen à 800 m  
et à 2 000 m

**=> Un quartier dont le potentiel emploi / logement est à développer pour l'équilibrer avec le pôle transport demain**

# Analyse urbaine complémentaire

## Cas de Juvisy (hors GPE)



### Premier bilan :

Gare RER desservant le centre ville, forte présence du faisceau ferré  
Très déséquilibrée : *node* très fort / *place* faible à 800 m et à 2 000 m

**=> Fort enjeu de rééquilibrage ville-transport par renforcement massif de l'intensité du quartier de gare**

# Enseignements – synthèse

## La méthode node-place, outil pour l'analyse ville-transport

**La méthode node-place** permet une analyse quantitative globale nouvelle :

- Vision objective du rapport entre l'intensité du quartier de gare et celle du nœud de transport dans l'ensemble des gares franciliennes
- Repérage des enjeux : localisation des équilibres / déséquilibres, hiérarchisation des « couples » gare / quartier de gare, comparaison entre eux et par rapport à l'ensemble

**Le croisement complémentaire avec l'analyse urbaine** des gares et quartiers de gare permet :

- De nuancer l'analyse quantitative et d'expliquer le classement de certains couples
- D'appréhender à travers les projets urbains et de transport l'évolution du quartier de gare ainsi que celle du nœud de transport
- D'en tirer une vision prospective qualitative, ainsi que des enjeux de demain en matière de rééquilibrage potentiel, risque de déséquilibre..., en prenant en compte les marges de manœuvre du territoire

*L'ensemble constitue un nouvel outil de partage de la connaissance, une base de dialogue entre les différents acteurs du monde des transports et de l'aménagement du territoire*

# Enseignements – synthèse

## Une articulation ville-transport adaptée au contexte francilien

- Une grande majorité de couples équilibrés: à maintenir?
- Parmi les couples équilibrés, la plupart d'intensité modérée ou forte: à intensifier?
- Souvent des différences de d'intensité pour un même couple selon qu'on considère le quartier à 800m ou à 2000m: à combler?
- Quelques cas de déséquilibre ville-transport: à rattraper?

# Merci de votre attention